

ПРЕСТЪПНОТО УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО В ХИПОТЕЗАТА НА чл. 343в, ал. 2 НК.

Даниел Миленов Илиев

докторант по наказателно право

Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“

***Резюме:** Настоящата студия е посветена на правната природа на престъпното управление на моторно превозно средство, което е регламентирано в разпоредбата на чл. 343в, ал. 2 НК, изразяващо се в управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление. В изложението последователно са разгледани въпросите относно обекта, обективната страна, субекта и субективната страна. Разгледан е и въпросът за възникването и историческото развитие на визираното престъпно посегателство от особената част на НК, както и мотивите, с които българският законодател е решил, че това деяние следва да се преследва по наказателен ред. Направен е детайлен анализ на обективните и субективни признаци от състава на престъпното деяние. По тълкувателен път е изведено определение на понятието „съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“, което е съобразено и с установеното в съдебната практика разбиране за него. На вниманието на читателя са представени конкретни казуси със съдебна практика по наказателни дела във връзка с приложението на чл. 343в, ал. 2 НК, които ще спомогнат за по-доброто разбиране на генезиса на посоченото престъпление и същевременно ще създадат добра основа за преодоляване на противоречивата практика на правоприлагащите органи.*

***Ключови думи:** престъпно управление на моторно превозно средство, съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство, административно нарушение, Закон за движение по пътищата.*

THE CRIMINAL DRIVING OF A MOTOR VEHICLE IN THE HYPOTHESIS OF art. 343в, al. 2 PC.

Daniel Milenov Iliev

doctoral student in criminal law at Varna Free University "Chernorizets Hrabar"

***Summary:** This study is devoted to the legal nature of the criminal driving of a motor vehicle, which is regulated in the provision of art. 343c, para. 2 of the Criminal Code, expressed in driving a motor vehicle without a corresponding driving license. In the exposition, the questions concerning the object, the objective side, the subject and the subjective side are successively examined. The issue of the origin and historical development of the targeted criminal offense from the special part of the Criminal Code was also examined, as well as the reasons with which the Bulgarian legislator decided that this act should be prosecuted under criminal law. A detailed analysis of the objective and subjective signs of the criminal act was made. By way of interpretation, a definition of the concept of "relevant license to drive a motor vehicle" has been derived, which is consistent with the understanding of it established in judicial practice. Specific cases with judicial practice in criminal cases are presented to the reader's attention in connection with the application of Art. 343c, para. 2 of the Criminal Code, which will help to better understand the genesis of the specified crime and at the same time will create a good basis for overcoming the contradictory practice of law enforcement agencies*

***Keywords:** criminal driving of a motor vehicle, relevant driving license, administrative offence, Road Traffic Act.*

УВОД

Темата за общоопасното престъпно посегателство по чл. 343в, ал. 2 НК насочено срещу транспортната безопасност има изключително значение днес, в началото на XXI век, когато войната по пътищата придобива застрашителни размери, а страната ни вече е член на ЕС и европейската транспортна политика. Това налага задълбочен преглед на действащата правна уредба и съдебната практика във връзка с посочения престъпен състав.

Престъпното управление на моторно превозно средство е класическо /типично, същинско/ транспортно престъпление. То е ситуирано в Глава XI, Раздел II от Особената част на НК, озаглавена „Престъпления против транспорта и съобщенията“. Настоящата дискусия по въпроса за правната природа на деянието по чл. 343в, ал. 2 НК е предизвикана и обусловена от отсъствието на самостоятелно и цялостно научно изследване на посоченото престъпно посегателство от особената част на НК, засягащо транспортната безопасност в съвременните условия.

Прегледът на българската наказателноправна литература показва, че само отделни състави на транспортните престъпления от Глава XI, Раздел II са били обект на изследване. Така през миналия век по проблемите, свързани с транспортните престъпления в общ план, са работили автори като *В. Бузов, Д. Михайлов, Ив. Филчев* и други¹. Публикации по конкретни проблеми на престъпленията, свързани с транспортната дейност, са правили и *Р. Владимиров, К. Лютов, Кр. Кръстев, Д. Попов, Евг. Коцева, Ал. Рубчев* и др.². Макар и задълбочени, тези публикации и трудове не са изследвали и анализирали същността на престъпното деяние по чл. 343в, ал. 2 НК, както и отграничаването му от административните нарушения по Закона за движение по пътищата и други правонарушения в областта на транспорта.

Настоящото изложение цели да изгради единно понятие за това що е престъпно управление на моторно превозно средство по смисъла на чл. 343в, ал. 2 НК, което да

¹ През 1956 г. **В. Бузов** издава монография „Престъпления по транспорта“, а през 1976 г. „Престъпни пътнотранспортни произшествия“. През 1981 г. е отпечатана студията на **Иван Филчев** „Наказателна отговорност на престъпленията по автотранспорта“ в лекции за следдипломна квалификация, издадени от ЮФ на СУ. Три години по – късно през 1984 г. издава монографията „Престъпления по транспорта“, По това време по същата монография работи **Д. Михайлов**, който през 1982 г., издава студията „Автотранспортни престъпления, Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние“, отпечатана в сборник „Лекции за следдипломна квалификация на СУ“.

² Вж. **Владимиров, Р.** По повод включване на квалифициращия признак „пивно състояние“ в чл. 346 НК – Държава и право, 1990, № 2, с. 92-101; **Лютов, К.** Престъпления по транспорта. Правна мисъл, 1983, № 1, с. 77 и сл. **Кръстев, Кр.** Върху проблема за смесена форма на вината. Социалистическо право, 1980, № 4, с. 65-69. Вж. **Коцева-Владирирова, Е.** Криминалистика. Разследване на автотранспортни престъпления. ВСУ, Варна, 1998 г; **Коцева, Е.** Съдебна автотехническа експертиза. В.: Съдебни експертизи. Особена част. С. Ромина, 2004, с. 235-239,

подпомага неговата правилна правна квалификация и успешното противодействие срещу този вид деяние.

I. Криминализиране на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК в особената част на Наказателния кодекс

В началото на демократичните процеси българската държава извършва редица мащабни промени в областта на наказателното ни законодателство и в частност в сферата на транспортните престъпления, като за първи път обявява за престъпление управлението моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 1.2 на хиляда, установено по надлежния ред. Наред с това, място в системата на транспортните престъпления по НК намира и управлението на моторно превозно без водачът да притежава съответно свидетелство за управление на МПС (СУМПС)³. В разпоредба на чл. 343в, ал. 1 НК (ДВ, бр. 50 от 01 юни 1995 г.) е записано, че: *„Който управлява моторно превозно средство в срок на изтърпяване на наказанието лишаване от право да управлява моторно превозно средство, след като е наказан за същото деяние по административен ред, се наказва с лишаване от свобода до две години“*, а в ал. 2-ра на същия член, че: *„Същото наказание се налага и на този, който е едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такова деяние“*. Приета е и разпоредбата чл. 343г НК, съгласно която: *„Във всички случаи на чл. 343, чл. 343а, чл. 343в, ал. 1 съдът постановява и лишаване от право по чл. 37, ал. 1, т. 7 и може да постанови и лишаване от право по т. 6“*⁴. В мотивите към Законопроекта за изменение и допълнение на Наказателния кодекс е посочено, че се предлага криминализирането на конкретни хипотези на нарушения, когато след административно санкциониране на дееца, той извършва същото нарушение, което показва, че административните мерки спрямо него са неефективни. По-късно, на пленарно заседание на 37-то Народно събрание, проведено на 17.05.1995 год. текстът на чл. 343в, ал. 1 и ал. 2 НК е гласуван и приет с аргумента, че криминализирането на това деяние ще доведе определено до положителен ефект върху общото състояние на пътно-транспортните произшествия в страната⁵.

³ ДВ, бр. 50 от 01 юни 1995 г., обнародван с Указ № 159 от 30 май 1995 г. на Президента на Република България.

⁴ Повече по въпроса относно предложението за криминализиране на чл. 343в, ал. 1 и ал. 2 НК, обсъждането на текста и становища по обсъждане на законопроекта вж. Държавна агенция „Архиви“, Заседание на Комисията по устройство и дейността на държавните органи и комисията по правата на човека и вероизповеданията към 37-то Народно събрание, фонд 117, опис 49, архивна единица 292, стр. 17, както и фонд 117, опис 49, архивна единица 292, стр. 44-45.

⁵ Вж. Протокол от пленарно заседание на 37-то НС относно ЗИДНК от 17.05.21995 г., Държавна агенция „Архиви“, фонд 117, опис 49, архивна единица 47, стр. 64-70.

Изведените констатации показват, че в първите години след 1989 г. законодателят е осъзнал необходимостта от преследването на това деяние по наказателен ред, като съвсем закономерно е предприел съответните действия за неговото криминализиране в особената част на Наказателния кодекс, за да окаже то положителен ефект върху борбата и превенцията срещу транспортните произшествия. Очевидно е, че административнонаказателната санкция налагана по Закона за движение по пътищата на водачите на моторни превозни средства, които не притежават съответното СУМПС не е била достатъчно възпираща мярка по отношение на някои шофьори, които си позволяват, въпреки че са с наложено административно наказание за това, че управляват МПС без съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство, да шофират отново. Това всъщност е основаният законодателен мотив за обявяването на тези простъпки в престъпления.

Следва да се отбележи, че при първоначалното приемане на нормата на чл. 343в, ал. 2 от Наказателния кодекс се срещат и критики от страна на група народни представители относно това дали тези деяния следва да намерят място в особената част НК, като част от системата на престъпленията по транспорта. Изложени са доводи в подкрепа на тезата, че това правонарушение често е плод на проявено от дееца лекомислие и че тенденцията да се санкционира той със средствата на наказателното право, би било прекомерно тежко за едно такова лекомислие. Т. е. релевирано е схващането, че това деяние не разкрива висока степен на обществена опасност и за това не е необходимо срещу него да се реагира по наказателен ред, който своего рода се явява най-тежка форма за противодействие от страна на държавата срещу престъпната дейност. Не можем да споделим изложената позицията, защото конструкцията на визираното престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК не позволява на субекта на престъплението да бъде налагана санкция предвидена в НК за всяко инцидентно извършено правонарушение на пътя. Граматическото тълкуване на чл. 343в, ал. 2 НК сочи, че диспозицията на особената наказателноправна норма е конструирана по такъв начин, че от дееца би могла да бъде дирена наказателна отговорност, **едва след като преди това е наказан за същото деяние по административен ред.** С други думи, налице е ясно подчертана субсидиарност между административнонаказателната и наказателната отговорност, която не позволява извършителят на деянието да бъде санкциониран за всяка случайна (непредвидена, непреднамерена) проява на пътя. Ерго е налице недвусмислено разграничение между наказателната и административнонаказателната отговорност чрез посочване на обективни критерии в наказателния закон. В този смисъл правната уредба на чл. 343в, ал. 2 НК е в синхрон с принципите за законност и пропорционалност на престъплението и наказанието. Конструкцията на състава сочи, че ще се прибегне до търсене на наказателна отговорност, само когато административнонаказателната отговорност не е могла да изиграе

своята превъзпитателна и поправителна роля спрямо конкретния водач на моторно превозно средство. В случая е очевидна законодателната логика – да се реагира срещу трайното (непрекъснатото) и натрапчиво поведение на дееца, с което той засяга еднотипни обществени отношения, а оттам и установения в страната правов ред. И в този смисъл не би могло да се говори за проявено у дееца лекомислие, когато държавата е реагирала няколкократно срещу негови еднотипни деяния, но въпреки това той продължава да осъществява неправомерното си поведение. Това по-скоро говори за една упоритост на престъпната дейност на конкретния извършител, срещу която следва да се реагира по-адекватно и по-строго, отколкото за проявено лекомислие от негова страна.

II. Обект на транспортното престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК

Отправна точка за настоящото изследване е разбирането, че престъпленията застрашават от увреждане или увреждат определени обществени отношения, които съществуват в обективната действителност. Тези отношения възникват между определени правни субекти (физически и/или юридически лица) в процеса на тяхната съвместна дейност и са насочени към задоволяването на определени потребности. Именно този обмен на дейност между конкретните правни субекти засягат престъпните посягателства. Ето защо с основание може да се твърди, че обект на престъплението е онова специфично обществено отношение, което деянието застрашава (поставя в опасност) или засяга (уврежда реално)⁶.

