

ТЕОРЕТИЧНИ АСПЕКТИ НА ОСНОВАНИЯТА ЗА КРИМИНАЛИЗАЦИЯ НА ДЕЯНИЯТА СВЪРЗАНИ С ПРЕСТЪПЛЕНИЯТА ПО ТРАНСПОРТА

Мирослава Кирилова, Гергана Кирилова
miroslava.stefchova@mail.bg , g.kirilova@mail.bg

*Университет за национално и световно стопанство, София,
Студентски град,
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** транспорт, криминализация, наказателен кодекс, престъпления по транспорт.*

***Резюме:** В статията ще бъдат разгледани теоретичните аспекти на основанията за криминализация на деянията свързани с престъпленията по транспорта дефинирани в глава единадесета на Наказателния кодекс. Ще бъдат изяснени основни понятия отнасящи се до разглежданата проблематика. На тази база ще бъдат изведени основни престъпления по глави на наказателния кодекс и ще се анализират едни от най-често срещаните престъпления в България-тези по транспорта.*

УВОД

„От честолюбие или чувство за дълг не може да се роди нищо ценно. Ценностите възникват благодарение на любовта и предаността на хората и обективните реалности на този свят.“

Алберт Айнщайн

При определяне кръга на деянията, които са общественоопасни, респективно престъпления, законодателят се ръководи от определена ценностна ориентация, т.е освен необходимата обществена опасност като обективно свойство на престъплението, законотворецът трябва да прояви известна воля и съзнание. Във връзка с казаното е необходимо да посочим значението на понятията криминализация и декриминализация. Първото от тях е свързано с обявяването на едно деяние за престъпление, а второто с изключването на деянието от кръга на престъпленията. Криминализацията на едно деяние е винаги резултат от взаимодействието на два фактора- от една страна е обективният фактор, включващ фактическите свойства на деянието, и от друга страна- субективният фактор, включващ състоянието на общественото съзнание и най-вече отрицателната оценка на законодателя относно това деяние.

Направените до тук уводни бележки имаха за цел да въведат в проблематиката на въпроса, който ще бъде анализиран в настоящото изложение, а именно- основания за криминализация на деянията и едни от най-често срещаните престъпления в България-тези по транспорта.

ИЗЛОЖЕНИЕ

1. Понятие за основания.

Когато се изследва механизма на криминализацията като движеща сила, непременно трябва да се има предвид обстоятелството, че е налице един процес, който се осъществява съзнателно, тоест той представлява отражение на обществените потребности в съзнанието на хората. Различните единични събития или групи от събития се явяват изходен момент, който инициира законодателната дейност, привлича вниманието както на обществото, така и на законодателя.

Извършената криминализация или декриминализация на конкретен вид деяние, подобно на всяко решение може да бъде адекватна на съществуващата социална потребност в различни степени, които се определят от познанията относно същността на социалните процеси, както и от опита на правото да регулира обществените отношения.

От своя страна основанията за криминализацията са тези процеси протичащи в материалния и духовния живот на обществото, с развитието на които се поражда обективната необходимост от наказателноправна защита на обществените отношения.

По своя характер основанията за криминализацията на деянията могат да бъдат различни. Посочените в следващите редове няколко основания не са изчерпателни. Те имат за основна цел обяснението на понятието за основание. На първо място криминализацията може да произтича от динамиката на развитие на определени общественоопасни деяния, които до определен момент не са осъществявали специален състав на престъпление. Основание може да бъде и появата на нова социална група във връзка с икономическото и техническото развитие на обществото. В немалко случаи основание за криминализация се явяват и настъпилите съществени и внезапни изменения в социалната, икономическата и политическата среда, вследствие на войни, природни бедствия и други събития. Основание за криминализация на едно деяние може да представлява и необходимостта за изпълнение на задължения, които произтичат от международни договори. Обявените за престъпни деяния по международните договори, по които България е страна, стават част от вътрешното наказателно право с вътрешен законодателен акт. Суверенно право е на всяка отделна държава осъществяването на наказателната отговорност за извършителите на престъпления, както и правото да конкретизира престъпните състави и да определи санкционните им рамки.

От казаното до тук може да се направи извода, че основанията за криминализацията могат да се търсят както в развитието на обществото като цяло, така и в отделни социални сфери. Развитие, което обаче създава нетърпимост и известна опасност спрямо действия, които преди това са били, или би могло да бъдат толерирани.

