

**АВТОТРАНСПОРТНИ ПРЕСТЪПЛЕНИЯ  
ПО ШВЕЙЦАРСКОТО НАКАЗАТЕЛНО ПРАВО**

*Богдан Богданов<sup>1</sup>*

Макар и през последните години да се наблюдава известно намаление в броя на жертвите на автотранспортните престъпления, проблемът за съжаление остава все така актуален. Нарушенията на правилата за движение по пътищата, макар и свързани на първо място обществените отношения по транспорта, те често засягат живота, здравето, телесната цялост и дори имуществото на отделните индивиди в обществото. Нещо повече, осъществяването на този вид престъпления води и до значителни икономически последици като разходи за медицинско лечение, за изплащане на обезщетенията, предвидени в Кодекса за социално осигуряване, изплащане на застрахователни обезщетения и др. От друга страна този вид престъпления продължават да допринасят и за значителната натовареност както на органите на досъдебното производство, така и на съдилищата и то не само на наказателните състави, но и на гражданските – последните разглеждат ежегодно много на брой дела, свързани със спорове между застрахователи по повод изплащаните от тях застрахователни обезщетения. В тази връзка през 2011 г. по данни на Националния статистически институт (НСИ)<sup>2</sup> са извършени 10 968 престъпления по транспорта. За първото полугодие на 2012 г. според предварителни данни на НСИ наказаните престъпления общо по транспорта и съобщенията са 4 303. Осъдените за тях лица са 4 245 или 82,8% от общия брой на лицата, осъдени за общоопасни престъпления.

Същевременно този вид престъпления неминуемо водят и до социално напрежение – жертвите и за съжаление по-често роднините на жертвите на тези престъпления от години настояват за преосмисляне на наказателната политика на държавата в тази област, като, не без основание, исканията са насочени към стесняване приложното поле на института на условното освобождаване от изтърпяване от наложено наказание.

---

<sup>1</sup> Юрисконсулт в Адвокатско съдружие „Д. Иванова-Мари и съдружници“; магистър по Право, Нов български университет, София; магистър по право, специалност „Право на европейската интеграция“, Университет Нанси 2, Франция; бакалавър по право, Университет на Фрибург, Швейцария

<sup>2</sup> <http://www.nsi.bg/otrasal.php?otr=25>

Настоящата статия има за цел да представи законодателните решения в Конфедерация Швейцария в областта на автотранспортните престъпления посредством сравнителноправен анализ с българската нормативна уредба, като същевременно са посочени възгледите на швейцарските съдебна практика и правна доктрина. Направени са и няколко предложения за *de lege ferenda*.

Анализът е направен с оглед приложимите нормативни актове на двете държави в сила към 01.01.2013 г.

## I. Особенности на наказателното право на Швейцария

Преди да бъдат разгледани отделните престъпления по транспорта по швейцарското наказателно право, налага се първо да бъдат изяснени някои особености на швейцарското наказателно право.

Както е известно, у нас е налице разграничение между наказателно право и административно наказване. Докато в първия случай се защитават от противоправни действия такива обществени отношения, при които нивото на обществена опасност е значимо, поради което санкциите са предимно лишаване на субектите от правото им на свободно придвижване, гарантирано им от Конституцията, във втория случай, с оглед по-ниската обществена опасност, санкциите са предимно от имуществен характер, като могат да бъдат кумулирани с ограничаване на права за упражняване на определена дейност или професия (арг. от чл. чл. 13, б. „в“ ЗАНН), като напр. отнемане на свидетелството за управление на МПС. И докато в първия случай говорим за престъпление, във втория случай говорим за административно нарушение.

1. В Швейцария, напротив, налице е тройно деление на инкриминираните посегателства, възприето от Наполеоновия кодекс от 1791 г. В тази връзка швейцарският Наказателен кодекс (ШНК) използва един общ термин за отделните видове посегателства – правонарушение (на френски език *infraction*, на немски език *Straftaten*, а на италиански *Reati*<sup>3</sup>), като терминологичното деление на трите вида правонарушение се прави с оглед тежестта на наказанието, което се налага. Според

---

<sup>3</sup> Използваните термини на трите официални езика в Швейцария – френски, немски и италиански, са съответно *infraction*, *strafaten* и *reati* – бел.а.

това деление трите вида правонарушения са злодеяния, престъпления и нарушения<sup>4</sup>. Това деление е предвидено в чл. 10 и чл. 103 от Наказателния кодекс на Конфедерация Швейцария. Така според чл. 10, ал. 2 и 3 от Наказателния кодекс злодеяния са тези правонарушения, за които се налага наказание лишаване от свобода повече от три години, а престъпления – правонарушенията, за които се налага наказание лишаване от свобода до три години или парична санкция. От своя страна за нарушенията се налага само глоба (арг. от чл. 103 от ШНК). Тук е мястото да се отбележи, че делението на правонарушенията на злодеяния и престъпления може да бъде сравнено с делението у нас между престъпления и тежки престъпления.

2. Швейцарският Наказателен кодекс не съдържа легална дефиниция на термина правонарушение, но в теорията то се дефинира като „човешко поведение (действие или бездействие), предвидено в диспозицията на наказателна правна норма (съставомерно), което е противоправно и извършено виновно“<sup>5</sup>. Следва да се отбележи, че докато в легалната дефиниция по нашето право липсва елементът „противоправност“<sup>6</sup>, който се извежда по тълкувателен път, то в цитираното определение, дадено от швейцарската доктрина, липсва елемента „наказуемост“. Освен това в швейцарското определение липсва и терминът общественоопасно. Все пак може да се заключи, че на практика няма разлика с определението за престъпление по българския Наказателен кодекс (НК). В този смисъл достиженията на българския законодател са забележителни, като трябва да се признае, че въвеждането на редица легални дефиниции<sup>7</sup> в Общата част на нашия Наказателен кодекс трябва да бъде адмирирано – нещо, което швейцарският законодател е направил в значително по-малка степен.

3. На следващо място следва да се отбележи, че делението между злодеяния и престъпления няма особени практически последици. Понякога обаче законодателят изрично обуславя наказването на определени деяния от извършването на злодеяние.<sup>8</sup> Така напр. в чл. 305bis от Наказателния кодекс е предвидено, че за да е налице пране на

---

<sup>4</sup>Този превод на трите термина на френски crimes/délits/contraventions, на немски verbrechen/vergehen/ übertretungen и на италиански crimini/delitti/contravvenzioni е направено от проф. Стойнов (Стойнов, А. Наказателно право. Обща част. С., Сиела, 2008, с. 281)

<sup>5</sup>José Hurtado Pozo. Droit pénal. Partie générale II. Zurich, 2002, n° 3

<sup>6</sup>В чл. 12 от Общата част на проекта за нов Наказателен кодекс в легалната дефиниция вече е включен елементът противоправност – „Престъплението е общественоопасно и **противоправно** деяние (действие или бездействие), което е извършено виновно и е обявено от този кодекс за наказуемо“.

<sup>7</sup>Така напр. за престъплението, общественоопасно деяние, приготвянето, опитът и много други. Вж. включително и чл. 93 НК.

<sup>8</sup>José Hurtado Pozo. Op. cit., n° 88; вж. и Martin Killias. Précis de droit pénal général. Berne, 2001, n° 211ss

пари, е необходимо деецът да е знаел или да е трябвало да предполага, че имуществените средства произтичат от злодеяние.

4. Другото разграничение, което следва да бъде направено, е чисто терминологично. В българското наказателно право, подобно на това в други страни от бившия социалистически блок, се приема, че обект на престъплението са отделните обществени отношения. У нас се приема, че обект на престъплението са системата от връзки между членовете на обществото, които се проявяват чрез обществената дейност на хората и престъплението уврежда и застрашава самите отношения, т.е. самите връзки между членовете на обществото.<sup>9</sup> В терминологията в западните наказателни правни системи, включително швейцарската, обаче се говори за защитени юридически блага<sup>10</sup>. Същевременно обаче концепцията за защитените юридически блага понастоящем е силно критикувана от швейцарската доктрина<sup>11</sup>. Обсъждането на въпроса коя от двете терминологии е по-удачна обаче не е предмет на настоящата статия.

5. За швейцарското наказателно право е характерно още, че отделните видове правонарушения са предвидени не само в Наказателния кодекс, но и в други закони. Всъщност, на пръв поглед, същото е и у нас, с тази разлика, че в България престъпленията са предвидени само в Наказателния кодекс. Налице е пълно кодифициране на престъпните деяния. Напротив, административните нарушения не са кодифицирани и се намират по правило във всички закони в специални глави или части, най-често озаглавени „Административнонаказателни разпоредби“, намиращи се в края на съответния нормативен акт. Единствено производството за тяхното установяване и налагането на съответните наказания е предвидено в един общ процесуален закон – Закона за административните нарушения и наказания. В Швейцария обаче правонарушенията с висока обществена опасност (злодеяния и престъпления), които у нас наричаме общо престъпления, се наказват и в други закони. Така например транспортните престъпления са предвидени не в Наказателния кодекс, а в швейцарския Закон за движението по пътищата (ШЗДВП).

6. Във връзка с горното следва да се посочи, че съгласно чл. 100, т. 1 на ШЗДВП, доколкото друго не е предвидено в закона, наказват се и деянията, извършени по непредпазливост. Но докато в швейцарския Закон за движението по пътищата (ШЗДВП)

<sup>9</sup> Стойнов, А., Цит. съч., с. 147

<sup>10</sup> На френски език използваният термин е „bien juridique“, на немски – „rechtsgut“ – бел.а.; вж. Martin Killias. Op. cit., n° 143, както и José Hurtado Pozo. Op. cit., n° 68

<sup>11</sup> Вж. Martin Killias. Op. cit., n° 145

са предвидени както нарушенията на правилата за движения по пътищата, така и престъпленията, свързани с тях, то посочването на това изрично правило е необходимо, тъй като в Швейцария, както вече беше споменато, се прилага тройното деление на противоправните деяния. Второ, тези, които съставляват злодеяния или престъпления, са предвидени не само в Наказателния кодекс, а могат да се намират във всеки един закон в частта „Наказателни разпоредби“<sup>12</sup>, в които по правило се включват и нарушенията (отговарящи на нашите административни нарушения). Поради това в Швейцария не съществува нарочен закон само относно нарушенията. Общите правила за нарушенията са предвидени в ШНК в чл.чл. 103-109, в които обаче не е предвидено правилото за наказуемостта на деянията, извършени по непредпазливост. Напротив, за всички правонарушения се прилага общото правило, че се наказват само при умисъл, доколкото не е предвидено друго. Същевременно чл. 333, ал. 7 на ШНК сочи изрично, че нарушенията, предвидени в други федерални закони (т.е. извън нарушенията по ШНК), се наказват, дори когато са извършени по непредпазливост, освен ако от приложимата разпоредба не произтича изрично, че нарушението се наказва само ако е било извършено умишлено, но, видно от цитираната разпоредба, това правило се отнася само до нарушенията и то предвидени в други федерални закони като ШЗДвП и същото не касае злодеянията и престъпленията, предвидени в други федерални закони.

