

Д О К Л А Д

за изследване по проект на тема

„Тенденции и превенция на престъпленията по автомобилния транспорт (чл. 343 - 343г от Наказателния кодекс)“

Приета с Решение на СКИ, Протокол № 1 от 28.11.2022 г.

Изследователски екип:

*доц. д-р Екатерина Салкова – Институт за държавата и правото при
Българската академия на науките и Пловдивски университет
„Паисий Хилендарски“, ръководител
д-р Весела Генова – криминолог
Красимир Шекерджиев – съдия, ВКС
Николай Крушарски – МВР
Георги Киричков – криминолог, обработка на информацията*

***Основен период на изследване: 2016-2021 г.
Период за сравнение: 2010-2015 г.***

I. Уредба на престъпленията по автомобилния транспорт в Наказателния кодекс

Наказателноправна характеристика на престъпленията по автомобилния транспорт по чл. 343-343z от НК

1. *Обект на престъпленията по автомобилния транспорт.* Престъпленията по транспорта и съобщенията са обособени в самостоятелен раздел на глава единадесета от Наказателния кодекс (Общопасни престъпления) с оглед на техния обект. Престъпленията по транспорта са част от общопасните престъпления, чийто родов обект е „обществената сигурност“ – за тях е характерно, че те са от естество да засегнат комплекс от обществени отношения, включващ като елемент широк кръг от имуществени интереси, живота и здравето на неопределен брой хора, безопасното осъществяване на обществената дейност в обществото¹. Общата опасност на престъпленията по транспорта се дължи на специфичния им подродов обект – нормалната и безаварийна транспортна дейност. Накърняването на обекта води най-често до поставяне в опасност или реално увреждане на лични или имуществени интереси на неопределен брой лица². Като непосредствен обект на автотранспортните престъпления се определят обществените отношения, свързани с безопасността на движението³. За автотранспортните престъпления е характерна обща опасност, при която се поставя в опасност или реално се увреждат правото на живот, правото на телесна неприкосновеност или правото на собственост и която произтича от факта, че транспортната дейност е източник на повишена опасност, с оглед на което е и правнорегламентирана⁴.

В българската правна литература сравнително често престъпленията по транспорта са обект на изследователски интерес, като освен монографични

¹ Ненов, Иван. Наказателно право. Особена част. Том 2. С., Наука и изкуство, 1959, с. 332.

² Гиргинов, Антон. Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, С., Софи-Р, 2005, с. 493. В литературата се сочи и че транспортните престъпления освен основен обект, свързан с общата сигурност, имат и допълнителен, който е свързан със засягане на обществени отношения, свързани с правото на живот, здраве и имуществени ценности на личността – виж Петков, Румен. Престъпления, извършени по общопасен начин. – В: Годишник на Висшия институт „Г. Димитров“ – МВР, София, 1990, с. 200.

³ Михайлов, Димитър. Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. – В: Лекции за следдипломна квалификация, С., 1982, том XXI, с. 346.

⁴ Костадинова, Ралица. Транспортни престъпления. София, 2012, с. 107 – 108. Авторът класифицира транспортните престъпления като типични транспортни престъпления (чл. 340 НК, чл. 341а НК, чл. 341б НК и др.) и нетипични транспортни престъпления (чл. 345 НК, чл. 345а НК, чл. 346, НК, чл. 346б НК), при които непосредствен обект са други обществени отношения, независимо че механизмът на извършването им е свързан с транспортно средство (с. 122 и сл. от цитираната публикация).

изследвания, на тях са посветени и редица други публикации по отделни въпроси, свързани с тях:

1. **Баръмски, И. и Цветков, Е.** Пътнотранспортни произшествия, настъпили по вина на водачи, употребили алкохол - динамика, тенденции, прогнози. – В: Трудове на Научноизследователския институт по криминалистика и криминология, 2004, том 26;
2. **Бузов, Венеци.** Престъпления по транспорта. София, БАН, 1956;
3. **Бузов, Венеци.** Практиката на Върховния съд по дела за някои престъпления по транспорта – чл. 131 и 146 ал. II, III и IV от НК. – *Социалистическо право*, 1957, № 8;
4. **Бузов, Венеци.** Престъпни пътнотранспортни произшествия. София, БАН, 1976;
5. **Владимиров, Румен.** По повод включването на квалифициращия признак „пияно състояние” в чл. 346 НК – *Държава и право*, 1990, № 2;
6. **Гиргинов, Антон.** Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2005;
7. **Голева, Поля.** Обезщетяване на пострадали при пътно-транспортни произшествия. София, 1991;
8. **Груев, Лазар.** Някои проблеми на квалификацията на автотранспортните престъпления. В: *Юридически справочник за автомобилистите*. 1990, II част;
9. **Груев, Лазар.** Бланкетни наказателноправни норми. София, УИ ”Св. Климент Охридски”, 1997;
10. **Гунева, Момяна.** За субективната страна на престъпленията по чл. 342 и чл. 343 НК. Достъпна на адрес: <https://news.lex.bg>
11. **Илкова, Ралица.** Въпроси на приложението на чл. 343б, ал. 1 и ал. 2 от Наказателния кодекс след приемането на ТРОСНК № 2/2007 г. на ВКС. – В: ПИС Апис Време;
12. **Любенов, Даниел.** Възможности за подобряване безопасността на движение в област Русе. – В: *Научни трудове на Русенския университет*, 2012, том 51;
13. **Лютов, Костадин.** Престъпления по транспорта. – *Правна мисъл*, 1983, № 1;
14. **Михайлов, Димитър.** За оказваната помощ на пострадали от дееца при автопрестъпление. – *Правна мисъл*, 1982, № 3;
15. **Михайлов, Димитър.** Изпълнителното деяние при автотранспортните престъпления (преглед на практиката на Върховния съд на НРБ). – *Правна мисъл*, 1983, № 5;
16. **Михайлов, Димитър.** Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. – В: *Лекции за следдипломна квалификация*, София, 1983 и 1984;
17. **Михайлов, Димитър.** Проблеми на престъпленията против автомобилния транспорт. В: *Проблеми на наказателното право. Особена част*. София, Сиела, 2008;
18. **Младенов, Николай.** Някои проблеми на автотранспортните престъпления от Наказателния кодекс. – *Съвременна право*, 1993, № 3;

19. **Немски, Г., Хубева, М., Цветков, Ем., Казасян Н.** Възможности на полицейския контрол за подобряване безопасността на движението по пътищата. София, НИКК на МВР, 2001;
20. **Ненов, Иван.** Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. София, Наука и изкуство, 1959;
21. **Петков, Румен.** Престъпления, извършени по общоопасен начин. – В: Годишник на Висшия институт „Г. Димитров“ – МВР, София, 1990;
22. **Рубчев, Александър.** Някои въпроси на вината при автотранспортни престъпни злополуки, извършени по непредпазливост. – *Социалистическо право*, 1970, № 6;
23. **Рубчев, Александър.** Някои въпроси на причинната връзка при автотранспортните престъпления. *Социалистическо право*, 1970, № 2;
24. **Рубчев, Александър.** Някои въпроси, свързани с престъпленията по автотранспорта. – *Социалистическо право*, 1971, № 2;
25. **Рубчев, Александър.** Още няколко бележки по приложението на § 166 от ПДУП. – *Правна мисъл*, 1971, № 1;
26. **Рубчев, Александър.** Вината на пострадалия при престъпни автомобилни злополуки. – *Правна мисъл*, 1971, № 3;
27. **Рубчев, Александър.** Нарушения на правилата за светлинна сигнализация при улично-пътното движение нощем. (Наказателноправни въпроси). – *Социалистическо право*, 1972, № 11;
28. **Рубчев, Александър.** Неподходящо избраната скорост (по § 132 ПДУП). – *Социалистическо право*, 1973, № 11;
29. **Рубчев, Александър.** Значение на конкретната улично-пътна обстановка за автотранспортните престъпления. – *Правна мисъл*, 1973, № 4;
30. **Рубчев, Александър.** Една присъда и едно решение - повод за дискуссионни бележки по някои въпроси на причинната връзка. – *Социалистическо право*, 1974, № 8;
31. **Рубчев, Александър.** Наказателноправно значение на разграничението между причини и условия на пътнотранспортните произшествия. – *Правна мисъл*, 1975, № 2;
32. **Рубчев, Александър.** Крайна необходимост и спасителна маневра при пътнотранспортните престъпления. – *Социалистическо право*, 1979 № 1;
33. **Спасов, Любомир.** Някои проблеми за санкцията при автотранспортните престъпления. – *Социалистическо право*, 1971, № 6;
34. **Филчев, Иван.** Наказателна отговорност за престъпления по автотранспорта. – В: Лекции за следдипломна квалификация. Том XX, София, 1981;
35. **Филчев, Иван.** Престъпления по транспорта. – В: Лекции за следдипломна квалификация. Том XX, София, 1981;
36. **Филчев, Иван.** Престъпления по транспорта. София, Наука и изкуство, 1984;
37. **Филчев, Никола.** За престъпленията по транспорта. Достъпна на адрес: <https://news.lex.bg>.

2. Действаща правна уредба на престъпленията по автомобилния транспорт

2.1. Система на престъпленията по автомобилния транспорт. В чл. 342 – 343г НК са уредени следните престъпни състави със съответни наказания:

№	Деяние	Наказание
1	Нарушаване на правилата за движение при управляване на моторно превозно средство, при което се допуска причиняването на телесна повреда или смърт на друго (чл. 342, ал. 1 НК)	ЛС до 2 г. или пробация
2	Нарушаване на правилата за експлоатация или изискванията за добро качество на ремонта на пътищата или на съоръженията от работник или служител по транспорта, като се допуска причиняването на телесна повреда или смърт на друго (чл. 342, ал. 2 НК)	ЛС до 2 г. или пробация
3	Умишлено причиняване на значителни имуществени вреди при деянията под № 1 и № 2 (чл. 342, ал. 3, б. „а“ НК)	ЛС от 1 до 10 г.; лишаване от право да се заема определена държавна или обществена длъжност, и лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност ⁵
4	Умишлено причиняване на средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица със или без имуществени вреди при деянията под № 1 и № 2 (чл. 342, ал. 3, б. „б“ НК)	ЛС от 3 до 12 г., лишаване от право да се заема определена държавна или обществена длъжност, и

⁵ Чл. 49. (1) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2002 г., в сила от 1.01.2005 г., по отношение на наказанието пробация - изм., бр. 26 от 2004 г., в сила от 1.01.2004 г.) Наказанията лишаване от права по чл. 37, ал. 1, точки 6 и 7, когато се налагат самостоятелно или с друго наказание, несвързано с лишаване от свобода, се постановяват за определен срок до три години в пределите, установени в особената част на този кодекс.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 54 от 1978 г.) Когато лишаването от такова право се налага заедно с лишаване от свобода, неговият срок може да надминава срока на последното най-много с три години, освен ако в особената част на този кодекс е предвидено друго.

(3) Срокът започва да тече от влизането на присъдата в сила, но осъденият не може да се ползува от правата, от които е лишен, преди да е изтърпял наказанието лишаване от свобода.

(4) Срокът на лишаването от права се намалява с толкова време, с колкото е намален срокът на лишаването от свобода поради помилване, работа или приспадане на предварителното задържане.

(5) (Изм. - ДВ, бр. 153 от 1998 г.) Осъденият на доживотен затвор без замяна се лишава от указаните в присъдата права завинаги.

		лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност	
5	Умишлено причиняване на смърт на едно или повече лица със или без последиците по №3 и №4 при деяние под № 1 или № 2 (чл. 342, ал. 3, б. „в“ НК)	ЛС от 10 до 20 г., а в особено тежки случаи - от 15 до 20 г. или ДЗ лишаване завинаги от право да се заема определена държавна или обществена длъжност, и лишаване завинаги от право да се упражнява определена професия или дейност	
6	Непредпазливо причиняване при деянията под № 1 и № 2 на значителни имуществени вреди (чл. 343, ал. 1, б. „а“ НК) Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това (чл. 343, ал. 2, т. 1 НК)	ЛС до 1 г. или пробация	Чл. 343г. (Нов - ДВ, бр. 50 от 1995 г.) Във всички случаи на чл. 343, 343а, 343б и чл. 343в, ал. 1 съдът постановява и лишава не от право по чл. 37, ал. 1, т. 7 и може да постанов
7	Непредпазливо причиняване при деянията под № 1 и № 2 на тежка или средна телесна повреда, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди (чл. 343, ал. 1, б. „б“ НК) Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това, ако спрямо деца не е било прекратявано наказателно производство на това основание през последните пет години (чл. 343, ал. 2, т. 2 НК)	ЛС до 4 г. за ТТП и до 3 г. или пробация за СТП	
8	Непредпазливо причиняване при деянията под № 1 и № 2 на смърт, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди (чл. 343, ал. 1, б. „в“ НК)	ЛС от 3 до 8 г., а в особено тежки случаи - ЛС от 5 до 12 г.* *до изм. с ДВ, бр. 67 от 2023 г.: ЛС от 2 до 6 г., а в особено тежки случаи - ЛС от 3 до 10 г.	
9	Извършване на деянието при квалифициращи обстоятелства: <ul style="list-style-type: none"> в пияно състояние или при тежка или средна телесна повреда (чл. 343, ал. 3, б. „а“ НК)	ЛС от 1 до 6 г., а в особено тежки случаи - ЛС от 2 до 10 г.	

	<ul style="list-style-type: none"> • след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или • или лицето без медицински причини откаже да бъде тествано за алкохол и/или наркотични вещества, или техните аналози, или • от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или • деецът е избягал от местопроизшествието, или • е управлявал, без да има необходимата правоспособност, когато такава се изисква по закон, или • след превишаване на разрешената скорост в населено място с повече от 50 км/ч или • деянието е извършено след преминаване на червен сигнал на светофарната уредба, или • на пешеходна пътека 	<p>при смърт (чл. 343, ал. 3, б. „б“ НК)</p> <p>при смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица (чл. 343, ал. 4 НК)</p>	<p>ЛС от 5 до 15 г., а в особено тежки случаи - ЛС от 10 до 20 г.*</p> <p>* до изм. с ДВ, бр. 67 от 2023 г.: ЛС от 3 до 15 г., а в особено тежки случаи - ЛС от 5 до 20 г.</p>	<p>ови лишава не от право по т. 6</p> <p>ТР № 1 от 2023 г. на ВКС: Разпоредбата на чл. 343г от НК по отношение на кумулативно предвиденото наказание „лишаване от право“ по чл. 37, ал. 1, т. 7 от НК не изключва приложението на чл. 55, ал. 3 от НК в случаи те, в които основното наказание за извършено престъ</p>
10	<p>ДВ, бр. 67 от 2023 г.: В случаите на (9) съдът може да отнеме в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и е собственост на деeca, а когато деецът не е собственик – да присъди равностойността му.</p>			
11	<p>Привилегирован състав: Ако деецът след непредпазливото деяние по чл. 343 НК е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или на пострадалите</p>	<p>При настъпила тежка или средна телесна повреда, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди (чл. 343а, ал. 1, б. „а“ НК)</p>	<p>ЛС до 3 г. при ТТП и ЛС до 2 г. или пробация при СТП</p>	<p>които основното наказание за извършено престъ</p>

		<p>Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това (чл. 343а, ал. 2 НК)</p>		<p>пление по чл. 343, чл. 343а, чл. 343б и чл. 343в, ал. 1 от НК, е определено при условията на чл. 55 от НК.</p>
		<p>При смърт, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди (чл. 343а, ал. 1, б. „б“ НК)</p>	<p>ЛС до 4 г.</p>	
		<p>При извършване на деянието в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, когато с него е причинена тежка или средна телесна повреда (чл. 343а, ал. 1, б. „в“ НК) (препращането към ал. 2 следва да е към ал. 3, не е актуализирано)</p>	<p>ЛС до 4 г., когато е причинена средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице, а в особено тежки случаи - до 6 г.</p>	
		<p>При извършване на деянието в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал</p>	<p>ЛС от 2 до 10 г., когато е настъпила смърт на повече от едно лице, а в особено тежки случаи - от 3 до 12 г.</p>	

	от местопроизшествието , или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, когато с него е причинена смърт (чл. 343а, ал. 1, б. „г“ НК)		
12	Управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред (чл. 343б, ал. 1 НК)	ЛС от 1 до 3 г. и глоба от 200 до 1000 лева	
13	Управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като извършителят е осъден с влязла в сила присъда за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда (чл. 343б, ал. 2 НК)	ЛС от 1 до 5 г. и глоба от 500 до 1500 лева	
14	Управление на МПС след употреба на наркотични вещества или техни аналози (чл. 343б, ал. 3 НК)	ЛС от 1 до 3 г. и глоба от 500 до 1500 лева	
	Повторно извършване на деянието (чл. 343б, ал. 4 НК)	ЛС от 1 до 5 г. и глоба от 500 до 1500 лева	
В случаите на деянията под № 12, 13 и 14 съдът отнема в полза на държавата МПС, послужило за извършване на престъплението и е собственост на дееца, а когато деецът не е собственик – да присъди равностойността му (чл. 343б, ал. 5 НК)			
15	Управление на МПС и отказ да бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, след като е бил наказван за някое от тези деяния по административен ред Деецът не се наказва, ако отказът се дължи на независещи от него причини	ЛС до 6 месеца и глоба от 2000 лв.	
16	Управление на МПС в срока на изтърпяване на наказанието лишаване от право да управлява моторно превозно средство, след като е наказан за същото деяние по административен ред (чл. 343в, ал. 1 НК)	ЛС до 3 г. и глоба от 200 до 1000 лева	
17	Управление на МПС без съответно свидетелство за управление, в едногодишен срок от наказването на дееца по административен ред за управление на МПС без съответно свидетелство за управление (чл. 343в, ал. 2 НК)	ЛС от 1 до 3 г. и глоба от 500 до 1200 лева	

18	Управление на МПС в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на СУМПС (чл. 343в, ал. 3 НК)	ЛС до 3 г. и глоба от 200 до 1000 лева
----	--	--

***В таблицата са включени и новите текстове, въведени със ЗИД НК, ДВ, бр. 67 от 4 август 2023 г., тоест след периода на изследване, относно които все още няма статистически данни, както и съдебна практика, поради което на този етап е невъзможно да послужат като основа за направените изводи.**

2.2. Характерни признаци от състава на включените в обхвата на изследването престъпни състави

2.2.1. Престъпни състави по чл. 343 НК

Чл. 343. (Попр. – ДВ, бр. 29 от 1968 г., изм., бр. 95 от 1975 г., бр. 54 от 1978 г., бр. 28 от 1982 г.) (1) Когато с деяния по предходния член⁶ по непредпазливост са причинени:

а) (изм. – ДВ, бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) **значителни имуществени вреди**, наказанието е лишаване от свобода **до една година или пробация**;

б) (изм. – ДВ, бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) **тежка или средна телесна повреда**, независимо дали са настъпили последиците по буква „а“, наказанието е лишаване от свобода **до четири години за тежка телесна повреда и до три години или пробация за средна телесна повреда**;

в) (изм. - ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г., **бр. 67 от 2023 г.**) **смърт**, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е лишаване от свобода от **три до осем години**, а в **особено тежки случаи** - лишаване от свобода **от пет до дванадесет години**.*

* текст на б. „в“ до изменението със **ЗИД НК, ДВ, бр. 67 от 2023 г.:**

в) (изм. – ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г.) **смърт**, независимо дали са настъпили последиците по буква „а“, наказанието е лишаване от свобода от **две**

⁶ **Чл. 342.** (1) (Изм. - ДВ, бр. 95 от 1975 г., бр. 28 от 1982 г., бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) Който при управляване на подвижен железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина наруши правилата за движение, като допуска причиняването на телесна повреда или смърт на друго, се наказва с лишаване от свобода до две години или с пробация.

(2) (Нова - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) 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.

(3) (Предишна ал. 2, изм. - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) Ако с деяния по предходните алинеи умишлено са причинени смърт, телесна повреда или значителни имуществени вреди на друго, наказанието е:

а) при причиняване на значителни имуществени вреди - лишаване от свобода от една до десет години;

б) при причиняване на средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица със или без имуществени вреди - от три до дванадесет години;

в) (изм. - ДВ, бр. 85 от 1998 г.) при причиняване на смърт на едно или повече лица със или без последиците по букви "а" и "б" - лишаване от свобода от десет до двадесет години, а в особено тежки случаи - от петнадесет до двадесет години или доживотен затвор.

(4) (Предишна ал. 3, изм. - ДВ, бр. 28 от 1982 г., бр. 89 от 1986 г.) В случаите по алинея 3, букви "а" и "б" съдът лишава виновния от правата по чл. 37, ал. 1, точки б и 7. В случаите по буква "в" лишаването от тези права е завинаги.

	<p>до шест години, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от три до десет години.</p>
<p>(2) (Нова – ДВ, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 86 от 2005 г., бр. 95 от 2016 г.) Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това: 1. за престъпления по ал. 1, буква „а“; 2. за престъпления по ал. 1, буква „б“, когато спрямо дееца не е било прекратявано наказателно производство на това основание през последните пет години.</p> <p>(3) (Доп. - ДВ, бр. 21 от 2000 г., предишна ал. 2, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 75 от 2006 г., доп., бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г., бр. 67 от 2023 г.) Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози или лицето без медицински причини откаже да бъде тествано за алкохол и/или наркотични вещества, или техните аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, когато такава се изисква по закон, както и след превишаване на разрешената скорост в населено място с повече от 50 км/ч или ако деянието е извършено след преминаване на червен сигнал на светофарната уредба, или на пешеходна пътека, наказанието е:*</p>	
	<p>*текст на ал. 3 до изменението със ЗИД НК, ДВ, бр. 67 от 2023 г.: (3) (Доп. – ДВ, бр. 21 от 2000 г., предишна ал. 2, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 75 от 2006 г., доп., бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г.) Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, наказанието е:</p>
<p>а) (изм. – ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г., бр. 74 от 2015 г.) при тежка или средна телесна повреда – лишаване от свобода от една до шест години, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от две до десет години;</p> <p>б) (изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г., бр. 67 от 2023 г.) при смърт - лишаване от свобода от пет до петнадесет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от десет до двадесет години.*</p>	
	<p>*текст на б. „б“ до изменението със ЗИД НК, ДВ, бр. 67/2023 г.: б) (изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) при смърт – лишаване от свобода от три до петнадесет години, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от пет до двадесет години.</p>
<p>(4) (Предишна ал. 3 – ДВ, бр. 92 от 2002 г.) Наказанието по буква „б“ на предходната алинея се налага и когато е настъпила смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица.</p> <p>(5) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) В случаите по ал. 3 и 4 съдът може да отнеме в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и е собственост на дееца, а когато деецът не е собственик – да присъди равностойността му.</p>	

Субект на престъплението: всяко наказателноотговорно лице.

Изпълнително деяние: нарушаване на правилата за движение на превозното средство (бланкетна диспозиция – препраща към правилата на Закона за движението по пътищата (ЗДвП) и Правилника за прилагане на ЗДвП)

Престъпен резултат:

- значителни имуществени вреди,
- тежка или средна телесна повреда
- смърт.

Форма на вина: непредпазливост.