Като част от системата на транспортните престъпления по НК регламентирани в Глава XI, Раздел II от особената част на НК престъпното управление на моторно превозно средство без съответно СУМПС най-общо може да се определи като вид деяние, с извършването на което могат да бъдат застрашени (поставени в опасност) личните или имуществените интереси на неопределен, широк кръг правни субекти. Проблемите, които възникват във връзка с това т. нар. общоопасно престъпление не са изследвани пълно, цялостно и задълбочено в българската наказателноправна наука. Все пак, в правната ни книжнина се срещат печатни издания, които правят опит да изведат неговите най-съществени характеристики⁷. Но трябва да се отбележи, че в доктрината и практиката съществуват редица трудности при изясняване на характера и съдържанието

⁶ Вж. **Гиргинов, А.** Наказателно право на Република България. Обща част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, С. Софи-Р, 2009, с. 112, **Костадинова, Р.** Транспортни престъпления, Сиела, 2012, стр. 89.

⁷ Вж. **Костадинова, Р.** Транспортни престъпления, Сиела, София, 2012 г., с.121-122; **Груев, Р. Илкова** Казуси по наказателно право. Особена част. Трето преработено и допълнено със съдебна практика издание, Сиби, 2013, с. 542-543.

на този вид автотранспортно престъпление⁸. Неправилната квалификация на този вид престъпно посегателство произтича от неизясняването и неточното решаване на въпроса за обекта на посегателството. Както е известно, от правилното решаване на този въпрос зависи бързината и качеството на наказателното производство и особено на разследването в досъдебната фаза от наказателния процес.

Още с Постановление № 6 от 7.X.1969 г., Пленум на ВС прие едно основополагащо виждане по въпроса за обекта на автотранспортните престъпления, а именно 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. Наказателният кодекс обезпечавя 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 – чл. 123 и 134 НК“*.

В правната теория и съдебната практика съдържанието на обекта на транспортните престъпления се определя от правилата за движение и експлоатация на автотранспорта. Така според *Д. Михайлов* независимо от обстоятелството, че всяко автотранспортно престъпление посяга и върху друг обект – живота или здравето на други хора, държавно или обществено имущество или пък имущество на друго лице, то при нарушаване на правилата за безопасността на движението и за боравене с уредите на моторните превозни средства в някои случаи може да се причини вреда на личността, в други – материална вреда, но във всички случаи без изключение се нанася вреда на безопасността на движението на автотранспорта⁹. Според *Е. В. Кичигина*¹⁰ това именно свойство на автотранспортните престъпления характеризира *„безопасността на движението на автотранспорта“*, като главен и определящ обект. Авторката споделя становището, че не би могло да се говори за автотранспортно престъпление в случаите, в които се посяга върху живота и здравето на конкретно лице, защото в тези хипотези ще се касае за друг непосредствен обект. Това виждане не се споделя от *Д. Михайлов*, който

⁸ Вж. например **Кичигина, В.** Ответственность за нарушение безопасности движения городского транспорта, М., 1966, с. 22-29.

⁹ В този смисъл вж. **Михайлов, Д.** Проблеми на наказателното право. Особена част, Сиела, София, 2008, стр. 489.

¹⁰ **Е. В. Кичигина**, цит. съч., с. 27.

застъпва тезата, че Наказателният кодекс не защитава безопасността на движението и експлоатацията на автотранспорта самоцелно, а когато тези обществени отношения са свързани с увреждането или поставянето в опасност на живота, здравето или имуществото на друго. „...*Не е престъпно нарушаването на правилата за безопасност и експлоатацията на автотранспорта...*“ твърди авторът, „...*ако не е създадена опасност или не е последвала смърт, тежка или средна телесна повреда, или пък значително имуществени вреди на друго физическо или юридическо лице. Без посегателство против обществените отношения, свързани с безопасността на движение, осъществявано по пътищата на страната с моторни превозни средства, нарушаването на правилата за безопасност и експлоатация на автотранспорта ще представлява административно нарушение, което следва да се санкционира по административен ред*“¹¹. Ето защо някои съветски автори застъпват тезата, че под „безопасност на движението на автотранспорта“ се разбира не само безопасност за лицата, които се ползват от автотранспорта, но преди всичко безопасността за обкръжаващите, за другите лица¹².

По въпроса за обекта на автотранспортните престъпления в научните среди се срещат и становища, че тези престъпни посегателства нямат самостоятелен родов обект¹³. Въпреки това, преобладаващо е обратното мнение, че обсъжданите общоопасни престъпления имат самостоятелен обект, който някои автори определят като „обществената сигурност“, а други като „общата сигурност“¹⁴. В този смисъл е позицията на *Иван Ненов*, който приема, че за общоопасните престъпления, част от които е и престъпното деяние чл. 343в, ал. 2 НК 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 обществото¹⁵. Казаното може да се илюстрира със следния пример: управлението на моторно превозно средство по платното за движение от неспособен водач създава опасност от увреждане живота, здравето или

¹¹ Михайлов, Д., пак там, с. 490.

¹² Вж. Жулев, В. И. Некоторые вопросы квалификации преступных нарушений правил движения на автотранспорте, „Правоведение“, 1958, № 2, с. 71 и сл.

¹³ Вж. Гиргинов, А., Наказателно право на Република България. Особена част. Курс Лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, с. 477.

¹⁴ Вж. Ненов, Ив. Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. С., Наука и изкуство, 1959, с. 330-332. В книгата авторът застъпва становището, че общоопасните престъпления (каквото е чл. 343в НК) застрашава не една страна на обществените отношения, а създава обща опасност, т. е. те са от естество да засегнат широк кръг различни обществени интереси. Посочва, че терминът „общоопасност“ е утвърден в съдебната практика на Пленума на Върховния съд с Постановление № 1 от 1956 г.

¹⁵ Вж. Костадинова, Р. Транспортните престъпления, Сиела, София, 2021, с. 91.

имуществото на широк кръг от лица, тъй като упражняването на това занятие представлява източник на повишена опасност, при което и най-малкото несъобразяване със съществуващите правила лесно може да доведе до причиняване аварии или злополуки (пътно-транспортни произшествия) с извънредно тежки последици. Наред с това, едно такова деяние може да доведе до нарушаване на нормалната транспортна дейност, тъй като конкретният водач не притежава необходимия комплекс от умения за боравене с уредите на автомобила. Допълнителна отрицателна последица е и създаването на опасност от нарушаване на транспортната инфраструктура, респ. извършване на ремонтни дейности във връзка с нейното възстановяване.

Следва да се отбележи и виждането по въпроса на *Р. Костадинова*, която също застъпва тезата, че разглежданите посегателства имат сложен обект. Авторката приема обаче, че, макар и сложен и комплексен, обектът е количествено един, поради което не може да се сподели разбирането на някои руски автори, че 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). Сочи се, че подобно изкуствено разделяне на отношенията, свързани с нормалното функциониране на транспорта от отношенията във връзка с основните човешки права, е произволно. В заключение се изтъква, че основна цел на всеки от видовете механичен транспорт е включително опазването на човешкия живот и здраве при осъществяване на транспортната дейност. Именно тя следва да се счита за обект на транспортните престъпления, с извършването на които е възможно да се създаде състояние на общоопасност¹⁶.

Изводът, който би могъл да се направи в конкретния случай е, че обществените отношения, които са обект на автотранспортното престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК, имат определено конкретно съдържание и структура. **Първо**, те са съставна част от родовия обект на посегателството по глава единадесета от особената част на НК – „Общопасни престъпления“, които са от естество да засегнат комплекс от обществени отношения, включващ като елемент широк кръг от имуществени интереси, живота и здравето на неопределен брой лица, безопасното осъществяване на многостранната обществена дейност в обществото¹⁷. **Второ**, те са усложнени и от своеобразието на конкретния вид транспорт – автомобилният. **Трето**, те са диференцирани и от особеностите на съответния автомобилен транспорт, които се намира в твърде сложни и

¹⁶ *Р. Костадинова*, пак там, с. 92-93.

¹⁷ *Ненов, И.* Наказателно право. Особена част. Том втори, 1959, с. 332.

преплетени взаимоотношения, произтичащи от различни по характер и вид моторни превозни средства и участниците в движението по пътищата¹⁸. Общественоопасният характер на деянието по чл. 343в, ал. 2 НК е свързан с обстоятелството, че едно лице, след като вече е наказано по административен ред за това, че управлява МПС без съответно СУМПС, си позволява отново управлява такава. Затова е верен изводът, че непосредствен обект на визираното престъпление по транспорта са обществените отношения, които са свързани с безопасното движение, осъществявано по пътищата на страната с моторни превозни средства¹⁹. Засягането им става като деецът нарушава забраната да управлява МПС, след като вече е извършил пътнотранспортно административно нарушение, за което е санкциониран по административен ред²⁰. В съдебната практика се приема, че управлението на МПС без съответното СУМПС „съставлява престъпление с висока степен на обществена опасност“²¹.

III. Обективна страна на престъпното управление на моторно превозно средство по чл. 343в, ал. 2 НК

Престъпното управление на моторно превозно средство без водачът да притежава съответно свидетелство за управление на транспортното средство е криминализирано от законодателя в разпоредбата на чл. 343в, ал. 2 НК. Посоченият текст гласи, че който в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такава деяние, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева²². До изменението на НК през 2015 година за това престъпление се предвиждаше наказание лишаване от свобода за срок до две години. Със ЗИДНК, публикуван в ДВ, бр. 74 от 26.09.2015 год. наказанието за извършено престъпление по чл.

¹⁸ Михайлов, Д. Проблеми на наказателното право. Особена част. Сиела, София, 2008, с. 491-492.

¹⁹ Повече за обекта на престъпленията по чл. 343в НК вж. Решение № 129 от 7.12.2020 г. на ВКС по н. д. № 418/2020 г., III н. о., Решение № 377 от 29.06.2010 г. на ВКС по н. д. № 328/2010 г., III н. о. Решение № 31 от 13.03.2013 г. на ОС София по в. н. о. х. д. № 649/2012 г. Решение № 67 от 8.11.2021 г. на ОС Габрово по в. н. о. х. д. № 209/2021 г. и др.

²⁰ Вж. Костадинова, Р. Транспортни престъпления, Сиела, София, 2012, с. 122.

²¹ Вж. Решение № 707 от 2004 на ВКС.

²² Старата редакция на разпоредбата на чл. 343в, ал. 2 НК (Ред., ДВ, бр. 50/1995 г.) гласеше, че: Същото наказание се налага и на този, който в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такава деяние. По този начин законодателят диалектически обвързваше ал. 2 с ал. 1 на чл. 343в НК, което от своя страна имаше значение за правната квалификация на деянието. Сегашната редакцията на цитираната разпоредбата криминализира престъпното управление на моторно превозно средство в хипотезата на чл. 343в, ал. 2 НК като самостоятелно престъпно посегателство, което означава, че когато се повдига обвинение по този престъпен състав от особената част на Наказателния кодекс не следва да се изписва чл. 343в, ал. 2, вр. ал. 1 НК, а само чл. 343в, ал. 2 НК.

343в, ал. 2 НК беше увеличено, като се предвиди лишаване от свобода за срок от една до три години, както и глоба в размер от 500 до 1200 лв.

За разлика от ал. 1 на чл. 343в НК тук изпълнителното деяние на визираното престъпно посегателство е очертано с изрза „извърши такова деяние“, т. е. има се предвид *управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление*. Макар описано по различен начин, деянието е еднотипно и се изразява в управление на МПС. Това налага да се изясни понятието „управление на моторно превозно средство“ (термин, който се използва в юридическата литература²³ и съдебната практика).

Грамматичното тълкуване на понятието „управлява“ сочи, че деянието по чл. 343в, ал. 2 НК може да се осъществи само чрез активно поведение от страна на дееца, т. е. само чрез действие. Следователно престъплението не би могло да извърши чрез бездействие, тъй като в този случай ще е налице процес на „не-управление“.

Във връзка с понятието „управление“ е важно да се каже, че още в Постановление № 1 от 17.I.1983 г. по н. д. № 8/82 г., Пленум на ВС е застъпено становището, че то включва всички действия или бездействия с механизмите и уредите на превозното средство, както и задължителните указания на оправомощените лица, когато тези действия или бездействия са свързани с опасност за настъпване на съставомерни последици, независимо дали превозното средство или бойната или специалната машина се намира в покой или в движение. Поради това дейността по управление на превозното средство следва да се разбира в широк смисъл²⁴, защото то включва както управлението като пряко боравене с механизмите и уредите на автомобила, така и преотстъпването му на друго лице. Управлението на превозното средство обхваща цялостната дейност, която водачът извършва, както когато средството се намира в движение, така и когато то се намира в неподвижно състояние или предстои да бъде напуснато²⁵.

Въпреки казаното, понятието „управлява моторно превозно средство“ по смисъла, вложен в чл. 343в, ал. 2 НК следва да се разбира като пряко боравене с механизмите и уредите на автомобила, независимо дали същият е състояние на движение или покой. Извън приложното поле на обсъждания престъпен състав остават случаите на преотстъпване транспортното средство на трето лице.

²³ „при управление на...“ се среща в: Наказателно право на НРБ. Особена част. Том втори, под ред. на **К. Лютов**, с. 61. **Костадинова, Р.** Транспортни престъпления, Сиела, София, 2012, с. 173-175.