## II. Отделни видове автотранспортни престъпления

В следващите редове са разгледани отделните видове автотранспортни престъпления, предвидени в швейцарското законодателство. Следва обаче да се посочи, че е различно систематичното място на престъпленията по транспорта в законодателните уредби на двете държави. Докато българският законодател е поместил престъпленията против транспорта и съобщенията в Раздел II на Глава единадесета „Общопасни престъпления“, от което следва, че те са от престъпленията, които засягат обществените отношения, свързани с обществената сигурност и които създават обща опасност от обективна страна, то швейцарският законодател е предвидил тези престъпни деяния предимно в Закона за движение по пътищата, а не в Наказателния кодекс, с изключение на престъпленията, предвидени в Глава IX „Злодеяния и престъпления против обществените комуникации“, в която глава се включват

<sup>12</sup> У нас, напротив, в самите закони се предвиждат само административнонаказателни разпоредби.

престъпления, сходни с тези по чл. 340 от нашия НК, както и престъпленията по съобщенията. Но и те по своята същност защитават обществената сигурност като едно колективно юридическо благо. Оттук и следващата прилика – непосредственият обект на престъпленията и в двете законодателства е безопасността на транспортната дейност като полезна и необходима за обществото, но и като дейност, представляваща източник на повишена опасност за живота и здравето на хората и за имущества на висока стойност.

### ***1. Възпрепятстване на транспорта***

В швейцарския Наказателен кодекс се съдържат два отделни състава, свързани с възпрепятстването на транспорта, а именно чл.чл. 237-238 ШНК, а у нас в чл. 340 НК. Конкретни състави в областта на автотранспорта обаче се съдържат в Швейцарския Закон за движението по пътищата.

Чл. 237 ШНК

*1. Този, който умишлено възпрепятства, смути или постави в опасност транспорта, включително движението по пътищата, по вода или въздух и с това съзнателно създаде опасност за живота или телесната цялост на други лица, се наказва с лишаване от свобода до три години или с глоба.*

*Съдията може да наложи наказание лишаване от свобода от една до десет години, ако извършителят съзнателно е създал опасност за живота или телесната цялост на голям брой хора.*

*2. Наказанието е лишаване от свобода до три години или глоба, когато извършителят е действал по непредпазливост.*

Чл. 238 ШНК

<sup>1</sup> *Този, който умишлено възпрепятства, смути или постави в опасност железопътния транспорт и с това съзнателно създаде опасност за живота или телесната цялост на друго или чуждо имущество, както и този, който създаде опасност за дерайлиране или сблъскване се наказва с лишаване от свобода до три години или с глоба.*

<sup>2</sup> *Наказанието е лишаване от свобода до три години или глоба, когато извършителят е действал по непредпазливост и с това е създад сериозна опасност за живота или телесната цялост на друго или чуждо имущество.*

Тези престъпления намират известно сходство с чл. 340 от българския НК, но тъй като формата на изпълнителното деяние се различава съществено с тази по чл. 340 от НК, то в следващите редове е направен само анализ на швейцарските разпоредби, без същите да бъдат сравнявани с чл. 340 от нашия НК.

Обект на разглежданите посегателства обществените отношения, свързани с транспортната дейност – сухопътен (включително железопътен), воден и въздушен транспорт.

Що се касае до обективната страна на престъпните състави, формулировката относно предмета на престъпленията е формулиран общо – транспорта като цяло.

Формите на изпълнителното деяние в швейцарския НК са формулирани общо – препятстване, смущаване или поставяне в опасност на транспорта (по чл. 237 сухопътен, воден и въздушен, а по чл. 238 – железопътния), което на практика може да бъде осъществено по многобройни начини. Така например в свое решение Федералният съд е приел, че управлението на парапланер на два метра от друг парапланер от обективна страна съставлява престъпление по чл. 237 ШНК (TF 6B\_251/2007). Интерес представлява и друго решение на Федералният съд (TF 6B\_202/2007) – директорът на отдел „Кантонални пътища“ към департамент „Транспорт, съоръжения и околна среда“ на кантон Вале в изпълнение на своята длъжност е извършвал ремонтни дейности по укрепване на мост над река Рона, което наложило временното поставяне в реката на метална шпунтова стена. След като дейностите по укрепването на моста приключили, тази стена не била премахната, въпреки че същото е следвало да бъде сторено. Няколко години по-късно група екскурзианти организирали спускане по реката със сал. При спускане по реката салът се ударил в тази стена, вследствие на което екскурзиантите паднали от сала. Някои от тях успели с плуване да стигнат до брега, докато две момичета се оплели във въжета, като едното било спасено в последния момент, докато другото починало. Федералният съд е счел, че от обективна и субективна страна посредством своето бездействие директорът е осъществил състава на престъплението по чл. 237, т. 2 ШНК.

Престъпленията са резултатни – създаване на опасност за живота или телесната цялост на друго, а по чл. 238 ШНК – и на чуждо имущество. Прави впечатление, че в



чл. 238 ШНК швейцарският законодател е използвал по-обща формулировка, говорейки за имущество, а не само за имот, от което следва, че създадената опасност може да касае както недвижима, така и движима собственост. Следва да се спомене, че швейцарската наказателноправна доктрина прави разграничение между поставяне в абстрактна опасност и поставяне в конкретна опасност. Докато поставянето в абстрактна опасност е едно формално престъпление, то за поставяне в конкретна опасност се приема, че е резултатно, каквито се явяват разглеждани тук престъпления. Впрочем според швейцарската доктрина се приема, че в случая на злепоставянето по чл. 128 ШНК, при което не се оказва помощ на нуждаещ се, е налице създаване на една абстрактна опасност<sup>13</sup> (срвн. чл. 138 от нашия НК и чл. 128 ШНК, макар че между двете разпоредби съществуват съществени различия).

И по двата състава субектът е общо формулиран (общ субект). Всяко наказателноотговорно лице може да бъде субект на престъплението.

Що се касае до субективната страна предвидени са както умишлени, така и непредпазливи състави. Според швейцарската съдебна практика, за да е съставомерно деянието по чл. 237, т. 1 от ШНК, от субективна страна деецът трябва умишлено да възпрепятства, смути или постави в опасност обществения транспорт и да знае, че, действайки по този начин, поставя в опасност живота или телесната цялост на други лица (TF<sup>14</sup> 6B\_251/2007). В тази връзка следва да се отбележи, че според швейцарската теория и съдебна практика *престъпленията на поставяне в опасност могат да се извършват и при пряк умисъл, а не само при евентуален*. Нещо повече, в хипотезата на злепоставяне по чл. 129 ШНК<sup>15</sup> (отново престъпление на поставяне в конкретна опасност), както и на разглежданите тук престъпления се приема, че единствената форма на вина е прекият умисъл (TF 6S.382/2005, TF 6B\_251/2007). Следва да се отбележи обаче, че според швейцарската съдебна практика съзнаването на поставянето в опасност на живота на друго не включва воля за поставяне в опасност (ATF<sup>16</sup> 107 IV 163). Прекият умисъл включва съзнание у дееца, че създава непосредствена

---

<sup>13</sup> Чл. 128, ал. 1 на ШНК гласи следното: „Който не окаже помощ на лице, което е наранило, или на лице, което се намира в непосредствена опасност от смърт, когато това е можело разумно да се изисква от него с оглед обстоятелствата...“

<sup>14</sup> Tribunal fédéral – Федералния съд – бел.пр.

<sup>15</sup> Чл. 129 ШНК „Който, без скрупули, постави в непосредствена опасност живота на друго се наказва с...“. Прекият умисъл се извежда от употребения от законодателя субективен признак „без скрупули“ – счита се, че винаги, когато законодателят употреби този израз, престъплението може да бъде извършено са при пряк умисъл.

<sup>16</sup> Arrêt du Tribunal fédéral, което в превод на български означава Решение на Федералния съд – бел.а.



опасност за живота на другото, и воля да предприеме такова поведение, което създава такава опасност. Той обаче не желае, дори като вероятно, осъществяването на опасността. Ако деецът желае настъпването на резултата, то е налице опит към извършването на конкретно престъпление (напр. убийство или причиняване на телесни повреди).

Прави впечатление, че по отношение на застрашаващите престъпления швейцарската съдебна практика, за да определи формата на вината, разглежда отношение на дееца само по отношение на деянието, а не на последиците, въпреки че престъплението е резултатно, докато при увреждащите престъпления разглежда формата на вината именно по отношение на съставомерните последици, макар и изрично да указва, че не следва деецът да ги цели. Вярно е, че законодателят както в чл. 237 ШНК, така и в чл. 238 ШНК предвижда изрично деянието да е умишлено, в частност да е налице пряк умисъл, което налага формата на вината да се разгледа и по отношение на деянието, но считам, че трябва изрично да се разглежда формата на вината и по отношение на съставомерния резултат (волевия момент). Правилно у нас за определяне на формата на вината при престъпленията на поставяне в конкретна опасност се разглежда въпроса за отношението на дееца към съставомерните последици, поради което се приема, че запоставянето винаги се осъществява при евентуален умисъл, не и при пряк.

Швейцарският законодател не е предвидил квалифицирани състави, в случай че така създаденият риск се реализира. Ако от деянието, инкриминирано в чл.чл. 237 и 238 ШНК е последвала смърт или телесна повреда, швейцарските доктрина и съдебна практика приемат, че ако поставянето в опасност е превишило претърпяното увреждане на конкретно лице или е застрашило и други лица, извън увреденото лице, ***то в този случай ще се приложат и съответните разпоредби на ШНК за причиняване на смърт или телесна повреда, като наказанието ще се определи по правилата за наказване в случай на множество престъпления (TF 6B\_202/2007, ATF 75 IV 124).***

Впрочем, макар престъплението по вече споменатия чл. 129 ШНК да не е предмет на настоящата статия, тъй като е в тясна връзка с разгледаните в тази точка престъпления, поради това че съставлява основният състав на поставяне в конкретна опасност, ще спомена, че Федералният съд приема (TF 6S.16/2004), че е възможна съвкупност от престъпления по чл. 129 ШНК (поставяне в непосредствена опасност живота на другото) и чл. 123, т. 2, ал. 2 ШНК (причиняване на леки телесни повреди с оръжие или опасен предмет). В друго свое решение (ATF 136 IV 76) Федералният съд

приема, че в случай на злепоставяне по чл. 129 ШНК, ако деецът е предвиждал вероятното настъпване на смъртта, но е считал, че този риск няма да настъпи, то е налице идеална съвкупност от престъпленията по чл. 129 ШНК (злепоставяне) и чл. 117 ШНК (причиняване на смърт по непредпазливост), тъй като според Федералния съд причиняването на смърт по непредпазливост не поглъща злепоставянето по чл. 129 ШНК.