Квалифицирани случаи:

- деянието е извършено в пияно състояние
- деянието е извършено след употреба на наркотични вещества или техни аналози

- лицето без медицински причини отказва да бъде тествано за алкохол и/или наркотични вещества, или техните анализи
- от деянието е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице
- деецът е избягал от местопроизшествието
- деецът е управлявал, без да има необходимата правоспособност, когато такава се изисква по закон,
- деянието е извършено след превишаване на разрешената скорост в населено място с повече от 50 км/ч
- деянието е извършено след преминаване на червен сигнал на светофарната уредба
- деянието е извършено на пешеходна пътека.

2.2.2. Леконаказуеми случаи по чл. 343а НК

Чл. 343а. (Нов – ДВ, бр. 28 от 1982 г.) (1) (Предишен текст на чл. 343а – ДВ, бр. 92 от 2002 г.) Ако деецът след деянието по предходния член е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или на пострадалите, наказанието е:

а) (изм. – ДВ, бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) по ал. 1, буква „б“ – лишаване от свобода до три години при тежка телесна повреда и лишаване от свобода до две години или пробация при средна телесна повреда;

б) по ал. 1, буква „в“ – лишаване от свобода до четири години;

в) по ал. 2, буква „а“, когато е причинена средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице – лишаване от свобода до четири години, а в особено тежки случаи – до шест години;

г) по ал. 2, буква „б“, когато е настъпила смърт на повече от едно лице – лишаване от свобода от две до десет години, а в особено тежки случаи – от три до дванадесет години.

(2) (Нова – ДВ, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 86 от 2005 г.) За престъпление по ал. 1, буква „а“ наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това.

Особености: отчита се обстоятелството, че престъплението е непредпазливо, поради което се отдава значение на посткриминална положителна дейност на извършителя, релевантно е проявеното усърдие от негова страна, без значение е постигането на успех.

2.2.3. Управление на МПС в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни анализи по чл. 343б НК

Чл. 343б. (Нов – ДВ, бр. 28 от 1982 г., изм., бр. 50 от 1995 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от двеста до хиляда лева.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал. 1, се наказва с лишаване от свобода от една до пет години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

(3) (Нова - ДВ, бр. 21 от 2000 г., изм., бр. 74 от 2015 г., доп., бр. 67 от 2023 г.) Който управлява моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни анализи, установена по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.*

*текст на ал. 3 до измененията със ЗИД НК, ДВ, бр. 67/2023 г.:

(3) (Нова – ДВ, бр. 21 от 2000 г., изм., бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

(4) (Нова – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Ако деянието по ал. 3 е извършено **повторно**, наказанието е лишаване от свобода **от една до пет години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева**.

(5) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) В случаите по ал. 1 – 4 **съдът отнема в полза на държавата** моторното превозно средство, послужило за извършване на престъплението и е собственост на дееца, а когато деецът не е собственик – да **присъди равностойността му**.

(6) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) Който управлява моторно превозно средство и **откаже да му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, след като е бил наказван за някое от тези деяния по административен ред**, се наказва с лишаване от свобода **до шест месеца и с глоба от две хиляди лева**.

(7) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) Деецът **не се наказва, ако отказът по ал. 6 се дължи на независещи от него причини**.

Субект на престъплението: всяко наказателноотговорно лице.

Изпълнително деяние:

- управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 промила, установено по надлежния ред
- управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 промила, установено по надлежния ред, след осъждане за управление с над 1,2 промила
- управление на МПС след употреба на наркотични вещества или техните аналози (след измененията със ЗИД НК, ДВ, бр. 67 от 2023 г. се изисква употребата да е **установена по надлежния ред**).

Престъпен резултат: престъпление на просто извършване.

Форма на вина: умисъл.

2.2.4. Управление на МПС в определен срок след налагане на административно наказание или на принудителна административна мярка по чл. 343в НК

Чл. 343в. (Нов - ДВ, бр. 50 от 1995 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство **в срока 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 три години и с глоба от двеста до хиляда лева**.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) 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 лева**.

(3) (Нова – ДВ, бр. 95 от 2016 г.) **Наказанието по ал. 1** се налага и на лице, което управлява моторно превозно средство **в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството** за управление на моторно превозно средство.

2.2.4.1. Управление на МПС в срока на изтърпяване на наказанието лишаване от право да управлява МПС, след като извършителят е наказан за същото деяние по административен ред

Субект на престъплението: всяко наказателноотговорно лице, което е наказано по административен ред с лишаване от право да управлява МПС.

Изпълнително деяние: управление на МПС в срока на изтърпяване на административното наказание. Бланкетна диспозиция, препраща към чл. 174 и сл. ЗДвП. Деянието е извършено в периода на изтърпяване на административното наказание.

Престъпен резултат: престъпление на просто извършване.

Форма на вина: умисъл.

2.2.4.2. Управление на МПС без СУМПС в едногодишен срок от наказването на извършителя по административен ред за управление на МПС без съответно свидетелство за управление

Субект на престъплението: всяко наказателноотговорно лице, на което е наложено административно наказание за управление на МПС без СУМПС в рамките на последната година преди извършване на деянието.

Изпълнително деяние: управление на МПС без СУМПС, след наложено административно наказание по чл. 177, ал. 1, т. 2 ЗДвП, като наказанието е наложено през последната една година.

Престъпен резултат: престъпление на просто извършване.

Форма на вина: умисъл.

2.2.4.3. Управление на МПС в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство

Субект на престъплението: всяко наказателноотговорно лице с отнето СУМПС (чл. 171, т. 1 ЗДвП).

Изпълнително деяние: управление на МПС в периода, за който временно е отнето СУМПС).

Престъпен резултат: престъпление на просто извършване.

Форма на вина: умисъл.

2.3. Особености при диференциацията на наказанията за престъпленията по автомобилния транспорт

Характерно за диференциацията на наказанията за престъпленията по автомобилния транспорт е отчитането на формата на вината при съответния престъпен състав. За всички тях, с изключение на съставите по чл. 343в, ал. 2 и 3 НК, наред с предвидените наказания ЛС и пробация, чл. 343г НК предвижда кумулативно налагане на наказание лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност и възможност по преценка на съда да се наложи кумулативно и наказанието лишаване от право да се заема определена държавна или обществена длъжност. Съгласно Тълкувателно решение № 1 от 2023 г., „Разпоредбата на чл. 343г от НК по отношение на кумулативно предвиденото наказание „лишаване от право“ по чл. 37, ал. 1, т. 7 от НК не

изключва приложението на чл. 55, ал. 3 от НК в случаите, в които основното наказание за извършено престъпление по чл. 343, чл. 343а, чл. 343б и чл. 343в, ал. 1 от НК, е определено при условията на чл. 55 от НК.“. Следователно при наличието на изключителни или многобройни смекчаващи обстоятелства, когато и най-лекото, предвидено в закона наказание се окаже несъразмерно тежко, съдът може да не наложи наказанието лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност, което законът предвижда наред с наказанието лишаване от свобода.

За *непредпазливите престъпления по чл. 343, ал. 1 НК* се предвиждат наказания лишаване от свобода и пробация в зависимост от настъпилия резултат:

- при значителни имуществени вреди – лишаване от свобода **до една година или пробация**;
- при средна телесна повреда – лишаване от свобода **до три години или пробация**;
- при тежка телесна повреда – лишаване от свобода **до четири години**;
- при смърт – лишаване от свобода **от три до осем години (до изм. с ДВ, бр. 67/2023 г. – от две до шест години)**, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода **от пет до дванадесет години (до изм. с ДВ, бр. 67/2023 г. – от три до десет години)**.

В хипотезите, когато се предвижда наказанието *пробация*, то е *алтернативно* предвидено. Освен при настъпване на смърт, при настъпване на другите последици не се предвижда минимум на наказанието лишаване от свобода.

За *квалифицираните случаи по чл. 343, ал. 3 НК* (когато деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или лицето без медицински причини откаже да бъде тествано за алкохол и/или наркотични вещества, или техните аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, когато такава се изисква по закон, както и след превишаване на разрешената скорост в населено място с повече от 50 км/ч или ако деянието е извършено след преминаване на червен сигнал на светофарната уредба, или на пешеходна пътека) се предвижда наказание лишаване от свобода в размер, определен в зависимост от настъпилия резултат:

- при тежка или средна телесна повреда – лишаване от свобода **от една до шест години**, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода **от две до десет години**;
- при смърт – лишаване от свобода **от пет до петнадесет години (до измененията с ДВ, бр. 67/2023 г. минимумът е три години)**, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода **от десет до двадесет години (до измененията с ДВ, бр. 67/2023 г. минимумът е пет години)**.
- при смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица – лишаване от свобода **от пет до петнадесет години (до измененията**

с ДВ, бр. 67/2023 г. минимумът е три години), а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от десет до двадесет години (до измененията с ДВ, бр. 67/2023 г. минимумът е пет години).

За леконаказуемите случаи по чл. 343а НК (когато деецът след извършване на деянието е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или на пострадалите), се предвиждат наказанията лишаване от свобода и пробация в зависимост от настъпилния резултат и от наличието на квалифициращи обстоятелства:

(А) при липса на квалифициращи обстоятелства:

- при средна телесна повреда – лишаване от свобода **до две години или пробация;**
- при тежка телесна повреда – лишаване от свобода **до три години;**
- при смърт – лишаване от свобода **до четири години;**

(Б) при наличие на квалифициращи обстоятелства (когато деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека):

- при средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице – лишаване от свобода **до четири години**, а в особено тежки случаи – **до шест години;**
- при смърт на повече от едно лице – лишаване от свобода **от две до десет години**, а в особено тежки случаи – **от три до дванадесет години.**

За умишленото управление на МПС в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техните аналози по чл. 343б НК освен наказанието лишаване от свобода, което след измененията от 2015 г.* във всичките хипотези има предвиден минимум, се предвижда и *кумулятивно* налагане на наказанието *глоба*:

- за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред – лишаване от свобода **от една до три години и глоба от двеста до хиляда лева.**
- за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като извършителят е осъден с влязла в сила присъда за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 промила – лишаване от свобода **от една до пет години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.**
- за управление на МПС след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установена по надлежния ред – лишаване от свобода **от една до три години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.**
- за управление на МПС след употреба на наркотични вещества или техни аналози, извършено повторно – лишаване от свобода **от една до пет години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.**

- за управление на МПС и отказ на лицето да му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, след като е бил наказван за някое от тези деяния по административен ред – лишаване от свобода **до шест месеца и глоба от две хиляди лева** (деецът не се наказва, ако отказът се дължи на независещи от него причини).

**Въвеждането през 2015 г. в чл. 343б НК на минимум на наказанието лишаване от свобода игнорира възможността то да бъде заменено с пробация при условията на чл. 55, ал. 1, б. „б“ НК.*

За управление на МПС след административно наказване по чл. 343в НК са предвидени при условията на кумулативно налагане наказанията *лишаване от свобода и глоба*:

- за управление на МПС в срока на изтърпяване от извършителя на наказанието лишаване от право да управлява МПС, след като е наказан за същото деяние по административен ред – лишаване от свобода **до три години и глоба от двеста до хиляда лева**.
- за управление на МПС без СУМПС в едногодишен срок от наказването на извършителя по административен ред за управление на МПС без съответно свидетелство за управление – лишаване от свобода **от една до три години и глоба от петстотин до хиляда и двеста лева**.
- за управление на МПС в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на СУМПС – лишаване от свобода **до три години и глоба от двеста до хиляда лева**.

3. *Динамика на законодателната уредба на престъпленията по автомобилния транспорт*

Чл. 342 НК. След приемането на НК през 1968 текстът на чл. 342 НК е изменян и допълван пет пъти (изм. - ДВ, бр. 95 от 1975 г., изм. и доп. - ДВ, бр. 28 от 1982 г., изм. - ДВ, бр. 89 от 1986 г., изм. - ДВ, бр. 85 от 1998 г. и изм. - ДВ, бр. 103 от 2004 г.):

Чл. 342. (Обн. – ДВ, бр. 26 от 1968 г.) (1) Работник или служител по транспорта, както и собственик или наемател на моторно превозно средство, включено в транспорта за общо ползване, който наруши правилата за движението или експлоатацията на транспорта, изискванията за доброкачественост на ремонта на подвижния състав, на пътя или съоръженията, като иска или допуска причиняване на значителни вреди на подвижния състав, пътя, съоръженията или на други

имущества или причиняване на телесна повреда или смърт на хора, се наказва с лишаване от свобода до две години или с поправителен труд.

(2) Ако в случаите по предходната алинея са настъпили исканите или допуснатите последици, наказанието е:

а) при причиняване на значителни имуществени вреди – лишаване от свобода от една до десет години;

б) при причиняване на средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица със или без имуществени вреди – от три до дванадесет години;

в) при причиняване на смърт на едно или повече лица със или без последиците по букви „а“ и „б“ – лишаване от свобода от десет до двадесет години, а в особено тежки случаи – от петнадесет до двадесет години или смърт.

(3) В случаите по ал. 2 съдът лишава виновния от правата по чл. 37, точки 6 и 7.

С първото изменение на ал. 1 (ДВ, бр. 95 от 1975 г.) от обхвата на разпоредбата са изключени някои субекти на престъплението, като отпада текстът „както и собственик или наемател на моторно превозно средство, включено в транспорта за общо ползване“.

С второто изменение на чл. 342 НК (ДВ, бр. 28 от 1982 г.) се променя съставът по ал. 1, добавя се нова ал. 2, променя се текстът на досегашната ал. 2 (вече ал. 3) и съответно се променя ал. 4 (до този момент – ал. 3). Така, по ал. 1 вече субект може да бъде всяко наказателноотговорно лице и съответно се променят част от признаците на състава, а отговорността на работника или служителя е изведена в нова ал. 2:

„Чл. 342. (Изм. и доп. – ДВ, бр. 28 от 1982 г.) (1) Който при управляване на подвижен железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина наруши правилата за движение, като допуска причиняването на телесна повреда или смърт на друго, се наказва с лишаване от свобода до две години или с поправителен труд.

(2) (Нова) 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.“

Думите в ал. 2 „Ако в случаите по предходната алинея са настъпили исканите или допуснатите последици:“ се заменят с „Ако с деяния по предходните алинеи умишлено са причинени смърт, телесна повреда или значителни имуществени вреди на друго:“.

Изменението на ал. 4 (предишна ал. 3) отразява наличието на нова ал. 2 и е свързано с препращането – лишаването от права по чл. 37, т. 6 и 7 се съотнася към ал. 3.

С третото изменение на чл. 342 (ДВ, бр. 89 от 1986 г.) се променя ал. 4, която остава в същия вид до момента, като се предвижда при умишлено причиняване на смърт на едно или повече лица с деяние по съставите на ал. 1 и 2 лишаването от права по чл. 37, ал. 1, т. 6 и 7 да бъде завинаги:

„(4) (Предишна ал. 3, изм. – ДВ, бр. 28 от 1982 г., бр. 89 от 1986 г.) В случаите по алинея 3, букви „а“ и „б“ съдът лишава виновния от правата по чл. 37, ал. 1, точки 6 и 7. В случаите по буква „в“ лишаването от тези права е завинаги.“.

С четвъртото изменение на чл. 342 НК (ДВ, бр. 85 от 1998 г.) предвиденото в ал. 3, б. „в“ наказание смърт се заменя с доживотен затвор.

С петото изменение на чл. 342 НК (ДВ, бр. 103 от 2004 г.) наказанието поправителен труд се заменя с пробация.

ЧЛ. 342:

АКТУАЛЕН ТЕКСТ

Чл. 342. (1) (Изм. - ДВ, бр. 95 от 1975 г., бр. 28 от 1982 г., бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) Който при управляване на подвижен железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина наруши правилата за движение, като допуска причиняването на телесна повреда или смърт на друго, се наказва с лишаване от свобода до две години или с пробация.

(2) (Нова - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) 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.

(3) (Предишна ал. 2, изм. - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) Ако с деяния по предходните алинеи умишлено са причинени смърт, телесна повреда или значителни имуществени вреди на друго, наказанието е:

а) при причиняване на значителни имуществени вреди - лишаване от свобода от една до десет години;

б) при причиняване на средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица със или без имуществени вреди - от три до дванадесет години;

в) (изм. - ДВ, бр. 85 от 1998 г.) при причиняване на смърт на едно или повече лица със или без последиците по букви "а" и "б" - лишаване от свобода от десет до двадесет години, а в особено тежки случаи - от петнадесет до двадесет години или доживотен затвор.

(4) (Предишна ал. 3, изм. - ДВ, бр. 28 от 1982 г., бр. 89 от 1986 г.) В случаите по алинея 3, букви "а" и "б" съдът лишава виновния от правата по чл. 37, ал. 1, точки 6 и 7. В случаите по буква "в" лишаването от тези права е завинаги.

Чл. 343 НК. След приемането на НК през 1968 текстът на чл. 343 НК е поправян, изменян и допълван 13 пъти (ДВ, бр. 29 от 1968 г., бр. 95 от 1975 г., бр. 54 от 1978 г., бр. 28 от 1982 г., бр. 21 от 2000 г., бр. 92 от 2002 г., бр. 103 от 2004 г., бр. 86 от 2005 г., бр. 75 от 2006 г., бр. 60 от 2012 г., бр. 74 от 2015 г., бр. 95 от 2016 г., бр. 67 от 2023 г.):

Чл. 343. (Обн. - ДВ, бр. 26 от 1968 г.) (1) Когато деянието по предходния член е извършено по непредпазливост и от него са настъпили:

а) значителни имуществени вреди;
 б) средна телесна повреда със или без имуществени вреди;
 в) тежка телесна повреда със или без последиците по букви "а" и "б";
 г) смърт със или без последиците по букви "а", "б" и "в", наказанието е: по буква "а" - лишаване от свобода до две години; по буква "б" - лишаване от свобода до три години; по буква "в" - лишаване от свобода до четири години; по буква "г" - лишаване от свобода до шест години.

(2) Ако деянието по предходната алинея е извършено в пияно състояние или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице наказанието е: по буква "б" - лишаване от свобода до пет години; по буква "в" - лишаване от свобода до шест години; по буква "г" - лишаване от свобода от три до десет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до петнадесет години.

(3) Ако деецът след деянието е направил всичко, зависещо от него, за оказване помощ на пострадалия, наказанието е: по ал. 1, буква "г" - лишаване от свобода до четири години, по ал. 2 във връзка с буква "в" на ал. 1 - лишаване от свобода до осем години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от три до десет години.

(4) В случаите по ал. 1, букви "б", "в" и "г" и ал. 2 съдът може да лиши виновния от правата по чл. 37, точки 6 и 7.

Още в годината на приемането (ДВ, бр. 29 от 1968 г.) текстът е *поправен*, като в ал. 3 думите „във връзка с буква "в" на ал. 1“ се заменят с „във връзка с буква "г" на ал. 1“.

Първото изменение е направено седем години след приемането на кодекса (ДВ, бр. 95 от 1975 г.), когато текстът е изменен по следния начин:

Чл. 343. (Изм. - ДВ, бр. 95 от 1975 г.) (1) Когато деянието по предходния член е извършено по непредпазливост и от него са настъпили:

а) значителни имуществени вреди;
 б) средна или тежка телесна повреда независимо от това, дали са настъпили последиците по предходната буква;
 в) смърт независимо от това, дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е: по буква "а" - лишаване от свобода до две години; по буква "б" - лишаване от свобода до четири години; по буква "в" - лишаване от свобода до шест години.

(2) Ако деянието е извършено в пияно състояние или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, наказанието е: при средна или тежка телесна повреда - лишаване от свобода до пет години, а в особено тежки случаи до десет години; при смърт - лишаване от свобода от три до десет години, а в особено тежки случаи от пет до петнадесет години. Ако са настъпили едновременно телесна повреда и смърт, налага се наказанието, предвидено за по-тежкия резултат.

(3) Ако деецът след деянието е направил всичко, зависещо от него, за оказване помощ на пострадалия, наказанието е: по ал. 1, буква "в" - лишаване от

свобода до четири години; по ал. 2, когато е настъпила смърт - лишаване от свобода до осем години, а в особено тежки случаи - от три до десет години.

(4) Във всички случаи по предходните алинеи съдът може да постанови и лишаване от права по чл. 37, точки 6 и 7.

С втората промяна (допълнение) (ДВ, бр. 54 от 1978 г.) се предвижда лишаването от права по ал. 4 да бъде завинаги, при причинена смърт, когато деецът е бил в пияно състояние, като се допълва ал. 4: „(4) Във всички случаи по предходните алинеи съдът може да постанови и лишаване от права по чл. 37, точки 6 и 7, а когато деянието е извършено от водач на моторно превозно средство в пияно състояние и е причинена смърт на едно или повече лица, съдът постановява лишаване от право да се управлява моторно превозно средство завинаги.“.

Третото изменение е предприето 14 години след приемането на НК (ДВ, бр. 28 от 1982 г.), като текстът отново е изменен цялостно:

Чл. 343. (Изм. - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) (1) Когато с деяния по предходния член по непредпазливост са причинени:

а) значителни имуществени вреди, наказанието е лишаване от свобода до една година или поправителен труд;

б) тежка или средна телесна повреда, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е лишаване от свобода до четири години за тежка телесна повреда и до три години или поправителен труд за средна телесна повреда;

в) смърт, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е лишаване от свобода до шест години.

(2) Ако деянието е извършено в пияно състояние или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, наказанието е:

а) при тежка или средна телесна повреда - лишаване от свобода до пет години, а в особено тежки случаи - до осем години;

б) при смърт - лишаване от свобода от три до десет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до петнадесет години.

(3) Наказанието по буква "б" на предходната алинея се налага и когато е настъпила смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица.

Четвъртата промяна (допълнение) се извършва 32 години след приемането на кодекса (ЗИД на НК, ДВ, бр. 21 от 2000 г.). С него се допълва ал. 2, като след думите „в пияно състояние“ се добавя „или след употреба на наркотични вещества и/или техни аналози“.

С това изменение започват сравнително динамични промени в текста.

С петото изменение и допълнение (ДВ, бр. 92 от 2002 г.) се създава нова ал. 2, с която се предвижда отпадане на наказуемостта по искане на пострадалия: „(2)

За престъпления по ал. 1, букви „а“ и „б“ деецът не се наказва, ако пострадалият поиска това.“, и се преномерират следващите алинеи.

С *шестото изменение* (ДВ, бр. 103 от 2004 г.) наказанието поправителен труд се заменя с пробация.

Със *седмото изменение* (ДВ, бр. 86 от 2005 г.) създадената през 2002 г. ал. 2 се привежда в съответствие с НПК, като в нея думите „деецът не се наказва“ се заменят с „наказателното производство се прекратява“ (основанието за отпадане на наказуемостта се трансформира в основание за прекратяване на производството).

С *осмото изменение* (ДВ, бр. 75 от 2006 г.) в ал. 3 думите „и/или“ се заменят с „или“.

С *деветото изменение* (ДВ, бр. 60 от 2012 г.) се въвежда минимум на наказанието по ал. 1, б. „в“ (въвежда се и хипотеза на особено тежки случаи със съответно наказание) и по ал. 3, б. „а“ и се добавят нови квалифициращи признаци в ал. 3 (при управление без необходимата правоспособност и при извършване на деянието на пешеходна пътека) – с § 1 от ЗИД на НК се предвиждат следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, буква „в“ думите „до шест години“ се заменят с „от две до шест години, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от три до десет години“.