²⁴ Вж. **Гиргинов, А.** Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, с. 507.

²⁵ В този см. вж. Решение № 1166-76-III-сб. 145-147.

Интересен за практикуващите юристи е и въпросът за обективната съставомерност на деянието по чл. 343в, ал. 2 НК в случаите, в които автомобилът се намира в покой, но с работещ двигател. Съдебната практика е последователна в дефинирането на понятието управление на моторно превозно средство. То включва всички действия или бездействия с механизмите и приборите на моторното превозно средство, когато тези действия или бездействия са свързани с опасност за настъпване на съставомерни последици, независимо дали превозното средство е намира в покой или движение. Следователно дейността, която осъществява водачът при спрял, но с работещ на автомобила двигател е правно регламентирана и с повишена степен на обществена опасност, която макар да се извършва, когато моторното превозно средство е в състояние на покой, представлява също управление по смисъла, въплътен в текста на чл. 343в, ал. 2 НК. По тази причина, в конкретно разгледаната хипотеза при наличието и на останалите обективни и субективни елементи от състава на чл. 343в, ал. 2 НК, деянието ще бъде съставомерно²⁶.

Друг съществен въпрос, който е поставян в съдебната практика е за възможността да бъде търсена наказателна отговорност от водач на моторно превозно средство, който не притежава съответно СУМПС, когато управляваният от него автомобил не е с работещ режим на двигателя. Според мен и в този случай ще е налице „управление“ на превозното средство, защото управлението на автомобила не се извършва само с двигателя. Преместването му в пространството може да се извърши и с ходовата му част, посредством механично движение на гумите и под въздействието на човешка сила или поради наклон на терена (по инерция). Ето защо не може да се приеме, че съставът на престъплението може да бъде осъществен единствено, когато той е в работен режим²⁷.

Престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК е формално, на просто извършване и за довършеността му не се изисква настъпването на друг съставомерен резултат. Затова с факта на самото управление при изложените предпоставки, деецът ще осъществи признаците на конкретния състав от Особената част на НК. Освен осъществяване на изпълнителното деяние за съставомерността на посочения престъпния състав се изисква да са налице и следните обективни признаци: **а)** деецът да е санкциониран с влязло в сила наказателно постановление за управление на моторно превозно средство без

²⁶ В този см. вж. Решение № 68 от 25.02.2015 г. на ВКС по н. д. № 2000/2014 г., II н. о., НК, Решение от 11.03.2008 г. на АдмС - Добрич по к. а. д. № 47/2008 г. Постановление № 1 от 17.I.1983 г. по н. д. № 8/82 г., т. 2.

²⁷ В този см. вж. Решение № 127 от 23.10.2014 г. на ОС - Хасково по в. н. о. х. д. № 521/2014 г.

свидетелство за правоуправление и; б) преди изтичането на едногодишния срок от наказването му по административен ред, извършителят да управлява МПС, за което не му е издадено съответно свидетелство за правоуправление²⁸. Казано по друг начин, в хипотезата на ал. 2 се изисква по отношение на извършителя на деянието да има влязло в сила наказателно постановление за управление на МПС без съответно свидетелство за управление, т. е. такова, което е издадено по реда на чл. 177, ал. 1, т. 2, вр. чл. 150 и чл. 150а ЗДвП и преди изтичане на една година от датата на влизане в сила на наказателното постановление той да управлява моторно превозно средство, за което не му е издадено съответно свидетелство за управление²⁹. Или в този случай сме изправени пред хипотезата на т. нар. „второ нарушение“³⁰. В нашия Наказателен кодекс се срещат и други престъпни състави, при които първото деяние се санкционира само административен ред, а при извършване на второ, но еднотипно с първото деяние се наказва като престъпление, ако не е изтекла една година от първото нарушение. Като примери в това отношение могат да бъдат посочени съставите на чл. 225, ал. 3 НК и чл. 232, ал. 4 НК³¹. При престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК този срок също една година, като наказателната отговорност възниква за две еднородни деяния, а именно управление на МПС без съответно свидетелство за управление, първото от които се наказва по административен ред, а второто по наказателен. Според *Р. Владимиров* „...подобни престъпления, състоящи се от две или повече деяния, които поотделно представляват и се наказват като нарушения, изразяват диалектическа връзка между административната и наказателната отговорност...“³². Елемент относно обективната страна на деянието по чл. 343в, ал. 2 НК е и времето на извършване на

²⁸ Вж. Решение № 97 от 29.03.2012 год. на ВКС по н. д. № 40/2012 г. III н. о., както и **Груев, Л. и Илкова, Р.** Казуси по наказателно право. Особена част. Трето преработено и допълнено със съдебната практика издание, Сиби, 2013, с. 542.

²⁹ Предвид членството на страната ни в ЕС интерес представлява отнемането на правоспособността на територията на чужда държава от чужд съд и признаването на това решение. След ратифициране на Конвенцията за лишаване от право да се управлява моторно превозно средство, приета на 17 юни 1998 г. на основание чл. К.3 от ДФЕС. Страните от конвенцията се съгласяват, че за обезпечаване на безопасността по пътищата на европейския съюз е от първостепенно значение да се уеднакви за цялата територия на Съюза валидността на наказанието лишаване от право да се управлява МПС. Конвенцията е обнародвана и ратифицирана в ДВ, бр. 40 от 18 май 2007 г. (Костадинова, Р. цит. съч., с. 186)

³⁰ „Повторност“ по смисъла на § 6, т. 33 от ДР на Закона за движение по пътищата е налице, когато нарушението е извършено в едногодишен срок от влизане в сила на наказателното постановление, с което на нарушителя е наложено наказание за същото по вид административно нарушение.

³¹ Вж. подробно **Владимиров, Р.** Съучастие при усложнена престъпна дейност. Нова Звезда, Булвест-2, РУ „Ангел Кънчев“, с. 249; **Владимиров, Р.** Многоактни и други усложнени престъпления – Правна мисъл, 1987, № 2, с. 78.

³² **Р. Владимиров**, (цит. съч., стр. 266).

престъплението, което е определен срок, а именно в едногодишен срок от наказването на дееца по административен ред за същото.

Наказването на дееца с влязло в сила наказателно постановление е съществен елемент от обективната страна на състава на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК, защото законодателят цели да инкриминира случаите, в които деецът, въпреки че веднъж е управлявал моторно превозно средство в нарушение на чл. 150 ЗДвП или чл. 150а, ал. 1 от ЗДвП (не е правоспособен, не е притежавал свидетелство за управление, валидно за категорията, към която спада управляваното от него моторно превозно средство, бил е лишен от право да управлява моторно превозно средство по съдебен или административен ред, както и свидетелството му за управление не е било в срок на валидност, било е временно отнето по реда на чл. 171, т. 1 или 4 от ЗДвП или по реда на чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс или е било обявено за невалидно, тъй като е изгубено, откраднато или повредено) и е бил санкциониран за това с наказване по административен ред с влязло в сила наказателно постановление, то той отново се качва зад волана и управлява моторно превозно средство в едногодишен срок от своето административно наказване. Идеята на законодателя е, че управлението на превозно средство без свидетелство за управление (такова въобще не е издавано или същото е било отнето) в едногодишен срок от наказването на дееца по административен ред е с по-голям интензитет на обществена опасност. След изтичането на този едногодишен срок последващото управление на моторно превозно средство без свидетелство за управление отново представлява административно нарушение и отново подлежи на наказване с административно наказание по административен ред³³.

В съдебната практика неведнъж е възниквал въпросът за това как следва да се разбира и тълкува понятието „без съответно свидетелство за управление“, респективно кога свидетелството за управление на моторно превозно средство (СУМПС) на един водач няма да бъде „съответно“, че това да обоснове от обективна страна търсенето на наказателна отговорност от него. Нито Наказателният кодекс, нито Закона за движение по пътищата, нито Правилника за прилагане на закона за движение по пътищата предлагат легална дефиниция за това що е „съответно свидетелство за управление“. Ето защо настоящото изложение ще се опита за запълни тази празнота в закона, като по тълкувателен път предложи собствена трактовка за понятието „съответно свидетелство

³³ Вж. Решение № 124 от 27.05.2016 г. на ВКС по н. д. № 468/2016 г. на III н. о., Решение № 25 от 14.03.2018 г. на ВКС по н. д. № 1181/2017 г., I н. о., Решение № 302 от 8.03.2018 г. на ВКС по н. д. № 1165/2017 г., I н. о. Решение № 17 от 27.02.2020 г. на ОС София по в. н. о. х. д. № 631/2019 г. и др.

за управление на моторно превозно средство“, което ще бъде съобразено и с установеното в съдебната практика разбиране за него.

Още отначало трябва да обърнем внимание на факта, че при престъплението по чл. 343в, ал. 1 НК деецът поначало е правоспособен водач, но по административен или съдебен ред е временно е лишен от право да извършва такава дейност, в срока на изтърпяване на такова наказание е управлявало моторно превозно средство и за това е наказано по административен ред и въпреки това отново е седнало зад волана, за което вече следва да му бъде потърсена наказателна отговорност. Тя включва както наказание лишаване от свобода, така и на основание чл. 343г НК се следва и налагане на наказание по чл. 37, ал. 1, т. 7 НК – лишаване от право да управлява МПС, безспорно, от съответната категория, за която е придобило правоспособност и от която то временно е лишено с влязъл в законна сила съдебен или административен акт (по аргумент от чл. 155, ал. 1 от ЗДвП – *„всеки водач има право да управлява моторно превозно средство от категорията, за която притежава свидетелство за управление“*). Ако в срока на изтърпяване на наказание лишаване от право да управлява МПС водачът отново седне зад волана, включително и управлява МПС от категория, за която не е придобил правоспособност, то той би бил санкциониран по административен ред съгласно чл. 177, ал. 1, т. 1 ЗДвП, а при следващо деяние – за престъпление по чл. 343в, ал. 1 НК. Ако обаче срокът на лишаването му от правоуправление е изтекъл и той не е възстановил правата си било заради не издържан проверовъчен изпит или не изтекъл ограничителен срок да положи такъв, било заради наличие на физически или психически недъг, поради което не отговаря на медицинските или психическите изисквания за управляване на МПС от съответната категория, и въпреки това управлява МПС, то той върши нарушение по чл. 150а ЗДвП и подлежи на санкция по административен ред по чл. 177, ал. 1, т. 2 ЗДвП, а когато в едногодишен срок от това му наказване с влязло в сила наказателно постановление отново управлява МПС, то тогава осъществява престъпния състав на чл. 343в, ал. 2 НК. Тук се вижда връзката между двата престъпни състава на престъпленията по чл. 343в, ал. 1 и 2 НК, които, макар и самостоятелни, боравят с единни понятия за правоспособността на дееца като водач на МПС и правото му законосъобразно да осъществява такава дейност, за което притежава валидно СУМПС.

Транспортната дейност следва да се разглежда свързано с правата на гражданите на свободно придвижване, на работа, свързана с транспорт на пътници или стоки, било в рамките на Европейската общност или извън нея, но като се отчита характерът на регулираните обществени отношения и правомощията на държавата да въведе

определени ограничения чрез националното си законодателство на това право да се управлява МПС чрез правилата за контрол и осигуряване на пътната безопасност. Или за разрешаване на разглеждания проблем от значение е не само вътрешното ни законодателство, но и нормите от общностното право в ЕС, част от който е България. На тази база следва да се разрешат въпросите относно правоспособността на водача и защо следва да притежава валидно, съответно СУМПС.

Съгласно чл. 150а, ал. 1 от ЗДвП, „за да управлява МПС, водачът трябва да притежава СУМПС, валидно за категорията, към която спада управляваното от него превозно средство“, т. е. според категорията на управляваното от него МПС се съобразява дали притежаваното от него СУМПС е „съответно“. От друга страна, съгласно чл. 157, ал. 1 от ЗДвП той получава и контролен талон към това СУМПС и определен брой контролни точки за отчет на извършваните нарушения. Този талон съпътства свидетелството за правоуправление и може да бъде отнет при съставяне на акт за констатиране на административно нарушение по ЗДвП (АУАН), който го замества за един месец от съставяне на акта.