2. Принципи на криминализацията. Връзка с основанията за криминализация.

Принципите на криминализацията трябва да бъдат изградени на основата на анализа на устойчивите и стабилни връзки на наказателното право с различните сфери от социалната действителност. Принципите представляват научно обосновани и съзнателно прилагани общи правила и критерии за оценка на допустимостта и целесъобразността на законовите норми, които установяват или изменят отговорността за конкретен вид деяния.

Връзката между принципите на криминализацията и основанията се изразява в това, че принципите представляват отражение в общественото съзнание на различните основания за криминализацията. Ако основанията образуват определена система от факти, свързана с общественото битие и съзнание, взаимодействието между явленията

и социалните реалности, то и принципите на криминализация трябва да представляват система от правила и критерии за установяване на наказателната отговорност. Тази взаимност на основанията и принципите на криминализация може да бъде изразена по следния начин: както единичното взето извън системата на основанията не може да бъде достатъчен аргумент за криминализация на едно деяние, така и отделен принцип на криминализация не може да бъде използван без прилагането на останалите принципи към конкретен случай.

Могат да бъдат посочени следните две групи принципи, с условието, че винаги може да се направи и друга модификация с оглед на тяхното развитие:

- Социални и социално-психологически принципи на криминализация- тук могат да бъдат поместени принципът на обществена опасност, принципът на относителна разпространеност на деянията, принципът на пропорционалност на положителните и отрицателните последици от криминализацията, принципът на наказателно-политическа адекватност на криминализацията;
- Системно-правни принципи на криминализация- от правна и практическа гледна точка принципите в тази група са подразделени на две- общо-правни принципи и такива на наказателното право. Всяка от които съдържа принципи, които са характерни за нея.

Според руският учен Владимир Николаевич Кудрявцев законодателят при криминализация трябва да използва четири критерия (принципи):

- Потребност от въвеждане на нова наказателноправна забрана (запрет);
- Допустимост на наказателноправната забрана (запрет);
- Възможност за реализиране на наказателноправната забрана (запрет);
- Целесъобразност на наказателноправната забрана (запрет);

А) Потребност от въвеждане на нова наказателноправна забрана.

Основен фактор, оказващ влияние върху криминализацията на едно деяние е неговата обществена опасност. Последната представлява основното свойство на престъплението и се изразява в неговата способност да уврежда или застрашава обществените отношения. Обществената опасност на деянието е неговото обективно, неюридическо свойство, което не зависи от съзнанието и субективната оценка на хората. За да бъде криминализирано едно деяние, т.е да бъде обявено за престъпление, то трябва да притежава достатъчно високо степен на обществена опасност. Само по този начин държавата прибегва по необходимост до най-острата форма на принуда срещу съответните отрицателни прояви, а именно наказателната отговорност.

Деянието следва да бъде криминализирано, ако е достатъчно разпространено. Това означава, че въвеждането на нова наказателноправна забрана се определя не от вредността на отделната постъпка, а от обществената опасност на съвкупността от всички такива постъпки, тоест имат се предвид масовите прояви. Само при защитата на най-ценните обществени отношения законодателят може да прибегне към криминализиране на действия, които рядко се извършват на практика.

Важно за въвеждането на нова наказателноправна норма (запрет) е преди всичко невъзможността за регулиране на дадените отрицателни прояви чрез другите средства, а именно мерките за обществено въздействие, въвеждане на гражданскоправна, дисциплинарна и административна отговорност. Законодателят преценява тези възможности, и ако целеният резултат не може да бъде постигнат с някоя от тях, следва да се използва наказателната отговорност като крайно средство.

Б) Допустимост на наказателноправната забрана (запрет).

На преценка подлежи допустимостта на съответната наказателноправна норма. Това означава, че тя трябва да бъде допустима от гледна точка на съществуващите политика, морал и право. Новата разпоредба трябва да бъде съобразена както с

основните принципи на съвременното наказателно право, а именно- справедливост, законност, равенство на гражданите, лична и виновна отговорност, неотвратимост на наказанието, хуманизъм, демократизъм, така и с актуалните насоки на наказателната политика- ограничаване на наказателната репресия, постигане на максимално поправително и предупредително въздействие чрез минимум принуда, задълбочаване диференциацията на наказателната отговорност. Казаното до тук дава основание да бъде направен извода, че новата наказателноправна норма трябва да съответства с наказателната политика на държавата.