2. В ал. 3:

а) в текста преди буква „а“ след думата „местопроизшествието“ се добавя „или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека“;

б) в буква „а“ думите „до пет години“ се заменят с „от една до пет години“, а думите „до осем години“ се заменят с „лишаване от свобода от две до осем години“.

Законопроектът за изменение и допълнение на НК е посветен изцяло на чл. 343 НК, съдържа единствен параграф, като със заключителните разпоредби се предвиждат предизвикани от обществените настроения изменения на НПК (въвежда се възможност за вземане на мярка забрана за напускане на пределите на Република България при всяко престъпление, с което е причинена смърт, както и забрана за сключване на споразумение за всяко престъпление, с което е причинена смърт).

С *десетото изменение* (ДВ, бр. 74 от 2015 г.) се увеличава размерът на наказанията по ал. 3:

„1. В буква „а“ думите „пет години“ се заменят с „шест години“, а думите „осем

години“ се заменят с „десет години“.

2. В буква „б“ думите „десет години“ се заменят с „петнадесет години“, а думите „петнадесет години“ се заменят с „двадесет години.“

С *единадесетото изменение* (ДВ, бр. 95 от 2016 г.) се въвежда ограничително условие за прекратяването на наказателното производство по искане на пострадалия в хипотезата на настъпила тежка или средна телесна повреда – по отношение на извършителя през последните пет години да не е прекратявано наказателно производство на това основание, като се изменя ал. 2:

„(2) Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това:

1. за престъпления по ал. 1, буква „а“;
2. за престъпления по ал. 1, буква „б“, когато спрямо дееца не е било прекратявано наказателно производство на това основание през последните пет години.“

С *дванадесетото изменение* (ДВ, бр. 67 от 2023 г.) наказанията по ал. 1, б. „в“ се увеличават, като относително определените граници на предвиденото ЛС „от две до шест години“ се заменят с „от три до осем години“, и съответно „от три до десет години“ се заменят с „от пет до дванадесет години“. В ал. 3 се добавят нови квалифициращи обстоятелства: когато лицето без медицински причини откаже да бъде тествано за алкохол и/или наркотични вещества, или техните аналози, след превишаване на разрешената скорост в населено място с повече от 50 км/ч или ако деянието е извършено след преминаване на червен сигнал на светофарната уредба“; допълва се квалифициращото обстоятелство „без да има необходимата правоспособност“ като се добавя „когато такава се изисква по закон“, увеличава се минимумът на предвиденото наказание ЛС в буква „б“, като „три“ се заменя с „пет“, а „от пет до двадесет години“ се заменят с „от десет до двадесет години“. Въвежда се нова ал. 5, с която се предвижда отнемане на МПС: „(5) В случаите по ал. 3 и 4 съдът може да отнеме в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и е собственост на дееца, а когато деецът не е собственик – да присъди равностойността му.“

ЧЛ. 343 НК: АКТУАЛЕН ТЕКСТ

Чл. 343. (Попр. - ДВ, бр. 29 от 1968 г., изм., бр. 95 от 1975 г., бр. 54 от 1978 г., бр. 28 от 1982 г.) (1) Когато с деяния по предходния член по непредпазливост са причинени:

а) (изм. - ДВ, бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) значителни имуществени вреди, наказанието е лишаване от свобода до една година или пробация;

б) (изм. - ДВ, бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) тежка или средна телесна повреда, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е лишаване от свобода до четири години за тежка телесна повреда и до три години или пробация за средна телесна повреда;

в) (изм. - ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г., бр. 67 от 2023 г.) смърт, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е

лишаване от свобода от три до осем години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до дванадесет години.

(2) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 86 от 2005 г., бр. 95 от 2016 г.) Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това:

1. за престъпления по ал. 1, буква "а";
2. за престъпления по ал. 1, буква "б", когато спрямо дееца не е било прекратявано наказателно производство на това основание през последните пет години.

(3) (Доп. - ДВ, бр. 21 от 2000 г., предишна ал. 2, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 75 от 2006 г., доп., бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г., бр. 67 от 2023 г.) Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози или лицето без медицински причини откаже да бъде тествано за алкохол и/или наркотични вещества, или техните аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, когато такава се изисква по закон, както и след превишаване на разрешената скорост в населено място с повече от 50 км/ч или ако деянието е извършено след преминаване на червен сигнал на светофарната уредба, или на пешеходна пътека, наказанието е:

а) (изм. - ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.09.2012 г., бр. 74 от 2015 г.) при тежка или средна телесна повреда - лишаване от свобода от една до шест години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от две до десет години;

б) (изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г., бр. 67 от 2023 г.) при смърт - лишаване от свобода от пет до петнадесет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от десет до двадесет години.

(4) (Предишна ал. 3 - ДВ, бр. 92 от 2002 г.) Наказанието по буква "б" на предходната алинея се налага и когато е настъпила смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица.

(5) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) В случаите по ал. 3 и 4 съдът може да отнеме в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и е собственост на дееца, а когато деецът не е собственик – да присъди равностойността му.

Чл. 343а НК. След приемането на текста през 1982 г. той е изменян и допълван 3 пъти (ДВ, бр. 92 от 2002 г., бр. 103 от 2004 г. и бр. 86 от 2005 г.):

Чл. 343а. (Нов - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) Ако деецът след деянието по предходния член е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или на пострадалите, наказанието е:

а) по ал. 1, буква "б" - лишаване от свобода до три години при тежка телесна повреда и лишаване от свобода до две години или поправителен труд при средна телесна повреда;

б) по ал. 1, буква "в" - лишаване от свобода до четири години;

в) по ал. 2, буква "а", когато е причинена средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице - лишаване от свобода до четири години, а в особено тежки случаи - до шест години;

г) по ал. 2, буква "б", когато е настъпила смърт на повече от едно лице - лишаване от свобода от две до десет години, а в особено тежки случаи - от три до дванадесет години.

Първата промяна е 20 години след приемането на текста (ДВ, бр. 92 от 2002 г.), и с нея се създава нова ал. 2: „(2) За престъпление по ал. 1, буква "а" деецът не се наказва, ако пострадалият поиска това.“

С второто изменение (ДВ, бр. 103 от 2004 г.) наказанието поправителен труд се заменя с пробация.

С третото изменение (ДВ, бр. 86 от 2005 г.) създадената през 2002 г. нова ал. 2 се привежда в съответствие с НПК, като думите „деецът не се наказва“ се заменят с „наказателното производство се прекратява“.

ЧЛ. 343А НК: АКТУАЛЕН ТЕКСТ

Чл. 343а. (Нов - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) (1) (Предишен текст на чл. 343а - ДВ, бр. 92 от 2002 г.) Ако деецът след деянието по предходния член е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или на пострадалите, наказанието е:

а) (изм. - ДВ, бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) по ал. 1, буква "б" - лишаване от свобода до три години при тежка телесна повреда и лишаване от свобода до две години или пробация при средна телесна повреда;

б) по ал. 1, буква "в" - лишаване от свобода до четири години;

в) по ал. 2, буква "а", когато е причинена средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице - лишаване от свобода до четири години, а в особено тежки случаи - до шест години;

г) по ал. 2, буква "б", когато е настъпила смърт на повече от едно лице - лишаване от свобода от две до десет години, а в особено тежки случаи - от три до дванадесет години.

(2) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 86 от 2005 г.) За престъпление по ал. 1, буква "а" наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това.

Чл. 343б НК. След приемането на текста през 1982 г. той е изменян и допълван четири пъти (ДВ, бр. 50 от 1995 г., бр. 21 от 2000 г., бр. 74 от 2015 г. и бр. 67 от 2023 г.):

Чл. 343б. (Нов - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) Във всички случаи по чл. 343 и 343а съдът постановява и лишаване от право по чл. 37, точка 7 и може да постанови лишаване от право по точка 6. Ако престъплението е извършено от водач на моторно превозно средство в пияно състояние и е причинена смърт на едно или повече лица, съдът постановява лишаване от право да се управлява моторно превозно средство завинаги.

С първата промяна (ДВ, бр. 50 от 1995 г.) се въвежда нов състав на престъпление и текстът на чл. 343б се изменя така:

„**Чл. 343б.** (Нов - ДВ, бр. 28 от 1982 г., изм., бр. 50 от 1995 г.) (1) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода до една година.

(2) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал. 1, се наказва с лишаване от свобода до две години и с глоба от пет хиляди до тридесет хиляди лева.“

С втората промяна (допълнение) (ДВ, бр. 21 от 2000 г.) се създава нова ал. 3:

„(3) Който управлява моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози, се наказва с лишаване от свобода до две години.“

С третото изменение (ДВ, бр. 74 от 2015 г.) се увеличава размерът на наказанието лишаване от свобода, въвежда се кумулативно наказание глоба по ал. 1 и 3 и се създава нова ал. 4:

1. В ал. 1 думите „до една година“ се заменят с „от една до три години и с глоба от двеста до хиляда лева“.

2. В ал. 2 думите „до две години“ се заменят с „от една до пет години“, а думите „от сто до триста лева“ се заменят с „от петстотин до хиляда и петстотин лева“.

3. В ал. 3 думите „до две години“ се заменят с „от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева“.

4. Създава се ал. 4:

„(4) Ако деянието по ал. 3 е извършено повторно, наказанието е лишаване от свобода от една до пет години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.“

С последната промяна (допълнение – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) се въвежда изискване употреба на наркотични вещества или техни аналози да е **установена по надлежния ред**, предвижда се отнемане на МПС, послужило за извършване на престъплението, когато е собственост на дееца, съответно присъждане на неговата равностойност, когато не е собственост на дееца, и се инкриминира отказът на дееца да му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, след като е бил наказван за някое от тези деяния по административен ред, като се регламентира ненаказуемост при условие, че отказът се дължи на независещи от него причини:

1. В ал. 3 след думата „аналози“ се поставя запетая и се добавя „установена по надлежния ред“.

2. Създават се ал. 5 – 7:

„(5) В случаите по ал. 1 – 4 съдът отнема в полза на държавата моторното превозно средство, послужило за извършване на престъплението и е собственост на дееца, а когато деецът не е собственик – да присъди равностойността му.

(6) Който управлява моторно превозно средство и откаже да му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, след като е бил наказван за някое от тези деяния по административен ред, се наказва с лишаване от свобода до шест месеца и с глоба от две хиляди лева.

(7) Деецът не се наказва, ако отказът по ал. 6 се дължи на независещи от него причини.“

ЧЛ. 343Б НК: АКТУАЛЕН ТЕКСТ

Чл. 343б. (Нов - ДВ, бр. 28 от 1982 г., изм., бр. 50 от 1995 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от двеста до хиляда лева.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал. 1, се наказва с лишаване от свобода от една до пет години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

(3) (Нова - ДВ, бр. 21 от 2000 г., изм., бр. 74 от 2015 г., доп., бр. 67 от 2023 г.) Който управлява моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установена по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

(4) (Нова – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Ако деянието по ал. 3 е извършено повторно, наказанието е лишаване от свобода от една до пет години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

(5) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) В случаите по ал. 1 – 4 съдът отнема в полза на държавата моторното превозно средство, послужило за извършване на

престъплението и е собственост на дееца, а когато деецът не е собственик – да присъди равностойността му.

(6) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) Който управлява моторно превозно средство и откаже да му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, след като е бил наказван за някое от тези деяния по административен ред, се наказва с лишаване от свобода до шест месеца и с глоба от две хиляди лева.

(7) (Нова – ДВ, бр. 67 от 2023 г.) Деецът не се наказва, ако отказът по ал. 6 се дължи на независещи от него причини.

Чл. 343в НК. След приемането на текста през 1995 г. той е изменян и допълван два пъти (ДВ, бр. 74 от 2015 г. и бр. 95 от 2016 г.):

Чл. 343в. (Нов - ДВ, бр. 50 от 1995 г.) (1) Който управлява моторно превозно средство в срока 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.

(2) 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 такова деяние.

С измененията от 2015 г. (ДВ, бр. 74 от 2015 г.) се увеличава размерът на наказанието лишаване от свобода по ал. 1 и се въвежда кумулативно наказание глоба, както и се предвижда по-тежко наказание за състава по ал. 2:

1. В ал. 1 думите „до две години“ се заменят с „до три години и с глоба от двеста до хиляда лева“.

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Който в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такова деяние, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева.“

С втората промяна (допълнение) на чл. 343в (ДВ, бр. 95 от 2016 г.) се създава нова ал. 3:

„(3) Наказанието по ал. 1 се налага и на лице, което управлява моторно превозно средство в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство.“

ЧЛ. 343В: АКТУАЛЕН ТЕКСТ

Чл. 343в. (Нов - ДВ, бр. 50 от 1995 г.) (1) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство в срока 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 три години и с глоба от двеста до хиляда лева.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такова деяние, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева.

(3) (Нова – ДВ, бр. 95 от 2016 г.) Наказанието по ал. 1 се налага и на лице, което управлява моторно превозно средство в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство.

Чл. 343г НК. След приемането на текста през 1995 г. текстът не е променян:

Чл. 343г. (Нов - ДВ, бр. 50 от 1995 г.) Във всички случаи на чл. 343, 343а, 343б и чл. 343в, ал. 1 съдът постановява и лишаване от право по чл. 37, т. 7 и може да постанови лишаване от право по т. 6.

II. Относими разпоредби на Наказателно-процесуалния кодекс

При част от съставите на престъпления по автомобилния транспорт се забелязват ограничения за прилагането на *диференцирани процедури*, чиято цел е осигуряване на бързина на наказателното производство. Някои от ограниченията за разглеждане на делото по реда на особените правила се въвеждат чрез промени в НПК (за прилагането на съкратеното съдебно следствие и на споразумението за решаване на делото), а други – чрез промени в НК (за освобождаване от наказателна отговорност с налагане на административно наказание).

През 2009 г. (ДВ, бр. 27 от 2009 г.) се създава нов чл. 369а в НПК, според който не се допуска провеждането на *съкратено съдебно следствие* при умишлено причиняване на смърт или тежка телесна повреда, или когато деецът е бил в пияно състояние. Текстът е отменен година по-късно (ДВ, бр. 32 от 2010 г.), а през 2019 г. е въведено ограничение за провеждането на съкратено съдебно следствие в хипотезата на признаване от подсъдимия на фактите от обстоятелствената част на обвинителния акт, при умишлено причиняване на смърт. По този начин се игнорира възможността за прилагане в тези случаи на чл. 58а НК.

С измененията на НПК, направени със ЗИД на НК (ДВ, бр. 60 от 2012 г.⁷), свързан изцяло с конкретни случаи на ПТП с тежки последици⁸, е въведено ограничение за сключване на *споразумение за решаване на делото*, като в чл. 381, ал. 2 се създава изречение второ: „Споразумение не се допуска и за всяко друго престъпление, с което е причинена смърт.“. Със същия закон се разширява възможността за вземане на мярка за процесуална принуда забрана за напускане на пределите на Република България при настъпила смърт в резултат на деянието.

⁷ Виж Законопроект за изменение и допълнение на НК № 254-01-47 от 28.03.2012 г.: <https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/13915>

⁸

<https://nova.bg/news/view/2012/03/25/28422/%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2-%D1%88%D0%BE%D1%84%D1%8C%D0%BE%D1%80-%D0%BF%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B5-%D0%B4%D0%B2%D0%B5-%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%B5%D1%88%D0%B5%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%B5%D0%BA%D0%B0>

<https://www.dnes.bg/obshtestvo/2012/03/30/blysnatoto-na-zebra-dete-e-v-tejko-systoianie.155295>

През 2006 г. (ДВ, бр. 75 от 2006 г.) се въвеждат ограничения за прилагането и на *освобождаването от наказателна отговорност с налагане на административно наказание*, като в чл. 78а НК ал. 6 се изменя така: „Алинеи 1 - 5 не се прилагат, ако причиненото увреждане е тежка телесна повреда или смърт, или деецът е бил в пияно състояние, както и при множество престъпления.“. През 2009 г. (ДВ, бр. 27 от 2009 г.) се добавя ограничение за прилагането на процедурата и за случаите на извършване на престъплението спрямо орган на власт при или по повод изпълнение на службата му, а през 2017 г. със ЗИД на ЗДвП (ДВ, бр. 54 от 2017 г.) след думите „в пияно състояние“ се добавя „или след употреба на наркотични вещества или техни аналози“.

Приложими са и разпоредбите на НПК, свързани с доказването на обстоятелствата, включени в предмета на доказване. В тази насока (ефективност на доказателствената дейност на ръководно-решаващите органи в наказателния процес) се констатира и едни от най-честите пропуски, които водят до забавяне на разглеждането на делата и до затрудняване на разкриването на обективната истина.

III. Законодателни предложения в периода 2010 – 2023 г.

Въз основа на публикуваните данни на интернет страницата на Народното събрание, в периода 2010 г. – 2015 г. са внесени 5 законопроекта за изменение на НК в частта за престъпленията по транспорта, а в периода 2016 – 2023 г. – 12 (за част от внесените законопроекта е посочен само рег. №, но липсва информация, вкл. тяхното съдържание):

1. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 254-01-47, 28/03/2012

Вносител(и)	АНАСТАС ВАСИЛЕВ АНАСТАСОВ; КАЛИНА ВЕНЕЛИНОВА КРУМОВА; ИВАН ПЕТРОВ ИВАНОВ; СВЕТОСЛАВ ТОНЧЕВ ТОНЧЕВ; ФАНИ ИВАНОВА ХРИСТОВА; СИЛВИЯ АНАСТАСОВА ХУБЕНОВА; АЛЕКСАНДЪР СТОЙЧЕВ СТОЙКОВ; ДИАНА ИВАНОВА ЙОРДАНОВА; ГАЛИНА СТЕФАНОВА МИЛЕВА-ГЕОРГИЕВА; ЙОАНА МИЛЧЕВА КИРОВА; ДИАН ТОДОРОВ ЧЕРВЕНКОНДЕВ; НИКОЛАЙ ДИМИТРОВ КОСТАДИНОВ; СНЕЖАНА ГЕОРГИЕВА ДУКОВА; ЕМИЛ ДИМИТРОВ КАРАНИКОЛОВ; ТЕОДОРА РАДКОВА ГЕОРГИЕВА; СТЕФАН ИВАНОВ ДЕДЕВ; ЦВЕТА ВЪЛЧЕВА КАРАЯНЧЕВА; ИВАЙЛО ГЕОРГИЕВ ТОШЕВ; КРАСИМИРА ЩЕРЕВА СИМЕОНОВА; КОСТАДИН ВАСИЛЕВ ЯЗОВ; ДИМИТЪР БОРИСОВ ГЛАВЧЕВ; КАТЯ КОСТОВА КОЛЕВА; ХРИСТИНА ИВАНОВА ЯНЧЕВА;
Предложение	<p>§ 1. В чл. 343 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В ал. 1, буква „в” след думите „шест години” се поставя запетая и се добавя „а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от три до десет години”.</p> <p>2. В ал. 3:</p> <p>а) В текста преди буква „а” след думата „местопроизшествието” се добавя „или е управлявал без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека „</p> <p>б) В буква „а” думите „до пет години” се заменят с „от една до пет години”, а думите „до осем години” се заменят с „лишаване от свобода от две до осем години”.</p> <p>ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ</p> <p>§ 2. В Наказателно-процесуалния кодекс (обн, ДВ, ...) се правят следните допълнения:</p> <p>1. В чл. 68, ал. 1, изречение първо след думата „престъпление” се добавя „или за друго престъпление, с което е причинена смърт”.</p> <p>2. В чл. 381, ал. 2 се създава изречение второ: „Споразумение не се допуска и за всяко друго престъпление, с което е причинена смърт.”</p> <p>§ 3. Законът влиза в сила в деня на обнародването му в „Държавен вестник”.</p>

<p>Приети промени</p> <p>ЗИД НК, ДВ, бр. 60 / 2012 г.</p>	<p>§ 1. В чл. 343 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В ал. 1, буква „в“ думите „до шест години“ се заменят с „от две до шест години, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от три до десет години“.</p> <p>2. В ал. 3:</p> <p>а) в текста преди буква „а“ след думата „местопроизшествието“ се добавя „или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека“;</p> <p>б) в буква „а“ думите „до пет години“ се заменят с „от една до пет години“, а думите „до осем години“ се заменят с „лишаване от свобода от две до осем години“.</p> <p>Заключителни разпоредби</p> <p>§ 2. В Наказателно-процесуалния кодекс (обн., ДВ, бр. .) се правят следните допълнения:</p> <p>1. В чл. 68, ал. 1, изречение първо след думата „престъпление“ се добавя „или за друго престъпление, с което е причинена смърт“.</p> <p>2. В чл. 381, ал. 2 се създава изречение второ: „Споразумение не се допуска и за всяко друго престъпление, с което е причинена смърт.“</p> <p>§ 3. Законът влиза в сила един месец след обнародването му в „Държавен вестник“.</p>
<p>Мотиви</p>	<p>Настоящият проект на Закон за изменение и допълнение на Наказателния кодекс е продиктуван от необходимостта наказателното законодателство, свързано с пътните инциденти, да бъде максимално адекватно на реалната пътна обстановка и сериозните последици (както в имуществен, така и в неимуществен план) при причиняване на тежки пътно-транспортни произшествия. През последните две години, благодарение на целенасочената политика на МВР за действия по превенция и контрол на пътя, за първи път от десетилетия е регистриран спад на смъртните случаи и броя на ранените при ПТП. За съжаление обаче сме свидетели на друга тревожна тенденция-все по-често пешеходци, голяма част от тях деца, намират смъртта си именно на пътя като пълноправни участници в движението. Броят на убитите на пешеходна пътека се увеличава тревожно. За да бъдат сведени до минимум подобни случаи е необходима по-висока култура на движение по пътищата от страна на всички участници в него и завишена отговорност на водачите на МПС за условията, в които шофират. Не на последно място- нови, по-строги законови разпоредби, регламентиращи наказанията за нарушителите. Предложените промени са съобразени с очакванията на родители и близки на загинали у нас и на обществото, като цяло. Една от целите е извършителите на тези престъпления да получат наказание, съобразно тежестта на извършеното от тях.</p> <p>С проекта се допълва разпоредбата на чл. 343, ал. 1, буква „в“, като се предвижда наказание лишаване от свобода от три до десет години в особено тежки случаи.</p> <p>При посоченото престъпление поначало е характерно, че вследствие на умишлено нарушаване на правилата за движение по непредпазливост се причинява смърт /т.нар. смесена ,сложна форма на вина/. По ал.3, б.”б” на чл.343 за това деяние е предвидено по-тежко наказание,когато е налице поне едно измежду изчерпателно посочените квалифициращи обстоятелства и още по-тежко наказание, ако случаят освен с някое от посочените обстоятелства се характеризира в цялост,като „особено тежък” по смисъла на чл.93 , т.8 НК. Преследваната цел с така предлаганото допълнение е да се регламентира една по-тежка наказателна отговорност и</p>