## ***2. Създаване на опасност вследствие нарушаване на правилата за движение по пътищата***

Както и у нас, в Швейцария правилата за движение по пътищата са предвидени в Закона за движение по пътищата. В чл. 90, ал. 1 е предвиден общият състав за нарушение на правилата, а именно:

*<sup>1</sup> Този, който наруши правилата за движение по пътищата, предвидени в този закон или в разпоредбите по изпълнението, изхождащи от Федералния съвет, се наказва с глоба.*

Но в чл. 90, ал. 2 от същия закон е предвиден и състав на „престъпление“, сходен с този по чл. 342, ал. 1 от българския НК, с основаната разлика, че докато нашият НК обхваща и управлението на въздухоплавателно средство и железопътен състав, то логично швейцарската разпоредба имплицитно обхваща само управлението на моторно превозно средство. Разпоредбата гласи следното:

*<sup>2</sup> Този, който чрез тежко нарушаване на правилата за движение по пътищата създаде сериозна опасност за сигурността на друго или предприеме такъв риск, се наказва с лишаване от свобода до 3 години или с глоба.*

В тази разпоредба е предвидено, че нарушението на правилата за движение по пътищата трябва да е **тежко**. Тъй като обаче тази разпоредба визира едновременно престъпление на поставяне както в конкретна опасност, така и на създаване на **абстрактна опасност** (което подробно е разгледано по-долу), а същевременно се приема, че ал. 1 на чл. 90 ШЗДвП също е правонарушение, създаващо абстрактна опасност, която разпоредба обаче се прилага, когато нарушението на правилата за движение по пътищата е **леко**, това налага да се посочи кое нарушение на правилата за движение по пътищата е тежко според швейцарската съдебна практика, за да може да

се прецени дали едно конкретното нарушение на правилата за движение по пътищата, което не е имало като последица създаване на конкретна опасност за сигурността на друго лице, следва да бъде квалифицирано като нарушение по ал. 1 или като престъпление по ал. 2 на чл. 90 ШЗДвП.

Швейцарският Федерален съд (ATF 124 II 259) приема, че когато правонарушението се състои в превишаване на предвидените в закона ограничения на скоростта, следва да се вземат по внимание конкретните километри, с които е превишена скоростта, и на какъв път това е сторено – автомагистрала, извънградски път или път в населено място. Така например превишаването на ограниченията на скоростта на автомагистрала с 35 км/ч и повече ще се счита винаги за тежко нарушаване на правилата, независимо от конкретните обстоятелства, докато в населено място ще е случаят, ако водачът е превишил ограничението на скоростта с 25 км/ч или повече. Но груби могат да бъдат и други нарушения на правилата за движение по пътищата – напр. изгубването на контрол над автомобила (чл. 31 ШЗДвП), превишаването на максималната разрешена скорост на автомагистрала с от 31 км/ч до 34 км/ч включително, респ. превишаването на максималната разрешена скорост в населено място с от 21 км/ч до 24 км/ч включително, като в тези два случая се вземат предвид и конкретните обстоятелства (напр. натоварен трафик, лоши метеорологични условия и пр.). Федералният съд посочва като цяло, че всяко нарушение, което излиза извън рамките на нарушенията, които се срещат обичайно, е грубо (ATF 119 V 241).

Обект на разглежданите посегателства са едни и същи обществени отношения, свързани с транспортната дейност – но, както вече беше посочено, докато българската норма обхваща и въздушния, и железопътния транспорт, швейцарската норма се отнася само до сухопътния (без железопътния).

Формата на изпълнителното деяние е една и съща – нарушаване на правилата за движение по пътищата, но чл. 90, ал. 2 от швейцарския ЗДвП предвижда това нарушение да е тежко.

И по нашия НК, и по швейцарския ЗДвП (конкретно чл. 90, ал. 2, предл. първо) престъпленията са резултатни. По нашия закон трябва с деянието лицето да допуска причиняването на телесна повреда или смърт, като по тълкувателен път се стига до извода, че резултатът се състои в създаването на опасност за причиняване на телесна повреда или смърт, което представлява особен състав на злепоставяне. Според швейцарския закон с деянието си деецът трябва да е създал сериозна опасност за друго (също особен вид злепоставяне).

Считам, че българската формулировка не е добра. При буквално тълкуване на чл. 342, ал. 1 НК, изолирано от следващите разпоредби, може да се стигне до извода, че законодателят наказва **причиняването** на смърт или телесна повреда при евентуален умишъл вследствие нарушаване на правилата за движение, а не поставянето в опасност на живота и телесната цялост на друго лице, каквато всъщност е била неговата воля. Именно поради това споделям изцяло предложението на д-р Ралица Костадинова за усъвършенстване на правно-техническото формулиране на чл. 342, ал. 1 от НК<sup>17</sup>.

Следва да се отбележи, че в българската доктрина съществува виждане, че престъплението по чл. 342, ал. 1 НК е формално престъпление<sup>18</sup>. В доктрината е възприето обаче и обратното становище, че престъплението е резултатно във формата на създаване на опасност<sup>19</sup>. Следва да бъде споделено второто становище – при настоящата си редакция престъплението категорично е резултатно – на поставяне в конкретна опасност.

Същевременно швейцарският законодател посочва в чл. 90, ал. 2, предл. второ ШЗДвП, че е наказуемо нарушаването на правилата за движение, при което деецът *„предприема риск за създаване на опасност“*. В този случай, по мое мнение, следва да се приеме, че престъплението е формално, на поставяне в абстрактна опасност (според съдебната практика все пак тази опасност трябва да е значителна – ATF 118 IV 188), тъй като не е необходимо да е създадена конкретна опасност, но законодателят е преценил, че предприемането на риск за създаване на опасност посредством тежко нарушаване на правилата за движение по пътищата е неприемливо в такава степен, че е решил да квалифицира едно такова деяние като престъпление. Именно поради това швейцарската съдебната практика е приела, че единствено превишаването на скоростта с над 30 км/ч при движение на извънградски път, където ограничението на скоростта е 80 км/ч, осъществява състава на престъплението по чл. 90, ал. 2 ШЗДвП независимо от конкретните обстоятелства (ATF 124 II 259).

В тази връзка се наблюдава съществено различие между двете разпоредби, тъй като чл. 342, ал. 1 от българския НК наказва само случаите на поставяне в конкретна опасност, като поставяне в абстрактната опасност не е инкриминирано от българския законодател.

---

<sup>17</sup> К о с т а д и н о в а, Р. Транспортни престъпления. С., Сиела, 2012, с. 208 – авторката предлага следната формулировка на чл. 340, ал. 1 НК: *„Който наруши правилата за движение и с това създаде опасност за живота или здравето на хората, се наказва....“*

<sup>18</sup> С т о й н о в, А., Цит. съч., с. 290

<sup>19</sup> К о с т а д и н о в а, Р. Цит. съч., с. 207

Субектът и по двата закона е посочен общо – той може да бъде всяко наказателноотговорно лице.

О субективна страна между двете разпоредби се наблюдават съществени различия. Швейцарската съдебна практика (ATF 119 V 241<sup>20</sup>, цитиран по-горе) приема, че за да е налице престъпление по чл. 90, ал. 2 ШЗДвП, „деецът трябва да има такова поведение, с което не зачита другите или с което тежко е нарушил правилата за движение по пътищата по начин, по който може да му се вмени най-малко груба непредпазливост. [...] Ще е налице груба непредпазливост тогава, когато водачът на моторното превозно средство съзнава опасния характер на своето неправомерно поведение [т.е. когато е налице самонадеяност]. Но такава непредпазливост ще е налице и когато деецът, нарушавайки своите задължения, не съзнава опасността, която създава по отношение на другите участници в движението, т.е., когато е налице небрежност [TF 6B\_565/2010<sup>21</sup>]. В този случай в основата на несъзнаването на опасността трябва да е незачитането на другите, което го прави осъдително” (в този смисъл са и други решения на Федералния съд – ATF 118 IV 188<sup>22</sup>, цитирани по-горе;

---

<sup>20</sup> През деня водач шофирал по трилентов път, като две от лентите били за движение в едната посока, а третата лента била за движение в противоположната посока. Движел се в колона с други автомобили. Поради неизяснена причина автомобилът му преминал непрекъснатата ограничителна линия и последователно ударил два автомобила, движещи се в насрещната посока. Федералният съд счел, че от обективна страна преминаването на ограничителната линия съставлява тежко нарушение на правилата за движение, в частност е нарушил фундаментално правило за сигурността на трафика, като това нарушение е годно да създаде сериозна опасност за сигурността на другите. От субективна страна съдът е счел, че е налице най-малкото груба непредпазливост, тъй като фактът, че водачът е изгубил контрол върху управление на автомобила и е пресякъл линията, шофирайки с висока скорост при натоварен трафик, което от своя страна е изисквало особено внимание от негова страна, представлява поведение, което тежко нарушава правилата за движение.

<sup>21</sup> По това дело е било установено, че на 17 юли 2007 г., към 11,45 ч., при ясно време, деецът, като водач на МПС, шофирайки със 120 км/ч по автомагистрала на прав участък, на който е имало временно ограничение на скоростта 100 км/ч поради извършване на ремонтни дейности, е съборил няколко светлоотразителни конуса, завъртял се е няколко пъти и се е блъснал в ремарке на службата, поддържаща пътя. Водачът на МПС твърдял, че не бил видял знакът за извършване на ремонтни дейности, респ. този за ограничаване на скоростта, не видял, че по пътя се извършват ремонтни дейности, както и че не бил видял работници на пътя. В това съдебно решение Федералният съд е приел, че е налице поставяне в абстрактна опасност, осъществено при груба непредпазливост – в конкретния случай груба небрежност, поради факта че времето е било ясно – водачът е имал добра видимост, поради което не е съществувала пречка той да види пътната сигнализация, включително, че се извършват ремонтни дейности, както и че шофирането по магистрала изисква особено внимание от страна на водача.