В) Възможност за реализиране на наказателноправната забрана (запрет).

От гледна точка на възможността да реализиране на наказателноправната забрана на практика, законодателят трябва да прецени следното- дали подлежи съответното поведение на социален контрол, и дали то може да се регулира с наказателноправни норми. Но това при условие, че дадената забрана и потребна и допустима. След положителен отговор на този въпрос следва да се преценяват и конкретните юридически изисквания, а именно- правнотехническа възможност за създаване на съответната наказателна норма, възможност със законни средства да се разкрие и докаже фактът на престъплението на различните стадии на наказателния процес и възможност за поправяне и превъзпитание на виновните чрез изпълнение на наказанието, за предотвратяване на рецидив.

Г) Целесъобразност на наказателноправната забрана (запрет).

Криминализацията на деянията може да бъде представена в две противоположни по своята същност страни, а именно тя може да изразява както положителност от гледна точка на това, че чрез наказателноправните норми се защитават обществените отношения от най-опасните посягателства, така и в една отрицателност. Въсъщност това означава, че макар криминализацията да е необходима и допустима тя може да породи отрицателни последици. От тази гледна точка законодателят винаги трябва да преценява целесъобразността от въвеждането на нов наказателноправен запрет, тоест да съпостави положителните и отрицателните последици на криминализацията.

Приемането на новата наказателноправна норма е целесъобразно тогава, когато очакваният положителен резултат надхвърля значително отрицателните последици на криминализацията.

3. Престъпления по транспорта.

Престъпленията по транспорта са регламентирани в Раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията“, на Глава единадесета „Общопасни престъпления“ от Наказателния кодекс (НК) на Република България.

Глава единадесета на НК групира престъпления, които по своя характер и начин на извършване могат да доведат до увреждане преди всичко на живота и здравето на хората, но едновременно с това те могат да засегнат и имуществени обекти. Тук се касае до засягането не само на определено лице или обект, а до създаване на опасност за увреждане на широк кръг от лични и имуществени интереси.

Автотранспортните престъпления заемат значително място в структурата на престъпността след Втората световна война. Те показват непрекъснато увеличаване от деня на първото пътнотранспортно произшествие, станало през 1896г. в Англия при скорост 5 км. в час, и решително изпреварват способите и средствата за тяхното предотвратяване. За по-малко от 100 години автомобилостронето извършва истинска революция в производството на автомобили. Закономерно с това нарастват и наказуемите по НК деяния. Увеличава се строгостта на наказанията.

Транспортът от своя страна представлява придвижване на хора и стоки в пространството. В зависимост от средата транспортът може да бъде- въздушен, воден-

морски и речен, и сухопътен. Последният също може да бъде различни видове, като например железопътен, автомобилен и други.

Престъпленията по транспорта са общоопасни. Те поставят в опасност широк кръг от лица или имущества. От друга страна характерно за престъпленията по транспорта е, че с тяхното извършване се нарушават не само установените в НК наказателноправни разпоредби, но и разпоредбите на редица други закони и подзаконни нормативни актове, а именно- Закон за движението по пътищата (ЗДвП), Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата (ППЗДвП) и други.

Във връзка с насочеността на настоящото изложение ще бъдат разгледани само някои от основните състави на транспортните престъпления, които предвижда българският НК.

А) Общоопасно повреждане на транспортни средства, принадлежности и съоръжения към тях

- умишленото повреждане на транспортни средства, принадлежности и съоръжения към тях

Основният състав на престъплението откриваме в разпоредбата на чл.340, ал.1 от НК. Тук предмет на престъплението може да бъде подвижен, железопътен състав или железен път, въздухоплавателно средство, автомобил, електротранспортно средство (тролейбус, трамвай и други такива, предназначени за масов превоз) или съоръжения, или принадлежности към тях, тунел, мост, подпорна стена по пътищата или кораб. Това престъпление е резултатно, като изпълнителното деяние се характеризира с пряко въздействие върху субстанцията на предмета- в неговото повреждане, а ако предмета на престъплението е кораб в допускането той да се повреди, заседне или потъне. Субект на престъплението може да бъде всяко наказателноотговорно лице с изключение на работниците, които действат в кръга на службата си. Престъплението по чл.340, ал.2 от НК е умишлено.