	<p>в други случаи ,които не се характеризират с някое от изчерпателно посочените понастоящем обстоятелства в чл.343, ал.3 .</p> <p>Наред с това проектът предвижда да се завиши наказателната отговорност и когато пътно-транспортно произшествие е причинено от <i>неправоспособен водач</i> или е извършено на <i>пешеходна пътека</i> .</p> <p>Липсата на свидетелство за правоуправление на МПС и управлението на МПС без необходимата подготовка и квалификация е една от основните причини за тежки пътно-транспортни произшествия станали в страната през последните години и добавянето му , като квалифициращо обстоятелство ще има основен превантивен ефект върху всички български граждани.</p> <p>Добавянето на още едно квалифициращо обстоятелство,а именно „пешеходна пътека” към този текст се основава на статистиката от която е видно,че тези престъпления макар и да не бележат изключително висок ръст през последните години са едни от тези с най-тежък резултат и с изключителен негативен ефект върху общественото мнение.</p> <p>Заедно с това се предлагат и промени в санкционната част на разпоредбата на чл. 343, ал. 3, буква „а”, като за наказанието лишаване от свобода се установява минимум от една, съответно две години.</p> <p>Предложените промени в Наказателния кодекс имат най-вече превантивен характер, а също така и целят постигане на по-голяма адекватност на наказанието спрямо резултата от деянието и обществената му опасност.</p> <p>Предлаганите промени в Наказателно-процесуалния кодекс произтичат от внесените промени в НК и засягат приложното поле на института „решаване на делото със споразумение” по смисъла на глава двадесет и девета от НПК. С допълнението в разпоредбата на чл. 381, ал. 2 се предлага да не се допуска споразумение не само в изрично посочените случаи, но и за всяко друго престъпление, с което е причинена смърт, като по този начин се избягва възможността за смекчаване на наказателната репресия спрямо лицата, извършили деяние с такъв тежък резултат, на база на така допустимите и сключвани към този момент споразумения.</p> <p>Другата причина за предложената промяна е създаваната представа в обществото, че макар и при наличието на такъв тежък резултат-причинена смърт се налагат немотивирано леки наказания на извършителите на тези деяния чрез използването на института на споразумението – чл.381 и сл. от НПК.</p> <p>От друга страна, се предлага промяна и в разпоредбата на чл. 68 от НПК относно мярката за процесуална принуда забрана за напускане на пределите на Република България, като се предвижда прокурорът да може да налага тази забрана, освен за тежко умишлено престъпление и за друго престъпление, с което е причинена смърт.</p>
<p>Период на разглеждане</p>	<p>05/04/2012 - КОМИСИЯ ПО ПРАВНИ ВЪПРОСИ (първо гласуване) 12/07/2012 - КОМИСИЯ ПО ПРАВНИ ВЪПРОСИ (второ гласуване)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 04/05/2012 внесен (зала първо гласуване) <input type="checkbox"/> 09/05/2012 приет (зала първо гласуване) <input type="checkbox"/> 26/07/2012 внесен (зала второ гласуване) <input type="checkbox"/> 26/07/2012 приет (зала второ гласуване)
<p>Становища</p>	<p>Няма данни (не са публикувани на интернет страницата на НС)</p>
<p>Приет / отхвърлен</p>	<p>Приет - 26/07/2012 ДВ, бр. 60/07.08.2012</p>

**2. ЗИД на Наказателния кодекс, сигн. № 454-01-60,
11/06/2014**

Вносител(и)	ЦЕЦКА ЦАЧЕВА ДАНГОВСКА; ЦВЕТАН ГЕНЧЕВ ЦВЕТАНОВ; ДИМИТЪР НИКОЛОВ ЛАЗАРОВ; КРАСИМИР ГЕОРГИЕВ ЦИПОВ; НЕЛИ РУСКОВА ПЕТРОВА; ВЛАДИСЛАВ ТОШКОВ
Предложение	<p>§ 1. В чл. 343 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В ал. 3:</p> <p>а) в текста преди б. „а” думите „или деецът е избягал от местопроизшествието” се заличават.</p> <p>б) в б. „а” думите „пет години” се заменят с „шест години”, а думата „осем” се заменя с „десет”.</p> <p>в) в б. „б” думите „десет години” се заменят с „петнадесет години”, а думите „петнадесет години” се заменят с „двадесет години”.</p> <p>2. Създават се ал. 5 и 6:</p> <p>(5) Ако деецът е избягал от местопроизшествието, наказанието е:</p> <p>а) при тежка или средна телесна повреда - лишаване от свобода от една до пет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от две до осем години;</p> <p>б) при смърт - лишаване от свобода от три до десет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до петнадесет години.</p> <p>(6) Наказанието по буква „б” на ал. 5 се налага и когато е настъпила смърт на едно или повече лица или телесна повреда на едно или повече лица.</p> <p>§ 2. В чл. 343б се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В ал. 1 думите „до една година” се заменят с „от една до три години”, а накрая се добавя „и с глоба от двеста до хиляда лева”.</p> <p>2. В ал. 2 думите „две години” се заменят с „от една до пет години”, а думите „от сто до триста лева” се заменя с „от петстотин до хиляда и петстотин лева”.</p> <p>3. В ал. 3 думите „до две години” се заменят с „една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева”</p> <p>4. Създава се ал. 4:</p> <p>„(4) Който управлява моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал. 3, се наказва с лишаване от свобода от една до пет години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева лева.”</p> <p>§ 3. В чл. 343в се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В ал. 1 думите „до две години” се заменят с „до три години и с глоба от двеста до хиляда лева”.</p> <p>2. Ал. 2 се изменя така:</p> <p>„(2) Който управлява моторно превозно средство в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева.”</p>

Мотиви	<p>Настоящият проект на Закон за изменение и допълнение на Наказателния кодекс цели предприемането на адекватни мерки за ограничаване на неблагоприятните последици, причинени от тежките пътно-транспортни произшествия, които се случиха през последните месеци.</p> <p>Жертвите на катастрофи по пътищата в страната са се увеличили според черната статистика на МВР. От началото на годината при пътно-транспортни произшествия у нас са загинали 240 деца, жени и мъже. За същия период на миналата година жертвите са били 194.</p> <p>Употребата на алкохол и наркотици са сред основните причини за катастрофи с голям брой жертви в Европа. За България статистиката показва, че полицията санкционира около 9000 пияни шофьори годишно. От 2011 г. се правят и тестове за употреба на наркотични вещества и прекурсори, особено за причинители на тежки инциденти. През 2013 г. у нас са наложени санкции на 149 водачи на МПС, употребили наркотици.</p> <p>Въпреки действията на органите на МВР, през последната година е ясно очертана тенденцията за увеличаване на жертвите от такива произшествия и с оглед на това е необходимо да се предприемат и сериозни законодателни мерки.</p> <p>Предвидените в измененията на НК от 1995 до 2002 г. наказания за деянията по чл. 343б и чл. 343в не са изиграли своята превантивна роля, поради което се предвижда завишаване на санкцията при управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол или наркотични вещества, или при управление без съответното свидетелство за правоуправление.</p> <p>Предложените промени в Наказателния кодекс целят най-вече постигане на превантивен ефект от една страна, а от друга - по-голяма адекватност на наказанието спрямо резултата от деянието и обществената му опасност.</p>
Период на разглеждане	<p>02/07/2014 - КОМИСИЯ ПО ПРАВНИ ВЪПРОСИ (първо гласуване)</p> <p>22/07/2014 - КОМИСИЯ ПО ПРАВНИ ВЪПРОСИ (второ гласуване)</p> <p><input type="checkbox"/> 16/07/2014 внесен (зала първо гласуване)</p> <p><input type="checkbox"/> 16/07/2014 приет (зала първо гласуване)</p>
Становища	Няма данни (не са публикувани на интернет страницата на НС)
Приет / отхвърлен	<p>Обединен със ЗИД НК сигн. № 454-01-81 от 2014 в общ проект със сигн. № 453-03-52 от 16/07/2014</p> <p>Предложенията не са подкрепени на второ гласуване в КПВ - 22/07/2014</p>

3. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 454-01-71, 19/12/2014

Вносител(и)	ЦЕЦКА ЦАЧЕВА ДАНГОВСКА; ЦВЕТАН ГЕНЧЕВ ЦВЕТАНОВ; ДИМИТЪР НИКОЛОВ ЛАЗАРОВ; ДАНАИЛ ДИМИТРОВ КИРИЛОВ; ИВАН СТЕФАНОВ ВЪЛКОВ; СТАНИСЛАВ СТОЯНОВ ИВАНОВ; ДАНИЕЛА АНАСТАСОВА ДАРИТКОВА-ПРОДАНОВА;
Предложение	<p>§ 1. В чл. 343, ал. 3 се правят следните изменения:</p> <p>1. В б. „а” думите „пет години” се заменят с „шест години”, а думата „осем” се заменя с „десет”.</p> <p>2. В б. „б” думите „десет години” се заменят с „петнадесет години”, а думите „петнадесет години” се заменят с „двадесет години”.</p> <p>§ 2. В чл. 343б се правят следните изменения и допълнения:</p>

	<p>1. В ал. 1 думите „до една година“ се заменят с „от една до три години“, а накрая се добавя „и с глоба от двеста до хиляда лева“.</p> <p>2. В ал. 2 думите „две години“ се заменят с „от една до пет години“, а думите „от сто до триста лева“ се заменя с „от петстотин до хиляда и петстотин лева“.</p> <p>3. В ал. 3 думите „до две години“ се заменят с „една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева“</p> <p>4. Създава се ал. 4: „(4) Който управлява моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал. 3, се наказва с лишаване от свобода от една до пет години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева лева.“</p> <p>§ 3. В чл. 343в се правят следните изменения: 1. В ал. 1 думите „до две години“ се заменят с „до три години и с глоба от двеста до хиляда лева“.</p> <p>2. Ал. 2 се изменя така: „(2) Който управлява моторно превозно средство в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева.“</p>
<p>Приети промени</p> <p>ЗИД НК ДВ, Бр. 74 / 2015 г.</p>	<p>§ 28. В чл. 343, ал. 3 се правят следните изменения: 1. В буква „а“ думите „пет години“ се заменят с „шест години“, а думите „осем години“ се заменят с „десет години“.</p> <p>2. В буква „б“ думите „десет години“ се заменят с „петнадесет години“, а думите „петнадесет години“ се заменят с „двадесет години“.</p> <p>§ 29. В чл. 343б се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 думите „до една година“ се заменят с „от една до три години и с глоба от двеста до хиляда лева“.</p> <p>2. В ал. 2 думите „до две години“ се заменят с „от една до пет години“, а думите „от сто до триста лева“ се заменят с „от петстотин до хиляда и петстотин лева“.</p> <p>3. В ал. 3 думите „до две години“ се заменят с „от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева“.</p> <p>4. Създава се ал. 4: „(4) Ако деянието по ал. 3 е извършено повторно, наказанието е лишаване от свобода от една до пет години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.“</p> <p>§ 30. В чл. 343в се правят следните изменения: 1. В ал. 1 думите „до две години“ се заменят с „до три години и с глоба от двеста до хиляда лева“.</p> <p>2. Алинея 2 се изменя така: „(2) Който в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такова деяние, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева.“</p>
<p>Мотиви</p>	<p>Настоящият проект на Закон за изменение и допълнение на Наказателния кодекс цели предприемането на адекватни мерки за ограничаване на неблагоприятните последици, причинени от тежките пътно-транспортни произшествия, които се случиха през последните месеци.</p>

	<p>Жертвите на катастрофи по пътищата в страната са се увеличили според черната статистика на МВР. От началото на годината до месец ноември 2014 включително при пътно-транспортни произшествия у нас са загинали 601 деца, жени и мъже. За същия период на миналата година жертвите са били 549.</p> <p>Употребата на алкохол и наркотици са сред основните причини за катастрофи с голям брой жертви в Европа. За България статистиката показва, че полицията санкционира около 9000 пияни шофьори годишно. От 2011 г. се правят и тестове за употреба на наркотични вещества и прекурсори, особено за причинители на тежки инциденти. През 2013 г. у нас са наложени санкции на 149 водачи на МПС, употребили наркотици.</p> <p>Въпреки действията на органите на МВР, през последната година е ясно очертана тенденцията за увеличаване на жертвите от такива произшествия и с оглед на това е необходимо да се предприемат и сериозни законодателни мерки.</p> <p>Предвидените в измененията на НК от 1995 до 2002 г. наказания за деянията по чл. 343б и чл. 343в не са изиграли своята превантивна роля, поради което се предвижда завишаване на санкцията при управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол или наркотични вещества, или при управление без съответното свидетелство за правоуправление.</p> <p>Предложените промени в Наказателния кодекс целят най-вече постигане на превантивен ефект от една страна, а от друга - по-голяма адекватност на наказанието спрямо резултата от деянието и обществената му опасност.</p>
Период на разглеждане	<input type="checkbox"/> 19/02/2015 внесен (зала първо гласуване) <input type="checkbox"/> 25/06/2015 приет (зала първо гласуване)
Становища	Няма данни (не са публикувани на интернет страницата на НС)
Приет / отхвърлен	Обединен в ЗИД НК рег. № 553-03-81 от 2015 Приет - 17/09/2015 ДВ, бр. 74 / 26.09.2015

4. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 554-01-1, 05/01/2015

Вносител(и)	ПЕТЪР ВЛАДИСЛАВОВ СЛАВОВ;
Предложение	<p>§1. В чл. 343, ал. 3 в края, след думите „или на пешеходна пътека“ се поставя запетая и се добавя следният текст:</p> <p><i>„или на площи, предназначени само за пешеходци, или в паркове, градини и детски площадки в населените места, на територията на които движение на МПС не е разрешено”</i></p>
Мотиви	<p>През последните години се случиха редица инциденти с пешеходци на територията на пешеходни зони, в паркове, градинки и дори детски площадки, някои от които с тежки или фатални последици.</p> <p>Натоящата уредба на НК предвижда квалифициран състав на деянието, при което при управление на МПС е причинена средна, тежка телесна повреда или смърт на пешеходец, при преминаването му през пешеходна пътека.</p> <p>Същевременно, обществената опасност на деянията, при които водачи на МПС причиняват произшествия и застрашават живота или целостта на пешеходци на територията на пешеходни зони, в паркове, градинки, на детски площадки и др., е не по-малка. Предвид, че движението на МПС е забрането на тези площи и въпреки това някои водачи си позволяват да</p>

	нарушават тази забрана, с ясното съзнание, че могат да застрашат живота и здравето на пешеходците, в това число и на деца, играещи на територията на тези площи, подобни деяния, подобно на извършените на пешеходна пътека, също би следвало да се наказват с особена строгост на закона.
Период на разглеждане	<input type="checkbox"/> 19/02/2015 внесен (зала първо гласуване) <input type="checkbox"/> 25/06/2015 приет (зала първо гласуване)
Становища	Няма данни (не са публикувани на интернет страницата на НС)
Приет / отхвърлен	Обединен в ЗИД НК рег. № 553-03-81 от 2015 Предложението, включено в обединения законопроект, не е прието

5. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 554-01-163, 08/10/2015

Вносител(и)	КРАСИМИР ЛЮБОМИРОВ ВЕЛЧЕВ; ЦВЕТА ВЪЛЧЕВА КАРАЯНЧЕВА; ДИМИТЪР БОРИСОВ ГЛАВЧЕВ; РАДАН МИЛЕНОВ КЪНЕВ; ГРОЗДАН СПАСОВ КАРАДЖОВ; ИВАН КИРИЛОВ ИВАНОВ; КРАСИМИР ДОНЧЕВ КАРАКАЧАНОВ; ДИМИТЪР НИКОЛОВ ЛАЗАРОВ; ИСКРЕН ВАСИЛЕВ ВЕСЕЛИНОВ; АТАНАС СЛАВЧЕВ СТОЯНОВ; ДИМИТЪР КИРИЛОВ БАЙРАКТАРОВ; ХРИСТИАН РАДЕВ МИТЕВ; БОРИС ЯНКОВ ЯЧЕВ; МАРИАНА ГЕОРГИЕВА ТОДОРОВА; МИХО ДИМИТРОВ МИХОВ; СВЕТОСЛАВ ДИМИТРОВ БЕЛЕМЕЗОВ; ЛЪЧЕЗАР СТАМЕНОВ НИКИФОРОВ; КИРИЛ ПЕТРОВ ЦОЧЕВ; ИВАН СТЕФАНОВ ВЪЛКОВ; АЛЕКСАНДЪР РУМЕНОВ НЕНКОВ; КАТЯ НИКОЛАЕВА ПОПОВА; ГЕОРГ ДАНИЕЛОВ ГЕОРГИЕВ; МИЛЕНА ЦВЕТАНОВА ДАМЯНОВА; ГЕОРГИ ИВАНОВ АНДОНОВ; СНЕЖАНА ГЕОРГИЕВА ДУКОВА; ИРЕНА ИВАНОВА КОЦЕВА; ПЕТЪР ХРИСТОВ БЕКОВ; ВАЛЕНТИН ИВАНОВ РАДЕВ; ВЛАДИМИР ЦВЕТАНОВ ТОШЕВ; НЕЛИ РУСКОВА ПЕТРОВА; ЕВГЕНИ ДИМИТРОВ СТОЕВ; ПЛАМЕН ТАЧЕВ ПЕТРОВ; ПЛАМЕН ДУЛЧЕВ НУНЕВ; ДИАНА ИВАНОВА ЙОРДАНОВА; КРАСЕН ГЕОРГИЕВ КРЪСТЕВ; СВЕТЛАНА АНГЕЛОВА НАЙДЕНОВА; КЛАВДИЯ ГЕОРГИЕВА ГРИГОРОВА-ГАНЧЕВА; ГАЛЯ ЕНЕВА ЗАХАРИЕВА; ПЕТЯ ЦВЕТАНОВА АВРАМОВА; ДОБРОМИР ПРОДАНОВ ПРОДАНОВ; ПЕТЪР ГЕОРГИЕВ КАДИЕВ; ДОНЧО СПАСОВ БАКСАНОВ; АНТОН АНГЕЛОВ ДОЛАПЧИЕВ; СТАНИСЛАВ СТОЯНОВ ИВАНОВ; ВЛАДИСЛАВ ТОШКОВ НИКОЛОВ; ХРИСТО ГЕОРГИЕВ ГАДЖЕВ; ПАВЕЛ АЛЕКСЕЕВ ХРИСТОВ; СВЕТЛИН ДИМИТРОВ ТАНЧЕВ; РУМЕН ИВАНОВ ИВАНОВ; ЖИВКО ИВАНОВ МАРТИНОВ; ДАНИЕЛА АНАСТАСОВА ДАРИТКОВА-ПРОДАНОВА; ДЕСИСЛАВА ВЪЛЧЕВА АТАНАСОВА; ВАЛЕНТИН АЛЕКСИЕВ НИКОЛОВ; ТЕОДОРА РАДКОВА ГЕОРГИЕВА; ЦВЕТОМИР ЦВЯТКОВ МИХОВ; ДЕСИСЛАВА ЙОРДАНОВА КОСТАДИНОВА-ГУШЕВА; ДИМИТЪР ИВАНОВ ГЕЧЕВ; АННА ВАСИЛЕВА АЛЕКСАНДРОВА; ДИМИТЪР КРУМОВ ТАНЕВ; ИВАН СТОЕВ ЧОЛАКОВ; ПЛАМЕН ВЕСЕЛИНОВ ЙОРДАНОВ; ЕВГЕНИЯ БИСЕРОВА АЛЕКСИЕВА; ДИМИТЪР ХРИСТОВ ЖЕЛЕВ; ДАНИЕЛА ВЛАДИМИРОВА САВЕКЛИЕВА; КОРМАН ЯКУБОВ ИСМАИЛОВ; НЕНО ХРИСТОВ ВЛАЙКОВ; МАРИЯ ЩЕРЕВА БЕЛОВА; ЕВГЕНИЯ ДАНИЕЛОВА АНГЕЛОВА; МЕТОДИ БОРИСОВ АНДРЕЕВ; ПЛАМЕН ИВАНОВ МАНУШЕВ;
Предложение	§ 1. В чл. 78а, ал. 7 думите „Алинеи 1 - 5” се заменят с „Алинеи 1 - 6”

§ 2. В чл. 325 се правят следните промени:

1. Създава се нова ал. 3:

“(3) Когато деянието по ал. 1 или ал. 2 е извършено при управляване на моторно превозно средство, наказанието е: по ал. 1 лишаване от свобода до три години и лишаване от право по чл. 37, ал. 1, т. 7; по ал. 2 – до пет години лишаване от свобода и лишаване от право по чл. 37, ал. 1, т. 7”.

2. Досегашната ал. 3 става ал. 4, а след думите по “ал. 2” се добавя и “ал. 3”.

3. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и думите “ал. 1 и 2” се заменят с “ал. 1-3”.

§2. В чл. 343, ал. 2 се изменя така:

“(2) Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това:

1. за престъпления по ал. 1, буква “а”;

2. за престъпление по ал. 1, буква “б” когато спрямо дееца не е било прекратявано наказателно производство на това основание през последните пет години.”

§3. В чл. 343б се създава ал. 5:

„(5) Който при управляване моторно превозно средство превиши максимално разрешената скорост с над 60 km/h, установено по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода до три години.”

§4. Член 345 се изменя така:

„Чл. 345. (1). Който си служи с табела с регистрационен номер, издадена за друго моторно превозно средство, или с табела, неиздадена от съответните органи, се наказва с лишаване от свобода до една година или с глоба от петстотин до хиляда лева.

(2) Наказанието по ал. 1 се налага и на онзи, който управлява моторно превозно средство, което не е регистрирано по надлежния ред.”

Заклучителна разпоредба

§5. В Наказателно-процесуалния кодекс (Обн., ДВ, бр. 86 от 2005 г., изм., бр. 46 и 109 от 2007 г., бр. 69 и 109 от 2008 г., бр. 12, 27, 32 и 33 от 2009 г., бр. 15, 32 и 101 от 2010 г., бр. 13, 33, 60, 61 и 93 от 2011 г.; Решение № 10 на Конституционния съд от 2011 г. - бр. 93 от 2011 г.; изм. и доп., бр. 19, 20, 25 и 60 от 2012 г., бр. 17, 52, 70 и 71 от 2013 г., бр. 21 от 2014 г., бр. 14, 24, 41 и 74 от 2015г.) се създава чл. 69а:

“Чл. 69а. (1) Когато обвиняемият е привлечен за престъпление по глава единадесета, раздел II от особената част на Наказателния кодекс, в резултат на което е причинена смърт или телесна повреда, както и за престъпление по чл. 325, ал. 3 от Наказателния кодекс, прокурорът може да постанови временно отнемане на свидетелството за правоуправление на моторно превозно средство или на друг документ, с който се признава право по чл. 36, ал. 1, т. 7 от Наказателния кодекс.

(2) Постановлението се изпраща за изпълнение на органите, които признават това право и контролират упражняването му.

(3) Обвиняемият и неговият защитник могат да обжалват постановлението на прокурора по ал. 1 пред съответния първоинстанционен съд.

(4) Съдът незабавно разглежда жалбата еднолично в закрито заседание и се произнася с определение, с което потвърждава или отменя постановлението на прокурора по ал. 1. Определението е окончателно.

