

ПРЕСТЪПНОТО УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО (СРАВНИТЕЛНОПРАВЕН АСПЕКТ)

*Даниел М. Илиев, докторант
ВСУ „Черноризец Храбър“*

Престъпното управление на моторно превозно средство по чл. 343в НК 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“ и заема важна част в наказателната политика на българската държава в борбата срещу престъпните посегателства, с които се засяга транспортната безопасност. Деянието по чл. 343в НК традиционно присъства в системата на транспортните престъпления по българския Наказателен кодекс още от средата на миналия век, когато с изменение на Наказателния закон от 1956 г. за пръв път е криминализирано като престъпление против транспортната безопасност¹.

Ето защо настоящата статия е посветена на сравнителноправния преглед, тъй като той ще спомогне за по-доброто разбиране за генезиса на престъплението по чл. 343в НК и неговата уредба в чуждите правни системи, което допринася за по-доброто осмисляне на проблемите на нашата вътрешна правна регламентация. Сравнителноправният аспект цели не само показването на регламентацията в други правни системи, но и намирането на общите и различните моменти в тях по отношение на разглеждания институт. Това спомага да бъдат разбрани възгледите на различните законодатели към изследваното престъпление. Разглеждането на проблема от тази гледна точка изяснява не само състоянието на действащата правна уредба, но и на практиката (практическите разрешения и конструкции) по отношение на престъпното управление на моторно превозно средство. Освен това се създава една добра юридическа основа за предложения *de lege ferenda* за в бъдеще.

Правната регламентация на престъпното управление на моторно превозно средство е различна в отделните държави. Някои законодателства, като например Република Румъния, въздигат този вид прояви в престъпления, а други, като Федерална Република Германия – само като административни нарушения. Но следва да се отбележи, че всякога държавите реагират на подобен род деяния, санкционирайки извършителите им. Независимо от различните законодателни

¹ ДВ, бр. 12 от 10.02.1956 г., в сила от 17.02.1956 г.

подходи, е общоприето, че когато деецът управлява моторно превозно средство, без да притежава съответната правоспособност или без валидно свидетелство за управление на моторно превозно средство, или след като е лишен от това право, винаги се застрашават обществените отношения, осигуряващи закрила върху транспортната безопасност.

На първо място следва да се посочи, че престъпното управление на моторно превозно средство е намерило място и в Наказателния кодекс на Република Румъния, като в разпоредбата на чл. 335, ал. 1 и ал. 2 от НК на Р Румъния законодателят е криминализирал две отделни хипотези. По ал. 1 от цитирания текст от закона деянието се изразява в управление на превозно средство по обществените пътища от лице, което не притежава свидетелство за управление за нито една от категориите МПС², а по ал. 2 в управление на моторно превозно средство, след като издаденото му свидетелството за правоуправление от компетентните власти е било принудително отнето от съответните органи³.

При първоначалния прочит на нормата на чл. 335 от НК на Р. Румъния веднага прави впечатление, че диспозициите на двете отделни деяния, очертани в ал. 1 и ал. 2, са изключително опростени. За състовомерността на деянието по чл. 335, ал. 1 ал. 2 от НК на Р. Румъния от обективна страна е достатъчно да бъде установено, че деецът управлява моторното превозно средство или когато изначално не притежава СУМПС (правоспособност), или когато последното му е било принудително отнето от компетентните власти на държавата. За разлика от румънския законодател, българският е въвел в нормата на чл. 343в НК и други, допълнителни елементи досежно обективната страна, само при наличието на които деянието ще бъде съставомерно. Така при систематическото тълкуване на нормите на чл. 335 от НК на Р. Румъния и чл. 343в от НК на Р. България се стига до извода, че за да бъде осъществен съставът на престъпното управление на моторно превозно средство по българския НК, е необходимо, освен осъществяване на изпълнителното деяние, и деецът да е санкциониран преди това по административен ред, като в хипотезата на ал. 1 на чл. 343в НК е нужно водачът да е наказан два пъти, преди да осъществи състава на престъплението, а в случаите на ал. 2 и ал. 3 НК – веднъж. Казаното означава, че конструкцията на престъпното управление на моторно превозно средство по българския НК е значително по-сложна в сравнение с тази по румънския НК, което създава предпоставки за допускане на грешки от правоприлагащите органи, неправилно квалифициране на деянието под съответната наказателноправна норма и създаване на противоречива съдебна практика.