Вторият основен състав откриваме в ал.2 на чл.340 от НК. Предмет на престъплението е само въздухоплавателно средство. Изпълнителното деяние се осъществява в две форми: първата е разрушението на въздухоплавателно средство, което се намира в експлоатация, а втората е повреждането му, което води до негодност за полет или застрашаването сигурността му в полет. Субект на престъплението може да бъде всяко наказателноотговорно лице. Престъплението е умишлено.

- непредпазливо повреждане на транспортни средства, принадлежности и съоръжения към тях

Засягането на транспортното превозно средство е престъпление и когато то бъде извършено чрез втората форма на вината, а именно непредпазливостта. Това, което различава разпоредбата на чл.341 от основните състави по чл.340 от НК е че тук не е достатъчно само да е създадена опасност от вредни последици, а е необходимо те реално да са настъпили. Вредните последици могат да се изразят в настъпването на значителни имуществени последици, средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица независимо от това, дали са настъпили имуществени вреди, или смърт на едно или повече лица.

Б) Нарушаване на правилата за движение или експлоатация на транспорта или на изискванията за доброкачествен ремонт

- умишлено нарушаване

Основните състави откриваме в разпоредбите на чл.342, ал.1 и 2 от НК.

Изпълнителното деяние по чл.342, ал.1 от НК се състои в нарушаване на правилата за движение при управление на подвижен железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина. Необходимо е нарушението да бъде такова, че да създава опасност

от причиняването на телесна повреда или смърт за друго. Формата на вината е евентуален умисъл, тъй като деецът при управление на посочените превозни средства, бойна или специална машина нарушава правилата за движение, като допуска настъпването на общественоопасните последици. Субект на престъплението може да бъде всяко наказателноотговорно лице, притежаващо или не свидетелство за управление.

Ал.2 на чл.342 от НК предвижда, че „същото наказание се налага и на работник или служител по транспорта, който наруши правилата за експлоатация или изискванията за добро качество на ремонта на подвижния състав, на пътищата или на съоръженията, като допуска причиняването на телесна повреда или смърт на друго“. Изпълнителното деяние се характеризира с нарушаване на правилата за експлоатация или изискванията за добро качество на ремонта. От нарушаването на тези правила трябва да е имало реална опасност от причиняването на телесна повреда или смърт на друго. Формата на вината е евентуален умисъл, а субект на престъплението може да бъде само работник или служител.

- Непредпазливо нарушаване

Основен състав на непредпазливото нарушаване е разпоредбата на чл.343, ал.1 от НК. Тук се изисква с деянията по чл.342 от НК по непредпазливост да са причинени: значителни имуществени вреди, тежка или средна телесна повреда, или смърт.

В) Управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол или наркотични вещества или техни аналози

С Наредба №30 от 2001г. се урежда реда за установяване употребата на алкохол или друго упойващо вещество от водачите на моторни превозни средства.

- Управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта с над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред- чл.343б, ал.1 от НК. Формата на вината е умисъл- както пряк, така и евентуален. Като субект на престъплението може да бъде всяко наказателноотговорно лице, независимо дали притежава или не свидетелство за управление. Наказанието в тези случаи е лишаване от свобода до една година;
- Управление на моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта с над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал.1- чл.343б, ал.2 от НК. И при тази разпоредба формата на вината е умисъл- пряк или евентуален. Субект отново може да бъде всяко наказателноотговорно лице, а наказанието е лишаване от свобода до две години и с глоба от сто до триста лева;
- Управление на моторно превозно средство след употребата на наркотични вещества или техни аналози- чл.342б, ал. 3 от НК.

Г) Престъпно ползване на нередовни контролни знаци за моторно превозно средство (МПС)

Разпоредбата на чл.345 от НК предвижда наказание за този „който си служи с контролни знаци, издадени за друго моторно превозно средство, или със знаци, неиздадени от съответните органи.“ Изпълнителното деяние на това престъпление се характеризира със служенето с контролни знаци, които обаче са издадени за друго МПС, или със служенето с контролни знаци, неиздадени от съответните органи. Субект може да бъде всяко наказателноотговорно лице, а формата на вината е пряк умисъл.

От друга страна разпоредбата на чл.345а, ал.1 от НК предвижда наказание за този „който в нарушение на установения за това ред заличи или подправи идентификационен номер на моторно превозно средство.“ Изпълнително деяние на това престъпление е заличаването или подправянето на идентификационен номер. Ал.2

на същия член предвижда по-тежко наказание, ако престъплението е извършено повторно.