Правното значение на свидетелството за управление на моторно превозно средство е изяснено в чл. 3, ал. 3 от Закона за българските лични документи (ЗБЛД), като тези, издадени от българската държава на нейните граждани имат силата и на документ за самоличност. Основното предназначение на СУМПС обаче е удостоверяване на правоспособността на лицето да управлява моторно превозно средство от дадена категория. Като страна-членка на ЕС, България е транспонирала в националното си законодателство изискванията на Директива 2006/126/ЕО на ЕС от 20.12.2006 г., изменена с Директива 2009/113/ЕО на Комисията от 25.08.2009 г., Директива 2011/94/ЕС на Комисията от 28.11.2011 г., съответно съгласно § 2 от ПЗР на ЗБЛД (преименуван ЗБДС, ДВ бр. 82/2009 г.) и § 35, т. 3 от ДР на ЗДвП (ДВ. бр. 54/2010 г.). И докато ЗБЛД урежда *„условията и реда за издаване, ползване и съхранение на българските лични документи“*, включително СУМПС, то ЗДвП *„урежда... изискванията за правоспособност на водачите на ППС... както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове“*, като целта е *„да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от МПС“*. Дадено лице ще придобие правоспособност за управление на МПС по правилата на ЗДвП, за което има правото да получи, съответно държавата е

длъжна да го снабди със СУМПС по реда, установен в ЗБЛД, за да може да удостовери „*правоспособността за управление на МПС*“. Съгласно този закон, СУМПС като български личен документ е собственост на държавата (чл. 2) и то се предава на органа, който го е издал, при изтичане на неговата валидност (чл. 10, ал. 1, т. 5 от с.з.), т. е. той е „*индивидуален удостоверителен документ за правоспособност за управление на МПС*“ от „*категорията/ите, за които е валидно*“ (чл. 50, ал. 1 и чл. 53, ал. 1, т. 10 ЗБЛД), като сроковете за валидност са определени в двата цитирани закона, съобразено с посочените директиви на ЕП и на ЕС и Комисията на ЕС. С § 1, т. 2, б. „ж“ от ДР на ЗБЛД е дефинирано какво е „*нередовен български личен документ*“ – „*е с изтекъл срок на валидност*“, а съгласно чл. 81, ал. 2, т. 6 от с.з. – притежателят му подлежи на санкция по административен ред, ако „*използва нередовни български лични документи*“. Изводът е, че по ЗБЛД се урежда документооборотът и ползването на българските лични документи, съответно предвижда санкции при нарушаване на свързаните с това правила.

За разлика от ЗБЛД, ЗДвП и приетите въз основа на него други подзаконовни нормативни актове предписват правила, свързани с управлението на МПС. И докато СУМПС удостоверява правоспособността на лицето да осъществява такава дейност, придобиването и запазване във времето на придобитата от лицето правоспособност се свързва с усвояването на определени знания и постигане на умения от него на основата на определени минимални стандарти за физическа и умствена годност за управление на съответните пътни превозни средства (ППС), което намира своето отражение при първоначалното издаване или при периодичното подновяване на СУМПС, което, според цитираната Директива на ЕП и ЕС, инкорпорирана в законодателството ни, ще даде възможност за „*редовен контрол ... за съответствие*“ с тези минимални стандарти за постигане на посочените цели, общи за ЕС, поради което те „*следва да съвпадат с подновяването..... и да се определят от срока на валидност на СУМПС*“. По този начин, всяка държава-членка на ЕС, съобразявайки установените за общността срокове за административна валидност на СУМПС, може да ги и намали, за по-ефективен контрол върху годността на водачите на МПС, включително и само за дадена категория МПС с оглед специфичната отговорност на водачите им. Поради това следва да се приеме, че изискването за „*съответно свидетелство за управление на МПС*“ значи да е валидно както с оглед на срока на неговата „*административна валидност*“, така и за „*категорията МПС*“, което се управлява от водача³⁴.

³⁴ В изложението смисъл вж. Решение № 44 от 19.02.2013 г. на ВКС по н. д. № 2161/2012 г., I н. о., Решение от 23.12.2014 г. на РС Горна Оряховица по а. н. д. № 799/2014 г. Решение № 11 от 1.02.2016 г. на

Безспорно положение в доктрината и съдебната практика е, че когато дадено лице не е провело необходимото обучение и не е положило и издържало изпит за придобиване на правоспособност, то не притежава такава и при управление на моторно превозно средство, то нарушава разпоредбата на чл. 150 ЗДвП. По силата на чл. 157, ал. 4 ЗДвП, приравнено на липса на правоспособност е и отнемането на всички контролни точки на водача на моторното превозно средство, създаващо сериозни съмнения в неговите знания и умения да го управлява, което налага провеждане на ново обучение на лицето и полагане на повторен проверочен изпит за тяхното доказване. В последния случай неправомерността на водача настъпва *ex lege* (по силата на закона) и същият подлежи на санкциониране по реда на чл. 177, ал. 1, т. 2, вр. чл.150 ЗДвП. Разумът на това законодателно решение е, че щом той е допуснал множество нарушения на правилата за движение, довело до отнемане на тези всички контролни точки, то има проблем с неговите знания и умения при управлението на МПС и за това следва да ги докаже наново с ново обучение и проверовъчен изпит. По тази причина и съдебната практика вече е утвърдила в множество решения на ВКС, че чл. 343в, ал. 2 НК е приложим за всички случаи на управление на моторно превозно средство без съответно СУМПС – както когато такава не е издавано на водача, така и когато то е отнето на някакво основание³⁵.

Престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК ще бъде съставомерно от обективна страна и в предвидените в чл. 171, т. т. 1 и 4 от ЗДвП хипотези, уреждащи отнемане на свидетелството за управление на водача на моторното превозно средство – при видимо установяване, че той не отговаря на медицинските или психологическите изисквания; при управление на автомобила с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установена с медицинско изследване или с техническо средство, или е под въздействието на друго упойващо вещество, както и при отказ да бъде проверен с техническо средство или да даде кръв за медицинско изследване – до решаване на въпроса за отговорността му; при извършено поради незнание немаловажно нарушение на правилата за движение – до успешното полагане на проверочен изпит; при осъществяване на обществен превоз на пътници или товари с превозно средство, което не е включено в списък към лиценз или удостоверение за регистрация – до решаване на въпроса за отговорността му; при управление на моторното превозно средство в нарушение на разпоредбата на чл. 157, ал.

ОС Сливен по в.а.н.д. № 21/2016 год. и Присъда № 12 от 25.04.2016 год. на ОС Сливен по в.а.н.д. № 167/2016 год.

³⁵ В този см. вж. Решение № 488 от 10.02.2014 г. на ВКС по н. д. № 1672/2013 г., III н. о., Решение № 195 от 14.05.2013 г. на ВКС по н. д. № 564/2013 г., III н. о., Решение № 209 от 19.12.2017 г. на ВКС по н. д. № 1087/2017 г., III н. о., Решение № 211 от 28.10.2016 г. на ВКС по н. д. № 724/2016 г., II н. о. и др.

8 до заплащане на дължимата глоба или без застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите – до предоставяне на сключена застраховка; както и при неизпълнение на задължението си по чл. 157, ал. 4 от ЗДвП. Действително нормата на чл. 177 от ЗДвП диференцира административнонаказателната отговорност на водачите на МПС, като предписва относимост на ал. 1, т. 1 спрямо лицата, лишени от правоуправление по съдебен или административен ред, и на ал. 1, т. 2 за тези, непритежаващи съответно свидетелство за управление или при неговото отнемане в случаите на чл. 171, т. 1 и 4 от ЗДвП. Текстовото съдържание на чл. 177, ал. 1, т. 2 от ЗДвП не създава двойствен режим на административнонаказателна отговорност в зависимост от основанията и легитимира еднаква тежест на нарушенията – първоначална липса на свидетелство за правоуправление и последваща в резултат на отнемането му. С факта на административното отнемане на този документ се преустановява притежаването му от титуляра, който е изгубил качествата и уменията, позволяващи управлението на МПС и по визираната причина представлява опасност за транспорта. Целите на закона, очертани в чл. 1, ал. 2 от ЗДвП – опазване живота и здравето на участниците в движението, улесняване на тяхното придвижване, опазване на имуществото на юридическите и физически лица, както и на околната среда от замърсяването от МПС, не биха били постигнати, ако при нарушение водачите с отнето свидетелство са поставени при по-благоприятен режим от тези, на които изобщо не е издавано такова.

Логическа последица от предложените съображения е приложимостта на чл. 343в, ал. 2 НК както по отношение на административно санкционирани водачи на МПС, непритежаващи съответно свидетелство за управление, така и за тези, на които е отнето по реда на чл. 171, т. т. 1 и 4 от ЗДвП³⁶. Обратно становище е застъпено в Решение № 211 от 28.10.2016 г. на ВКС по н. д. № 724/2016 г., II н. о., където е посочено, че поначало, водач на моторно превозно средство е неправооспособен, когато никога не му е издавано СУМПС или когато е бил правоспособен, но е загубил тази правоспособност заради отнети контролни точки. Загубата на правоспособност заради отнети контролни точки настъпва по силата на закона, видно от съдържанието на чл. 157, ал. 4 от ЗДП и водачът е длъжен да върне свидетелството за управление в съответната служба на МВР. В случай, че не стори това се пристъпва към налагане на принудителната административна мярка по чл. 171, т. 4 ЗДвП с издаване на съответната заповед за принудително изземване на

³⁶ Вж. Решение № 204 от 28.06.2012 г. на ВКС по н. д. № 518/2012 г., III н. о., НК, Решение № 201 от 5.05.2010 г. на ВКС по н. д. № 191/2010 г., III н. о., НК, Решение № 377 от 29.06.2010 г. на ВКС по н. д. № 328/2010 г., III н. о.

СУМПС. Предназначението на свидетелството за управление е да удостоверява правоспособността на водачите на МПС, но то има и характеристиките на документ за самоличност, който е собственост на държавата. Затова, когато водачът е изгубил правоспособност поради изтичане на срока на СУМПС или поради отнемане на контролните точки държавата е създала механизъм за връщането му на издалия го държавен орган, чрез принудителното му изземване. Следователно, според този състав на ВКС със заповедта на налагане на принудителна административна мярка се налага административно наказание за допуснато нарушение на транспортното законодателство и тя не може да обоснове наличие на съставомерен признак на престъпленията по чл. 343в, ал. 1 и ал. 2 НК.

Не е съответно и СУМПС с изтекъл срок на валидност, тъй като водачът не е доказал след изтичане на срока наличието на съответствие с минималните стандарти за физическа и умствена годност за управление на МПС от съответната категория, което се доказва със съответните документи, изисквани от контролните органи в съответствие с националното законодателство. При просрочие на валидността на СУМПС и управляване на МПС извън този срок водачът първоначално носи административнонаказателна отговорност (уредена в чл. 171, ал. 1, т. 2, вр. чл. 150а от ЗДвП), а когато в едногодишен срок от наказването му по административен ред продължава да управлява МПС без „подновено“ СУМПС, той осъществява от обективна страна състава на чл. 343в, ал. 2 НК³⁷.

За да придобие „*правоспособност за управление на МПС*“ дадено лице следва да е провело обучение и да е издържало изпит за придобиване на такава правоспособност, което се удостоверява със СУМПС, издадено по установения в Закона за българските лични документи ред. Съгласно чл. 3, ал. 3 и чл. 50, ал. 1 от същия закон свидетелството за управление на моторно превозно средство е индивидуален удостоверителен документ за правоспособност за управление на моторно превозно средство. Този, издаден от компетентния държавен орган официален документ, има удостоверителна функция към адресата му с призната способност да управлява моторно превозно средство, която е основана на съвкупност от правно регламентирани факти – възраст, образование, физическа годност и издържан изпит, съгласно чл. 150 – 164 ЗДвП. Освен това, в чл. 3, ал. 3 и чл. 50,

³⁷ В същия смисъл вж. Решение № 44/ 19.02.2013 г. на ВКС, постановено по н.д. № 2161/2012 г. на I н.о., както и други, напр.: Решение № 169 от 05.04.2013 г. на ВКС по н.д. № 442/ 2013 г.-, I Н.О.V.; Решение № 377 от 29.06.2010 г. на ВКС по н.д. № 328/ 2010 г., III Н.О.; Решение № 70 от 07.04.2016 г. на ВКС по н.д. № 204/2016 г. на III н.о. и др.

ал. 2 от ЗБЛД изрично е посочено, че СУМПС служи и като идентификационен документ за самоличност на български граждани на територията на Република България. Следователно свидетелството за управление на моторно превозно средство има две удостоверявателни функции. Когато дадено лице придобие правоспособност за управление на МПС по правилата на ЗДвП, то за последното възниква правото да получи, респ. за държавата възниква задължението да му издаде съответно свидетелство, с което да удостовери така притежаваната правоспособност. Съгласно чл. 2 от ЗБЛД, СУМПС като български личен документ е собственост на държавата, а предвид нормата на чл. 10, ал. 1, т. 5 от същия закон, то се предава на органа, който го е издал, при изтичане на неговата валидност. Съответно, СУМПС не е официален удостоверявателен документ, който до края на живота на съответното лице удостоверява притежавана правоспособност. Напротив, законодателят е приел, че в рамките на човешкия живот настъпват обективни и субективни обстоятелства, които имат въздействие върху признатата от правото способност на съответния правен субект да управлява МПС, поради което и разглежданото право е такова със срочен характер. Последното е отразено в официалния удостоверяващ правото документ – свидетелството за управление на МПС. Поради това, както вече бе споменато законодателят в § 1, т. 2, б. „ж“ от ДР на ЗБЛД изрично е посочил, че личен документ *„с изтекъл срок на валидност“* е нередовен. Или казано по друг начин, с изтичане на срока, за който държавата е признала за съответното лице правото да управлява МПС, правото се прекратява и то повече не съществува³⁸.