<sup>22</sup> Водач шофирал по автомагистрала със скорост 157 км/ч при разрешена скорост от 120 км/ч. Пътят бил в добро състояние, видимостта добра, а трафикът не бил натоварен. Водачът имал опит и управлявал автомобил, годен да бъде управляван с висока скорост. Въпреки това съдът е счел, че водачът умишлено е нарушил правилото относно максимално разрешената скорост по автомагистрала, като не е била налице пречка да осъзнае създадения от него риск, поради което Федералният съд е приел, че деянието е съставомерно по чл. 90, ал. 2 ШЗДвП.

АТФ 118 IV 84<sup>23</sup>). Всъщност това, че непредпазливото поставяне в опасност е наказуемо, се извежда от вече спомената разпоредба на чл. 100, т. 1 от ШЗДвП.

Видно от цитираната практика, макар да не е посочено изрично, като се вземе предвид и практиката по чл. 129 ШНК, посочена в точка I.1, следва да се приеме, че е възможно престъплението по чл. 90, ал. 2 ШЗДвП да бъде извършено при пряк умисъл. В този случай обаче прекият умисъл е насочен не към създаването на конкретна опасност, а към опасното поведение, към нарушаването на правилата за движение по пътищата. Когато деецът съзнава (но не цели), че с деянието си може да създаде конкретна опасност, от субективна страна по отношение на резултата може да е налице както евентуален умисъл (АТФ 126 IV 192<sup>24</sup>), така и съзнавана непредпазливост (АТФ 118 IV 84, цитирано по-горе). Когато създадената опасност е абстрактна, може да е налице както пряк умисъл (в този смисъл АТФ 118 IV 188, цитирано по-горе), така и небрежност (ТФ 6В\_565/2010, цитирано по-горе).

У нас, напротив, престъплението по чл. 342, ал. 1 НК е само на поставяне в конкретна опасност, като се наказва само при евентуален умисъл<sup>25</sup>. Следователно, за да е осъществен съставът на чл. 342, ал. 1 НК, деецът, нарушавайки правилата за движение по пътищата, трябва да създаде една конкретна опасност за живота или здравето на друго, като съзнава общественоопасния характер на своето деяние, предвижда неговите общественоопасни последици, т.е., че деянието му е годно да създаде конкретна опасност, като допуска тяхното настъпване (настъпването на конкретна опасност). В тази връзка следва да се спомене, че в доктрината е застъпено становището, че е без практическо значение това дали деецът съзнава, че нарушава правилата за движение по пътищата. „С оглед виновното извършване на деянието е нужно деецът да разбира свойството и значението на извършеното, т.е. да осъзнава, че преминава на червена светофарна уредба като факт от обективната действителност. А това дали осъзнава, че преминаването на червена светлина на светофарната уредба е вид нарушение на определена забрана, установена в ЗДвП, не следва да се изследва.

---

<sup>23</sup> Водач приближавал кръстовище със светофарна уредба. Въпреки че видял, че сигналът е вече жълт и че имал възможност да спре, водачът преминал през кръстовището. Според Федералния съд с това свое деяние водачът е демонстрирал пълна липса на съобразителност и груба непредпазливост, оправдаваща приложението на чл. 90, ал. 2 ШЗДвП, дори и да се е надявал, че може да премине през кръстовището, преди светлинният сигнал да стане червен. Следователно може да се заключи, че съдът е приел, че е налице умисъл по отношение на нарушението на правилата за движение и самонадеяност по отношение на създадената опасност.

<sup>24</sup> По това дело било установено, че на автомагистрала при тежък трафик водач изпреварил два автомобила от дясната страна.

<sup>25</sup> Постановление № 1 От 17.01.1983 г. по н. д. № 8/1982 г., Пленум на ВС

Т.е. тук се осъзнава общественотоопасния характер на деянието, а не неговата противоправност (административна или наказателна)...<sup>26</sup> Това становище следва да бъде подкрепено, като обаче трябва да се направят няколко уточнения.

Деянието само по себе си е „съзнателен волев акт, предизвикан от определена потребност и проявен външно в действие или бездействие при определени условия на време, място и обстановка, който се осъществява с цел да бъде приспособена съществуващата действителност към нуждите на дееца, на трето лице или на обществото като цяло“<sup>27</sup>. В посочения пример с преминаването на червено деецът съзнателно и целенасочено преминава през кръстовището. На практика обаче, в този случай, за да е съставомерно деянието му по чл. 342, ал. 1 от НК, освен че трябва от обективна страна да е налице създадена конкретна опасност за живота или здравето на друг участник в движението, от субективна страна, за да може деецът да съзнава, че деянието му е общественотоопасно, респективно, за да може да предвиди неговите общественотоопасни последици, а оттам и да ги допусне, той трябва, първо, да е видял червения светлинен сигнал на светофара и, второ, да знае значението на червения сигнал, в частност да знае, че евентуалното преминаване през кръстовището на такъв светлинен сигнал ще е в евентуален конфликт с навлизащи от друга посока други участници в движението, на които това е позволено в този момент. Следователно в конкретния пример това дали деецът познава закона ще е от значение (макар че едва ли съществува водач, който да не знае значението на червения светлинен сигнал на светофарната уредба), за да може да се направи преценка дали деецът е предвиждал вероятното настъпване на общественотоопасните последици, че да може да се разгледа и въпроса за неговото отношение към тяхното настъпване. В друг случай това дали водачът познава закона ще е без значение към интелектуалния момент на умисъла (напр. водач, който изпреварва в завой без видимост, като същевременно е видял знака преди завоя, който указва, че изпреварването е забранено, но не знае неговото значение – няма как водачът да не съзнава, че изпреварването на завой без видимост е опасно и годно да създаде конкретна опасност).

Извън горните примери, познаването на правилата за движение по пътищата и оттам отношението на дееца към тяхното нарушаване, ще има при всички случаи значение за индивидуализацията на наказанието в предвидените от законодателя граници.

<sup>26</sup> К о с т а д и н о в а, Р., Цит. съч., с. 270

<sup>27</sup> С т о й н о в, А., Цит. съч., с. 164



Възможно е обаче създадената конкретна опасност да е вследствие непредпазливост. Ако вземем отново примера с водача, който преминава през кръстовище на червена светлина на светофарната уредба, същият може да съзнава опасния характер на своето деяние, да предвижда последиците, но да се е надява, че същите няма да настъпят (напр., защото е 2 часа сутринта, когато трафикът е слаб), т.е. у водача да се е породила представа, че едно или няколко от обстоятелствата, които образуват причината за настъпване на общественноопасните последици, няма да се проявят в действителност<sup>28</sup>. Следователно, ако се стигне до създадена конкретна опасност, то в този случай очевидно ще е налице самонадеяност, тъй като умишленото създаване на опасност не изключва самонадеяността<sup>29</sup>. Оттук и извода, че умишленото преминаване на червена светлина не означава а priori, че деецът допуска създаването на конкретна опасност. Напротив, в болшинството от случаите (за съжаление това е често срещано нарушение на правилата за движения по пътищата) водачите едва ли допускат създаването на конкретна опасност.

Друг пример на създаване на конкретна опасност по непредпазливост би бил случаят, при който водач, шофирайки по автомагистрала, не забелязва знак, указващ, че има неравности по пътя, респективно знака, указващ ограничение на скоростта 80 км/ч, макар да е имал обективната възможност да ги види, поради което не съобразява своята скорост с пътната обстановка, навлиза във въпросния участък, в който има големи неравности вследствие преминаването през такава неравност губи контрол над автомобила и създава някаква конкретна опасност за живота или здравето на друг водач. В този случай очевидно няма как деецът да е съзнавал, че с деянието си може да създаде конкретна опасност. Следователно в този случай е налице една престъпна небрежност<sup>30</sup>.

В горните примери, ако деянията са извършени в Швейцария, то водачът ще бъде наказан за престъпление по чл. 90, ал. 2 от ЗДвП, докато у нас на дееца ще бъде наложено само административно наказание по Закона за движение по пътищата. Считам обаче, че в нашия НК също трябва да бъде предвиден непредпазлив състав на

<sup>28</sup> Вж. С т о й н о в, А., Цит. съч., с. 268, относно волевия момент на самонадеяността.

<sup>29</sup> Пак там, с. 267 – проф. Стойнов приема, че умишленото създаване на опасност не изключва непредпазливостта относно увреждането на обекта на престъплението. По аргумент за по-силното основание умишленото създаване на опасност не следва да изключва непредпазливостта и относно застрашаването на обекта на престъплението.

<sup>30</sup> Проф. Стойнов (С т о й н о в, А., Цит. съч., с. 268) дава като пример за престъпна небрежност водач, който е имал обективна възможност да види пътния знак „Внимание, деца!“ и оттук да предвиди възможното внезапно пресичане на пътя от дете.

поставяне в конкретна опасност вследствие нарушаване на правилата за движение. Аргументите в тази насока са, че у нас нарушаването на правилата за движение по пътищата е по-скоро правило, а не изключение. В частност ежедневно се извършват не просто груби нарушения на правилата за движение, но вследствие тяхното нарушаване по-често по непредпазливост се създават случаи на поставяне в конкретна опасност на другите участници в движението. Освен това евентуалния умисъл трудно се доказва. За това говори и изключителното рядкото прилагане на разпоредбата на чл. 342, ал. 1 НК в сегашната си редакция. В подкрепа на това е и фактът, че в случай на причинени смърт или телесни повреди в практиката чл. 343, ал. 1 НК намира значително по-често приложение спрямо чл. 342, ал. 3 НК.

Освен предложеното по-горе предложение за предвиждане в нашия НК на непредпазлив състав на поставяне в конкретна опасност вследствие нарушаване на правилата за движение, считам, че и у нас трябва да се инкриминира деянието на поставяне в абстрактна опасност вследствие нарушаване на правилата за движение специално **по пътищата**. Аргументите в тази насока са, че предвиждането на един такъв състав на престъпление с предвидена възможност за лишаване на деца от свобода би имал значително по-голяма превантивна и превъзпитаваща функция, отколкото понастоящем имат административнонаказателните разпоредби на ЗДвП. Доказателство в тази насока е фактът, че въпреки периодичното увеличаване на размера на глобите за нарушаване на правилата за движение по пътищата, в частност тези за превишаване на максималната разрешена скорост, търсената от законодателя цел очевидно не бива постигана, макар и глобите вече да са в значителен размер с оглед средния размер на доходите за страната.