Д) Противозаконно отнемане на чуждо МПС

В чл.346, ал.1 от НК е регламентирано противозаконното отнемане на чуждо МПС. Предмет на престъплението са чужди МПС. Изпълнителното деяние се изразява в отнемане на чуждо МПС от владението на друго без негово съгласие. Субект може да бъде всяко наказателноотговорно лице, а формата на вината е пряк умисъл. Освен това е необходимо и намерението на дееца за ползване на отнетото МПС.

Разпоредбата на чл.346а от НК , предвижда по-леко наказание, ако до приключване на съдебното следствие в първоинстанционния съд отнетото моторно превозно средство бъде върнато.

4. Анализ на престъпления по глави от наказателния кодекс по основни престъпления по транспорта



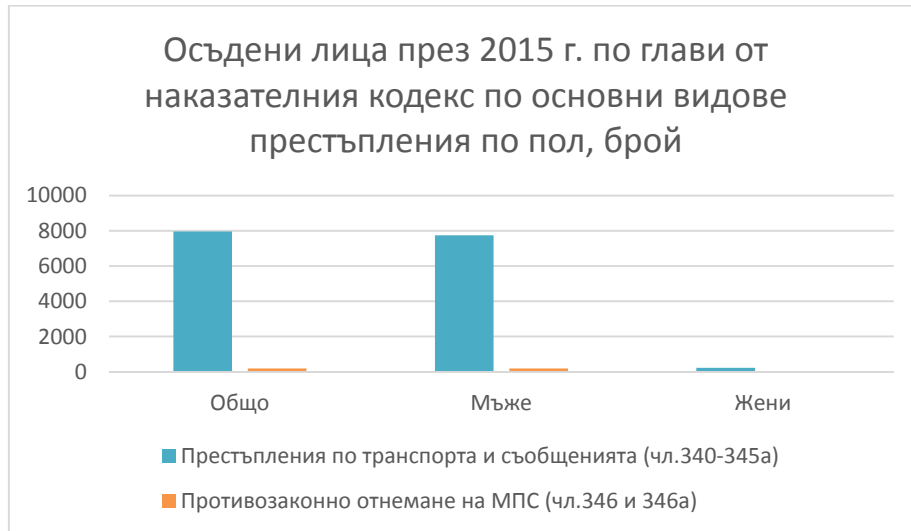
Графика 1

От графика №1 ясно се забелязва спада на престъпленията по транспорта за съответно анализираните години. Като най-много са случаите на престъпления, изходът на които е с осъждане, и най-малко са тези с освобождаване от наказание.



Графика 2

От структурата на основните престъпления от наказателния кодекс по изход на дело се вижда, че делата с изход „осъждане“ преобладават през целия изследван период (през всичките години над 45%), следвани от „условно осъждане“. Прави впечатление, че през 2013 и 2014 година се наблюдава наличието на освобождаване от наказание. Най-малък е делът на делата с изход „оправдаване“ за изследвания период.



Графика 3

От графика №3 е видно, че безспорно престъпления по транспорта биват извършвани най-много от мъже, в сравнение с жените.



Графика 4

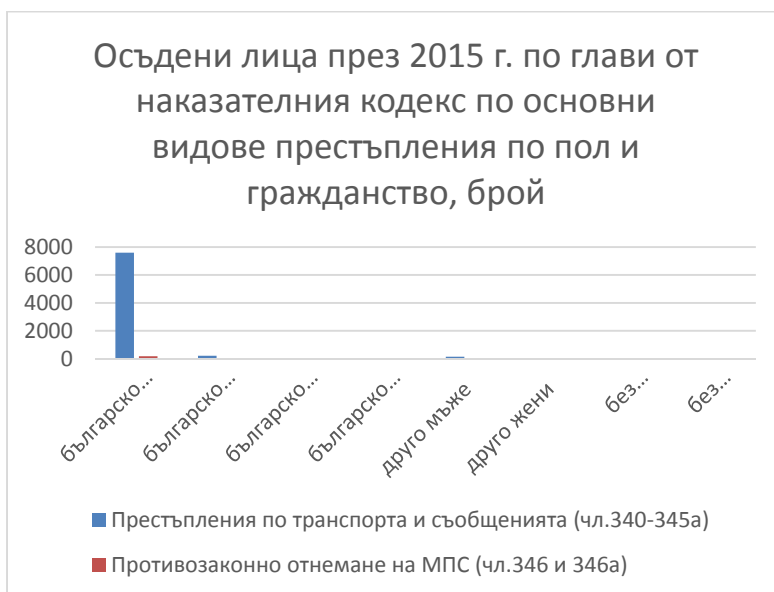
В графика №4 наблюдаваме възрастовата граница при жените и мъжете относно престъпленията по транспорта. Като относително голям дял престъпления по транспорта се извършват от мъже на възраст между 18 и 24 години, и на възраст между 25 и 29 години.