В българската законодателна уредба съществуват редица примери за това, как не само при първоначалното придобиване на дадено право за упражняването на определена дейност, но и с оглед неговото запазване във времето, носителите му следва след изтичането на определена, предвидена в съответния нормативен акт продължителност, отново да доказват годността си за неговото упражняване – така например правото на лов; на придобиване, съхраняване, носене и употреба на огнестрелни оръжия и боеприпаси; за риболов и т. н., уредени в съответните закони. Така, законодателят, освен че урежда изискванията, свързани с учредяването и контрола на определената правоспособност, той обвързва наличието на последната и с даден срок, след изтичането на който тя или се прекратява, или се подновява след надлежното удостоверяване от съответното лице, че то продължава да отговаря на изискванията, необходими за нейното притежаване.

³⁸ Решение № 209 от 19.12.2017 г. на ВКС по н. д. № 1087/2017 г., III н. о. и Присъда № 45 от 20.09.2017 г. на ОС Стара Загора по в. н. о. х. д. № 1104/2017 г.

Несъмнен текстуален аргумент в полза на релевираната теза може да бъде почерпен от разпоредбите на чл. 150 и чл. 150а от ЗДвП, съгласно които всяко МПС участващо в движението трябва да се управлява от правоспособен водач, а за да управлява МПС водачът трябва да притежава свидетелство за управление валидно за съответната категория. Издаването на нов, валиден официален удостоверяващ документ за правоспособността, каквото е СУМПС, е свързано с осъществяването на сложен фактически състав, регламентиран в Наредба № I-157/01.10.2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на МПС, отчета на водачите и тяхната дисциплина. В разпоредбата на чл. 15, ал. 1, т. 1 от Наредбата е регламентирана подмяна на свидетелство за управление на МПС при изтичане срока на валидност. Издаването на ново свидетелство за управление обаче е свързано с предпоставките на ал. 2 на същия член, в който е посочено, че за подмяната по ал. 1 водачите подават документите, посочени в чл. 13, ал. 1, т. 1, т. 3 и т. 6 от Наредбата, както и старото свидетелство за управление на МПС. Съгласно чл. 15, ал. 3 и ал. 9 от Наредбата старото свидетелство за управление се унищожават, а представените документи по ал. 2 се прилагат към заявлението за издаване на свидетелство за управление на МПС. Без наличието на посочените изискуеми предпоставки лицето не може да получи съответно валидно свидетелство, респ. да се легитимира като правоспособен водач на транспортното средство. По изложените аргументи свидетелството за правоуправление на дееца няма да е „съответно“ по смисъла, вложен в текста на чл. 343в, ал. 2 НК и когато то е обявено за невалидно, тъй като е изгубено, откраднато или повредено³⁹.

С важно практическо значение е и въпросът следва ли деянието да се субсумира под хипотезата на чл. 343в, ал. 2 НК, когато към момента на извършване на проверката от контролните органи, водачът на моторното превозно средство физически не носи в себе си документ, удостоверяващ правото му да управлява автомобила (например, когато деецът си е забравил свидетелството за управление на МПС вкъщи). В тази връзка съдебната практика е последователна във виждането си, че ако към момента на деянието подсъдимият фактически не носи в себе си документ, удостоверяващ неговата правоспособност за управление на моторно превозно средство, но тя му е била призната и не е била изгубена по предвидения в закона ред, то той не следва да носи отговорност по чл. 343в, ал. 2 от НК. Така например в Решение № 40 от 22.04.2015 г. на ВКС по н. д. № 1784/2014 г., III н. о. върховните съдии изтъкват, че обстоятелството, че към момента на

³⁹ Вж. чл. 150а, ал. 1 ЗДвП, изм. – ДВ, бр. 2 от 2018 г., в сила от 3.01.2018 г.

деянието подсъдимият физически не е притежавал документ, удостоверяващ правото му да управлява МПС, може да ангажира административната му отговорност по чл. 183, т. 1 ЗДвП, но не и отговорността по чл. 343в, ал. 2 от НК, щом той не е загубил придобитото си право да управлява МПС на основанията, посочени в закона⁴⁰. Обществената опасност на деянието произтича от липсата на качества и умения за управление на моторно превозно средство – дефицити, пряко рефлектиращи върху сигурността на транспорта. Ненадлежната легитимация на водачите на моторни превозни средства засяга в по-малка степен тези обществени отношения, тъй като уязвява само административната им рамка, поради което законодателят не ѝ е отредил санкция по НК.

В съдебната практика се приема, че свидетелството за управление на моторно превозно средство на дееца няма да бъде „съответно“ и в хипотезата, в която той успешно е издържал изпит за водач на моторно превозно средство, но на същия все още не му е издадено СУМПС от съответната автомобилна администрация, т. е. когато фактически не е получил пластиката. Това виждане черпи своите правни аргументи от разпоредбите на Закона за движение по пътищата, Наредба № 38 от 16.04.04 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити и Наредба № I-157 от 1.10.2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на МПС, отчета на водачите и тяхната дисциплина. Съгласно чл. 150, във връзка с чл. 150а от ЗДвП, всяко пътно превозно средство, което участва в движението по пътищата, отворени за обществено ползване, трябва да се управлява от правоспособен водач, а за да управлява моторно превозно средство, водачът трябва да притежава свидетелство за управление, валидно за категорията, към която спада управляваното от него превозно средство. Посочените законови разпоредби установяват сложен фактически състав на правоспособността, който включва както успешното полагане на изпит от лицето по чл. 2, ал. 1 от Наредба № 38 от 16.04.04 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити, така и притежаване от последния на валидно издадено свидетелство за управление на МПС от съответната категория по реда на чл. 159 от ЗДвП. Тоест, за да бъде завършен фактическия състав по придобиване на

⁴⁰ В същия смисъл са Решение № 227 от 15.11.2017 г. на ВКС по н. д. № 762/2017 г., II н. о., Решение № 44 от 19.02.2013 г. по н. д. № 2161/2012 г. първо наказателно отделение на ВКС, Решение № 211 от 28.10.2016 г. по н. д. № 724/2016 г., второ наказателно отделение на ВКС, Решение № 588 от 20.01.2009 г. по н. д. № 570/2008, второ наказателно отделение на ВКС и др.

правоспособност за управление на МПС, законът изисква на лицето да бъде издаден индивидуален удостоверяващ документ за правоспособност, каквато именно установява свидетелството за управление на МПС, съгласно чл. 2, ал. 1 от Наредба № I-157 от 1.10.2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на МПС, отчета на водачите и тяхната дисциплина.

Именно в този смисъл е и разпоредбата на чл. 3, ал. 1 от Наредба № 38 от 16.04.04 г. за условията и реда за провеждането на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС и реда за провеждане на проверочните изпити, съгласно която *„лицата, успешно положили изпита по чл. 2, ал. 1, както и тези в случаите на чл. 162, ал. 5 от ЗДвП придобиват правоспособност за управление на МПС от съответната категория, за която се издава свидетелство за управление по реда на чл. 159 от ЗДвП“*. Тоест въз основа на цитираните разпоредби се стига до извода, че лицата не придобиват „правоспособност“ единствено и само на база успешното полагане изпит за водачи на моторни превозни средства, а е необходимо удостоверяване на същата с последващо издаване на свидетелство за управление.

В подкрепа на гореизложените доводи трябва да се отбележи още, че издаването на свидетелство за управление на МПС законът обвързва с нова проверка от компетентния орган на способността на лицето да управлява МПС от гледна точка на целите, очертани в чл. 1, ал. 2 ЗДвП. Съгласно текста на чл. 151, ал. 2 ЗДвП *„свидетелство за управление на моторни превозни средства се издава от органите на Министерството на вътрешните работи на лице, завършило основно образование, което е физически годно да управлява моторни превозни средства за съответната категория, преминало е обучение за водач на моторно превозно средство и за оказване на първа долекарска помощ и е успешно издържало изпит за водач на моторно превозно средство“*. Именно на основание посочените законови изисквания, в чл. 13 от Наредба № I-157 от 1.10.2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелство за управление на МПС, отчета на водачите и тяхната дисциплина, изрично са указани документите, които лицето трябва да представи, за да инициира процедура по издаване на свидетелство за управление на МПС. Сред тях фигурират такива, като карта за медицински преглед, удостоверение за психологическа годност, документ за завършено най-малко основно образование и др. Липсата, на който и да е от документите, респ. несъответствие на удостовереното в тях съобразно въведените в ЗДвП изисквания към водачите, ще обоснове отказ на органа да издаде съответното свидетелство за управление на МПС. В същия смисъл е и разпоредбата на чл. 157, ал. 1 ЗДвП, според която *„при издаване на*

свидетелство за управление притежателят му получава контролен талон за потвърждаване валидността на притежаваното свидетелство и определен брой контролни точки за отчет на извършваните нарушения“⁴¹.

Разбира се, в разглеждания казус би възникнал въпросът дали обсъжданото деяние не осъществява от обективна страна само формално признаците на възведеното в чл. 343в, ал. 2 НК престъпление, т. е. дали в този случай следва да намери приложение разпоредбата на чл. 9, ал. 2 НК, дотолкова доколкото степента на обществената опасност на деянието би била явно незначителна или пък такава изобщо ще липсва. Иначе казано, необходимо ли е водач, който е положил успешно изпита по чл. 2, ал. 1 от Наредбата и е придобил необходимия обем от знания и умения да управлява моторно превозно средство да бъде санкциониран чрез средствата на наказателното право, само защото фактически не е получил свидетелството си за правоуправление от съответната автомобилна администрация, като се отчете фактът, че цитираната материалноправна норма от особената част на НК защитава обществените отношения, свързани с безопасността на движението, осъществявано по пътищата на страната с моторни превозни средства от водачи, които не разполагат с необходимия набор от умения за боравене с уредите на автомобила. Тази преценка разследващите органи, респ. съдът следва да извършат на база установените по делото факти и обстоятелства, като съобразят степен на обществената опасност на деянието и дееца за всеки конкретен случай.

Друг съществен за практикуващите юристи проблем е дали органите на наказателното производство са обвързани с правната квалификация на административното нарушение, която е посочена в наказателното постановление, с което е санкциониран водачът превозното средство по административен ред. Според Решение № 25 от 14.03.2018 г. на ВКС по н. д. № 1181/2017 г., I н. о. дадената правна квалификация от страна на наказващия орган е ирелевантна при преценката за съставомерността на деянието по чл. 343в, ал. 2 НК. Когато по делото е налице обективно съществуващ и установен факт досежно наказването на дееца за това, че е управлявал МПС, след като не е притежавал свидетелство за управление няма съмнение, че повторно извършеното правонарушение

⁴¹ В този см. вж. и Присъда от 1.02.2013 г. на ОС Бургас по в. н. о. х. д. № 19/2013 г., с която въззивният съд е отменил Присъда № 1954/14.11.2012 г., постановена по НОХД № 2875/2012 г. по описа на Районен съд –Бургас и е признал подсъдимата за виновна с аргумента, че единствено успешното полагане на изпита за придобиване на правоспособност за водач на МПС не е достатъчно, за да се легитимира същият като такъв. Споделя се тезата, че е необходимо водачът да получи фактически СУМПС, чрез което би могъл да удостовери, че притежава съответната правоспособност за управление на МПС.

следва да се подведе под нормата на чл. 343в, ал. 2 НК. Застъпената теза е в унисон с практиката на Европейския съд по правата на човека, който е имал възможността да се произнесе нееднократно, че от значение за решаване на приложимото право са именно фактите, установени по делото, а не дадената правна квалификация от съответния орган. И този смисъл, ако от доказателствата по делото се установи, че деецът е наказан по административен ред по повод на обективно извършено от него нарушение управление на МПС без свидетелство за управление, като е последвало наказване за това по административен ред, макар и с дадена друга правна квалификация от наказващия орган не влияе на съставомерността на деянието от обективна страна. Ако в рамките на срока от една година след това наказване деецът отново е управлявал превозното средство, то той следва да отговаря наказателно. Правото се въздава на основа на съществуващите факти, и не може да зависи от правната оценка на тези факти. В случая достатъчното условие за наказването на дееца по административен ред така или иначе ще бъде изпълнено.