Разбира се, не всяко нарушение на правилата за движение трябва да води до ангажиране на наказателната отговорност на деца, а само тежкото, грубото нарушаване на тези правила. Така например неправилното паркиране в града – едно често срещано нарушение – не може да води до ангажиране на наказателна отговорност, но едно самоволно паркиране на автомагистрала би могло да бъде прието като тежко нарушение, създаващо абстрактна опасност. Кое нарушение обаче ще следва да се счита за грубо, следва да се прецени от съдебната практика. В тази връзка следва да се въведе и разпоредба, която предвижда, че този състав на престъпление се счита винаги за осъществен, когато максималната разрешена скорост е превишена с определени километри, като тези километри бъдат съобразени с това на какъв път това е сторено. В случаите на превишаване на максимално разрешената скорост, но с по-

малко километри от тези, които бъдат предвидени във въпросната разпоредба, отново съдът ще е този, който трябва да преценява дали с оглед конкретните обстоятелства, деянието съставлява грубо нарушение на правилата, оправдаващо наказателна репресия (напр. натоварен трафик, лоши метеорологични условия). Освен това трябва да бъде предвиден както умишлен, така и непредпазлив състав. И тъй като престъплението ще е формално, а изпълнителното деяние – нарушаване на правилата за движение по пътищата, то умисъл ще бъде налице именно тогава, когато водачът осъзнава, че нарушава правилата за движение по пътищата. В този смисъл формулировката на български би могла да бъде следната:

*(1) Който извърши тежко нарушение на правилата за движение по пътищата, предприемайки риск за създаване на опасност за живота или здравето на друго, се наказва с .....*

*(2) Когато деянието по предходната алинея е извършено по непредпазливост, наказанието е .....*

*(3) Предходните алинеи се прилагат винаги, когато максималната разрешена скорост е превишена с:*

*а. с най-малко ..... км/ч. в рамките на населено място;*

*б. с най-малко ..... км/ч. извън населено място;*

*в. с най-малко ..... км/ч. на автомагистрала;*

От друга страна, допълнението на НК с подобни разпоредби няма да е достатъчно. Следва да бъде изменен и Наказателният процесуален кодекс, за да може превишаването на скоростта да бъде практически доказуемо. В тази връзка трябва да се помисли за предвиждане на разпоредба в НПК, подобна на чл. 189, ал. 15 от ЗДвП, а именно: *„Изготвените с технически средства или системи, заснемащи или записващи датата, точния час на нарушението по Закона за движение по пътищата и регистрационния номер на моторното превозно средство, снимки, видеозаписи и разпечатки са веществени доказателствени средства в наказателния процес.“*

Относно наказуемостта на престъпните прояви по двата закона прави впечатление по-тежкото наказание по швейцарския закон.

Когато обаче нарушаването на правилата за движение по пътищата е довело до причиняването на смърт или на телесна повреда, например по непредпазливост, то съответните за това разпоредби от ШНК ще се приложат **в идеална съвкупност с чл. 90, ал. 2 ШЗДвП**, тъй като с деянието, освен че са причинени конкретни вреди на

дадено лице, застрашена е била сигурността и на другите участници в движението, а престъплението по чл. 90, ал. 2 ШЗДвП е общоопасно. Очевидно от същата логиката се е водил и нашия законодател, който в квалифицираните състави за причиняване на смърт или телесни повреди (чл. 342, ал. 3 и чл. 343, ал. 1 НК) вследствие нарушаването на правилата за движение е предвидил по-тежки наказания от тези, предвидени в основните състави.

От 1 януари 2013 г. в Швейцария са в сила три нови алинеи на чл. 90 от ШЗДвП, а именно:

<sup>3</sup> *Този, който, чрез умишлено нарушаване на основните правила за движение по пътищата, се съгласи да предприеме голям риск за пътнотранспортно произшествие, от което могат да последват тежки телесни повреди или смърт, посредством особено значително превишаване на ограниченията на скоростта или посредством извършване на безразсъдни изпреварвания, или участвайки в незаконни състезания с моторни превозни средства се наказва с лишаване от свобода от една до четири години.*

<sup>4</sup> *Алинея 3 се прилага винаги, когато максималната разрешена скорост е превишена:*

*а. с най-малко 40 км/ч., където ограничението е 30 км/ч;*

*б. с най-малко 50 км/ч., където ограничението е 50 км/ч;*

*в. с най-малко 60 км/ч., където ограничението е 80 км/ч;*

*г. с най-малко 80 км/ч., където ограничението е над 80 км/ч.*

<sup>4</sup> *В посочените по-горе случаи чл. 237, т. 2 от Наказателния кодекс не се прилага.*

Деянието по ал. 3 е отново на поставяне в абстрактна опасност, но значителна, като деецът трябва да съзнава, че предприема съответния риск. De lege ferenda подобна разпоредба трябва да бъде приета и у нас, включително ал. 4 на чл. 90 ШЗДвП. Считам обаче за неуместно деянието да се наказва само в случай на умисъл за нарушаване на правилата за движение, нито да се предвижда, че деецът трябва да съзнава, че деянието му създава риск. От друга страна, с оглед отношението на дееца към нарушаването на правилата за движение, наказателната отговорност следва да бъде диференцирана, като при умишлено нарушаване на правилата наказанието да е по-тежко. Що се касае до риска, той трябва да е посочен като елемент от обективната действителност, а съзнаването му от дееца да се взема предвид при индивидуализацията на наказанието.

Аргументите ми в подкрепа на предложението за инкриминиране на горите деяния е фактът, че такива нарушения на правилата за движение, за съжаление, са ежедневие, включително извършаването на безразсъдни изпреварвания, като последните са причина за немалка част от пътнотранспортните произшествия. В този смисъл формулировката на български следва да бъде следната:

*(4) Който, нарушавайки правилата за движение по пътищата, предприеме голям риск за пътнотранспортно произшествие, от което могат да последват тежки телесни повреди или смърт, посредством особено значително превишаване на ограниченията на скоростта или посредством извършване на безразсъдни изпреварвания, или участвайки в незаконни състезания с моторни превозни средства се наказва с лишаване от свобода от ..... (предвиденото наказание следва да е по-тежко от това по основния състав на поставяне в абстрактна опасност, предложен по-горе)*

*(5) Когато деянието по предходната алинея е извършено по непредпазливост, наказанието е .....*

*(6) Алинеи 4 и 5 се прилагат винаги, когато максималната разрешена скорост е превишена:*

- а. с най-малко ..... км/ч. в рамките на населено място;*
- б. с най-малко ..... км/ч. извън населено място;*
- в. с най-малко ..... км/ч. на автомагистрала.*

Предвидените в алинея 6 стойности следва да са по-големи от тези по предложената по-горе алинея 3.

От 1 януари 2013 г. в Швейцария е в сила и нов чл. 90а от ШЗДВП, който гласи следното:

<sup>1</sup> *Съдът може да разпреди конфискация на моторно превозно средство, когато кумулативно са налице следните условия:*

- а. правилата за движение по пътищата са били тежко и безскрупулно нарушени;*
- б. тази мярка може да попречи на деца да извърши други груби нарушения на правилата за движение по пътищата.*

<sup>2</sup> Съдът може да разпреди продажбата на конфискирано моторно превозно средство и използването на получените от това средства след приспадане на разноските по продажбата и по производството.

У нас в чл. 53, ал. 1, б. „а“ НК е предвидено, че средството, послужило за извършване на умишлено престъпление, се отнема в полза на държавата, каквото се явява моторното превозно средство. Следователно, ако предложените по-горе състави на абстрактно поставяне в опасност бъдат приети в нашето законодателство, в случай на установен умисъл за извършването им, съдът ще може да отнема превозното средство, послужило за тяхното извършване.

### ***3. Управление на МПС от лице, което се намира в състояние, което не му позволява да го управлява***

Чл. 91, ал. 1 ШЗДвП предвижда, че:

<sup>1</sup> *Този, който управлява моторно превозно средство в нетрезво състояние, се наказва с глоба. Наказанието е лишаване от свобода до три години или парично наказание, ако концентрацията на алкохол е квалифицирана.*

<sup>2</sup> *Този, който управлява моторно превозно средство, когато се намира в състояние, което не му позволява да го управлява поради други причини, се наказва с лишаване от свобода до три години или парично наказание.*

<sup>3</sup> *Който управлява пътно превозно средство, когато се намира в състояние, което не му позволява да го управлява, се наказва с глоба.*

Прави впечатление, че в първото изречение на ал. 1 деянието се наказва с глоба, което води до извода, че става въпрос за нарушение по смисъла на трипартитното деление, а не за престъпление. Във второто изречение на същата алинея, деянието представлява престъпление. В този случай съдържанието на алкохол в кръвта трябва да е квалифицирано. Съгласно чл. 1 от Наредбата за определяне на границата на концентрацията на алкохол в кръвта счита се, че едно лице се намира в състояние, което не му позволява да управлява МПС, когато концентрацията на алкохол в кръвта е 0,5 на хиляда или повече, а квалифицираното съдържание на алкохол в кръвта е 0,8 на хиляда или повече.

Предвид горното, праговете на концентрация на алкохол в кръвта се различават в сравнение с българското законодателство. В чл. 343б от българския НК е предвидено, че само управлението на МПС с концентрацията на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда е квалифицирано като престъпление, което се наказва с лишаване от свобода до една година. Може да се каже, че българският законодател е много по-благосклонен към нарушителите на закона във връзка с употребата на алкохол. В подкрепа на това е и предвиденото по-леко наказание в сравнение с това по ШЗДвП.

Управлението на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта и в двете държави не е наказуемо, когато е под 0,5 на хиляда. В Швейцария обаче стойност от 0,5 на хиляда е достатъчна, за да е налице нарушение, докато у нас трябва да е повече 0,5 на хиляда. И в двете държави до достигане на съответното квалифицирано съдържание на алкохол в кръвта, деянието представлява нарушение. В България прагът от 0,5 на хиляда не е предвиден в НК, а в ЗДвП (това е случай на административно нарушение, което се наказва с административни санкции – глоба, отнемане на свидетелство за управление на моторно превозно средство за определен период и др.).

Следва обаче да се отбележи, че нашият законодател е предвидил нарочен състав за лице, което управлява МПС с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като вече е бил осъждан с влязла в сила присъда за управление на МПС с концентрация на алкохол над 1,2 на хиляда. В този случай деецът се наказва с лишаване от свобода до две години и с глоба от сто до триста лева. Швейцарският законодател не е предвидил подобна разпоредба, но пък квалифицираната концентрация е значително по-ниска, отколкото по българското право.