От субективна страна както престъплението по чл. 335 от НК на Република Румъния, така и това по чл. 343в от българския НК могат да бъдат извършени при форма на вината *пряк умисъл*.

Интерес за настоящото изложение представлява въпросът дали наказанията, които са били наложени на български граждани за извършени от тях престъпле-

² Вж. присъда № 687 от 04.07.2017 г., в сила от 26.07.2017 г. по Наказателно дело № 13130/271/2016, Окръжен съд-ОРАДЯ, окръг Бихор, Р. Румъния, Решение № 231 от 21.08.2018 г. на ОС Варна по ч. н. д. № 939/2018 г

³ Вж. Присъда № 1596/05.09.2017 г. по дело № 3075/55/2017 г. на Районен съд – Арат, Република Румъния, Решение № 18 от 30.03.2018 г. на ОС Добрич по ч.н.д. № 119/2018 г.

ния по чл. 335, ал. 1 и ал. 2 от НК на Р. Румъния на територията на Република Румъния, биха могли да бъдат признати от българския съд по реда на чл. 32, ал. 1, вр. чл. 16, ал. 1 от Закона за признаване, изпълнение и изпращане на решения за конфискация или отнемане и решения за налагане на финансови санкции (ЗПИИРКОРНФС) и изпълнени в Република България въз основа на издадено Удостоверение по чл. 4 от Рамково решение 2005/214/ПВР на Съвета относно прилагането на принципа на взаимното признаване на финансови санкции. Съгласно чл. 5 от Рамково решение 2005/214/ПВР на Съвета настоящото рамково решение следните престъпления, ако са наказуеми в решаващата държава, и по начина, по който са определени в нейното право, водят до признаване и изпълнение на решенията и без проверка за съществуването на двойна наказуемост: поведение, което нарушава разпоредбите за движение по пътищата, включително нарушения на разпоредбите за времетраенето на управление и почивка на МПС, както и разпоредбите относно опасни товари. Към настоящия момент практиката на съдилищата по този въпрос е противоречива. Част от съдебните състави в страната приемат, че са налице всички кумулативно предвидени в разпоредбата на чл. 30, ал. 1 от ЗПИИРКОРНФС предпоставки, като постановяват съдебни актове, по силата на които признават наложените спрямо българските граждани финансови санкции за извършени от тях престъпления по чл. 335, ал. 1 и ал. 2 от НК на Република Румъния⁴.

Така в Решение № 9/01.06.2020 г., постановено по ЧНД № 109/2020 г. по описа на Окръжен съд – Сливен, съдът, изследвайки въпроса за наличието на двойна наказуемост за деянието по чл. 335, ал. 1 от НК на Р. Румъния, е приел, че фактическото му описание в Удостоверението и съдебното решение, чието признаване се иска, позволява квалифицирането му като престъпление по чл. 343в ал. 2 от НК на Р. България. Същото виждане по въпроса е застъпено и в Решение № 18/30.03.2018 год. по ч.н.д. № 119/2018 г. по описа на Окръжен съд – Добрич, както и в Решение № 64 от 30.07.2018 г. на ОС Шумен по ч.н.д. № 251/2018 г. и Решение № 74 от 6.11.2019 г. на ОС Ловеч по ч.н.д. № 400/2019 г.

Обратното становище – че наложените финансови санкции от съдилищата на Р. Румъния на българските граждани за извършени от тях престъпления по чл. 335, ал. 1 и ал. 2 от НК на Р. Румъния не следва да бъдат признавани, е изразено в Решение № 11/02.06.2021 г. по в.ч.н.д. № 110/2021 г. по описа на Апелативен съд – Бургас, където е посочено, че заключението на съда е: деянието по чл. 335, ал. 1 от НК на Република Румъния не покрива както признаците на състава по чл. 343в, ал. 2 от НК на Р. България (обективните параметри, на който престъпен състав включват наличието на предходна административна санкция на водача на МПС и едногодишен срок, в рамките на който да е осъществена нова дейност по управление на МПС без съответно свидетелство за управление), така и признаците на съставите по чл. 343в, ал. 1 и ал. 3 от НК, уреждащи сходни обществени

⁴ В този смисъл вж. Решение № 67/30.11.2021 год. по ч.н.д. № 426/2021 г. по описа на Окръжен съд – Добрич, Решение № 4/19.01.2022 год. по ч.н.д. № 10/2022 г. по описа на Окръжен съд – Добрич, Решение № 11/09.02.2022 г. по ч.н.д. № 32/2022 г. по описа на Окръжен съд – Добрич, Решение № 5/09.01.2018 г. по ч.н.д. № 6/2018 г. по описа на Окръжен съд – Шумен, Решение № 231 от 21.08.2018 г. на ОС Варна по ч.н.д. № 939/2018 г.