(5) Когато отпадне нуждата от временното отнемане на свидетелството за правоуправление на моторно превозно средство или на друг документ, с

	<p>който се признава право по чл. 36, ал. 1, т. 7 от Наказателния кодекс, то се отменя в досъдебното производство от прокурора или по искане на обвиняемия или неговия защитник от съда по реда на ал. 4.</p> <p>(6) За отмяната на временното отнемане на свидетелството за правоуправление на моторно превозно средство или на друг документ, с който се признава право по чл. 36, ал. 1, т. 7 от Наказателния кодекс незабавно се уведомяват органите, които признават това право и контролират упражняването му.</p> <p>(7) В съдебното производство правомощията по ал. 1, ал. 5 и ал. 6 се осъществяват от съда, който разглежда делото. Определението подлежи на обжалване с частна жалба и частен протест.”</p>
<p>Приети промени</p> <p>ЗИД НК, ДВ, бр. 95 / 2016 г.</p>	<p>§ 1. В чл. 59, ал. 4 след думата „ред“ се добавя „или по реда на чл. 69а от Наказателно-процесуалния кодекс“.</p> <p>§ 5. В чл. 343 ал. 2 се изменя така: „(2) Наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това: 1. за престъпления по ал. 1, буква „а“; 2. за престъпления по ал. 1, буква „б“, когато спрямо дееца не е било прекратявано наказателно производство на това основание през последните пет години.“</p> <p>§ 6. В чл. 343в се създава ал. 3: „(3) Наказанието по ал. 1 се налага и на лице, което управлява моторно превозно средство в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство.“</p> <p>...</p> <p>Заклучителна разпоредба</p> <p>§ 8. В Наказателно-процесуалния кодекс (обн., ДВ, бр. 86 от 2005 г.; изм., бр. 46 и 109 от 2007 г., бр. 69 и 109 от 2008 г., бр. 12, 27, 32 и 33 от 2009 г., бр. 15, 32 и 101 от 2010 г., бр. 13, 33, 60, 61 и 93 от 2011 г.; Решение № 10 на Конституционния съд от 2011 г. – бр. 93 от 2011 г.; изм., бр. 19, 20, 25 и 60 от 2012 г., бр. 17, 52, 70 и 71 от 2013 г., бр. 21 от 2014 г., бр. 14, 24, 41, 42, 60, 74 и 79 от 2015 г. и бр. 32, 39, 62 и 81 от 2016 г.) се създава чл. 69а: „Временно отнемане на свидетелство за управление Чл. 69а. (1) Когато обвиняемият е привлечен за престъпление по глава единадесета, раздел II от особената част на Наказателния кодекс, в резултат на което е причинена смърт или телесна повреда, както и за престъпление по чл. 325, ал. 3 от Наказателния кодекс, прокурорът може да постанови временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство или на друг документ, с който се признава право по чл. 37, ал. 1, т. 7 от Наказателния кодекс. (2) Постановлението се изпраща за изпълнение на органите, които признават това право и контролират упражняването му. (3) Обвиняемият и неговият защитник могат да обжалват постановлението на прокурора по ал. 1 пред съответния първоинстанционен съд. (4) Съдът незабавно разглежда жалбата еднолично в закрито заседание и се произнася с определение, с което потвърждава или отменя постановлението на прокурора по ал. 1. Определението е окончателно. (5) Когато отпадне нуждата от временното отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство или на друг документ, с който се признава право по чл. 37, ал. 1, т. 7 от Наказателния кодекс, то се отменя в</p>

	<p>досъдебното производство от прокурора или по искане на обвиняемия или неговия защитник от съда по реда на ал. 4.</p> <p>(6) За отмяната на временното отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство или на друг документ, с който се признава право по чл. 37, ал. 1, т. 7 от Наказателния кодекс, незабавно се уведомяват органите, които признават това право и контролират упражняването му.</p> <p>(7) В съдебното производство правомощията по ал. 1, 5 и 6 се осъществяват от съда, който разглежда делото. Определението подлежи на обжалване с частна жалба и частен протест.“</p>
<p>Мотиви</p>	<p>С изменение в чл. 78а, ал. 7 се отстранява неравностойното положение на пълнолетния деец по ал. 7 в сравнение с непълнолетния. Съгласно действаща разпоредба непълнолетно лице, би било освободено от наказателна отговорност, ако са налице основанията по ал. 1 и дори и когато причиненото увреждане е тежка телесна повреда или смърт, или деецът е бил в пияно състояние, както и при множество престъпления както и когато престъплението е извършено спрямо орган на власт при или по повод изпълнение на службата му, и ще му бъде наложено административно наказание обществено порицание или възпитателна мярка. Такова наказание в тези случаи се явява несъразмерно спрямо степента на обществена опасност на деянието.</p> <p>С настоящият проект на Закон за изменение и допълнение на Наказателния кодекс (ЗИД НК) се предлагат нови състави на престъпления, насочени към водачите на моторни превозни средства (МПС), извършващи нарушения на правилата за движения по пътищата, които са животозастрашаващи.</p> <p>В чл. 325 се създава се нова ал. 3, като се предлага въвеждането на завишена наказателна отговорност за водач, който извърши непристойни действия, грубо нарушаващи обществения ред и изразяващи явно неуважение към обществото при управление на моторно превозно средство, включително и когато деянието е съпроводено със съпротива срещу орган на властта или представител на обществеността, изпълняващ задължения по опазване на обществения ред, или когато то по своето съдържание се отличава с изключителен цинизъм или дързост.</p> <p>Предлага се наказанието, за хулиганство, извършено при управляване на моторно превозно средство да бъде:</p> <ul style="list-style-type: none"> • по ал. 1 лишаване от свобода до три години и лишаване от право по чл. 37, ал. 1, т. 7; • по ал. 2 - до пет години лишаване от свобода и лишаване от право по чл. 37, ал. 1, т. 7”. <p>Предвидено е изменение в чл. 343, ал. 2. На практика, по този начин се отнема възможността за прекратяване на вече образувани наказателни производства по желание на пострадалия, когато с деяния по чл. 342 НК по непредпазливост са причинени тежка или средна телесна повреда, когато спрямо дееца е било прекратявано наказателно производство по този ред през последните пет години.</p> <p>Не се предвижда промяна в нормата на чл. 348б НК и когато имуществените вреди и телесната повреда по чл. 343 НК са причинени на съпруг, възходящ, низходящ, брат или сестра, наказателното преследване се възбужда по тъжба на пострадалия, т.е. предвидената промяна по чл. 343, ал. 2 ще се отнася единствено до лица извън кръга на посочените в чл. 348б НК.</p> <p>В чл. 343б се създава ал. 5, с която се инкриминира превишаването на максимално разрешената скорост с над 60 km/h, установено по надлежния</p>

	<p>ред при управляването на моторно превозно средство, като предложеното наказание е лишаване от свобода до три години.</p> <p>Дава се нова редакция на чл. 345, като в ал. 1 се прецизират използваните понятия, тъй като понятието “контролни знаци” не се съдържа в Закона за движението по пътищата и се въвежда “табела с регистрационен номер”. Използва се единствено число, предвид факта, че има регистрирани пътни превозни средства само с една табела.</p> <p>В ал. 2 се инкриминира управляването на нерегистрирано по надлежния ред моторно превозно средство.</p> <p>В Заключителна разпоредба се създава нова разпоредба в Наказателно-процесуалния кодекс, като в чл. 69а, с която се предвижда, че когато обвиняемият е привлечен за престъпление по глава единадесета, раздел II от особената част на Наказателния кодекс, в резултат на което е причинена смърт или телесна повреда, както и за престъпление по чл. 325, ал.3 от Наказателния кодекс, прокурорът може да постанови временно отнемане на свидетелството за правоуправление на моторно превозно средство или на друг документ, с който се признава право по чл. 36, ал. 1, т. 7 от Наказателния кодекс.</p> <p>Разписан е ред за обжалване, както и отмяна на марката при отпадне нуждата. Предвидено е, че следва да се изпрати постановлението на прокурора или определението на съда за изпълнение на органите, които признават това право и контролират упражняването му.</p> <p>Към настоящия момент точно за тежките пътнотранспортни произшествия, при които има граждани с нанесени тежки телесни повреди, липсва правна възможност за лишаване от правоуправление на водача. Като този водач продължава да управлява моторно превозно средство, за разлика от случаите, при които за административни нарушения, наказвани по реда на Закона за движението по пътищата се налага принудителна административна мярка “временно отнемане на свидетелството за управление на МПС” или пък търпи съответно наказание “лишаване от правоуправление на МПС” за срока, постановен със съответното наказателно постановление.</p> <p>Тази правна ситуация предпоставя неравностойно и небалансирано отношение предвид тежестта на извършеното нарушение, а именно при административното нарушение водачът веднага търпи ограничения, докато извършилият престъпление по посочените по-горе текстове водач продължава да управлява МПС, въпреки тежестта и настъпилите вредни последици от престъплението.</p>
<p>Период на разглеждане</p>	<p>03/02/2016 - Комисия по правни въпроси (първо гласуване) 12/10/2016 - Комисия по правни въпроси (второ гласуване)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 24/02/2016 внесен (зала първо гласуване) • 24/02/2016 приет (зала първо гласуване) • 15/11/2016 внесен (зала второ гласуване) • 15/11/2016 обсъждане (зала второ гласуване) Пленарно заседание <ul style="list-style-type: none"> • 15/11/2016 приет (зала второ гласуване)
<p>Становища</p>	<p>Няма данни (не са публикувани на интернет страницата на НС)</p>
<p>Приет / отхвърлен</p>	<p>15/11/2016 ДВ, бр. 95 / 29.11.2016</p>

6. Законопроект за изменение на Наказателния кодекс, сигн. № 954-01-19, 29/03/2019

Вносител(и)	ВАЛЕРИ СИМЕОНОВ СИМЕОНОВ; ВАЛЕНТИН КИРИЛОВ КАСАБОВ; ХРИСТИАН РАДЕВ МИТЕВ; БОРИС ЯНКОВ ЯЧЕВ; РОСЕН ЖИВКОВ ИВАНОВ; ПЕТЪР ХРИСТОВ ПЕТРОВ; ГЕОРГИ КОЛЕВ КОЛЕВ; ЙОРДАН АПОСТОЛОВ АПОСТОЛОВ;
Предложение	§ 1. В чл. 343, ал. 3, б. „б“ думите „от три до петнадесет“ се заменят с „от пет до двадесет“, а думите „от пет до двадесет“ се заменят с „от десет до тридесет“.
Мотиви	<p>С предложението за изменение на чл. 343, ал. 3, буква „б“ от Наказателния кодекс се цели постигането на по-голяма адекватност на наказанието спрямо резултата от деяния, при които се извършват тежки нарушения на правилата за движение по пътищата, които са животозастрашаващи и дори често се стига до отнемането на човешки животи.</p> <p>Един от многото случаи на отнет живот е този на Евелин Дуков, млад човек от Царево, блъснат и убит на пешеходна пътека в гр. Приморско от злоупотребил с алкохол водач на лек автомобил. Случая на Евелин е показателен, тъй като водача в пияно състояние, който отне живота му и избяга от мястото на произшествието, няма да бъде адекватно наказан и е спорно, дали ще получи ефективна присъда.</p> <p>При индивидуализацията на наказанието следва да се съобразяват обстоятелствата, които определят конкретната тежест на извършеното престъпление и характеризират личността на дееца. Те обуславят по-голямата или по-малка степен на обществена опасност на извършеното и съответно нуждата от повече или по-малко интензивно наказателно въздействие, с оглед целите на специалната и генералната превенции.</p> <p>Трябва да бъдат приети адекватни мерки, с които да се постигне превантивен ефект за ограничаване на деянията, при които поради опасно управление на МПС под влиянието на алкохол, шофьори блъскат хора по пешеходни пътеки, причиняват смърт и не оказват последваща помощ на пострадалите от инцидента.</p> <p>Ето защо предлагаме ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека наказанието при смърт – лишаване от свобода да бъде завишено като вместо досегашните от три до петнадесет години се предвидят от пет до двадесет години, а в особено тежки случаи – лишаването от свобода вместо от пет до двадесет години да стане от десет до тридесет години.</p>
Период на разглеждане	Няма данни за разглеждането на законопроекта
Становища	<p>Висш адвокатски съвет – против https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/10277 ВКС – не подкрепя https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/10417 ПРБ – не подкрепя https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/10431 МП – не подкрепя https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/10448 адвокат Николай Николов – против</p>

	https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/12134
Приет / отхвърлен	Няма данни за разглеждането на законопроекта

7. Законопроект за допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 954-01-88, 18/12/2019

Вносител(и)	ЛЪЧЕЗАР БОГОМИЛОВ ИВАНОВ; БОРИС ЯНКОВ ЯЧЕВ; ГЕРГАНА ЖЕЛЯЗКОВА СТЕФАНОВА; ПЛАМЕН ДУЛЧЕВ НУНЕВ; НИГЯР САХЛИМ ДЖАФЕР; АДЛЕН ШУКРИ ШЕВКЕД;
Предложение	§ 1. В чл. 343б, ал. 3 след думата „аналози“ се добавя „установена по надлежния ред“.
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/157295
Период на разглеждане	<ul style="list-style-type: none"> 06/02/2020 - Комисия по здравеопазването (първо гласуване)
Становища	<p>БФС: подкрепя МП: не подкрепя БЛС: подкрепя МВР: няма бележки МЗ: не подкрепя</p> <p>https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2588/standpoint/10958 БЛО: предлага изменения в Наредбата https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/10980 ВКС: да се отложи приемането https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/10995 ПРБ: не подкрепя https://www.parliament.bg/bg/parliamentarycommittees/2577/standpoint/11017</p>
Приет / отхвърлен	Няма данни за разглеждането на законопроекта

8. Законопроект за изменение на Наказателния кодекс, сигн. № 054-01-32, 23/04/2020

Вносител(и)	ЕЛЕНА СТЕФАНОВА ПЕШЕВА;
Предложение	<p>§ 1. В чл. 343 се правят следните изменения: В ал. 3, буква „а“ думите „от една до шест“ се заменят с „от две до осем“; В ал. 3, буква „б“ думата „три“ се заменя с „пет“</p> <p>§ 2. В чл. 343б се правят следните изменения: В ал. 1 думите „от двеста до хиляда“ се заменят с „от петстотин до три хиляди“ В ал. 2 думите „една до пет“ се заменят с „от две до шест“, а думите „от петстотин до хиляда и петстотин“ се заменят с „от хиляда до пет хиляди лева“; В ал. 3 думите „от една до три“ се заменят с „от две до пет“ и думите „от петстотин до хиляда и петстотин лева“ се заменят с „от хиляда до пет хиляди лева“;</p>

	В ал. 4 думите „от една до пет“ се заменят с „от три до шест“ и думите от „от петстотин до хиляда и петстотин“ се заменят с думите „от три хиляди до осем хиляди лева“.
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/157414
Период на разглеждане	
Становища	
Приет / отхвърлен	24/04/2020 Оттеглен от вносителя

9. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 054-01-31, 23/04/2020

Вносител(и)	<ul style="list-style-type: none"> • АЛЕКСАНДЪР МАИРОВ СИДИ; • МИЛЕН ВАСИЛЕВ МИХОВ;
Предложение	<p>§ 2. В чл. 343 се прави следното изменение: в ал. 3, буква „б“ думата „три“ се заменят с „пет“.</p> <p>§ 3. В чл. 343б, ал. 3 думите „петстотин до хиляда и петстотин лева“ се заменят с „хиляда и петстотин до три хиляди лева“;</p>
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/157413
Период на разглеждане	
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за разглеждане на законопроекта

10. Законопроект за изменение на Наказателния кодекс, сигн. № 054-01-33, 24/04/2020

Вносител(и)	<ul style="list-style-type: none"> • КРАСИМИР ГЕОРГИЕВ ЦИПОВ; • ДЕСИСЛАВА ВЪЛЧЕВА АТАНАСОВА; • АННА ВАСИЛЕВА АЛЕКСАНДРОВА;
Предложение	<p>§ 1. В чл. 343 се правят следните изменения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В ал. 1, буква „в“ думите „две до шест“ се заменят с „три до осем“, а думите „три до десет“ се заменят с „четири до дванадесет“. 2. В ал. 3: <ol style="list-style-type: none"> а) в буква „а“ думите „една до шест“ се заменят с „две до осем“, а думите „две до десет“ се заменят с „три до дванадесет“; б) в буква „б“ думата „три“ се заменя с „пет“, а думата „пет“ се заменя с „шест“. <p>§ 2. В чл. 343б се правят следните изменения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В ал. 1 думата „три“ се заменя с „пет“, а думите „двеста до хиляда“ се заменят с „петстотин до хиляда и петстотин“. 2. В ал. 2 „една до пет“ се заменят „две до шест“, а думите „петстотин до хиляда и петстотин“ се заменят с „хиляда до пет хиляди“. 3. В ал. 3 думата „три“ се заменя с „пет“, а думите „петстотин до хиляда и петстотин“ се заменят с „хиляда до пет хиляди“.

	4. В ал. 4 думите „една до пет“ се заменят с „две до шест“, а думите „петстотин до хиляда и петстотин“ се заменят с „две хиляди до десет хиляди“.
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/157415
Период на разглеждане	
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за разглеждане на законопроекта

11. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 054-01-41, 14/05/2020

Вносител(и)	<ul style="list-style-type: none"> • ЕЛЕНА СТЕФАНОВА ПЕШЕВА; • СИМЕОН ГЕОРГИЕВ НАЙДЕНОВ; • ПЛАМЕН ТРИФОНОВ ХРИСТОВ; • БОРЯНА ЛЮБЕНОВА ГЕОРГИЕВА; • АЛБЕНА ВЛАДИМИРОВА НАЙДЕНОВА;
Предложение	<p>§ 1. В чл. 343 се правят следните изменения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В ал. 3, буква „а“ думите „от една до шест“ се заменят с „от две до осем“; 2. В ал. 3, буква „б“ думата „три“ се заменя с „пет“. <p>§ 2. В чл. 343б се правят следните изменения и допълнения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В ал. 1 думите „от двеста до хиляда“ се заменят с „от петстотин до три хиляди“; 2. В ал. 2 думите „една до пет“ се заменят с „от две до шест“; 3. В ал. 3 думите „от една до три“ се заменят с „от две до пет“ и думите „от петстотин до хиляда и петстотин лева“ се заменят с „от хиляда до пет хиляди лева“; 4. В ал. 4 думите „от една до пет“ се заменят с „от три до шест“. 5. Създава се ал. 5: „(5) В случаите на ал. 1,2,3 и 4 превозното средство се отнема в полза на държавата, ако то е принадлежало на дееца или му е предоставено доброволно, когато собственикът на моторното превозно средство е знаел или предполагал, че деецът е употребил алкохол или наркотични вещества или техните аналози.“
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/157433
Период на разглеждане	
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за разглеждане на законопроекта

12. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 47-254-01-95, 08/07/2022

Вносител(и)	<ul style="list-style-type: none"> • НАСТИМИР АНАНИЕВ АНАНИЕВ; • СНЕЖАНА ВЕЛИКОВА АПОСТОЛОВА; • СТОИЛ МИРОСЛАВОВ СТОИЛОВ;
-------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • КАЛОЯН ТОНЕВ ИКОНОМОВ; • АНДРЕЙ АТАНАСОВ ГЮРОВ;
Предложение	<p>§ 1. В чл. 343б се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. Алинея 1 се изменя така: „(1) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 1,2 до 1,9 на хиляда, установено по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от четиристотин до хиляда лева.“</p> <p>2. Алинея 2 се изменя така: „(2) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 1,9 на хиляда, установено по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода от две до пет години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.“</p> <p>3. Алинея 3 се изменя така: „(3) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деяние по ал. 1 или ал. 2, се наказва с лишаване от свобода от две до шест години и с глоба от хиляда до две хиляди лева.“</p> <p>4. Алинея 4 се изменя така: „(4) Който управлява моторно превозно средство след употреба на от един до три вида наркотични вещества или техни аналози, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.“</p> <p>5. Създава се нова ал. 5: „(5) Който управлява моторно превозно средство след употреба на над три вида наркотични вещества или техни аналози, се наказва с лишаване от свобода от две до пет години и с глоба от хиляда до две хиляди лева.“</p> <p>6. Създава се нова ал. 6: „(6) Ако деянието по ал. 4 или ал. 5 е извършено повторно, наказанието е лишаване от свобода от две до шест години и глоба от хиляда и петстотин до три хиляди лева.“</p> <p>7. Създава се нова ал. 7: „(7) Ако деянието по ал. 1, ал. 2 и/или ал. 4, ал. 5 е извършено от лице, което не притежава свидетелство за управление, валидно за категорията, към която спада управляваното от него моторно превозно средство, наказанието е лишаване от свобода от три до шест години и глоба от две до три хиляди лева.“</p>
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/164275
Период на разглеждане	
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за разглеждане на законопроекта

13. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 47-254-01-97, 11/07/2022

Вносител(и)	<ul style="list-style-type: none"> • ПЕТЪР НИКОЛАЕВ ПЕТРОВ; • ИВО ГЕОРГИЕВ РУСЧЕВ; • НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВ ДРЕНЧЕВ;
-------------	---

Предложение	<p>§ 1. В чл. 93 се създава нова точка 32 със следния текст: „32 „Граница на платното за движение“ е линията, очертана или не с пътна маркировка, която отделя платното за движение от другите конструктивни елементи на пътното платно – банкет, тротоар, лента за принудително спиране и други. Линията, с която се очертава „BUS“-лентата, също е граница на платното за движение“</p> <p>§ 2. В чл. 343 ал. 1 буква в) думите „от две до шест години“ се заменят с „от три до осем години“, а думите „от три до десет години“ се заменят с „от пет до дванадесет години“ и така буква в) придобива следния вид: „в) смърт, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е лишаване от свобода от три до осем години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до дванадесет години.“</p> <p>§ 3. В чл. 343 ал. 3 след текста „... или на пешеходна пътека...“ се слага запетая и се добавя следния текст „тротоар или друга площ, извън границите на платното за движение“; Като по този начин чл. 343 ал. 3 от НК придобива следния вид: „(3) Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, тротоар или друга площ, извън границите на платното за движение, наказанието е: а) при тежка или средна телесна повреда - лишаване от свобода от една до шест години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от две до десет години; б) при смърт - лишаване от свобода от три до петнадесет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до двадесет години. (4) Наказанието по буква "б" на предходната алинея се налага и когато е настъпила смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица.“</p> <p>В буква б) думата „три“ са заменя с думата „пет“, а думите „от пет до двадесет години“ се заменят с „от десет до двадесет години“; Като текстът на буква б) придобива следния вид: „б) при смърт – лишаване от свобода от пет до петнадесет години, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от десет до двадесет години.“</p>
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/164278
Период на разглеждане	
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за разглеждане на законопроекта

14. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 48-254-01-28, 21/10/2022

Вносител(и)	<ul style="list-style-type: none"> • ХРИСТО БОГОМИЛОВ ТЕРЗИЙСКИ; • ТОМИСЛАВ ПЕЙКОВ ДОНЧЕВ; • ГЕОРГ ДАНИЕЛОВ ГЕОРГИЕВ;
-------------	--

Предложение	§ 1. В чл. 343б, ал. 3 след запетаята след думите „техни анализи“ се добавя „установено по надлежния ред или който откаже да му бъде извършена проверка за установяване употребата на наркотични вещества или техни анализи“.
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/164364
Период на разглеждане	19/01/2023 - Комисия по правни въпроси (първо гласуване) 19/01/2023 - Комисия по транспорт и съобщения (първо гласуване) 20/01/2023 - Комисия по вътрешна сигурност и обществен ред (първо гласуване) 20/01/2023 обсъждане (зала първо гласуване) <i>Пленарно заседание</i> 20/01/2023 приет (зала първо гласуване)
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за второ гласуване

15. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 48-254-01-31, 25/10/2022

Вносител(и)	<ul style="list-style-type: none"> • КОСТАДИН ТОДОРОВ КОСТАДИНОВ; • ПЕТЪР НИКОЛАЕВ ПЕТРОВ; • ЦОНЧО ТОМОВ ГАНЕВ; • АНГЕЛ ЖЕКОВ ГЕОРГИЕВ; • СТОЯН НИКОЛОВ
Предложение	<p>§ 1. В чл. 93 се създава нова точка 32 със следния текст: „32 „Граница на платното за движение“ е линията, очертана или не с пътна маркировка, която отделя платното за движение от другите конструктивни елементи на пътното платно – банкет, тротоар, лента за принудително спиране и други. Линията, с която се очертава „BUS“-лентата, също е граница на платното за движение.“</p> <p>§ 2. В чл. 343 ал. 1 буква в) думите „от две до шест години“ се заменят с „от три до осем години“, а думите „от три до десет години“ се заменят с „от пет до дванадесет години“ и така буква в) придобива следния вид: „в) смърт, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е лишаване от свобода от три до осем години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до дванадесет години.“</p> <p>§ 3. В чл. 343 ал. 3 след текста „... или на пешеходна пътека...“ се слага запетая и се добавя следния текст „тротоар или друга площ, извън границите на платното за движение, банкетите и островите на платното за движение“; Като по този начин чл. 343 ал. 3 от НК придобива следния вид: „(3) Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни анализи, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, тротоар или друга площ, извън границите на платното за движение, банкетите и островите на платното за движение, наказанието е:</p>

	<p>а) при тежка или средна телесна повреда - лишаване от свобода от една до шест години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от две до десет години;</p> <p>б) при смърт - лишаване от свобода от три до петнадесет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до двадесет години.</p> <p>(4) Наказанието по буква "б" на предходната алинея се налага и когато е настъпила смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица.“</p> <p>В буква б) думата „три“ са заменя с думата „пет“, а думите „от пет до двадесет години“ се заменят с „от десет до двадесет години“;</p> <p>Като текстът на буква б) придобива следния вид:</p> <p>„б) при смърт – лишаване от свобода от пет до петнадесет години, а в особено тежки случаи – лишаване от свобода от десет до двадесет години.“</p> <p>§ 4. В чл. 343а, алинея първа, в буква в) и буква г), думите в началото на изреченията „по ал. 2“ се заменят с „по ал. 3“ и така текстовете на буква в и буква г) става следния:</p> <p>„в) по ал. 3, буква "а", когато е причинена средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице - лишаване от свобода до четири години, а в особено тежки случаи - до шест години;</p> <p>г) по ал. 3, буква "б", когато е настъпила смърт на повече от едно лице - лишаване от свобода от две до десет години, а в особено тежки случаи - от три до дванадесет години.“</p> <p>§ 5. В чл. 343б се създава нова алинея пета със следния текст:</p> <p>„(5) Управляваното от дееца МПС в случаите по алинея от първа до трета временно бива отнемано принудително и бива спирано от движение за срок от една до три години, а в случаите по алинея четвърта – от една до пет години.“</p> <p>§ 6. В чл. 343в се създава нова алинея четвърта със следния текст:</p> <p>„(4) Управляваното от дееца МПС в случаите по предходните алинеи временно бива отнемано принудително и бива спирано от движение за срок от една до три години.“</p> <p>§ 7. В чл. 343г след думите „и 343в, ал. 1“ са добавя „и ал. 3“ и в края на изречението, вместо точка се поставя запетая и се добавя следния текст „включително и при прилагане на разпоредбата на чл. 55, ал. 3“.</p> <p>Така текстът на член 343г става следния:</p> <p>„Чл. 343г. (Нов - ДВ, бр. 50 от 1995 г., изм. – ДВ, бр. 75 от 2006 г., в сила от 13.10.2006 г.) Във всички случаи на чл. 343, 343а, 343б и чл. 343в, ал. 1 и ал. 3 съдът постановява и лишаване от право по чл. 37, ал. 1, точка 7 и може да постанови лишаване от право по точка 6, включително и при прилагане на разпоредбата на чл. 55, ал. 3.“</p>
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/164390
Период на разглеждане	19/01/2023 - Комисия по правни въпроси (първо гласуване, приет) 19/01/2023 - Комисия по транспорт и съобщения (първо гласуване) 20/01/2023 Пленарна зала - обсъждане (зала първо гласуване)
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за второ гласуване

16. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 48-254-01-71, 25/11/2022

Вносител(и)	КОРНЕЛИЯ ПЕТРОВА НИНОВА; ГЕОРГИ СТРАХИЛОВ СВИЛЕНСКИ; ИРЕНА ТОДОРОВА АНАСТАСОВА; ВЯРА ЕМИЛОВА ЙОРДАНОВА; ИВАН ИВАЙЛОВ ЧЕНЧЕВ; ИВАН ВАЛЕНТИНОВ ИВАНОВ; ДЕЯН ЦАНКОВ ДЕЧЕВ; ИЛИЯН СЛАВЕЙКОВ ЙОНЧЕВ; ИВАН ВАЛЕНТИНОВ ГАНЧЕВ; ИВАН БОГОМИЛОВ ПЕТКОВ; МАНОЛ ТРИФОНОВ ГЕНОВ; РУМЕН ВАСИЛЕВ ГЕЧЕВ; ПЕТЪР ГЕОРГИЕВ КЪНЕВ; БОЙКО ЛЮБОМИРОВ КЛЕЧКОВ; ВЕСКА МАРИНОВА НЕНЧЕВА; МАЯ ЙОРДАНОВА ДИМИТРОВА; ГЕОРГИ ЯНЧЕВ ГЪОКОВ; СМИЛЯНА НИКОЛОВА НИТОВА-КРЪСТЕВА; БОГДАН ЕМИЛОВ БОЦЕВ; АТАНАС ЗАФИРОВ ЗАФИРОВ; ДРАГОМИР ВЕЛКОВ СТОЙНЕВ; ХРИСТО ТАНЧЕВ ПРОДАНОВ;
Предложение	<p>§ 8. В чл. 342 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>1. В ал. 3 се създава б. „г“:</p> <p>„г) при причиняване с деянието по ал. 1 на смърт на едно или повече лица, със или без последиците по б. „а“ и б. „б“ и деянието е извършено след употреба на алкохол с концентрация в кръвта над 2 на хиляда, установено по надлежния ред или след употреба на наркотични вещества или техните аналози, или деецът не е имал необходимата правоспособност, или при превишаване на разрешената скорост с повече от 50 км/ч – от петнадесет до двадесет години или доживотен затвор.“.</p> <p>2. В ал. 4, изр. второ думите „по буква „в“ се заменят с „по букви „в“ и „г““.</p> <p>3. Създава се ал. 5:</p> <p>„(5) В случаите по ал. 3, букви „в“ и „г“ съдът отнема в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и когато не е собственост на дееца.“.</p> <p>§ 9. В чл. 343 се създава ал. 5:</p> <p>„(5) В случаите по ал. 3 и 4 съдът може да отнеме в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и когато не е собственост на дееца.“.</p> <p>§ 10. В чл. 343а, букви „в“ и „г“ думите „ал. 2“ се заменят с „ал. 3“.</p> <p>§ 11. В чл. 343б се създава ал. 5:</p> <p>„(5) В случаите по предходните алинеи съдът отнема в полза на държавата моторното превозно средство, послужило за извършване на престъплението и когато не е собственост на дееца.“.</p> <p>§ 12. В чл. 343г думите „чл. 343в, ал. 1“ се заменят с „чл. 343в, ал. 1 и 3“, а след думите „ал. 1, т. 7“ се поставя запетая и се добавя „независимо от прилагането на разпоредбата на чл. 55, ал. 3“.</p>
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/164512
Период на разглеждане	<p>19/01/2023 приет (комисии първо гласуване) Комисия по правни въпроси</p> <p>20/01/2023 внесен (зала първо гласуване)</p> <p>20/01/2023 обсъждане (зала първо гласуване) Пленарно заседание</p> <p>20/01/2023 обсъждане (зала първо гласуване) Пленарно заседание</p> <p>20/01/2023 приет (зала първо гласуване)</p>
Становища	

Приет отхвърлен	/	Няма данни за второ гласуване
--------------------	---	-------------------------------

17. Законопроект за изменение и допълнение на Наказателния кодекс, сигн. № 49-354-01-3, 19/04/2023

Вносител(и)	КОРНЕЛИЯ ПЕТРОВА НИНОВА; ИВАН ВАЛЕНТИНОВ ИВАНОВ; АТАНАС ЗАФИРОВ ЗАФИРОВ; БОГДАН ЕМИЛОВ БОЦЕВ; БОРИСЛАВ ГУЦАНОВ ГУЦАНОВ; ВАЛЕНТИНА ИВАНОВА ДИМОВА; ВАЛЕРИ ХРИСТОФОРОВ МИТОВ; ГЕОРГИ СТРАХИЛОВ СВИЛЕНСКИ; ГЕОРГИ ЯНЧЕВ ГЪОКОВ; ДЕЯН ЦАНКОВ ДЕЧЕВ; ДРАГОМИР ВЕЛКОВ СТОЙНЕВ; ИВАН БОГОМИЛОВ ПЕТКОВ; ИВАН ИВАЙЛОВ ЧЕНЧЕВ; ИРЕНА ТОДОРОВА АНАСТАСОВА; ЙОРДАНКА СТЕФАНОВА ГЕОРГИЕВА; КАЛИН ТАНЕВ КАЛАПАНКОВ; КРИСТИАН ИВАНОВ ВИГЕНИН; МАНОЛ ТРИФОНОВ ГЕНОВ; МАЯ ЙОРДАНОВА ДИМИТРОВА; ПЕТЪР ГЕОРГИЕВ КЪНЕВ; РУМЕН ВАСИЛЕВ ГЕЧЕВ; СМИЛЯНА НИКОЛОВА НИТОВА-КРЪСТЕВА; ХРИСТО ТАНЧЕВ ПРОДАНОВ;
Предложение	<p>§ 8. В чл. 342 се правят следните изменения и допълнения:</p> <p>4. В ал. 3 се създава б. „г“:</p> <p>„г) при причиняване с деянието по ал. 1 на смърт на едно или повече лица, със или без последиците по б. „а“ и б. „б“ и деянието е извършено след употреба на алкохол с концентрация в кръвта над 2 на хиляда, установено по надлежния ред или след употреба на наркотични вещества или техните аналози, или деецът не е имал необходимата правоспособност, или при превишаване на разрешената скорост с повече от 50 км/ч – от петнадесет до двадесет години или доживотен затвор.“</p> <p>5. В ал. 4, изр. второ думите „по буква „в“ се заменят с „по букви „в“ и „г““.</p> <p>6. Създава се ал. 5:</p> <p>„(5) В случаите по ал. 3, букви „в“ и „г“ съдът отнема в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и когато не е собственост на дееца.“</p> <p>§ 9. В чл. 343 се създава ал. 5:</p> <p>„(5) В случаите по ал. 3 и 4 съдът може да отнеме в полза на държавата въздухоплавателното средство, моторното превозно средство, плавателния съд или специалната машина, което е послужило за извършване на престъплението и когато не е собственост на дееца.“</p> <p>§ 10. В чл. 343а, букви „в“ и „г“ думите „ал. 2“ се заменят с „ал. 3“.</p> <p>§ 11. В чл. 343б се създава ал. 5:</p> <p>„(5) В случаите по предходните алинеи съдът отнема в полза на държавата моторното превозно средство, послужило за извършване на престъплението и когато не е собственост на дееца.“</p> <p>§ 12. В чл. 343г думите „чл. 343в, ал. 1“ се заменят с „чл. 343в, ал. 1 и 3“, а след думите „ал. 1, т. 7“ се поставя запетая и се добавя „независимо от прилагането на разпоредбата на чл. 55, ал. 3“.</p>
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/164736
Период на разглеждане	17/05/2023 приет (комисии първо гласуване) Комисия по въпросите на децата, семейството, младежта и спорта

	19/05/2023 внесен (зала първо гласуване)
Становища	
Приет отхвърлен	/ Няма данни за второ гласуване

**18. Законопроект за изменение и допълнение на
Наказателния кодекс, сигн. № 49-354-01-21, 03/05/2023**

Вносител(и)	<p>КОСТАДИН ТОДОРОВ КОСТАДИНОВ; ПЕТЪР НИКОЛАЕВ ПЕТРОВ; ЦОНЧО ТОМОВ ГАНЕВ; ЦВЕТА ВАЛЕНТИНОВА РАНГЕЛОВА; НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВ ДРЕНЧЕВ; СТОЯН НИКОЛОВ ТАСЛАКОВ; ИСКРА МИХАЙЛОВА МИХАЙЛОВА; ГЕОРГИ НИКОЛАЕВ ГЕОРГИЕВ; АНГЕЛ ЖЕКОВ ГЕОРГИЕВ; ДЕЯН НИКОЛАЕВ НИКОЛОВ; СТАНИСЛАВ ДОБРИНОВ СТОЯНОВ; АЛЕКСАНДЪР ДИМИТРОВ АРАНГЕЛОВ; НИКОЛА АНГЕЛОВ ДИМИТРОВ; БОРИС ДИМИТРОВ АЛАДЖОВ; КОСТА ГЕОРГИЕВ СТОЯНОВ; ГЕОРГИ НИКОЛАЕВ ГЕОРГИЕВ; АНГЕЛ ЖЕКОВ ГЕОРГИЕВ; ДЕЯН НИКОЛАЕВ НИКОЛОВ; СТАНИСЛАВ ДОБРИНОВ СТОЯНОВ; АЛЕКСАНДЪР ДИМИТРОВ АРАНГЕЛОВ; НИКОЛА АНГЕЛОВ ДИМИТРОВ; БОРИС ДИМИТРОВ АЛАДЖОВ; КОСТА ГЕОРГИЕВ СТОЯНОВ; ДИМИТЪР ВАЛЕНТИНОВ ГЮРЕВ; ИВАЙЛО ГЕОРГИЕВ ЧОРБОВ;</p>
Предложение	<p>§ 4. В чл. 93 се създава нова точка 32 със следния текст: „32 „Граница на платното за движение“ е линията, очертана или не с пътна маркировка, която отделя платното за движение от другите конструктивни елементи на пътното платно – банкет, тротоар, лента за принудително спиране и други. Линията, с която се очертава „BUS“-лентата, също е граница на платното за движение.“</p> <p>§ 22. В чл. 342, алинея четвърта се добавя ново изречение второ със следния текст: „Ако за извършване на деянието е използвано моторно превозно средство, същото временно се отнема и спира от движение за период от една до три години.“</p> <p>§ 23. В чл. 343 ал. 1 буква в) думите „от две до шест години“ се заменят с „от три до осем години“, а думите „от три до десет години“ се заменят с „от пет до дванадесет години“.</p> <p>§ 24. В чл. 343 ал. 3 след текста „... или на пешеходна пътека...“ се слага запетая и се добавя следния текст „тротоар или друга площ, извън границите на платното за движение, банкетите и островите на платното за движение“;</p> <p>В буква б) думата „три“ се заменя с думата „пет“, а думите „от пет до двадесет години“ се заменят с „от десет до двадесет години“;</p> <p>§ 25. В чл. 343а, алинея първа, в буква в) и буква г), думите в началото на изреченията „по ал. 2“ се заменят с „по ал. 3“.</p> <p>§ 26. В чл. 343б се създава нова алинея пета със следния текст: „(5) Управляваното от дееца МПС в случаите по алинея от първа до трета временно бива отнемано принудително и бива спирано от движение за срок от една до три години, а в случаите по алинея четвърта – от една до пет години.“</p>

	<p>§ 27. В чл. 343в се създава нова алинея четвърта със следния текст: „(4) Управляваното от дееца МПС в случаите по предходните алинеи временно бива отнето принудително и бива спирано от движение за срок от една до три години.“</p> <p>§ 28. В чл. 343г след думите „и 343в, ал. 1“ са добавя „и ал. 3“ и в края на изречението, вместо точка се поставя запетая и се добавя следния текст „включително и при прилагане на разпоредбата на чл. 55, ал. 3“.</p>
Мотиви	https://www.parliament.bg/bg/bills/ID/164771
Период на разглеждане	19/05/2023 внесен (зала първо гласуване) 19/05/2023 обсъждане (зала първо гласуване) Пленарно заседание 19/05/2023 приет (зала първо гласуване)
Становища	
Приет / отхвърлен	Няма данни за второ гласуване

*******Липсата на пълни данни на интернет страницата на Народното събрание води до невъзможност за проследяване в пълнота на законодателната процедура.**

IV. Анализ на относима съдебна практика**Преглед на част от основните въпроси, разглеждани в касационната инстанция, по производствата с предмет престъпления по чл. 342 - 343в НК**

В периода *от 2017 г. до края на 2022 г.* във Върховния касационен съд са разгледани и решени **901 бр. дела с предмет престъпления по чл. 342 - 343в НК.**

От тях както следва:

- престъпления по чл. 342 от НК – 3 бр. дела,
- престъпления по чл. 342, ал.3 от НК – 4 бр. дела,
- престъпления по чл. 343, ал.1, б. „а“ и б. „б“ от НК – 9 бр. дела,
- престъпления по чл. 343, ал. 1, б. "в" от НК – 259 бр. дела,
- престъпления по чл. 343, ал. 3, б. "а" НК – 17 бр. дела,
- престъпления по чл. 343, ал. 3, б. "б" и ал. 4 НК – 328 бр. дела,
- престъпления по чл. 343а от НК – 51 бр. дела,
- престъпления по чл. 343а, б. „в“ от НК – 2 бр. дела,
- престъпления по чл. 343а, б. „г“ от НК – 9 бр. дела,
- престъпления по чл. 343б от НК – 165 бр. дела,
- престъпления по чл. 343в от НК – 54 бр. дела.

Въз основа на статистическите данни за броя на разгледаните от ВКС дела за престъпления по транспорта може да се направи извод, че основната част от престъпленията са по следните състави на НК:

- ✓ **328 бр. дела за престъпления по чл. 343, ал. 3, б. "б" и ал. 4 НК (36,4 %):**

Чл. 343. (3) Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, наказанието е:

б) при смърт - лишаване от свобода от три до петнадесет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до двадесет години.

(4) Наказанието по буква "б" на предходната алинея се налага и когато е настъпила смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица.

✓ **259 бр. дела за престъпления по чл. 343, ал. 1, б. "в" от НК (28,7 %):**

Чл. 343. (Изм. - ДВ, бр. 95 от 2016 г.) (1) Когато с деяния по предходния член по непредпазливост са причинени:

в) смърт, независимо дали са настъпили последиците по буква "а", наказанието е лишаване от свобода от две до шест години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от три до десет години.

✓ **165 бр. дела за престъпления по чл. 343б от НК (18,3 %):**

Чл. 343б. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 74 от 2015 г.) (1) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от двеста до хиляда лева.

(2) Който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта си над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като е осъден с влязла в сила присъда за деянието по ал. 1, се наказва с лишаване от свобода от една до пет години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

(3) Който управлява моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози, се наказва с лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

(4) (Нова) Ако деянието по ал. 3 е извършено повторно, наказанието е лишаване от свобода от една до пет години и глоба от петстотин до хиляда и петстотин лева.

✓ **54 бр. дела за престъпления по чл. 343в от НК (6 %):**

Чл. 343в. (Нов - ДВ, бр. 50 от 1995 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който управлява моторно превозно средство в срока 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 три години и с глоба от двеста до хиляда лева.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 74 от 2015 г.) Който в едногодишен срок от наказването му по административен ред за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление извърши такова деяние, се наказва с

лишаване от свобода от една до три години и с глоба от петстотин до хиляда и двеста лева.

(3) (Нова – ДВ, бр. 95 от 2016 г.) Наказанието по ал. 1 се налага и на лице, което управлява моторно превозно средство **в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление** на моторно превозно средство.

✓ **51 бр. дела за престъпления по чл. 343а от НК (5,7 %):**

Чл. 343а. (Нов - ДВ, бр. 28 от 1982 г.) (1) (Предишен текст на чл. 343а - ДВ, бр. 92 от 2002 г.) Ако деецът след деянието по предходния член е **направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или на пострадалите**, наказанието е:

а) (изм. - ДВ, бр. 103 от 2004 г., в сила от 1.01.2005 г.) по ал. 1, буква "б" - лишаване от свобода до три години при тежка телесна повреда и лишаване от свобода до две години или пробация при средна телесна повреда;

б) по ал. 1, буква "в" - лишаване от свобода до четири години;

в) по ал. 2, буква "а", когато е причинена средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице - лишаване от свобода до четири години, а в особено тежки случаи - до шест години;

г) по ал. 2, буква "б", когато е настъпила смърт на повече от едно лице - лишаване от свобода от две до десет години, а в особено тежки случаи - от три до дванадесет години.

(2) (Нова - ДВ, бр. 92 от 2002 г., изм., бр. 86 от 2005 г.) За престъпление по ал. 1, буква "а" наказателното производство се прекратява, ако пострадалият поиска това.

Ще бъдат разгледани част от основните въпроси, които са били обсъждани в рамките на производствата пред касационната инстанция на базата на най-често сочените в касационните жалби и протести оплаквания. Предвид невъзможността да бъдат обхванати огромният брой дела с предмет престъпления по транспорта, сравнително дългият период на изследване и краткият срок за провеждане на изследването, са включени единствено тези въпроси, по които касационният съд се е произнасял многократно, предвид повторемостта им в касационните жалби и протести и тези, по които в посочения период е настъпила промяна в практиката на ВКС или се констатира противоречива практика на касационната инстанция. Прегледът е структуриран по касационни основания, като посочването на изследваните решения не е изчерпателно, с оглед множеството случаи, в които касационните съдебни състави са излагали сходни мотиви по поставения въпрос. В прегледаните касационни производства обичайно съдът се е произнасял по множество оплаквания, свързани с всяко едно от касационните основания, предвид което е възможно част от цитираните решения да бъдат посочени повече от веднъж.

Въпроси, свързани с проверка във връзка с прилагане на материалния закон

1. Състав на престъплението по чл. 342, ал. 1, ал. 3 НК

1.1. Обект на престъплението

Непосредствен обект на престъплението са обществените отношения, свързани с транспортната безопасност, които гарантират нормалното функциониране на механичния транспорт.

Престъплението има и допълнителен обект, който е свързан с обществените отношения, гарантиращи неприкосновеността на човешкия живот, здраве и собственост.

В теорията се забелязва дискусия относно основния състав на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК, като част от авторите го определят като резултатно – на поставяне в опасност, тъй като при осъществяването му няма засягане на живота и здравето на друго лице, а единствено поставянето им в опасност⁹, а други автори го определят като формално¹⁰. Осъществяването на това престъпление не предполага от него да са настъпили вреди, съотв. да има пострадал. Поради това, по дела с предмет това престъпление, независимо, че неговият допълнителен обект е свързан с живота и здравето на гражданите, не е възможно конституирането на частен обвинител и на граждански ищец и съотв. не може да бъде приет за съвместно разглеждане граждански иск.