Във връзка засегнатия по-рано въпрос за приложението на чл. 9, ал. 2 НК, следва да се подчертае, че релевираните по-нагоре в изложението доводи касателно приложимостта на цитираната материалноправна разпоредбата от общата част на НК по отношение всички състави от особената част на Наказателния кодекс, важат в пълен степен и тук. Съдебната практика е константна във виждането си, че чл. 9, ал. 2 НК може да се приложи и спрямо престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК⁴²(В изложениия смисъл са Присъда № 49 от 29.01.2020 год., постановена по н.о.х.д. № 1020/2019 год. по описа на Районен съд – Габрово, потвърдена с Решение № 129 от 7.12.2020 год. на ВКС по н. д. № 418/2020 год. III н. о.). Срещат се и съдебни актове на Върховния касационен съд по конкретни дела, в които се застъпва тезата, че искането на защитата за прилагане чл. 9, ал. 2 НК е неоснователно. Така например в Решение № 169 от 5.04.2013 г. на ВКС по н. д. № 442/2013 г., I н. о. Върховната съдебна инстанция е приела за неоснователно искането за приложение на чл. 9, ал. 2 НК с аргумента, че установените по делото обстоятелства показват, че деянието не само формално осъществява признаците на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК, но и разкрива обществена опасност, която не може да се квалифицира като явно незначителна. Посочено е, че за степента на последната е от значение не само обществената опасност на деянието, но и тази на дееца, която,

⁴² В този смисъл вж. Присъда № 260038/15.07.2021 год. по н.о.х.д. № 961/2020 год. на Районен съд – Габрово, потвърдена с Решение № 67 от 08.11.2021 год. на Окръжен съд – Габрово по в.н.о.х.д. № 209/2021 г., Присъда № 3136 от 27.06.2018 год. на Окръжен съд – Благоевград по в.н.о.х.д. № 55/2018 г., потвърдена с Решение № 269 от 08.01.2019 год. на п. ВКС по н. д. № 925/2018 год. I н.о.

предвид данните за съдебното му минало, не може да бъде пренебрегвана (подсъдимият е осъждан нееднократно, включително и за извършено престъпление по чл. 316, във вр. с чл. 308, ал. 2 НК – за ползване на преправен официален документ – свидетелство за управление на МПС⁴³.

Както Върховният касационен съд, така и съдилищата в страната са последователни във виждането си, че подобно на чл. 343в, ал. 1 НК и престъплението по ал. 2-ра може да бъде извършено в условията на продължавано престъпление по смисъла на чл. 26, ал. 1 НК⁴⁴. Интересен казус е бил разгледан от съдилищата в Присъда № 5/26.09.20216 г., постановена по в.н.о.х.д. № 406/2016 год. по описа на Окръжен съд – Сливен, потвърдена с Решение № 295 от 21.12.2016 год. на ВКС по н. д. № 1196/2016 год. I н. о., където защитата е релевирала твърдения, че подсъдимият е осъден от въззивния съд в противоречие с правилото *non bis in idem* (не два пъти за същото)⁴⁵. Фактологията по делото сочи, че със споразумението, одобрено по н.о.х.д. № 178/2015 год. по описа на Районен съд – Карнобат е реализирана наказателната отговорност на подсъдимия за престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК, за деяние, извършено на 15.05.2015 г. То (деянието) е осъществено в едногодишен срок от наказването на дееца по административен ред, за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство, предмет на санкционирането му с НП № 14-1670-000774 от 27.08.2014 г., влязло в сила на 20.02.2015 г. Съдебните инстанции са приели, че за извършеното на 15.05.2015 г. е реализирана само един вид отговорност: наказателна. Спазено е правилото „не два пъти за същото“, тъй като за деянието от 15.05.2015 г. няма данни да е ангажирана и административнонаказателна отговорност. Твърди се, че това правило не намира приложение, ако в едногодишния срок от влизане в сила на наказателното постановление от 27.08.2014 г., бъде извършено друго деяние от същия вид. Практически са възможни различни хипотези. Ако преди изтичането на едногодишния срок, е извършено едно деяние, съставът би бил осъществен еднократно. Ако бъдат извършени две или повече деяния, би имало „продължавано престъпление“ по чл. 26, ал. 1 НК или „съвкупност от престъпления“ по чл. 23 НК.

⁴³ В същия смисъл вж. Присъда № 27 от 26.09.2016 г. на ОС Сливен по в. н. о. х. д. № 406/2016 г., потвърдена с Решение № 295 от 21.12.2016 год. на ВКС по н. д. № 1196/2016 г. I н. о.

⁴⁴ В този см. вж. Решение № 216 от 2.05.2011 г. на ВКС по н. д. № 1315/2011 г., III н. о., Решение № 154 от 26.06.2018 г. на ВКС по н. д. № 544/2018 г., II н. о., Решение № 89 от 12.05.2016 г. на ВКС по н. д. № 268/2016 г., I н. о., Присъда № 182 от 8.12.2015 г. на РС - Русе по н. о. х. д. № 1930/2015 г. Присъда № 9 от 5.07.2018 г. на РС - Средец по н. о. х. д. № 39/2018 г. др.

⁴⁵ Повече по въпроса за правилото *non bis in idem* вж. Тълкувателно решение № 3 от 22.12.2015 год. на ОСНК на ВКС.

IV. Съотношение между понятията „неправоспособност“ и „несъответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“

Както вече бе изяснено съществен (основен) признак относно обективната страна на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК е управлението на моторно превозно средство без „съответно“ свидетелство за управление. От друга страна, в разпоредбата на чл. 343, ал. 3 НК законът борави с термина „без необходимата правоспособност“, когато става въпрос за допускане и/или настъпване на пътно-транспортно произшествието, при което се причиняват имуществени вреди, телесни увреждания или смърт. Систематичното място и на двете норми е в Глава XI, Раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията“. Това налага двете понятия да бъдат съпоставени помежду си, за да се отговори на въпроса дали те имат еднакво съдържание, а ако не – каква е разликата между тях. Историческият преглед на наказателния закон показва, че разпоредбата на чл. 343в, ал. 2 е приета по-рано – с ДВ, бр. 50 от 1 юни 1995 г., а изразът „без необходимата правоспособност“ е добавен в нормата на чл. 343, ал. 3 НК едва през 2012 год.⁴⁶. Очевидно е, че идеята на нашия законодател е била с текста на чл. 343в, ал. 2 НК да бъдат обхванати практически по-голям брой случаи на извършени престъпления от водачи, които не отговарят на определени критерии, заложили в Закона за движение по пътищата, дотолкова доколкото съответността на СУМПС е елемент от състава на престъплението, т. е. предпоставка за реализиране на наказателната отговорност на дееца, а правоспособността е само квалифициращо обстоятелство по чл. 343, ал. 3 НК. Систематическото тълкуване на разпоредбите на чл. 343в, ал. 2 НК, чл. 343, ал. 3 НК, чл. 150 ЗДвП и чл. 150а ЗДвП води до извода, че макар и близки по звучене понятията „без съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“ и „без необходимата правоспособност“ не са тъждествени. Първото следва да се разбира и тълкува в широк смисъл, обхващащо всички случаи, в които водачът е изначално правоспособен (никога не му издавано СУМПС), когато са му отнети всички контролни точки (загубил е правоспособността *ex lege* по силата на чл. 157, ал. 4 ЗДвП), когато не притежава свидетелство за управление, валидно за категорията, към която спада управляваното от него моторно превозно средство, когато е лишен от право да управлява моторно превозно средство по съдебен или административен ред, когато

⁴⁶ С ДВ, бр. 60 от 7.08.2012 г., в сила от 8.09.2012 г. разпоредбата на чл. 343, ал. 3 НК е изменена и допълнена, като са добавени два нови квалифициращи признака от състава на престъплението – деецът е управлявал моторното превозно средство без да има необходимата правоспособност или деянието е извършено на пешеходна пътека.

свидетелството му за управление не е в срок на валидност, когато същото е временно отнето по реда на чл. 171, т. 1 или 4 или по реда на чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс и когато е обявено за невалидно, тъй като е изгубено, откраднато или повредено, а второто според мен следва да се разбира и прилага само в тесен смисъл – когато субектът на престъплението поначало не разполага с СУМПС, тъй като не е положил успешно изпит за придобиване на качеството „водач на МПС“ или когато същият е санкциониран многократно по реда на Закона за движение по пътищата, поради което са му отнети всички контролни точки. Това виждане е застъпено и в съдебната практика на Върховния касационен съд, който в Решение № 281 от 22.06.2009 г. на ВКС по н. д. № 292/2009 г., II н. о. посочва, че изтеклият срок на свидетелството за правоуправление на моторно превозно средство не прави водача неправооспособен, тъй като той няма за последица загубване на придобитата правоспособност, а е основание за подмяна на свидетелството (чл. 15, ал. 1 от Наредба № I-157 от 01.10.2002 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за управление на моторни превозни средства, отчета на водачите и тяхната дисциплина)⁴⁷. Обстоятелството, че към датата на извършване на престъплението осъденият не е продължил срока на свидетелството си за управление на моторно превозно средство, не може да се отъждестви с липсата на правоспособност, която би била пречка за налагане на кумулативно предвиденото в чл. 343г НК наказание лишаване от право да управлява МПС. Другояче казано, изтеклият срок на свидетелството за управление на моторно превозно средство на водача го прави несъответно, но не прави последния неправооспособен.

Аргументи в полза на изложената теза могат да бъдат почерпени и при историческото тълкуване на Наказателния кодекс от 1956 год. (отм.) със сега действащата редакция на материалния кодекс. Разпоредбата на чл. 337, буква „б“ от НК от 1956 година гласи, че: наказва се с лишаване от свобода до 1 година или с глоба до 100 лв.: който управлява моторно превозно средство, без да има право за това. Диспозицията на чл. 343в, ал. 2 НК е с по-сложен фактически състав, който включва формулировката „*управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление*“. И именно тук си проличава разликата между съдържанието на двата термина и смисълът, който се влага в тях. Затова е вярно заключението, че правоспособността за управление за моторно превозно средство и

⁴⁷ Съгласно разпоредбата на чл. 15 от Наредбата подмяна на свидетелство за управление на МПС се извършва при: (1. изтичане срока на валидност; (2. подмяна на стар образец с нов; (3. промяна в данните на водача; и (4. (нова - ДВ, бр. 18 от 2013 г., в сила от 22.02.2013 г.) възстановяване на правоспособност поради отказ от категория.

притежаването на съответното свидетелство за управление на МПС са различни понятия. Това ясно и недвусмислено личи от текста на чл. 343в, ал. 2 НК, където е употребен терминът „управлява МПС без съответното свидетелство за управление“, а не „който управлява МПС без да е правоспособен да управлява“⁴⁸.

De lege ferenda за в бъдеще следва да се предвиди изменение в специалното законодателство е необходимо да се регламентират легални дефиниции на понятията „без необходимата правоспособност“ и „без съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“, за да е ясно на правоприлагащите органи кои случаи обхващат двете хипотези.

V. Субект на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК

Прегледът на правната уредба показва, че при сега действащото наказателно законодателство субектът на престъпленията по чл. 343в, ал. 2 НК е описан с термина „който“. Изхождайки от принципно застъпеното в доктрината становище, че когато субектът на престъплението е описан общо (с местоимението „който“) извършител на деянието би могло да бъде всяко наказателноотговорно лице, то от това следва, че това транспортно престъпление може да бъде извършено от всяко физическо лице, достигнало определена възраст и действало в състояние на вменяемост. Макар и от части основателно, това твърдение не би могло да бъде подкрепено на сто процента.

На първо място, трябва да се отчете фактът, че в наказателноправната теория битува мнението, че престъпленията по чл. 343в НК се характеризират с особен субект. Така например според *Ралица Костадинова* престъпното управление на моторно превозно средство се отличава с особен субект, тъй като деянието може да бъде извършено само физическо лице, което вече е лишено от правоуправление по ал. 1 или което вече е било наказвано по административен ред за такова нарушение по ал. 2, или което е с наложена принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството му за правоуправление по ал. 3⁴⁹.

Според *Димитър Михайлов* понятието „водач“ на моторно превозно средство не се покрива с понятието „субект“ на автотранспортното престъпление. Авторът твърди, че за да бъде субект на автотранспортното престъпление и наказателноотговорно лице, то трябва да е освен участник в движението и субект на конкретно обществено

⁴⁸ По този повод вж. Решение № 11 от 1.02.2016 год. на ОС Сливен по в.а.н.д. № 21/2016 г. и Присъда № 12 от 25.04.2016 год. на ОС Сливен по в.а.н.д. № 167/2016 год.

⁴⁹ Вж. **Костадинова, Р.** Транспортни престъпления, Сиела, София, 2012 г., с. 252.

отношение, свързано с осъществяване на определена транспортна дейност и по-специално на автомобилния транспорт⁵⁰.