Обект на разглежданите посегателства са същите като по предходните разпоредби, които вече бяха разглеждани, а именно обществени отношения, свързани с транспорта, с неговата безопасност.

Формата на изпълнителното деяние у нас е управление на МПС с определена концентрация на алкохол в кръвта или след употреба на наркотични средства или техни аналози. Швейцарският законодател обаче е предвидил едно конкретно изпълнително деяние – управление на МПС с определена концентрация на алкохол в кръвта, както и едно по-общо – управление на МПС в състояние, което не позволява на водача да го



управлява поради други причини. Такива причини могат да бъдат употребата на наркотици, на медикаменти, преумората, водеща до сънливост<sup>31</sup> и др.

И по двете законодателства престъпленията са формални, тъй като в техния състав не е предвиден конкретен резултат. Те се осъществяват със самия факт на изпълнителното деяние. Налице е престъпление на поставяне в абстрактна опасност за безопасността на транспорта<sup>32</sup>.

И по двата закона субектът е посочен общо – той може да бъде всяко наказателноотговорно лице.

Що се касае до субективната страна според швейцарския закон престъплението може да бъде осъществено както умишлено, така и по непредпазливост (по арг. от чл. 100, т. 1 ШЗДВП). Приема се дори, че може да бъде осъществено с евентуален умисъл (ATF 104 IV 35). В България е предвиден само умишлен състав.

Относно наказуемостта на престъпните прояви прави впечатление по-тежкото наказание по швейцарския ЗДВП.

На последно място, но не по значение, следва да се отбележи, че когато е осъществен състава на престъплението по ал. 2 – управление на МПС след употреба на наркотични вещества, ще е налице привидна идеална съвкупност с нарушението, предвидено в чл. 19а, предл. първо от Закона за наркотичните вещества<sup>33</sup>. Но ако докато управлява автомобила у водача се намират наркотични вещества, то тогава ще е налице съвкупност от престъпления по двата закона (вж. чл. 19, ал. 1, букви „b”<sup>34</sup> и „d”<sup>35</sup> от Закона за наркотичните вещества).

#### **4. Отказ от изследване за алкохол или други упойващи вещества**

В чл. 91а от ШЗДВП е предвидено, че:

*<sup>1</sup> Който, в качеството си на водач на МПС, умишлено откаже или избегне да му бъде взета кръвна проба, да му бъде направен тест за алкохол или друго предварително изследване, регламентирано от Федералния съвет, който е бил разпореден или за който е трябвало да предполага, че ще бъде разпореден, или който умишлено откаже*

---

<sup>31</sup> Nicolas QUELOZ et Aesane ZIEGLER, La conduite en état d'incapacité (art. 91 LCR): une cible d'action prioritaire pour la sécurité routière, texte publié in WERRO FRANZ, PROBST THOMAS (Eds.), Journées du droit de la circulation routière 2010, Bern, Stämpfli, 2010, 132.

<sup>32</sup> В този смисъл и К о с т а д и н о в а, Р. Цит. съч., с. 201.

<sup>33</sup> Този който, без да има това право, умишлено употреби наркотични вещества...“

<sup>34</sup> Този, който [...] транспортира[...] наркотични вещества...“

<sup>35</sup> Този, който, без да има това право, притежава, държи [...] наркотични вещества...“

или избегне да му бъде направен допълнително изследване, или е направил така, че мерките от този вид не могат да постигнат своята цел, се наказва с лишаване от свобода до три години или с парично наказание.

<sup>2</sup> Наказанието е глоба, ако правонарушителят е управлявал пътно превозно средство или е бил въвлечен в произшествие в качеството си на участващ в движението по пътищата.

У нас това деяние не е криминализирано. Предвидено е като административно нарушение в Закона за движение по пътищата (чл. 174, ал. 3 ЗДвП).

В конкретната швейцарска разпоредба, субектът е особен – трябва да е водач на МПС.

Обект на разглежданите посегателства са същите като по предходните разпоредби.

Формата на изпълнителното деяние е отказът или избягването от всякаква форма на изследване, с което да се установи евентуалната употреба на алкохол или друга причина, която води до състояние на водача, което не му позволява да управлява МПС, както и извършването на деяние, което да попречи на целите на самото изследването. Има се предвид предприемането на такива мерки, които да не позволят точното отчитане на концентрацията на алкохол в кръвта, употребата на наркотични вещества или друго.

И по двете законодателства престъпленията са формални, тъй като в техния състав не е предвиден конкретен резултат. Те се осъществяват със самия факт на изпълнителното деяние.

Субектът е особен – отказът за алкохол трябва да е направен не от кой да е, а от водач на МПС.

Що се касае до субективната страна престъплението може да бъде осъществено само умишлено, тъй като за разлика от предходните разпоредби, които вече бяха разгледани, тук изрично е посочен умисъл.

Относно наказуемостта на престъпните прояви прави впечатление, че предвиденото наказание в никакъв случай не е леко, а именно до три години лишаване от свобода.

*De lege ferenda* и у нас отказът за тест за алкохол или други упойващи вещества следва да бъде криминализиран, тъй като в момента се наблюдава увеличение на случаите, при които водачи на МПС, употребили алкохол в големи

количества, подучени от юристи, отказват да дадат проба за алкохол, за да избегнат предвиденото за това наказание по НК, а само да бъдат лишени от правото да управляват МПС за срок от 2 години и им бъде наложена глоба от 2000 лв.

**5. Нарушаване на задълженията в случай на пътнотранспортно произшествие**

Този състав на правонарушение е предвиден в чл. 92 от ШЗДвП, а именно:

<sup>1</sup> *Този, който в случай на произшествие наруши задълженията, които настоящият закон му налага, се наказва с глоба.*

<sup>2</sup> *Водач, който избяга, след като е убил или наранил едно лице при пътнотранспортно произшествие, се наказва с лишаване от свобода до три години или с парична санкция.*

Съставът по ал. 1 на чл. 92 предвижда деянието да се накаже само с глоба, поради което няма да бъде разглеждан. Интерес съставлява съставът по ал. 2. Той е сходен с този по чл. 343, ал. 3, предл. последно от нашия НК, но се наблюдават и съществени различия.

Субектът е особен – водач, който, като е участвал в пътнотранспортно произшествие, е причинил смърт или телесна повреда.

Обект на разглежданите посегателства ШЗДвП отново са обществените отношения по транспорта.

Формата на изпълнителното деяние по швейцарската разпоредба е бягството от местопроизшествието от страна на лицето, което е причинило смърт или е наранило друго лице в случай на пътнотранспортно произшествие.

Престъплението е формално – на просто извършване, бягство от местопроизшествие (пътнотранспортно произшествие), вследствие от което е настъпила смърт или телесни повреди по вина на лицето, което бяга. Причинените смърт или телесни повреди ще бъдат отделно наказани по ШНК, като ще е налице реална съвкупност с престъплението по чл. 92, ал. 2 ШЗДвП. Т.е. те не съставляват съставомерен резултат по тази разпоредба, а придават особено качество на субекта.

Що се касае до субективната страна, тъй като не е указано изрично, че престъплението може да бъде осъществено само умишлено, по арг. от чл. 100, т. 1 от ШЗДвП то се наказва и в случай че бъде осъществено по непредпазливост. Въпреки

това, струва ми се, че такава деяние на практика може да бъде осъществено само умишлено.

### **6. Повреждане на моторно превозно средство**

Това престъпно деяние е предвидено в разпоредбата на чл. 93, ал. 1 от ШЗДвП и е сходно с престъплението по чл. 340, ал. 1 от българския НК. Чл. 93, ал. 1 от ШЗДвП гласи следното:

*<sup>1</sup> Който умишлено повреди моторно превозно средство и с това създаде опасност за пътнотранспортно произшествие се наказва с лишаване от свобода до три години или с парична санкция. Наказанието е глоба, ако деецът е действал по непредпазливост.*

И по двата закона субектът на престъплението е посочен общо – може да бъде всяко наказателноотговорно лице.

Обект на престъплението отново са обществените отношения по транспорта.

Предмет на престъплението по чл. 93, ал. 1 от ШЗДвП е само моторно превозно средство, докато по чл. 340 от българския НК наред с моторно превозно средство, предмет на посегателството могат да бъдат железопътен състав, железен път, въздухоплавателно средство и др.

По швейцарския закон изпълнителното деяние е увреждане на моторно превозно средство, докато българският НК предвижда увреждане не само на автомобил, но и на други превозни средства, включително съоръжения.

Престъплението и по двата закона е резултатно, като и по двата закона е налице „комбинация от реално увреждане и на поставяне в опасност“<sup>36</sup>, като по швейцарския закон е предвидено създаване на опасност за пътнотранспортно произшествие, докато у нас – създадена опасност за живота на другиги или за значително повреждане на чужд имот.

Форма на вината – поначало пряк умисъл. Ако действа по непредпазливост, то деянието вече няма да е квалифицирано като престъпление, а като нарушение (арг. от изречение второ). У нас, напротив, трябва да е налице умисъл по отношение на увреждането на моторното превозно средство, а по отношение на създадената опасност – евентуален умисъл<sup>37</sup>, като няма да се спирам повторно на проблема относно формата

<sup>36</sup> Така и К о с т а д и н о в а, Цит. съч., с. 205

<sup>37</sup> Пак там, с. 265

на вината при злепоставянето. Следва да се приеме, че в случая на престъпление по чл. 93, ал. 1, изр. първо от ШЗДвП трябва да е налице пряк умисъл по отношение на повреждането на МПС и евентуален умисъл по отношение на създадената конкретна опасност (за евентуалния умисъл по отношение на създадената конкретна опасност вж. по-горе точки II.1. и II.2.).

По мое мнение е налице привидна идеална съвкупност с престъплението по чл. 144 от ШНК – увреждане на чужда собственост, за което престъпление предвиденото наказание е същото.

Предвиденото за това престъпление по българския НК е по-тежко.

### **7. Отнемане на моторно превозно средство с намерение за ползване**

Съгласно чл. 94, ал. 1 и 2 от ШЗДвП:

<sup>1</sup> *Наказва се с лишаване от свобода до три години или парична санкция този, който:*

*а. отнеме моторно превозно средство с намерение да го ползва;*

*б. управлява отнето моторно превозно средство или се настани като пътник, знаейки от самото начало, че то е било отнето.*

<sup>2</sup> *Ако някой от дейците е близък или родственик с държателя и ако водачът притежава изискуемото свидетелство за управление на моторно превозно средство, наказателното преследване се възбужда по тѣжба на пострадалия; наказанието е глоба.*

Сходно престъпление е предвидено и в чл. 346 от българския НК, но сходството се отнася само до основния състав и то само по отношение на лицето, което е отнело моторното превозно средство с цел да го ползва. Нашият закон обаче не въздига в престъпление управлението на моторно превозно средство, за което водачът знае (от самото начало), че е било отнето, нито возенето в такова моторно превозно средство. За сметка на това нашият закон въздига в престъпление противозаконното проникване в чуждо МПС (чл. 346б НК).