Осъдени лица с наложено наказание "лишаване от свобода" през 2015 г. по глави от наказателния кодекс по основни видове престъпления, брой

общо	от 0 до 20									
	0	500	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	
	общо	месеца	месеца	от 1 до 3 години	от 3 до 4 години	от 4 до 5 години	от 5 до 10 години	от 10 до 15 години	от 15 до 20 години	от 20 до 30 години
■ Противозаконно отнемане на МПС (чл.346 и 346а)	162	59	72	28	2	1	0	0	0	0
■ Престъпления по транспорта и съобщенията (чл.340-345а)	3755	2790	672	259	14	12	8	0	0	0

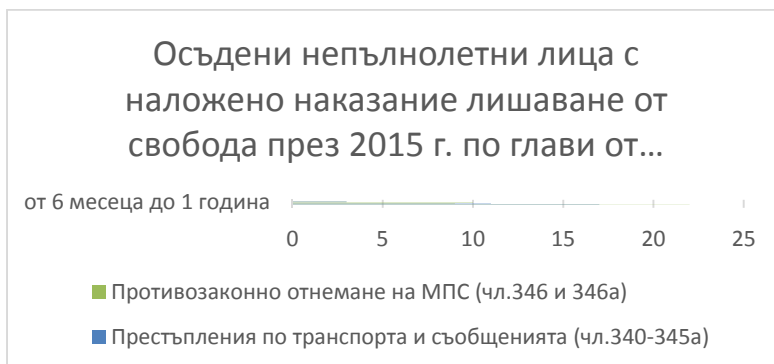
Графика №5

От графика №5 е видно, че за изследвания период са извършени най-много престъпления по транспорта и съобщения в сравнение с противозаконното отнемане на МПС. Като по-голям дял на наказанията са лишаване от свобода до 6 месеца.



Графика №6

Графика №6 ни представя относително по-големият дял на престъпленията по транспорта и съобщенията, извършване от мъже, които притежават българско гражданство, в сравнение с тези, притежаващи друго гражданство.



Графика 7

Във връзка с наложените наказания на непълнолетните извършители от графика №7 е видно, че по-голям дял имат наказанието лишаване от свобода до 6 месеца за престъпленията по транспорта и съобщенията и от 6 месеца до 1 година за противозаконното отнемане на МПС.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение бихме могли да кажем, че е от особено важно значение своевременното и правилно установяване на причините и условията, способствали за извършване на престъпленията по транспорта. Макар и различни по своя характер, причините за този вид престъпления имат един корен- нарушаване на определени правила и изисквания. Предотвратяването на транспортните престъпления изисква комплексни усилия в течение на продължителен период от време, повишаване на изискванията и подобряване на условията и подготовката на шофьорите, подобряване регулирането с пътни знаци и повишаване на отговорността при пускане на превозните средства в движение.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Кудрявцев В., Основания углавно-правового запрета, Москва, изд. Наука, 1982
- [2] Наказателен кодекс на Република България
- [3] Национален статистически институт

THEORETICAL ASPECTS OF THE GROUNDS FOR CRIMINALIZATION OF ACTS RELATED TO TRANSPORT CRIMES

Miroslava Stefchova, Gergana Kirilova
miroslava.stefchova@mail.bg , g.kirilova@mail.bg

University of national and world economy, Studentski grad
BULGARIA

Kew words: *Transport, criminalization, criminal code, transport crimes.*

Abstract: *The article will address the theoretical aspects of the criminalization grounds for acts relating to transport crimes defined in chapter eleven of the Criminal Code. Basic concepts related to the subject matter will be clarified. On this basis, the main crimes under the Criminal Code chapters will be drawn up and some of the most common crimes in Bulgaria - those on transport - will be analyzed.*