На второ място, съдебната практика също е имала повод да се произнесе по въпроса относно субекта на деянията по чл. 343в НК. Така например в Решение № 1191 от 21.12.2017 г. на Районен съд – Плевен по а. н. д. № 3259/2017 г. съдът е заключил, че съществена характеристика на престъплението по чл. 343в, ал. 1 НК е обстоятелството, че се криминализира управлението на МПС от правоспособен водач, който временно е лишен от това право. Тоест извършител на престъпното деяние по ал. 1 на чл. 343в НК може да бъде само поначало правоспособен водач на моторно превозно средство – такъв, който е положил успешно изпит и получил свидетелство за правоуправление, съответно заведен на отчет като водач в КАТ. Съдът посочва и че няма никакво основание да се приеме противното становище и по отношение на престъпния състав по чл. 343в, ал. 3 НК.

По-нататък съдът изтъква, че деецът може да бъде субект на престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК, когато е изначално неправопособен водач на МПС или е бил правоспособен, но е загубил изцяло правоспособността си, поради отнемане на пълния брой контролни точки (в този см. вж. и Решение № 588 от 20.01.2009 г. на ВКС по н. д. № 570/2008 г., II н. о.). При изпълнителното деяние по ал. 2 деецът е изначално неправоспособен водач на МПС: 1) въпреки това управлява такава; 2) наказан е за това по административен ред; 3) отново управлява МПС в едногодишен срок от наказването му по административен ред. *„...Съществената отлика при изпълнителното деяние по ал. 2...“* пише съдът *„...е в това, че деецът е неправоспособен водач не може да е бил най-напред наказван с лишаване от право да управлява, защото това не е възможно – той няма такава право. Иначе казано, свидетелството за правоуправление не може да му е било отнето за определен срок, защото той изобщо няма свидетелство. Ето защо по ал. 2 предпоставка за реализиране на наказателната отговорност е само наказването по административен ред за това, че управлява, без да е правоспособен. Поради това, че такъв деец не може да „управлява в срока на изтърпяване лишаването си от правоуправление“, по тази алинея е предвиден друг срок – едногодишен от наказването по административен ред за това, че макар неправоспособен, управлява“⁵¹.*

⁵⁰Вж. Михайлов, Д. Проблеми на наказателното право, Особена част, Сиела, София, 2008 г., с. 502.

⁵¹ В същия са и Решение № 190 от 17.10.2022 г. на Окръжен съд – Плевен, постановено по в.н.о.х.д. № 428/2022 г., с което е потвърдена Присъда № 1 от 25.01.2022 год., постановена по н.о.х.д. № 139/2021 год. по описа на Районен съд – Червен бряг; Решение от 06.11.2013 г. на Районен съд – Оряхово по а.н.д. № 415/2013 г. и Решение № 34 от 25.04.2017 г. на Окръжен съд – Сливен по в.н.о.х.д. № 639/2016 год., с

Върховният касационен съд също е застъпил тезата, че субект на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК може да бъде само неспособен водач. Така в Решение № 211 от 28.10.2016 г. на ВКС по н. д. № 724/2016 г., II н. о. съдът посочва, че за да е налице съставомерност по чл. 343в, ал. 2 НК е необходимо да се установи, че деецът е поначало неспособен, защото никога не му е издавано свидетелство за правоуправление или защото то му е отнето на някакво основание.

Предложената дискусия относно същността на субекта на престъпното посегателство по чл. 343в, ал. 2 НК и направеният анализ ми дават основание да направя заключение, че според сега действащата редакция на цитираната норма и практиката по приложението ѝ, наказателноотговорни лица по съответния престъпен състав могат да бъдат всички физически лица, които са достигнали определена в закона възраст, действали в състояние на вменяемост, които не притежават правоспособност или съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство и управляват МПС след като са санкционирани по административен ред за същото деяние. Ето защо е верен и изводът, че престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК се характеризира с особен субект, въпреки обстоятелството, че същият е очертан с местоимението „който“.

VI. Субективна страна на транспортните престъпления по чл. 343в НК

Човешката дейност винаги е единство от вътрешни, психични изживявания и външно обективирано въздействие върху съществуващата действителност. Престъплението като отрицателно човешко поведение също има своя вътрешна, субективна страна, която включва вината и други субективни елементи, визирани в състава на престъплението⁵².

Законът обявява кое общественоопасно деяние е престъпление (чл. 9, ал. 1 НК), но едновременно с това поставя и второ условие – **деянието да е извършено виновно**. Ако липсва субективна страна, няма престъпление⁵³. В Наказателния кодекс липсва

която е потвърдена Присъда № 186/12.10.2016 год. по н.о.х.д. № 413/2016 год. по описа на Районен съд – Сливен в частта относно правната квалификация на деянието.

⁵² Действително умисълът и непредпазливостта като форма на вина, необходима при всяко престъпно посегателство, не изчерпва неговите субективни измерения. В техния обхват са подбудите (мотивите) за извършване на деянието, чувствата, психическото състояние при вземане и изпълнение на решението, преследваната от дееца цел. Тези субективни моменти в поредица от случаи оказват влияние върху характера и степента на обществената опасност на извършеното, което предпоставя и очертаването им като специални субективни признаци, включени в състава на определени престъпления от особената част на НК. Когато визираните субективни особености не са признаци на съответния престъпен състав, същите могат да имат наказателноправно значение единствено при налагане на наказанието и при правоприлагане на свързаните с него институти. (Вж. Решение № 209/19.04.2010 г. по н.д. № 38/2010 г. на ВКС, III н.о.); Груев, Л. и Илкова, Р. Казуси по наказателно право, Обща част, Сиби, 2013 г., с. 123.

⁵³ Вж. Решение № 366/26.07.1976 г. по н. д. № 340/1976 г. II н. о. ВС; Груев, Л. и Илкова, Р. (цит. съч., с. 123).

легална дефиниция за това е що е вина. Въпреки това, през годините редица автори са правили опити да изведат това понятие теоретично, изхождайки от принципно дадените в разпоредбата на чл. 11, ал. 2 и ал. 3 НК дефиниции на основните форми на умисъла и непредпазливостта, защото според чл. 11, ал. 1 НК общественотоопасното деяние е **извършено виновно**, когато е умишлено или непредпазливо.

В крайна сметка се приема, че вината по българското наказателното право е проявеното чрез деянието конкретно психично отношение на дееца към самото деяние, към предизвиканите чрез него общественотоопасни последици и към общественотоопасния му характер, което отношение получава отрицателната морална оценка на обществото и се изразява в умисъл или непредпазливост⁵⁴.

В научната литература безусловно се приема, че субективната страна на всяко престъпление включва два вида признаци: **1)** относно вината и; **2)** относно някои други субективни елементи като мотиви, цели, чувства, намерения и др.⁵⁵.

Прегледът на състава, описващ транспортното престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК показва, че той съдържа признаци само досежно вината. Ето защо разглеждането на проблема за субективната страна на коментираното автотранспортно престъпление ще се ограничи само до проблемите на вината и нейните форми. Що се касае до останалите субективни преживявания на дееца извън вината, които не са включени в конкретните състави на престъплението, следва да се посочи, че те следва да се преценяват на плоскостта на смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства при индивидуализация на наказание.

Във връзка с формата на вина на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК в наказателноправната литература е изказано становището, че то се осъществява само при форма на вината пряк умисъл по смисъла на чл. 11, ал. 2 НК⁵⁶. Това виждане следва да бъде споделено поради следните съображения. При анализа на обективните признаци на визираното посегателство бе посочено, че престъпното управление на моторно превозно средство, след като водачът е санкциониран за същото нарушение по административен ред е формално престъпление, като в неговия състав не са посочени указания досежно общественотоопасните последици и поради това са състави на просто извършване. В

⁵⁴ Повече по въпроса за вината вж. **Стойнов, Ал.** Наказателно право, Обща част, Сиела, София, 2011 г., с. 250 – 254; **Долапчиев,** Наказателно право, т. 1, Обща част, с. 252 и сл.; **Ненов,** Наказателно право, Обща част, с. 86 и сл.; **Манчев, Н.,** Вината в наказателното право, И-во на БАН, С., 1969, с. 9-53.

⁵⁵ Вж. **Владимиров, Р. Христова, К. Стефанов,** Наказателно право, Обща част. Основни теоретични положения, текстове, казуси, съдебна практика, с. 93. **Гиргирнов, А.** Наказателно право на Република България. Обща част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, с. 174.

⁵⁶ Вж. **Костадинова, Р.** (цит. съч., с. 272 и сл.

доктрината е утвърдено разбирането, че отсъствието на признаци относно престъпния резултат винаги означава, че съответното престъпление е формално. Тези престъпления са довършени само с осъществяване на самото изпълнително деяние и законът не предвижда други изменения в действителността, освен самото деяние. По тази причина с факта на самото управление на моторното превозно средство след като деецът е санкциониран по административен ред, същият осъществява състава на съответното автотранспортно престъпление. Известно е и че при съставите, които описват формални престъпления (какъвто е съставът на чл. 343в, ал. 2 НК) от субективна страна е необходим умисъл, **който може да бъде само пряк**. Допълнителен текстуален аргумент в полза на релевираната теза може бъде почерпен от текста на чл. 11, ал. 4 НК, според който непредпазливите деяния са наказуеми само в предвидените от закона случаи. Това означава, че поначало нашето наказателно право третира като престъпление само умишлените деяния, а когато законодателят е приел, че и непредпазливо извършените прояви от даден вид са в достатъчна степен общественоопасни, оправдаваща използването на наказателна репресия като обществена реакция срещу техните извършители, това **изрично се сочи в съответния състав**. Ето защо отсъствието на признаци относно вината в състава на престъпление по правило означава, че се касае за умишлено престъпление⁵⁷.

От изложеното следва, че автотранспортното престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК може да бъде извършено от субективна страна само при форма на вината пряк умисъл по смисъла на чл. 11, ал. 2 НК. В неговото съдържание се включват представи относно деянието, а именно управлението на моторно превозно средство, при съответните особености от обективна страна, визирани в състава – че деецът не притежава съответно свидетелство за управление, че е санкциониран по административен ред за същото правонарушение и че отново управлява МПС в едногодишния срок от наказването му. Във волево отношение престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК се характеризира с искане за извършване на това деяние.

По повод субективната страна на деянието по чл. 343в, ал. 2 НК в съдебни актове се наблюдава противоречиво становище на съдиите в страната относно въпроса: осъществено ли е от субективна страна деянието по чл. 343в, ал. 2 НК в случай, че наказателното постановление за санкциониране на дееца по административен ред за

⁵⁷ Вж. Стойнов, Ал. Наказателно право, Обща част, Сиела, София, 2011 г., с. 257.

управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление е връчено по реда на чл. 58, ал. 2 ЗАНН?

Противоречивата съдебна практика може да се обособи в две основни групи актове и две подгрупи. Първата основна група включва съдебни актове, в които се приема, че връчването по чл. 58, ал. 2 от ЗАНН не може да обоснове субективната страна на престъплението по чл. 343в, ал. 2 от НК. Първата основна подгрупа включва съдебни актове, в които се приема, че фикцията по чл. 58, ал. 2 ЗАНН не може да се използва в наказателния процес, но субективната страна на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК подлежи на доказване с всички допустими доказателства и доказателствени средства.

Във втората основна група влизат съдебни актове, в които се приема, че връчването на наказателното постановление по реда на чл. 58, ал. 2 от ЗАНН може да обуслови субективната страна на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК, а във втората подгрупа съдебни актове се изследва редовността на връчването на наказателното постановление по реда на чл. 58, ал. 2 ЗАНН и след като се установи, че процедурата за това не е спазена, подсъдимият се признава за невиновен поради липса на субективната страна и/или на елемент от обективната страна от престъпния състав на чл. 343в, ал. 2 НК.

Във връзка с констатираната противоречива съдебна практика през 2016 година Върховният касационен съд прие Тълкувателно решение № 1 от 7.06.2016 г. на ВКС по тълк. д. № 1/2016 г., с което застъпи позицията, че субективната страна на състава на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК в случаите, когато наказателното постановление за санкциониране на дееца по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление е връчено по реда на чл. 58, ал. 2 ЗАНН, подлежи на доказване чрез всички способи на доказване по НПК и с всички доказателства и доказателствени средства. Съдът прие, че е недопустимо умисълът на дееца за извършване на това престъпление да се обосновава само от законовата фикция по чл. 58, ал. 2 ЗАНН.