От систематичното място на разпоредбата се стига до извода, че и в този случай обект на посегателствата са обществените отношения по транспорта. Това законодателно решение не може да бъде споделено. Същото се отнася и за нашия законодател. Макар и предмет на престъплението да е моторно превозно средство, считам, че с това деяние нито се застрашават, нито увреждат отношенията по

транспорта. В действителност обект на посегателствата са обществените отношения, осигуряващи нормалното упражняване на правото на собственост, като моторното превозно средство се явява предмет на престъплението като материален израз на отношението на собственост. Вярно, че нашият законодател предвижда квалифициран състав в случай на увреждане на превозното средство, но увреждането не е задължително да е следствие от пътнотранспортно произшествие. То може да е следствие на самото отнемане, напр. при отварянето на вратите се е наложило да бъде счупено стъкло.

Изпълнителните деяния по трите състава са:

- отнемане;
- управление;
- настаняване като пътник (т.е. возене като пътник).

Противното на възприетото у нас, основният състав на престъплението по чл. 94 (отнемане на моторното превозно средство с цел ползване) според швейцарската правна доктрина и съдебна практика е формално.<sup>38</sup> Формални са и двете други престъпни прояви.

Субект на по първия състав на швейцарския закон може да бъде всяко наказателноотговорно лице. По втория и третия (управление на отнето МПС и возене като пътник) субектът е специален, тъй като се изисква знание, че МПС е било отнето. По чл. 346 от българския НК субектът е общ. Прави впечатление, че по швейцарския закон за същото престъпление се наказва както лицето, което е отнело моторното превозно средство, така и лицето, което го управлява, знаейки, че е било отнето, а така и пътникът, който знае, че МПС е било отнето.

От субективна страна, въпреки че не е посочено изрично, според мен този състав на престъпление може да бъде осъществен само в случай на умишъл. В подкрепа на това е и предвидения специален субективен елемент относно основния състав – а именно намерение за ползване. По другите два състава пък се изисква знание, че МПС е отнето от чуждо владение.

Швейцарският законодател не е предвидил квалифицирани състави на това престъпление, а само един привилегирован, в който случай правонарушението е от частен характер и съставлява нарушение. В българския НК, напротив, предвидени са редица квалифицирани състави, включително за случай на специален рецидив (чл. 346,

---

<sup>38</sup> Същото е виждането и по отношение на кражбата.

ал. 2, т. 2, предл. последно НК) и в случай на системно извършване – повече от два пъти (чл. 346, ал. 2, т. 2, предл. второ НК). Предвиден е и един особен квалифициран състав с оглед проявилите се многократно в периода на прехода общественоопасни деяния по отнемане на чужда вещ с цел имотна облага от връщането на вещта (познато в общественото пространство като „откуп“) – чл. 346, ал. 2, т. 4 НК. Нещо повече, предвиденото в ал. 2 наказание се налага и на лице, което предлага съдействие за връщане на отнетото превозно средство срещу получаване на имотна облага (ал. 3). По същите съображения са предвидени и други квалифицирани състави в алинеи 5 и 6. В чл. 346а от НК е предвиден пък привилегирован състав.

Относно наказуемостта по основния състав прави впечатление значително по-тежкото предвидено у нас наказание – от 1 до 8 години лишаване от свобода.

#### ***8. Управление на моторно превозно средство от лице без свидетелство за управление на МПС***

Чл. 95, ал. 1 ШЗДВП предвижда следното:

<sup>1</sup> *Наказва се с лишаване от свобода до три години или парична санкция този, който:*

- а. управлява моторно превозно средство без да е титуляр на изискуемото свидетелство за управление;*
- б. управлява моторно превозно средство, след като му е било отказано издаването на [...] свидетелството за управление, било му е отнето или му е било забранено да го използва;*
- в. управлява моторно превозно средство с изтекъл срок на валидност на свидетелството за управление;*
- г. [...]*
- д. предоставя моторно превозно средство на водач, за когото знае или е трябвало да знае, ако е бил положил необходимото според обстоятелствата внимание, че не е титуляр на необходимото свидетелство.*

Тази законов текст наподобява чл. 343в от нашия НК. У нас е въздигнато в престъплението само деянието управление на МПС от лице, което е било лишено от това право и то само в случай на „рецидив“ (предвидени са два вида), с тази особеност, че не става въпрос за рецидив *strictu sensu* по чл. 27 и сл. от НК, където предходното



деяние трябва да е било престъпление, за което лицето вече е било осъждано. Тук се има предвид повторно административно нарушение: в първата хипотеза става дума повторно управление на МПС в срока на наложено по административен ред наказание лишаване от право да управлява МПС (т.е., след като веднъж вече е бил наказан по административен ред, че управлява МПС в срока на наказанието, деецът повторно управлява МПС, преди да е изтекло наказанието). Втората хипотеза визира случая, при който лицето повторно управлява МПС без свидетелство за управление на МПС, преди да е изтекъл срок от 1 година от наказването му от административен ред за първото деяние. Следователно в единия случай временно му е забранено да управлява МПС, а в другия случай лицето изобщо няма свидетелство за управление.

Швейцарският законодател, освен че не предвижда да е налице повторност, е предвидил редица форми на изпълнителното деяние, макар че по същността си всички те имат един общ обединяващ ги призрак – лицето да няма право да управлява МПС. Отделните форми на изпълнителното деяние са следните: управление на МПС от лице, което никога не е притежавало свидетелство за управление, включително е предвиден частен случай – управление на МПС от лице, на което му е било отказано издаването на свидетелство (т.е. случай, при който лицето се е явило на изпит за правоспособност, но не го е издържало и въпреки това управлява моторно превозно средство), както и управление на МПС при отнето свидетелство или ползването на което е било забранено, или срокът му на валидност е изтекъл. В престъпление дори е въздигнато предоставянето на МПС на водач, който не притежава свидетелство за управление.

И тук отново обект на посегателствата са обществените отношения по транспорта.

Престъплението е формално – на просто извършване.

Субектът на отделните видове посегателства е особен: лицето никога да не е притежавало свидетелство за управление, да му е било отказано издаването на такова, да му е било отнето, да му е било забранено да го ползва или срокът му на валидност да е изтекъл. Изключение прави единствено правонарушението по буква „д“, в който случай субект е всяко наказателноотговорно лице. Обект на престъплението и тук са обществените отношения по транспорта.

От субективната страна, тъй като не е указано изрично, че престъплението може да бъде осъществено само умишлено, по арг. от чл. 100, т. 1 от ШЗДвП то се наказва и в случай, че бъде осъществено по непредпазливост.

Прави впечатление, че предвиденото у нас наказание е по-леко.

**9. Управление на моторно превозно средство без сключена застраховка „Гражданска отговорност“**

Следващо по ред престъпление в ШЗДВП е за управление на моторно превозно средство без свидетелство за регистрация. В чл. 96, ал. 2 и 3 е предвидено, че:

<sup>2</sup> *Който управлява моторно превозно средство, знаейки, че няма изискуема застраховка „Гражданска отговорност“ или е трябвало да знае, ако е бил обърнал изискуемото според обстоятелствата внимание, се наказва с лишаване от свобода до три години или с парична санкция. Лишаването от свобода се кумулира с паричната санкция. При маловажни случаи на дееца се налага парична санкция.*

<sup>3</sup> *Наказва се със същите наказания държателят на моторното превозно средство или лицето, което може да се разпорежда с него, когато е знаело или е трябвало да знае за правонарушението, ако е бил обърнал изискуемото според обстоятелствата внимание.*

В България това деяние не е криминализирано. Нашият Закон за движението по пътищата е предвидил принудителни административни мерки за водача на МПС и за неговия собственик (чл. 171, т. 1, буква „е“ и т. 2, б. „в“), които са временни – до представянето на такава, респ. нейното сключване. Прави впечатление обаче, че в ЗДВП не е предвидена парична санкция. В чл. 179, ал. 5 и чл. 183, ал. 1, т. 2 от ЗДВП са предвидени особени административни нарушения, свързани със застраховката „Гражданска отговорност“, но при тях нарушението не се състои във факта на липса на сключена застраховка, а в неспазването на задължението по чл. 100, ал. 1, т. 3 ЗДВП, което задължава водачите на МПС да носят самата застрахователна полица, или на задължението по чл. 100, ал. 3 водачите да имат залепен валиден стикер и да носят валиден контролен талон от знака. Административно наказание за управление на МПС без сключена застраховка „Гражданска отговорност“ е предвидено в чл. 315, ал. 1 от Кодекса за застраховането. Наказание е предвидено и за собственика на МПС, който не е сключил такава. Ал. 2 на същия член наказва с по-тежка санкция случаите на повторност.

Обект на разглежданите посегателства отново са обществените отношения по транспорта.

По ал. 2 субектът на престъплението е посочен общо – той може да бъде всяко наказателноотговорно лице. По ал. 3 субектът е особен – държателят (а не собственикът) и лицето, което може да се разпорежда с МПС. Употребеният от швейцарския законодател термин „държател“ следва да бъде прецизиран. Впрочем, този термин е употребен и в други разглеждани в настоящата статия престъпления по транспорта.

Във френската езикова версия на Закона за движението по пътищата употребеният термин е „détenteur“. Тази дума може да се преведе на български като притежател или държател. Тъй като обаче синоним на думата притежател е собственик, а не този смисъл е вложил швейцарския законодател, следва да се приеме, че терминът на български език „държател“ е по-подходящ. От друга страна не се има предвид и държане по смисъла на нашия Закон за собствеността (чл. 68, ал. от ЗС), тъй като този термин е чужд на френскоезичната вещноправна терминология в Швейцария. За държане и владение в Швейцария се използва един и същ термин – „possession“, но няма да се спирам на този въпрос.

Терминът détenteur е често срещан в областта на деликтната отговорност, в частност в областта на отговорността за вреди от вещи като една обективна отговорност. Именно поради това под „détenteur“ („държател“) следва да се разбира „лицето, под чийто надзор се намира дадена вещ“ (вж. чл. 50 от ЗЗД).