отношения, се явява законосъобразен. Отбелязвайки това, съдът е приел, че деянието, квалифицирано като престъпление по чл. 335, ал. 1 от НК на Р Румъния, има характера на административно нарушение по чл. 150а ал. 1 от ЗДВП според българското законодателство и по силата на чл. 177, ал. 1, т. 2 от ЗДВП се санкционира по административен ред с налагане на наказание глоба от 100 до 300 лв. В същия смисъл е и Решение № 90/23.06.2020 г. по в.ч.н.д. № 146/2020 г. по описа на Апелативен съд – Бургас.

Към настоящия момент липсва задължителна съдебна практика на Върховния касационен съд по този въпрос, с помощта на която описаните противоречия да бъдат преодолени. Все пак преобладаващата съдебна практика на съдилищата в страната е в полза на тезата, че деянията по чл. 335, ал. 1 и ал. 2 от НК на Република Румъния се прекриват с това по чл. 343в, ал. 2 НК. Това виждане е в унисон с буквата и духа на закона, тъй като съгласно разпоредбата на чл. 14, ал. 1 ЗПИИРКОРНФС условието за двойна наказуемост на деянието ще бъде изпълнено и в случаите, в които елементите от престъпния състав по законодателството на издаващата държава не се прекриват напълно с признаците на състава по законодателството на изпълняващата държава, в случая Р България. Съгласно разпоредбата на чл. 30, ал. 1 от ЗПИИРКОРНФС решения за налагане на финансови санкции, които са постановени в наказателни или административнонаказателни производства в държава – членка на Европейския съюз, се признават и изпълняват на територията на Р България, ако се отнасят за деяния, които съставляват престъпления или административни нарушения и по българското законодателство независимо от елементите на състава им по законодателството на издаващата държава. Повече от очевидно е, че самият закон не поставя изискване за пълно (абсолютно) тъждество между обективните и субективните признаци на двете деяния, за които се иска признаване на финансова санкция. И това е напълно резонно, защото не би могло да се очаква, че държавните – членки на ЕС, ще криминализират, ще опишат в диспозицията на съответната наказателноправна норма по идентичен начин престъпносъставомерните признаци относно обективната и субективната страна своите престъпни посегателства.

Ето защо застъпената в решенията на Апелативен съд – Бургас теза не може да бъде споделена.

На второ място, прегледът на немското законодателство в областта на наказателното право показва, че престъпното управление на моторното превозно средство – такова, каквото го срещаме в хипотезите на чл. 343в НК, не е регламентирано в системата на престъпленията по транспорта на Наказателния кодекс на Федерална Република Германия. Съгласно законодателството на Федерална Република Германия този вид правонарушения се квалифицират като административни нарушения по смисъла на § 2, чл. 21, ал. 1, т. 1 от Закона за движение по пътищата. Цитираната разпоредба от закона предвижда административнонаказателна отговорност за всеки водач, който умишлено управлява моторно превозно средство, въпреки че не е имал необходимата за това правоспособност. Предвидените наказания за извършеното деяние са „глоба“ в размер до 40-дневни ставки, като размерът на една дневна ставка възлиза на 10,00 евро, както и „забрана за предоставяне на правоспособност за управление на МПС“, която се

налага на извършителя на основание § 69, § 69a и § 69b от Наказателния кодекс на Федерална Република Германия⁵. За довършеността на деянието е достатъчно да бъдат събрани достатъчно убедителни доказателства, че към момента на извършване на изпълнителното деяния водачът на моторното превозно средство не е притежавал правоспособност. От субективна страна деянието по § 2, чл. 21, ал. 1, т. 1 от Закона за движение по пътищата може да бъде извършено само при форма на вината пряк умисъл.

Оттук следва, че за разлика от българския и румънския законодател, германският законодателен орган е преценил, че такъв вид деяния не разкриват висока степен на обществена опасност, която да обуслове използването на наказателна репресия спрямо виновните водачи. Това, от друга страна, показва и че германската държава проявява по-голям либерализъм в своята наказателна политика при санкционирането на този вид престъпни посегателства.