Квалифицираният състав на престъплението по чл. 342, ал. 3 НК дава основание то да бъде определено като резултатно, но съществен елемент от състава му са настъпилите в резултат на деянието имуществени вреди или увреждане на здравето или живота на другото. При този престъпен състав не се поставят в опасност имуществени и/или неимуществени права, а в резултат на извършването му те се засягат – при престъплението по чл. 342, ал. 3 НК има пострадал, който има възможност да предяви граждански иск и да участва като граждански ищец и като частен обвинител в наказателното производство.

1.2. Обективна страна на престъплението

Изпълнителното деяние на престъплението се изразява в „управление“ на транспортно средство (железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина) в нарушение на правилата за движение.

⁹ Гиргинов, Антон. Наказателно право на Република България. Особена част. София, Софи-Р, с. 509.

¹⁰ Филчев, Никола. За престъпленията по транспорта. Достъпна на lex.bg, 07 септември 2023.

1.2.1. Управление на моторно превозно средство

Управление на моторно превозно средство е налице когато:

- водачът извършва всички действия или бездействия (когато има задължение да се предприемат действия) с механизмите и уредите на моторното превозно средство;
- няма никакво значение дали моторното превозно средство е в покой или движение, когато тези действия са свързани с опасност от настъпване на съставомерни последици;
- налице е управление и когато водачът се намира в моторното превозно средство (макар и същото да е в покой) и двигателят му е запален¹¹ или когато моторното превозно средство не е с работещ двигател, но се движи по инерция.¹²

1.2.2. Транспортни средства

Изпълнителното деяние на престъплението се осъществява по отношение на изчерпателно посочени транспортни средства:

- железопътен състав – това е съвкупността от подвижни железопътни единици, движещи се по релсов път. С това понятие се обозначават локомотиви (самостоятелно движещи се единици), вагони (несамоходен състав), метровлакове, електровлакове, дизелвлакове, автомотриси, самоходни железопътни мотриси и дрезини. Трамваите също представляват железопътен състав.
- въздухоплавателно средство – всяко средство, което може да получи поддържане в атмосферата за сметка на реакцията на въздуха, освен реакцията на въздуха от земната повърхност¹³.
- моторно превозно средство е пътно превозно средство, снабдено с двигател за придвижване, с изключение на релсовите превозни средства и индивидуалните електрически превозни средства¹⁴.
- плавателен съд са плавателни средства (моторни, моторно-ветроходни, ветроходни) средства, предвидени да се движат по вода¹⁵.

¹¹ ППВС № 1/1983 г.; Решение № 1233/1976 г., 3 НО; Решение № 142/1980 г., 3 НО; Решение № 157/2010 г. на ВКС по НД 37/2010 г., 2 НО: „Управлението на автомобила включва всички действия или бездействия с механизмите и приборите на превозното средство, когато са свързани с опасност от настъпване на съставомерни последици, а те не се изчерпват само с въздействия върху двигателя. Управлението на автомобила не се извършва само с двигателя и не може да се приеме, че съставът на престъплението може да бъде осъществен единствено когато той е в работен режим. Преместването му в пространството може да се извърши и с ходовата му част, посредством механично движение на гумите и когато водачът се намира извън купето. При тази дейност също могат да бъдат застрашени други участници в движението и при настъпване на съставомерни последици водачът ще носи съответната отговорност.“

¹² Решение № 157/2010 г. на ВКС по НД 37/2010 г.

¹³ § 3, т. 5 от допълнителните разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване.

¹⁴ § 6, т. 11 от допълнителните разпоредби на ЗДВП.

¹⁵ Чл. 1, ал. 2 от Наредба за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, както и извършване на водноатракционни

Легална дефиниция за специална машина няма, но законодателят е дал дефиниция за автомобил със специално предназначение – моторни превозни средства от категории М или N, притежаващи специфични технически характеристики, които им позволяват да изпълняват функции, изискващи специална конфигурация или оборудване¹⁶ и за самоходна машината – съоръжение или машина, предназначена за извършване на специфични дейности и движеща се или придвижвана по пътищата само по изключение. Такива са: електрокарите, мотокарите и самоходната земеделска и горска техника¹⁷.

1.2.3. Норми, към които препраща бланкетната диспозиция на чл. 342, ал. 1 НК

Изпълнителното деяние на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК се осъществява когато при управление на транспортното средство се нарушават правила за движение. Диспозицията на чл. 342, ал. 1 НК е бланкетна по своя характер и се запълва със съдържание чрез норми, които са част от нормативни актове, различни от НК – ЗДвП, ППЗДвП или други нормативни актове, когато същинското транспортно престъпление е осъществено с железопътен състав, самоходна или специализирана машина.

Посочването на нормите, към които препраща бланкетната диспозиция, е задължително. Прокурорът е длъжен да ги посочи при словесното и цифровото формулиране на обвинението, защото по този начин се очертават неговите рамки, предмета на доказване и се осигурява възможност на обвиняемия за ефективна защита срещу обвинението за извършени нарушения на конкретни транспортни правила. Непосочването на нормите, които регламентират конкретно правило за движение, е съществено нарушение на процесуални правила, тъй като води до непълнота и неяснота на обвинението и затруднява съществено защитата¹⁸.

Нормите, към които препраща бланкетната диспозиция, трябва да бъдат императивни по своя характер и да регламентират ясно очертано задължение на водача на транспортното средство да извърши или да се въздържа от предприемане на определени действия, свързани с управлението му. Ако обвинението е за извършени нарушения на общи правила (например чл. 5, ал. 1, т.

услуги с тях (Приета с ПМС № 293 от 7.12.2009 г., обн., ДВ, бр. 99 от 15.12.2009 г., изм. и доп., бр. 33 от 27.04.2012 г.).

¹⁶ § 6, т. 12, б. “г” от допълнителните разпоредби на ЗДвП.

¹⁷ § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника, строителните машини, верижните специални и верижните бронирани машини от Българската армия и Министерството на вътрешните работи и други подобни. Самоходната машина е малагабаритна, когато е с теглително усилие до 200 kg, максималната ѝ скорост на движение е до 25 km/h, колеята - до 900 mm, и масата без товар - до 900 kg, § 6, т. 16 ЗДвП.

¹⁸ Р 198/2021 г. по НД 894/2020 г., 2 НО „Материално правните норма на престъпленията по транспорта са бланкетни по своя характер и във всички случаи следва да бъдат запълнени с конкретните, допуснати от децата нарушения на правилата за движение, довели до настъпването на транспортното произшествие и до съставомерния резултат. Имат се предвид правилата за движение, свързани с характера на тази правно регламентирана дейност, източник на повишена опасност- контролиране на моторното превозно средство, движение с разрешена или съобразена скорост, правилата за заобикаляне, изпреварване, преминаване покрай автомобили на градския транспорт, покрай деца, през пешеходни пътеки, предимство при конфликтно точки и т.н.“

1 ЗДвП¹⁹, чл. 5, ал. 2, т. 1 ЗДвП²⁰, чл. 6 ЗДвП²¹) или на нормативни забрани, които са част от състава на престъплението и са посочени в НК (например чл. 5, ал. 3, т. 1 ЗДвП²²) то е непълно, тъй като не очертава конкретно рамките на производството и съществено затруднява правото на защита²³.

Когато в обвинението, наред с нормата, съдържаща обща забрана, е посочена и друга (или други), съдържащи конкретни нарушения на транспортните правила, съдът дължи произнасяне по всяка от тях, като следва да приеме, че нарушаването на обща забрана не е свързано с настъпилия от престъплението общественоопасен резултат и не може да запълва със съдържание бланкетната диспозиция на чл. 342, ал. 1 НК.

Практическо значение има въпросът какво следва да направи съдът, когато държавното обвинение е посочило повече от една норма, регламентираща транспортно правило и част от нормите се съотнасят помежду си като общ към специален закон. Така например, разпоредбата на чл. 21 ЗДвП е специална по отношение на чл. 20, ал. 2 ЗДвП²⁴, разпоредбата на чл. 16, ал. 1, т. 1 ЗДвП е специална по отношение на чл. 15, ал. 1 ЗДвП и чл. 8, ал. 1 ЗДвП²⁵, разпоредбата на чл. 117 ЗДвП е специална по отношение на чл. 20, ал. 2 ЗДвП²⁶ и т.н.

В тези случаи съдът дължи произнасяне по отношение на всички включени в обвинението норми, към които препраща бланкетната диспозиция, но следва да признае подсъдимия за виновен (ако са налице основанията за това) само по отношение на специалната.

1.2.4. Процесуални проблеми, свързани с бланкетната диспозиция на чл. 342, ал. 1 НК

1.2.4.1. Осъждане по непредявено обвинение

Един от основните процесуални проблеми, които възникват в хода на разглеждане на наказателни производства с предмет същински транспортни

¹⁹ Чл. 5, ал. 1, т. 1 ЗДвП: „Участник в движението по пътищата с поведението си не трябва да създава опасности и пречки за движението, не трябва да поставя в опасност живота и здравето на хората и да причинява имуществени вреди“.

²⁰ Чл. 5, ал. 2, т. 1 ЗДвП: „Водачът на пътно превозно средство е длъжен да бъде внимателен и предпазлив към уязвимите участници в движението, каквито са пешеходците и водачите на двуколесни пътни превозни средства“.

²¹ Чл. 6 ЗДвП: „Участниците в движението:

1. съобразяват своето поведение със сигналите на длъжностните лица, упълномощени да регулират или да контролират движението по пътищата, както и със светлинните сигнали, с пътните знаци и с пътната маркировка;

2. изпълняват разпорежданията на лицата, упълномощени да регулират или да контролират движението по пътищата, независимо от светлинните сигнали, пътните знаци, маркировката на пътя и правилата за движение.“.

²² Чл. 5, ал. 3, т. 1 ЗДвП: „На водача на пътно превозно средство е забранено да управлява пътно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози“.

²³ Решение № 247/2009 г. по НД 238/2009 г., 1 НО; Решение № 198/2021 г. по НД 894/2020 г., 2 НО.

²⁴ ТР № 2/2016 г. ОСНК.

²⁵ Решение № 567/2013 г., 3 НО.

²⁶ Решение № 557/2008 г., 1 НО.

престъпления, е свързан с това какво следва да направи съдът, когато обвинението е формулирано по начин, който посочва законова норма, съдържаща транспортно правило, към което препраща бланкетната диспозиция на чл. 342, ал. 1 НК, която или не е нарушена, или ако е нарушена, не е в причинна връзка с настъпилния съставомерен резултат.

По-старата съдебна практика бе категорична, че единствената процесуална възможност извършителят да бъде признат за виновен за нарушаване на правило за движение, което не е било включено в обвинението, е по пътя на изменение на обвинението при спазване на условията по чл. 287 НПК. В случаите, когато прокурорът е повдигнал неточно обвинение, съдът приемаше, че е невъзможно да признае за виновен подсъдимия по непредявено обвинение, без значение дали престъплението е било осъществено или не, или деянието е било в причинна връзка с общественоопасния резултат от престъплението.

С приемането на ТР № 2/2016 г. ОСНК това разбиране бе изоставено, като ВКС прие, че е допустимо подсъдимият да бъде признат за виновен по непредявено му обвинение за нарушаване на транспортно правило, когато това е на базата на факти, които са били включени в обстоятелствената част на обвинителния акт и по отношение на които той се е бранил²⁷.

Касационният съд прецени, че в този случай не е необходимо изменение на обвинението по реда на чл. 287, ал. 1 НПК, защото то е възможно в две хипотези – при съществено изменение на фактите или при изменение на правната квалификация на инкриминираното деяние. ВКС прие, че в обсъжданата хипотеза не е налице изменение на фактите, а доколкото разпоредбата на чл. 342, ал. 1 НК е бланкетна по своя характер, прецени че при признаване на подсъдимия за виновен в извършване на нарушение на транспортно правило, различно от това, посочено от държавния обвинител, това не налага изменение на правната квалификация на деянието, защото относно нормите в особената част на НК тя не се променя²⁸.

След приемането на ТР № 2/2016 г. на ОСНК, ВКС прие, че е допустимо при правилно посочени факти да признае за виновен подсъдимия в извършването на нарушение на транспортни правила, без значение дали нарушението, което е било предмет на обвинение и това, за което извършителят се признава за виновен, са в съотношение на специален към общ закон (обичайно при преминаване от нарушение на чл. 21 ЗДвП към такова по чл. 20, ал. 2, изр. 2-ро ЗДвП)²⁹ или не³⁰.

²⁷ ТР № 2/2016 г. т.7 „Съдът е компетентен да даде правилната квалификация на нарушението, запълващо бланкетната норма на чл. 343 от НК, когато в обстоятелствената част на обвинението са описани фактическите обстоятелства по извършването му“.

²⁸ Решение № 50166/2023 г. по НД 615/2022 г., 1 НО: „В разпоредбата на чл.287 НПК законодателят е регламентирал двете хипотези, в които може да намери приложение институтът на изменение на обвинението, като е приел, че те са свързани или с промяна на фактите, или на правото. Преценил е, че в случаите, когато обвинението е конструирано посредством бланкетна диспозиция, при промяна на нормата, към която препраща тази диспозиция, не се променя правната квалификация на инкриминираното деяние, респективно институтът на изменение на обвинението е неприложим и осъждането по норма, регламентираща различно нарушение, не представлява нарушение на процесуални правила“.

²⁹ Решение № 60155/2021 г. по НД 669/2021 г., 2 НО; Решение № 60182/2022 г. по НД 553/2021 г., 1 НО; Решение № 135/2021 г. по НД 501/2020 г., 3 НО; Решение по № НД № 432/2019 г., 1 НО.

³⁰ Решение № 50166/2023 г. по НД 615/2022 г., 1 НО.

Прецени, че това е възможно и не нарушава правото на защита на подсъдимия, тъй като от момента на конституирането на обвиняемия той се е бранил по фактите и е имал възможност да опровергае извършването на нарушение на правилата за движение по пътищата.

1.2.4.2. Необходимост от изрично оправдаване по отношение на обвинение за нарушаване на транспортни правила

Съществено практическо значение има въпросът дали когато срещу подсъдимия е повдигнато обвинение за извършване на няколко нарушения на правилата за движение по пътищата и съдът приеме, че едно (или повече) от тях или не е извършено, или не е в причинна връзка с настъпилите съставомерни последици, трябва за тези нарушения да бъде постановен изричен оправдателен диспозитив в постановения съдебен акт.

Отново е налице промяна в практиката на касационната инстанция, като по-старата изискваше оправдаването на подсъдимия за неизвършените нарушения (или тези, за които липсва причинна връзка), като приемаше, че съдът дължи изрично произнасяне по тях. Понастоящем липсата на оправдателен диспозитив за нарушенията, за които съдът не е признал за виновен обвиняемия, не се приема за съществено процесуално нарушение по смисъла на чл. 348, ал. 3 НПК, тъй като това произнасяне не е свързано с правната квалификация на конкретното транспортно престъпление, а единствено с нарушени норми, част от нормативен акт извън НК, към които препраща диспозицията на чл. 342, ал. 1 НК.

Следва обаче да се отбележи това, че когато е постановен изричен оправдателен диспозитив по отношение на норма, регламентираща правило за движение и атакуваният съдебен акт е проверяван само по жалба на подсъдимия или неговия защитник, независимо от преценката на въззивния съд по отношение на този диспозитив (дали законосъобразно е бил оправдан подсъдимия), за въззивния съдебен състав е невъзможно да ревизира атакуваната присъда в тази ѝ част поради принципната забрана да бъде влошено положението на оправдания подсъдим (reformatio in rejus).

1.2.5. Причинна връзка

При анализа от обективна страна на признаците на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК е необходимо да се посочи това, че нарушаването на императивни правила при управлението на транспортно средство не е достатъчно за ангажиране на отговорността на водача. Задължително между извършеното нарушение и настъпилите общественоопасни последици (при квалифицираните случаи по чл. 342, ал. 3 НК и непредпазливите престъпления по чл. 343 НК) следва да е налице пряка причинно-следствена връзка.

Извършеното нарушение трябва да е било причина за настъпване на увреждането, като този въпрос трябва да бъде изследван конкретно във всяко производство. Ако се установи, че е извършено нарушение на транспортни

правила, но те не са били причина за съставомерния резултат, не може да бъде ангажирана наказателната отговорност на извършителя за осъществяването им³¹.

Когато се установи, че водачът е допуснал нарушение на правило за движение, но съставомерният престъпен резултат би настъпил и ако не го е бил допуснал, тогава съдът следва да констатира липса на причинна връзка между извършеното нарушение и общественотоопасните последици на престъплението и не може да признае подсъдимия за виновен в извършване на транспортно престъпление³².

По дела с предмет чл. 342, ал. 1 НК съдът трябва да прецени дали посочените от обвинението норми, регламентиращи правила за движение на транспортни средства:

- съдържат конкретно императивно правило, регламентиращо транспортна дейност, а не само общо задължение или забрана за поведение,
- не се съотнасят като обща към специална разпоредба, когато е посочена повече от една норма,
- са в пряка причинно-следствена връзка с настъпилния съставомерен резултат (вкл. когато нарушените норми регламентират отделни нарушения на транспортни правила).

Когато тези норми не отговарят на посочените изисквания, те не могат да запълнят със съдържание диспозицията на чл. 342, ал. 1 НК и така формулираното обвинение е непълно.

1.3. Субект на престъплението

Субект на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК е водачът на транспортното средство.

За съставомерността на деянието няма значение дали той е бил правоспособен или не, както и това дали в миналото е бил правоспособен и е бил лишен (по административен ред или в резултат на предходно осъждане) от правото да управлява транспортното средство.

Извършителят на транспортно престъпление не всякога е водач на транспортното средство. Възможно е той да бъде лице, което не участва непосредствено в управлението му, но има правомощие да дава задължителни указания по движението. Когато такова лице даде такива указания и те предизвикат произшествие, в резултат на което настъпят съставомерни вреди, далият указанията ще носи отговорност като извършител на транспортно престъпление³³.

³¹ Решение № 1134/1969, 3 НО, Решение № 108/95 ВК.

³² Решение № 279/1984 г. 3 НО Решение № 155/1988 3 НО: „Когато водачите на МПС се движат с по-голяма скорост от тази, позволяваща им да спрат в осветената зона, носят наказателна отговорност само ако удара е бил предотвратим при движение със съобразена скорост.“

³³ ППВС № 1/1983 г. „В управлението на горните превозни средства и машини участват в някои случаи и лица, които, макар и непосредствено да не манипулират с приборите за управление, са оправомощени да дават задължителни указания по движението. Те също са субекти на престъпленията по транспорта, когато нарушават правилата за движение и причинят предвидените в закона последици.“

Субект на престъпление по транспорта може да бъде и лице, което съзнателно предостави превозното средство на неправоспособно или употребило алкохол друго лице. В този случай той ще носи наказателна отговорност на самостоятелно основание, наред с извършилия произшествието пиян водач на транспортно средство³⁴. Същата забрана е налице и по отношение на неправоспособен водач³⁵.

1.4. Субективна страна на престъплението

В правната доктрина има дългогодишна дискусия по въпроса за формата на вината при същинските транспортните престъпления. Въз основа на задълбочено изследване на отделните състави на транспортни престъпления многократно са застъпвани разнообразни тези, като различни изследователи са възприемали за възможни форми на вината за престъплението по чл. 342, ал. 1 и ал. 3 НК:

- пряк умисъл и при двата състава³⁶
- евентуален умисъл и при двата състава³⁷
- евентуален умисъл при първия състав и пряк или евентуален умисъл при втория³⁸
- смесена форма на вина, характеризираща се с умишлено извършване на нарушение на транспортните правила и непредпазливо причиняване на престъпния резултат³⁹

Преди да бъдат изяснени възможните форми на вината при транспортните престъпления следва да бъде посочено това, че нарушаването на правилата за движение може да е осъществено съзнателно (умишлено) или непредпазливо. Това отношение на извършителя към нарушаването на тези правила не определя

³⁴ Решение № 58/2019 г. по НД 196/2019 г., 2 НО: „Деецът носи наказателна отговорност и когато не той лично управлява моторното превозно средство, а го е преотстъпил на друго неправоспособно или употребило алкохол лице и това лице допусне нарушение на правилата за движение и причини съставомерни последици. Нарушението на забраната да се преотстъпва управлението на моторното превозно средство на неправоспособно или употребило алкохол лице, при положение, че поелят управлението на моторното превозно средство виновно причини съставомерни последици, е достатъчно основание за отговорност на преотстъпващия. Последният ще носи завишена наказателна отговорност, ако е в пияно състояние.“, Решение № 896/1981 г. по НД 746/1981 г., 3 НО; Решение № 48/1989 г. по НД 11/1989 г., 3 НО.

³⁵ Решение № 602/1991 г. по НД 473/1991 г., 2 НО.

³⁶ Грозев, П. Вината при транспортни престъпления. – Общество и право, 2020, № 5.

³⁷ Гунева, М. За субективната страна на престъпленията по чл. 342 и чл. 343 НК. – Общество и право, 2021, № 6.

³⁸ Костадинова, Р. Транспортни престъпления. София, Сиела, 2012, с. 269 и сл. Авторът се позовава на Решение № 400 от 30.10.1987 г. по н.д. № 366/1987 г., III н.о., ВС.

³⁹ Василев, Н. Престъпления с две форми на вина, респективно със смесена форма на вина. – Социалистическо право, 1997, № 2; Кръстев, Кр. Върху проблема за смесената форма на вина. – Социалистическо право, 1971, № 9. Обратното становище виж в Костадинова, Р. Дискусионни въпроси относно вината при същинското транспортно престъпление. – Норма, 2011, № 1. Авторът отхвърля възможността транспортните престъпления да бъдат осъществени при смесена форма на вината, като приема, че за разлика от престъплението по чл. 124 НК, умишленото извършване на инкриминираното деяние (при същинските транспортни престъпления) изразяващо се в нарушаване на правила за движение не представлява престъпление и се наказва само по административен ред. В случая единствено настъпването на съставомерния резултат дава основание да се носи наказателна отговорност, което и изключва възможността престъплението да бъде осъществено при смесена вина.

формата на вината за същинското транспортно престъпление (защото тя се определя при изясняване на отношението към съставомерния резултат), а единствено следва да се отчете при индивидуализация на наказанието⁴⁰.

Нарушението на правилата на движение може да се дължи на невъзможност от страна на водача да бъдат оценени определени обстоятелства, свързани с пътната обстановка, положението на други превозни средства или участници в движението на пътното платно, състояние на пътната настилка, особености на атмосферните условия- мъгла, дъжд, неправилната преценка за скоростта на движение на управлявания автомобил или на други превозни средства, късното възприемане (или невъзприемане) на пътни знаци и т.н. или неправилната оценка на тези обстоятелства. Нарушаването на транспортните правила може да бъде осъществено съзнателно или несъзнателно.

Нарушението е осъществено съзнателно когато то е целенасочено – с цел постигане на някаква конкретно определена цел (например поради желание да пристигне по-рано до крайната точка на пътуването се движи с превишена скорост).

Нарушението е несъзнателно, когато извършителят подценява, negliжира определени обстоятелства (не обръща внимание на хлъзгава пътна настилка, не възприема навреме пресичащ пешеходец, не отдава значение на указателен знак, не възприема знак „стоп“ поради отклоняване на вниманието) като по този начин той не изпълнява позитивно задължение да ги отчете.