В мотивите към цитираното тълкувателно решение върховната съдебна инстанцията посочва, че разпоредбата на чл. 58, ал. 2 ЗАНН регламентира като изключение от общото правило възможност за „неприсъствено“ връчване на наказателното постановление, когато нарушителят не е намерен на посочения от него адрес, а новият му адрес е неизвестен. Тази норма е позитивноправна, законодателна фикция, по силата на която при наличието на регламентирания в нея предпоставки административнонаказващият орган отбелязва дата върху наказателното постановление, от която то се счита за връчено на нарушителя, без това действително да се е случило. С даденото разрешение законодателят съзнателно се е отклонил от действителността, като е постановил настъпване на юридически последици, без

да е осъществен юридическият факт, който нормално би могъл да ги породи. Наказателното постановление се приема за връчено от датата, отбелязана върху него, което положение не отговаря на действителността, но поражда правни последици – влизане на наказателното постановление в сила. Тази законодателна техника е приложима, когато се цели справедливо и обществено оправдано настъпване на правните последици на неосъществения факт. Така чрез преобразяването на реалността посредством законовата фикция по чл. 58, ал. 2 ЗАНН законодателят е осъществил функцията си за правно регулиране, осигурявайки по-голяма ефективност на административнонаказателното производство и стабилност на административния акт, с който се налага наказание на извършителя на административното нарушение.

Изхождайки от посочената особеност на разпоредбата на чл. 58, ал. 2 ЗАНН, ВКС се е произнесъл, че е недопустимо единствено по силата на фикцията по чл. 58, ал. 2 от ЗАНН да се приеме, че у дееца е налице знание за обстоятелствата, които са елемент от обективната страна на състава на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК, стъпвайки на разбирането, че фикцията, че наказателното постановление, с което нарушителят е наказан за управление на МПС без съответно свидетелство за управление, се счита за връчено, без това действително да се е случило не обуславя знанието на дееца по чл. 343в, ал. 2 НК за обстоятелствата:

- че е наказан по административен ред за такова нарушение;
- че въпреки това управлява МПС отново без съответно свидетелство за управление;
- че това се случва в едногодишен срок от предходното наказване;
- че този срок е обусловен от датата, отбелязана от административно наказващия орган по реда на чл. 58, ал. 2 ЗАНН.

Като позитивноправна и законодателна, фикцията по чл. 58, ал. 2 ЗАНН е правна норма, по силата на която след изтичане на срока по чл. 59, ал. 2 ЗАНН наказателното постановление влиза в сила и за нарушителя настъпва правната последица „наказване“. От гледна точка на състава на престъплението по чл. 343в, ал. 2 НК тази правна последица е елемент от обективната страна, който се установява чрез влязлото в сила наказателно постановление. Щом юридическият факт – „неприсъственото“ му връчване – е закрепен в правна норма, съществуваща в правната система на РБ, то той не подлежи на доказване в рамките на наказателното производство. Възможността за оспорване на процедурата по връчване на наказателното постановление е уредена в ЗАНН по реда на възобновяването на административнонаказателните производства по чл. 70 - чл. 73, но доколкото той е извънреден способ за проверка на влезли в сила наказателни постановления и съдебни решения, развитието на наказателния процес не може да бъде поставено в зависимост от

неговото осъществяване. Резултатът от такава проверка би могъл да послужи като основание за възобновяване на наказателното производство, но не и да предпостави недопустимо разширяване на компетентността на наказателния съд за осъществяване инцидентен контрол върху влезли в сила наказателни постановления.

Тезата за необходимост при установяване на съставомерността (обективна и/или субективна) на деянието по чл. 343в, ал. 2 НК в случаите на „неприсъствено“ връчване на наказателното постановление на дееца да се изследва наличието на предпоставките по чл. 58, ал. 2 ЗАНН противоречи на процесуалните разпоредби в НПК и ЗАНН. За разлика от гражданския процес, в който инцидентният съдебен контрол е приложим по силата на чл. 17, ал. 2 от ГПК, НПК не съдържа такова правомощие на съда в рамките на наказателното производство. Ако наказателното постановление не бъде атакувано по съответния предвиден ред, както и когато бъде потвърдено или изменено от съда в процедура по обжалване, то влиза в законна сила – материална и формална, независимо дали страда от някаква незаконосъобразност. Това предпоставя неговата изпълняемост и задължителност. Извън възможността за възобновяване на административнонаказателното производство, недопустимо е друго съдебно произнасяне, свързано с процесуалната и материалноправна годност на влязлото в сила наказателно постановление. За наказателния съд, разглеждащ делото за престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК, не е предвидено основание за осъществяване на инцидентен контрол за законосъобразност на процедурата по чл. 58, ал. 2 ЗАНН. Ако съдът реализира такава проверка, би надхвърлил рамките на своята компетентност.

От изложеното следва, че фикцията по чл. 58, ал. 2 ЗАНН обуславя наличието на влязло в сила наказателно постановление за дееца по чл. 343в, ал. 2 НК за предходно управление на МПС без съответно свидетелство на управление, което осъществява елемента от обективна страна на този състав на престъпление – „наказан по административен ред за управление на МПС без съответно свидетелство за управление“. Едновременно с това датата, отбелязана от административнонаказващия орган за „неприсъственото“ връчване на наказателното постановление, е определяща за установяване на втория елемент от обективна страна на престъплението – „едногодишен срок от наказването му по административен ред“.

Обратното разбиране категорично противоречи на националните и международни стандарти за основните права на човека, регламентиращи „презумпцията за невинност“ като гаранция за правото на защита в наказателния процес – чл. 31, ал. 3 от Конституцията на Република България, чл. 16 от НПК, чл. 11, т. 1 от Всеобщата декларация за правата на човека, чл. 14, т. 2 от Международния пакт за граждански и политически права и чл. 6, т. 2 от ЕКЗПЧОС. То противопоставя фикцията на презумпцията за невинност и прехвърля тежестта на доказване върху подсъдимия,

което недопустимо противоречи на чл. 103 НПК. На подсъдимия се противопоставя една неистина, която е непроверима и необорима, защото фикцията по съдържателната си конструкция не изразява истина, „съвпадането на нейното съдържание с действителността е предварително изключено“.

От друга страна не може да бъде подкрепено виждането, че „неприсъственото“ връчване на наказателното постановление по реда на чл. 58, ал. 2 ЗАНН всякога изключва знанието на дееца по чл. 343в, ал. 2 НК за предходното му наказване по административен ред и то по-малко от година преди повторното извършване на същото нарушение. Това разбиране може да се оцени като „презумпция за фактическа грешка“. То противоречи на правилата за доказване в наказателния процес, изискващи всички елементи от състава на престъплението да се установят въз основа на събраните по реда на НПК доказателства и доказателствени средства, след техен обстоен анализ и без да се придава предварително определена доказателствена сила на което и да е от тях. Практиката разкрива различни хипотези, при които въпреки „неприсъственото“ връчване на наказателното постановление, нарушителят може да разбере за наказването му – връчване на покана за доброволно изпълнение на наложеното наказание, справка по друг повод в администрацията на наказващия орган, плащане на наложено наказание глоба и др. Във всички тези случаи знанието на дееца за това, че преди по-малко от година е бил наказан по административен ред за управление на МПС без съответно свидетелство и въпреки това отново управлява МПС без такова свидетелство, подлежи на доказване чрез всички доказателства, доказателствени средства и способи на доказване по НПК⁵⁸.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В резултат на направеното проучване в областта на транспортното престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК могат се открият няколко по-важни извода.

Първо, транспортът е общественополезна дейност, източник на повишена опасност по смисъла на НК, поради което се налага създаването на детайлизирана правна уредба по повод на нейното осъществяване. Спазването на установените правила цели обезпечаване на транспортната безопасност, разбирана като състоянието на защитеност на живота, здравето и собствеността на хората в процеса на осъществяване на транспортната дейност. Несъобразяването с това положение представлява транспортно правонарушение, което има два подвида: транспортни нарушения и транспортни

⁵⁸ В изложения смисъл вж. Решение № 124 от 27.05.2016 г. на ВКС по н. д. № 468/2016 год. III н. о. и Решение № 302 от 8.03.2018 г. на ВКС по н. д. № 1165/2017 г. I н. о.

престъпления. Престъпният състав на чл. 343в, ал. 2 НК е на просто извършване, несъдържащ в своята диспозиция конкретни общественноопасни последици. Критерият за неговото разграничаване от административните нарушения по Закона за движение по пътищата е обективен и свързан както със степента на обществена опасност на деянието, така и на дееца.

Второ, престъпното посегателство по чл. 343в, ал. 2 НК е това общественноопасно деяние, което поставя в опасност неограничен кръг субекти, в процеса на осъществяване на транспортна дейност. Ето защо с основание законодателят им е отредил място в Глава XI от особената част на НК, посветена на общоопасните престъпления.

Трето, макар и част от групата на транспортните престъпления, деянието по чл. 343в, ал. 2 НК е самостоятелен вид престъпление по българския НК, отличаващо се със специфични особености с оглед особеностите на обекта, субекта, обективната и субективната страна на престъплението. Неговата законодателна уредба има богата история и показва дългогодишните опити от страна на законодателя да изгради действаща система от правни норми, като се отчитат особеностите в националното развитие и същевременно се ползва чуждестранният опит при противодействието на този вид престъпност.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Костадинова, Ралица.** Транспортни престъпления, Сиела Норма, София 2012.
- Бузов, Венеци.** Престъпления по транспорта, София, БАН, 1956.
- Бузов, Венеци.** Престъпни пътнотранспортни произшествия, София, БАН, 1976.
- Филчев, Иван.** Наказателна отговорност на престъпленията по автотранспорта, издадени от ЮФ на СУ, 1981.
- Филчева, Иван.** Престъпления по транспорта, Наука и изкуство, София, 1984.
- Михайлов, Димитър.** Автотранспортни престъпления, Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние“, отпечатана в сборник „Лекции за следдипломна квалификация на СУ“, София, 1982.
- Михайлов, Димитър.** Проблеми наказателното право, Особена част, София, 2008.
- Михайлов, Димитър,** Длъжностно лице – особен субект на престъпление, Наука и изкуство, София, 1969.
- Владимиров, Румен.** Държава и право, 1990, № 2, с. 92-101.

Владимиров, Румен. Съучастие при усложнена престъпна дейност. Нова Звезда, Булвест-2, РУ „Ангел Кънчев, 1996.

Владимиров, Р. Многоактни и други усложнени престъпления – *Правна мисъл*, 1987, № 2, с. 78.

Владимиров, Р. Деяние и вина – *Съвременно право*, 1992, № 6, 44-52.

Владимиров, Румен, Христова, Катина, Стефанов, Николай. Наказателно право. Обща част. Основни теоретични положения, тестове, казуси, съдебна практика, София, Сиела, 2009.

Владимиров, Румен, Костадинова, Ралица. Наказателно право в схеми и определения. Второ преработено и допълнено издание. София, Сиела, 2009.

Лютов, Костадин. Престъпления по транспорта. *Правна мисъл*, 1983, № 1, с. 77 и сл.

Лютов, Костадин. Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2, София, ВИ МВР, 1987.

Кръстев, Кръстю. Върху проблема за смесена форма на вината. *Социалистическо право*, 1980, № 4, с. 65-69.

Коцева-Владиминова, Евгения. Криминалистика. Разследване на автотранспортни престъпления. ВСУ, Варна, 1998.

Коцева, Евгения. Съдебна автотехническа експертиза. В.: Съдебни експертизи. Особена част. София, Ромина, 2004.

Лист, Франц. Учебник по наказателно право. Особена част, София, Книгоиздателство Право, 1928.

Гиргинов, Антон. Наказателно право на Република България. Обща част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, С. Софи-Р, 2009.

Гиргинов, Антон. Наказателно право на Република България. Особена част. Курс Лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2005.

Груев, Лазар, Илкова, Ралица. Казуси по наказателно право. Особена част. Трето преработено и допълнено със съдебна практика издание, Сиби, 2013.

Груев, Лазар и Илкова, Ралица. Казуси по наказателно право, Обща част, Сиби, 2013л

Кичигина, В. Е. Ответственность за нарушение безопасности движения городского транспорта, М., 1966.

Жулев, В. И. Некоторые вопросы квалификации преступных нарушений правил движения на автотранспорте, „Правоведение“, 1958, № 2, с. 71.

Ненов, Иван. Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2, София, Наука и изкуство, 1959.

Ненов, Иван. Наказателно право на Република България. Обща част. Нова редакция; **Ал. Стойнов**, Кн. 1, София., Софи-Р, 1992.

Ненов, Иван. Наказателно право на НРБ. Учебник за сержантски състав на народната милиция. Под общата редакция на **Веселин Петров**, София, 1973 ВСШ „Г.Д.-МВР“.

Долапчиев, Никола. Наказателно право, Том 1, Обща част, София, 1945.

Долапчиев, Никола. Наказателно право. Обща част, т. I. С.: Печатница „С. Н. Стайков“, 1936.

Манчев, Никола. Вината в наказателното право, БАН, София, 1969.

Стойнов, Александър. Наказателно право, Обща част, Сиела, София, 2011.