Трябва да се отбележи, че наложените финансови санкции от немските съдилища за извършени деяния против транспортната дейност, с които се нарушава разпоредбата на § 2, чл. 21, ал. 1, т. 1 от Закона за движение по пътищата, се признават от българския съд и се приемат за изпълнение. Така в Решение № 21 от 31.01.2020 г. на ОС Варна по ч.н.д. № 97/2020 г. е застъпено становището, че деянието на осъдения от Районен съд – гр. Бюл, Германия, български гражданин, изразяващо се в управление на МПС без да е притежавал необходимото свидетелство за управление на МПС, съставлява административно нарушение и по смисъла на ЗДВП на Р България, поради което и съдебният акт е признат за изпълнение. Същото виждане е отразено и в Определение № 241 от 9.10.2017 г. на ОС Силистра по ч.н.д. № 261/2017 г.

В заключение следва да се изтъкне, че в англосаксонската правна система престъпното управление на моторно превозно средство в срока на изтърпяване на наказанието лишаване от право да се управлява моторно превозно средство е известно като *Driving while disqualified*. То обаче не е престъпление, а нарушение във връзка с транспортната безопасност (*offences*). Въпреки това санкцията, която се налага от държавите при неговото извършване, е достатъчно справедлива. Този вид нарушение се срещат в правните системи на Великобритания и САЩ.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Костадинова, Р. Транспортни престъпления. София: Сиела Норма, 2012.
2. Михайлов, Д. Проблеми на наказателното право. Особена част. София, 2008.

⁵ В този смисъл вж. Решение по дело № 1Cs307Js1515/17 на Районен съд гр. Бюл, Германия, постановено на 07.03.2017 г., влязло в сила на 02.08.2017 г., Наказателно решение от 13.02.2017 г., в сила от 03.03.2017 г., по дело № 2Cs13Js4375/16, издадено от Районен съд Мосбах, Германия, Наказателно постановление от 19.05.2021 г., в сила от 02.09.2021 г., по дело № 3 Cs531 Js 3924/21/234/21), издадено от Районен съд – Вилдесхаузен, Германия.

BIBLIOGRAPHY:

3. Kostadinova, R. Transport Crimes. Ciela Norma, Sofia 2012.
4. Mihailov, D. Problems of Criminal Law. Special Part. Sofia, 2008.

ПРЕСТЪПНОТО УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО (СРАВНИТЕЛНОПРАВЕН АСПЕКТ)

Даниел М. Илиев, докторант

ВСУ „Черноризец Храбър“

Резюме: Настоящата статия е посветена на престъпното управление на моторно превозно средство в сравнителноправен аспект. Изложението се интересува най-вече от чуждото законодателство, което регламентира този вид правонарушения, тъй като именно то може да бъде съотнесено към българското законодателство в разглежданата област и позволява извеждане на добри практики, чието възприемане да осъвремени модела на тези престъпни посегателства. Последователно са разгледани и анализирани законодателствата на Република Румъния и Федерална Република Германия в областта на наказателното право, като е изследван въпросът как този вид деяния са регламентирани в двете държави, дали същите са обявени от законодателя на съответната държава за престъпления, или за административни нарушения и препокриват ли се признаците на престъпното управление на моторно превозно средство по българския НК с тези на другите законодателства.

Ключови думи: сравнителноправен аспект, престъпно управление на моторно превозно средство, неправопособност, Република Румъния, Федерална Република Германия.

CRIMINAL DRIVING OF A MOTOR VEHICLE (COMPARATIVE ASPECT)

Daniel M. Iliev, PhD Student

VFU „Chernorizets Hrabar“

Summary: This article is devoted to the criminal driving of a motor vehicle in a comparative legal aspect. The exhibition is mostly interested in foreign legislation that regulates this type of offense, as it can be related to the Bulgarian legislation in this area and allows the derivation of good practices, the adoption of which to update the model of this criminal encroachment.

The laws of the Republic of Romania and the Federal Republic of Germany in the field of criminal law have been examined and analyzed, examining how these types of acts are regulated in both countries, whether they have been declared criminal or administrative offenses by the legislator of the respective country. whether the signs of criminal driving of a motor vehicle under the Bulgarian Penal Code with those of other legislation

Keywords: comparative law aspect, criminal driving, incapacity, Republic of Romania, Federal Republic of Germany.