В областта на гражданската отговорност в швейцарската доктрина под „détenteur“ се разбира „лицето, което притежава ефективното господство върху моторното превозно средство и си служи с него за своя сметка и на свой риск като факт, а не като право. Идеята се състои в това, че този, който решава как да се ползва МПС, извлича облагите от него и е способен да предприеме всички предпазни мерки, за да избегне осъществяване на риска, трябва да носи и отговорността“<sup>39</sup>.

В нашата правна доктрина е застъпено становището, че „лице, под чийто надзор се намира дадена вещ“ е лицето, което „има юридическата власт над вещта. Поначало това е собственикът на вещта“, но такъв може да бъде и наемателят на вещта, както и залогополучателят<sup>40</sup>.

В ШЗДвП терминът е използван на редица места, като особено внимание следва да се обърне на чл. 58, ал. 4 от ШЗДвП, който предвижда, че притежателят носи

<sup>39</sup> WERRO Franz. La responsabilité civile. Stämpfli Editions SA Berne, 2005, p. 221, n° 862 – авторът дава като пример за държател, изхождайки от съдебната практика, лизингополучателя (с. 222, n° 867).

<sup>40</sup> К о ж у х а р о в, А. Облигационно право. Отделните видове облигационни отношения. С., ЮРИСПРЕС, Университетско издателство „Св. Климент Охридски“, 2002, с. 386

отговорност за вината на водача като за своя собствена вина. Т.е. предвидена е една обективна гражданска (деликтна) отговорност за действие на трети лица. От своя страна чл. 63, ал. 2 казва, че застраховката „Гражданска отговорност“ покрива отговорността както на държателя, така и на лицата, за които по силата на този закон той носи отговорност. Именно от тълкуването на двете разпоредби се стига до извода, че застраховката „Гражданска отговорност“ покрива и отговорността на водача, който не е държател, тъй като държателят носи отговорност за него. Нещо повече, задължението за сключване на такава застраховка е вменено на държателя.

Що се отнася до втория особен субект по ал. 3 – „лицето, което може да се разпорежда с МПС“, следва да се приеме, че това е собственикът на МПС.

Формата на изпълнителното деяние по ал. 2 е управлението на МПС с изтекла застраховка „Гражданска отговорност“. По ал. 3 обаче изпълнително деяние от страна на посочените особени субекти на практика липсва. В заглавието в полето на чл. 96 ШЗДвП е записано изрично „Управление без свидетелство за регистрация, без разрешително или без застраховка „Гражданска отговорност“ (първите две деяния са обхванати от разпоредбата на ал. 1, която не е предмет на настоящото изследване). Следователно законодателят е предвидил наказателна отговорност само в случай на управление на МПС. Поради това се стига до извода, че тези особени субекти по ал. 3 носят една **обективна** наказателна отговорност за това, че са знаели или е трябвало да знаят, че водачът управлява „тяхното“ МПС, за което няма сключена застраховка „Гражданска отговорност“. А както беше посочено, задължението за сключване на такава е именно тяхно. От друга страна в чл. 63, ал. 1 от ШЗДвП е посочено, че нито едно моторно превозно средство не може да се движи по обществените пътища преди за него да е била сключена застраховка „Гражданска отговорност“. От тълкуването на тази разпоредба се стига до извода, че едно МПС, ако не се управлява, то за него може да не бъде сключена застраховка. Това обяснява и защо законодателят е предвидил санкция само за управление на МПС без застраховка „гражданска отговорност“, а не и само за факта на притежание на МПС, регистрирано за движение по пътищата, за което няма сключена такава. Въпреки това, струва ми се за крайно неудачно да се предвижда обективна наказателна отговорност за държателя, респективно собственика на МПС, за това, че някой друг управлява МПС.

Подходът на нашия законодателя е правилен. В чл. 259, ал. 1, т. 1 от Кодекса за застраховането е предвидено, че договор за застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите е длъжно да сключи всяко лице, което притежава моторно превозно

средство, което е регистрирано на територията на Република България и не е било спряно от движение. А според вече посочения чл. 315, ал. 1 от Кодекса за застраховането административнонаказателна отговорност, освен лицето, което управлява МПС, за което няма сключена застраховка, носи и собственика, но отговорността на последния **не** е отговорност за чужди действия. Тази отговорност е лична, защото наказанието се налага на собственика независимо дали МПС се управлява или не. Тя се носи за това, че собственикът не е изпълнил задължението си да сключи застраховка „Гражданска отговорност“ за МПС, което е регистрирано у нас и което не е спряно от движение (на практика задължението по чл. 259, ал. 1, т. 1 от КЗ). Друг е въпросът, че на практика до такава констатация се стига при проверка на документите на водач, който е спрял на пътя от контролните органи, т.е. по повод управление на МПС.

Престъплението по ал. 2 е формално – на просто извършване, тъй като в неговия състав не е предвиден конкретен резултат. То се осъществява със самия факт на изпълнителното деяние.

Що се касае до субективната страна престъплението може да бъде осъществено както умишлено – пряк умисъл (знае, че няма застраховка), така и по непредпазливост – престъпна небрежност (бил е длъжен да знае, че няма застраховка).

Относно наказуемостта на престъпните прояви прави впечатление, че предвиденото наказание в никакъв случай не е леко. Нещо повече, лишаването от свобода се кумулира с паричната санкция. Интересно е обаче какво е имал предвид законодателят, като е посочил, че при маловажни случаи на дееца се налага парична санкция. Очевидно е оставил тази преценка на правоприлагащите органи.

## ***10. Неправомерно използване на свидетелство или регистрационни табели***

В чл. 97 от ШЗДвП са предвидени редица състави, съставляващи престъпление по неправомерно използване на свидетелство или регистрационни табели, а именно:

<sup>1</sup> *Наказва се с лишаване от свобода до три години или с парична санкция този, който:*

*а. използва свидетелство (има се предвид както свидетелството за управление на МПС, така и свидетелството за регистрация на МПС) или на регистрационни табели, които не са били предназначени нито за него, нито за неговия автомобил;*

*б. въпреки разпореждане на властта не върне свидетелство или регистрационни табели, които вече не са валидни или за които е било налице решение за тяхното отнемане;*

*в. преотстъпи на трети лица използването на свидетелство или регистрационни табели, които не са били предназначени нито за тях, нито за техните превозни средства,*

*г. се сдобие чрез измама със свидетелство или разрешително, давайки неверни сведения, укривайки важни факти или представяйки подправени сертификати ,*

*д. преправи или състави неистински регистрационни табели с цел да ги ползва,*

*е. използва регистрационни табели, които са били преправени или неистински;*

*ж. умишлено противоправно присвои регистрационни табели с цел да ги използва или да преотстъпи тяхното ползване на трети лица.*

*2. В тези случаи особените разпоредби на швейцарския Наказателен кодекс не се прилагат.*

Обект на престъпленията отново са обществените отношения по транспорта.

Изпълнителното деяние е различно за различните състави, като някои от тях се осъществяват посредством действие, а други – посредством бездействие: използване на свидетелство или на регистрационни табели, непредназначени нито за него, нито за неговия автомобил; неспазване на задължение за връщане на свидетелства или регистрационни табели; преотстъпване на трети лица използването на свидетелства или регистрационни табели; предоставяне на неверни сведения, укриване на важни факти или представяне на подправени сертификати; съставяне на неистински регистрационни табели или преправяне на такива; използване на подправени или неистински регистрационни табели; присвояване на регистрационни табели.

По всичките състави субект на престъплението може да бъде всяко наказателноотговорно лице, т.е. субектът е формулиран общо.

Повечето състави са формални, като един е резултатен – сдобиване със свидетелство или разрешително чрез предоставяне на неверни данни, укриване на важни факти или предоставяне на подправени сертификати. Според нашата правна доктрина обаче резултатно би било и присвояването на регистрационни табели.

От субективната страна, тъй като не е указано изрично, че отделните състави могат да бъдат осъществени само умишлено, по арг. от чл. 100, т. 1 от ШЗДвП те се

наказват и в случай на непредпазливост. Изключение представлява последния състав, който може да бъде осъществен само умишлено.

### III. По въпроса за съвкупността от престъпления

Както беше посочено изрично за някои престъпления, възможно е наравно с осъществяването на някое от тях, да бъдат осъществени и други. Това поставя въпроса за евентуална съвкупност от престъпления.

На първо място е възможна реална, а най-често идеална съвкупност между отделните наказателни разпоредби, предвидени в ШЗДвП. Но такава съвкупност е възможна и с други наказателни разпоредби, предвидени в ШНК или други закони. Т.напр. управлението на МПС след употреба на наркотици ще съставлява както престъпление по чл. 91, ал. 2 ШЗДвП, така и престъпление по Закона за наркотичните вещества. Съвкупност може да има и между престъпление по чл. 97 ШЗДвП и кражбата по чл. 139 ШНК – напр. кражба на подправени или неистински регистрационни табели, които впоследствие използва. Пример за съвкупност на престъпления, предвидени в самия ШЗДвП, е тежкото нарушаване на правилата за движение по пътищата, с което се създава сериозна опасност за сигурността на другото (чл. 90, ал. 2 ШЗДвП), при управлението на МПС, което е било отнето от владението на друго лице с цел да го ползва (чл. 94 ШЗДвП).

Възможна е идеална съвкупност между чл. 117 ШНК (причиняване на смърт по непредпазливост) или чл. 125 (причиняване на телесни повреди по непредпазливост) с чл. 90, ал. 2 ШЗДвП. Приема се, че е възможна идеална съвкупност дори между престъпленията по чл. 129 ШНК и 90, ал. 2 ШЗДвП, като обаче, за да е налице такава съвкупност, трябва същевременно животът на едно конкретно лице да е поставен в конкретна непосредствена опасност и сигурността като цяло на другите участници в движението (пример за това е шофирането с 82 км/ч в населено място, при което водачът е създал конкретен риск да блъсне пресичащ на пешеходна пътека пешеходец).

Примери за привидна идеална съвкупност пък са чл. 92, ал. 2 ШЗДвП (бягство от местопрестъплението) и чл. 128 ШНК (неоказване на помощ на лице, което деецът е наранил), както и чл. 94 ШЗДвП и чл. 141 ШНК (присвояване).



**ROAD TRANSPORT CRIMES UNDER SWISS CRIMINAL LEGISLATION**

*Bogdan Bogdanov*

SUMMARY

This article aims at presenting the legislative decisions in the Confederation of Switzerland by means of comparative analysis of the Bulgarian legislation with simultaneous presentation of the Swiss case-law and legal doctrine. Some suggestions *de lege ferenda* are made as well.

The analysis is made with regard to the applicable legal acts of both countries under consideration which are in force as of 1 January 2013.