Формата на вината, при която се осъществяват същинските транспортни престъпления по чл. 342 НК и чл. 343 НК, следва да бъде определена не въз основа на отношението на извършителя към извършеното нарушение, а чрез изясняване на целта на предприетото поведение, изразило се в нарушаване на правилата за движение и изследване на отношението на водача към настъпилите в резултат на произшествието съставомерни резултати.

Когато нарушаването на правилата е съзнателно, формата на вината може да бъде пряк, евентуален умисъл или самонадеяност, докато ако те са нарушени несъзнателно, формата на вината може да бъде единствено несъзнавана непредпазливост.

Интелектуалният момент на умисъла при престъплението по чл. 342, ал. 1 НК включва съзнанието за извършено нарушение на правила за движение, а волевият е отношението на извършителя към възможните общественоопасни съставомерни последици, представляващи съставомерен резултат на престъплението.

В случаите, когато извършителят желае настъпването им – например използва транспортното средство с цел да умъртви или нанесе телено увреждане на трето лице, но общественоопасните последици не са настъпили, престъплението е осъществено при форма на вината пряк умисъл и трябва да бъде квалифицирано като опит за извършване на престъпление по чл. 342, ал. 3, във вр. с ал. 1 НК.

В случаите, когато извършителят съзнателно нарушава транспортни правила с цел, различна от настъпване на съставомерните последици (например

⁴⁰ ППВС № 1/1983 г., т. 3.

закъснява и защото желае да пристигне по-рано превишава скоростта), той действа с форма на вината евентуален умисъл. В тази хипотеза водачът не цели настъпването на съставомерните последици, но съзнава възможността те да настъпят и се отнася с безразличие към този възможен резултат от действията му. Тези съставомерни последици представляват страничен, нежелан от извършителя резултат от престъплението, но същите са намирали отражение в съзнанието му и той е приемал, че те могат да настъпят.

При изясняване на формата на вината, при която е осъществено престъплението, е от съществено значение да бъдат изяснени целта на извършителя, мотива за осъщественото нарушение и отражението в съзнанието на извършителя на съставомерните последици. Именно установяването на тези обстоятелства дават възможност да се прецени дали престъплението е осъществено умишлено или непредпазливо, както и да бъде правилно установен вида на умисъла⁴¹.

Когато е невъзможно да бъде изяснена целта на извършителя и от неговото поведение не може да бъде изведен мотива за нарушаване на правилата за движение, това не може да бъде основание да се изключи евентуалния умисъл, като се приеме, че той не е признак от състава на престъплението⁴².

Когато извършителят съзнателно нарушава правилата за движение и не предвижда настъпването на общественноопасните последици или ги предвижда, но е уверен, че те няма да настъпят, или че ще успее да ги предотврати, той действа непредпазливо, съответно при двата вида непредпазливост – небрежност или престъпна самонадеяност⁴³.

⁴¹ Решение № 59/1984 г. по НД 50/84 г., ОСНК: *“Водач на моторно превозно средство извършва престъплението по чл. 342, ал. 3 във връзка с ал. 1 НК при евентуален умисъл, когато умишлено нарушава правилата за движение, съзнава възможността по този начин да причини посочените в закона общественноопасни последици и продължава да управлява моторното превозно средство по същия начин без да предприема каквито и да било мерки за предотвратяването им и без да разчита на някакви други обстоятелства (обективни или субективни), които да създават у него увереност, че ще ги избегне. Увереност за ненастъпване на общественноопасни последици не е налице, когато деецът не разчита на конкретни обстоятелства, а на шанса, на това, че много пъти е имало подобна ситуация и до причиняването предвидените по закон вредни последици не се е стигало. Разграничението между съзнаваната непредпазливост и евентуалния умисъл при тези случаи се състои именно в наличието или отсъствието на почиваща на конкретни обстоятелства увереност в предотвратяването на общественноопасните последици, а не в наличието или липсата на безразлично отношение на дееца“.*

⁴² Решение № 88/1995 г. по НД 67/95 г., ВК: *„При евентуалния умисъл подлежи на изследване мотивът на деянието, предприето за постигане на пряко преследваната цел от дееца. Допълнително настъпилият резултат може да се окаже и безмотивен. Това обаче не прави деянието, причинило и този резултат безмотивно. Допълнителният резултат е съзнавана и възможна функция на основната субективна цел на дееца. Ето защо, при евентуалния умисъл мотивите за извършване на деянието следва да се отнесат не към реално настъпилия допълнителен резултат, а към психологическите причини, предизвикали изпълнението на пряката цел“*, виж и Решение № 287/2023 г. по НД 245/2023 г., 2 НО.

⁴³ Решение № 171/1982 г. по НД 162/1982 г. 1 НО: *„Разликата между евентуалния умисъл и съзнаваната непредпазливост се изразява в това, че в първия случай деецът съзнателно допуска настъпването на общественноопасните последици и не взима мерки за предотвратяването им, а във втория случай се надява, че те няма да настъпят и е уверен че ще ги избегне, защото е взел мерки за предотвратяването им.“* Виж и Решение № 41/1985 г. по НД 620/84 г., 3 НО: *„Съзнавана непредпазливост е налице тогава, когато деецът има категорична увереност, че общественноопасните последици няма да настъпят, а мерките, които взема за предотвратяването им, са ефикасни, макар и оказали се недостатъчни. Увереност, която е в разрез с всички налични отрицателни фактори за безопасността на движението, представлява допускане на общественноопасни последици“.*

В основата на преценката за субективната страна на осъщественото престъпление е изследването на особеностите на конкретно осъществените нарушения (време, място, начин, степен на засягане, преследваната от извършителя цел и предвидимост на настъпилите резултати, с оглед конкретната пътна обстановка). Когато настъпването им е било неизбежно или твърде вероятно, би следвало да се приеме, че престъплението е осъществено умишлено (при пряк или евентуален умисъл), а когато те са настъпили в резултат на неоправдано поет риск или липса на правилна оценка за вероятното им настъпване, е осъществено непредпазливо престъпление.

В разпоредбата на чл. 342, ал. 1 НК законодателят е употребил израза „допускал“, като според задължителната съдебна практика⁴⁴ по този начин е предвидил като единствено възможно престъплението да бъде осъществено при форма на вината евентуален умисъл.

Когато извършителят е целял настъпването на съставомерните последици по чл. 342, ал. 3 НК, но по независещи от него причини те не са настъпили, деянието следва да се квалифицира като опит за извършване на престъпление по чл. 342, ал. 3, във вр. с ал. 1 НК, а не като довършено престъпление по чл. 342, ал. 1 НК⁴⁵. Пример за това е когато извършителят – водач на моторно превозно средство е възприел пресичащ пешеходец и е ускорил скоростта и е насочил автомобила към него с цел да го удари и увреди, но поради неговата бърза реакция не е успял да го засегне.

В заключение може да бъде направен извод, че престъплението по чл. 342, ал. 1 НК може да бъде осъществено само при форма и вид на вината *евентуален умисъл*, като в него се включва съзнателното нарушаване на транспортни правила по причини, различни от настъпването на съставомерните последици по чл. 342, ал. 3 НК, при съзнаване и пренебрегване на възможното им настъпване. При управлението на моторно превозно средство деецът извършва нарушение на правила за движение по пътищата, когато преследва една правомерна или неправомерна цел, допуска настъпването на съставомерните последици на престъплението и се съгласява с възможното настъпване на този резултат, като съзнаването на тази възможност не го е мотивирала да се откаже от извършване на деянието⁴⁶.

1.5. Квалифицирани състави

Квалифицираните състави на престъплението са посочени в чл. 342, ал. 3 НК:

⁴⁴ ППВС № 1/1983 г., т. 3: „Вината при престъпленията по чл. 342, ал. 1 и 2 НК е във формата на евентуален умисъл. Деецът при управление на изброените в текста превозни средства, бойна или специална машина нарушава правилата за движение, за експлоатация или изискванията за добро качество на ремонта, като допуска настъпването на предвидените общественоопасните последици, съгласява се с настъпването им, макар че не цели това и не прави нищо за предотвратяването им. С употребеното понятие "допуска" законодателят е изключил прекия умисъл в горните случаи, когато не са настъпили телесни повреди или смърт на друго, а е създадена само опасност за настъпването им.“

⁴⁵ ППВС № 1/1983 г.

⁴⁶ Решение № 171/1982 г. по НД 162/1982 г., 1 НО.

1.5.1. Значителни имуществени вреди – чл. 342, ал. 3, б. “а“ НК

Това квалифициращо обстоятелство е свързано с общата стойност на причинените в резултат на престъплението имуществени вреди. Актуалната съдебна практика приема, че значителните имуществени вреди са на стойност *14 минимални работни заплати към момента на извършване на престъплението*⁴⁷.

При преценката за съставомерността на инкриминираното деяние по чл. 342, ал. 3, б. “а“ НК се вземат предвид стойността на всички повреди, настъпили като пряка последица на произшествието, без значение на кого са причинени и какви вещи са засегнали⁴⁸.

Стойността на претърпените в резултат на произшествието имуществени вреди следва да се определи като те бъдат оценени по средни пазарни цени към момента на извършване на деянието⁴⁹.

При преценката, дали в резултат на деянието са причинени значителни имуществени вреди, се вземат предвид всички вреди, които са пряка и непосредствена последица на виновно извършеното деяние, независимо от това, че принос за тяхното настъпване имат и други лица, които са пострадали или са съпричинители⁵⁰.

Ако в резултат на инкриминираното деяние водачът е причинил вреди на собственото си превозно средство, увредил е собствени вещи, или е увредил здравето си деянието не е съставомерно, тъй като с него не са засегнати чужди правни интереси⁵¹.

1.5.2. Тежка или средна телесна повреда на едно или повече лица, със или без имуществени вреди – чл. 342, ал. 3, б. “б“ НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с увреждания на здравето на един или повече пострадали, като тези увреждания по своите медикобиологични характеристики трябва да представляват тежка телесна повреда по смисъла на чл. 128, ал. 2 НК или средна телесна повреда по смисъла на чл. 129, ал. 2 НК. Съдебната практика, относима към престъпленията по чл. 128, ал. 1 НК и по чл. 129, ал. 1 НК, намира приложение и тук.

За съставомерността на деянието задължително следва да е установена *пряка причинно-следствена връзка между извършеното нарушение на правилата*

⁴⁷ Решение № 312/2008 г. по НД 273/2008 г., 3 НО: „В решението съдът е приел, че ППВС 1/1983 г. в тази му част е загубило своето значение и след като е съобразил ТР 1/1998 г. ОСНК и това че в постановлението е било предвидено тези вреди да са 1/5 от предвидените имуществени вреди в големи размери и 1/10 от предвидените имуществени вреди в особено големи размери е преценил, че размера на значителните вреди трябва да е 1/10 от тези на определените особено големи размери. На това основание ги е определил на 14 минимални работни заплати.“, виж и Решение № 76/2010 г. по НД 679/2009 г., 3 НО.

⁴⁸ Решение № 735/1969 г. по НД 625/1969 г. 3 НО.

⁴⁹ Решение № 183/2011 г. по НД 46/2011 г., 1 НО.

⁵⁰ Решение № 53/1985 г. по НД 55/85 г., ВК.

⁵¹ Решение № 10/1989 г. по НД 104/1988 г., ОСНК.

за движение и настъпилото *увреждане*. Тази причинно следствена връзка може да е усложнена, предвид негативно развитие на увреждането или затруднения във връзка с лечението, но задължително трябва да съществува.

Квалифициращото обстоятелство може да е свързано с причинени увреждания на едно или повече лица и настъпване или не на имуществени вреди, като *броят на пострадалите, настъпването на имуществените вреди и техния размер* нямат отношение към правната квалификация на деянието, но следва да се отчетат при *индивидуализация на наказанието*.

1.5.3. Причинена смърт на едно или повече лица, със или без последиците по чл. 342, ал. 3, б. „а“ и „б“ НК – чл. 342, ал. 3, б. „в“ НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с причинена смърт на пострадалото (или пострадалите) лица. Задължително е да е налице пряка причинно-следствена връзка между извършеното нарушение, в резултат на което е настъпило пътно произшествие и смъртта на пострадалия. Тази причинно-следствена връзка може да е усложнена с оглед особености на самия пострадал (съпътстващи заболявания, възраст, общо здравословно състояние, усложнения, настъпили в резултат на лечението и т.н.), но задължително смъртта трябва да е последица от пътното произшествие. Именно то следва да е дало началото на причинен процес, който да е довел до летален изход.

За съставомерността на деянието няма значение периода от време, което е изминало от момента на извършване на престъплението до настъпването на смъртта на пострадалия. Когато смъртта не е настъпила в деня на произшествието, задължително и двете дати трябва да бъдат отразени в постановлението за привличане на обвиняем и впоследствие в обвинителния акт и в постановената присъда.

Когато в резултат на произшествието е настъпила смърт на повече от едно лице или значителни имуществени вреди по чл. 342, ал. 3, б. а“ НК, средна или тежка телесна повреда на друго лице, или на други лица, тези обстоятелства не се отразяват на правната квалификация на деянието, но следва да се отчетат при *индивидуализация на наказанието*.

1.5.4 Причинена смърт на едно или повече лица, със или без последиците по чл. 342, ал. 3, б. „а“ и „б“ НК и особено тежък случай на същото деяние – чл. 342, ал. 3, б. „в“ НК

Това е най-тежко наказуемият квалифициран състав на престъплението, като наред с посочените по-горе квалифициращи обстоятелства трябва случаят да бъде преценен като особено тежък. Понятието „особено тежък случай“ е дефинирано легално в чл. 93, т. 8 НК: „този, при който извършеното престъпление с оглед на настъпилите вредни последици и на други отегчаващи обстоятелства разкрива изключително висока степен на обществена опасност на деянието и дееца“. За да се квалифицира деянието като „особено тежък случай“ е необходимо

кумулятивното наличие на изключително висока степен на обществена опасност както на деянието, така и на дееца (не е достатъчно да се установи изключително висока степен на обществена опасност само на деянието). Изводът за наличието на такава опасност се прави, като се съобразяват настъпилите вредни последици и другите отегчавачи отговорността обстоятелства. При преценката за наличието на двата кумулативни компонента на дефиницията следва да се съобразяват редица особености:

1.5.4.1. Висока степен на обществена опасност на деянието

Преценката за степента на обществена опасност на деянието се прави въз основа на неговите конкретни особености, като то трябва да бъде сравнено не с всички престъпления по транспорта, а само с тези, които имат идентични съставомерни резултати.

Високата степен на обществена опасност на деянието ще е налице когато:

- водачът е нарушил множество правила за движение по пътищата;
- водачът е извършил едно, но драстично нарушение на транспортните правила⁵²;
- настъпилите в резултат на произшествието общественоопасни последици са значително по-тежки от съставомерните или обичайните за този състав на престъпление⁵³.

1.5.4.2. Висока степен на обществена опасност на дееца

При преценката за наличието на висока степен на обществена опасност на дееца се изследват характеристиките на личността на извършителя, като те се съотнасят към характеристиките на други водачи на транспортни средства, които са извършили престъпления по транспорта.

Висока степен на обществена опасност на дееца е налице когато:

- е многократно осъждан (разбира се не се отчитат осъжданията, за които деецът е бил реабилитиран);
- е осъществил преди извършване на инкриминираното деяние за сравнително кратък период от време множество предходни нарушения на правилата за движение (при преценка на това обстоятелство трябва да бъдат отчетени тежестта на извършеното нарушение и налична връзка с нарушението – предмет на наказателното производство);
- е осъществил предходни нарушения, които са били сходни с това, което е причинило произшествието;

⁵² Решение № 501/1979 г. по НД 370/1979 г. 3 НО

⁵³ Решение № 47/1973 г. по НД 39/1973 г. ОСНК (*в резултат на нарушението при управление на трамвайна мотриса е настъпила смъртта на двама души и на други 24 пътника са причинени средни телесни повреди, както и на множество други леки телесни повреди и значителни имуществени вреди на мотрисата*)

Решение № 257/1981 г. по НД 1202/1980 г. 3 НО, Решение № 153/1985 г. по НД 124/1985 г. 3 НО

- деянието е извършено при наличие на множество квалифициращи обстоятелства (например пияно състояние, под въздействие на наркотични вещества, на пешеходна пътека, избягал от местопроизшествието след пътния инцидент и т.н.), когато съществуването на поне едно от тях е достатъчно за квалифициране на деянието по съответния престъпен състав.

Преценката за степента на обществена опасност на личността на дееца е винаги конкретна и тя трябва да бъде осезаемо по-висока от тази на останалите извършители на престъпления със сходна правна квалификация.

Обстоятелствата, които са признак от квалифицирания състав на престъплението, не могат да бъдат отчитани при преценка дали е налице особено тежък случай. Броят на пострадалите (ако са повече от един) и настъпилите несъставомерни вреди от деянието могат да бъдат отчитани, само ако не са относими към квалификацията на деянието и не са елемент от обективната му страна (ако е настъпила смърт на повече от две лица, съставомерни телесни повреди на повече от две лица или са настъпили значителни вреди от деянието)⁵⁴.

Многобройните отегчаващи обстоятелства, свързани с личността на извършителя, не са достатъчни за квалифициране на деянието като „особено тежък случай“, тъй като за това е необходимо да е налице и висока степен на обществена опасност на деянието. Когато тя липсва, не са изпълнени изискванията на чл. 93, т. 8 НК и деянието следва да бъде квалифицирано по по-леко наказуем състав на престъплението.

Съдът има възможност да прецени, че са налице предпоставките да квалифицира деянието като особено тежък случай, само когато са налице едновременно изключително висока степен на обществена опасност на деянието и на дееца⁵⁵.

Когато един от двата, предвидени в разпоредбата на чл. 93, т. 8 НК компонента липсва, деянието трябва да бъде квалифицирано по по-леко наказуем състав на престъплението, а наличието на висока степен на обществена опасност на дееца или на деянието трябва да бъде отчетено при индивидуализация на наказанието.

1.6 Субективна страна на престъплението по чл. 342, ал. 3 НК

В разпоредбата на чл. 342, ал. 3 НК законодателят изрично е указал, че престъплението се осъществява умишлено, като за разлика от чл. 342, ал. 1 НК, не е използвал израза „допуска“. Това дава основание да се приеме, че престъплението може да бъде осъществено при двата вида на умисъла, съотв. е възможно то да се осъществи и при пряк умисъл, като настъпването на общественоопасните съставомерни последици са цел на дееца⁵⁶.

Интелектуалният момент на умисъла включва съзнаването от извършителя, че при управление на транспортно средство нарушава императивни правила, регламентиращи движението, а волевият момент при прекия умисъл включва

⁵⁴ Решение № 153/1985 г. по НД 124/1985 г., 3 НО

⁵⁵ Решение № 32/2021 г. по НД 969/2020 г., 1 НО; Решение № 135/2021 г. по НД 501/2020 г., 3 НО.

⁵⁶ ППВС № 1/1983 г., т. 3.

съзнаването, че с действията се цели настъпването на съставомерните последици по чл. 342, ал. 3 НК (значителни имуществени вреди, средна или тежка телесна повреда, или смърт на едно или повече лица), а при евентуалният умисъл допуска настъпването им (съзнава възможността те да настъпят, но това не го възпира да осъществи нарушението).

1.7 Съпоставяне на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК и чл. 342, ал. 3 НК с други престъпления

Когато престъплението по чл. 342, ал. 3 НК е осъществено при форма и вид на вината пряк умисъл, признаците му са идентични с тези на съответните други престъпления, като единствената разлика е свързана с използването на транспортното средство за постигане на съставомерния резултат. Поради това могат да бъдат направени следните изводи:

- съставът на престъплението по чл. 342, ал. 3, б. “а“ НК може да се определи като поглъщащ по отношение на чл. 216 НК;
- съставът на престъплението по чл. 342, ал. 3, б. “б“ НК е поглъщащ по отношение на чл. 128 НК и чл. 129 НК;
- съставът на престъплението по чл. 342, ал. 3, б. “в“ НК е поглъщащ по отношение на чл. 115 НК.

В тези случаи извършителят на същинското транспортно престъпление ще носи наказателна отговорност само за извършването на това престъпление, тъй като то е невъзможно да бъде осъществено при условията на идеална съвкупност с посочените по-горе престъпления.

Съществено практическо значение има въпросът за това как следва да се третираат самоходните и специалните машини, когато извършват присъщата им дейност, свързана със строителство, селско стопанство, монтажна или друга специализирана дейност, когато те се придвижват по пътната мрежа. Няма съмнение, че тези специализирани машини (товарачи, комбайни, трактори, автокранове, кулокранове и т.н.) не са предназначени за превоз на хора или товари, но наред с обичайното им предназначение имат възможност да се придвижват самостоятелно, в това число и по пътната мрежа.

Когато в резултат от осъществявана с тях дейност настъпят съставомерни вреди, следва да се прецени дали те са настъпили при използването им по предназначение или в момент, когато те са се придвижвали в рамките на пътната мрежа. Ако вредите са настъпили в резултат на обичайната им дейност, водачът им не може да носи отговорност за транспортно престъпление, като отговорността му може да се ангажира за престъпление, осъществено при професионална непредпазливост (обичайно това са престъпления по чл. 123 НК и по чл. 134 НК)⁵⁷.

Не може да бъде осъществено транспортно престъпление и в случаите, когато съставомерните последици са осъществени на място извън пътната мрежа,

⁵⁷ Решение № 427/1983 г. по НД 388/1983 г. 3, НО; Решение № 79/1983 г. по НД 26/1983 г., 3 НО.

дори те да са настъпили в резултат на неправомерно придвижване на самоходната или специалната машина⁵⁸.

Когато деецът управлява самоходна или специална машина по път в рамките на пътната мрежа, независимо че не осъществява превоз на пътници или товари, и наруши правилата за движение по пътищата, той следва да носи отговорност за извършено транспортно престъпление, тъй като за него като водач на безрелсово превозно средство спазването на тези правила е задължително⁵⁹.

§ 2 Престъпление по чл. 343 НК

2.1 Обект на престъплението

Непосредствен обект на престъплението са обществените отношения, свързани с транспортната безопасност, които гарантират нормалното функциониране на механичния транспорт.

Обектът на това престъпление е идентичен с този на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК.

Престъплението има и допълнителен обект, който е свързан с обществените отношения, гарантиращи неприкосновеността на човешкия живот, здраве и собственост.

Престъплението е резултатно, като негов съществен елемент са предвидените от законодателя съставомерни имуществени и неимуществени вреди, изразяващи се в засягане на имуществени права или увреждане на здравето или живота на друго лице. Когато съставомерният резултат настъпи, претърпелият вредите пострадал (в хипотеза на смърт – неговите наследници), може да се конституира като частен обвинител и граждански ищец и има възможност да предяви в рамките на наказателното производство пред първоинстанционния съд граждански иск за имуществени или неимуществени вреди, претърпени в резултат на престъплението.

2.2 Обективна страна на престъплението

Признаците на престъплението са идентични с разгледаните при престъплението по чл. 342, ал. 1 и ал. 3 НК, като изпълнителното деяние отново е управление на посочените в чл. 342, ал. 1 НК транспортни средства, нарушаване на императивни правила за движение и причиняване на предвидените в чл. 343, ал. 1 НК общественоопасни последици.

При преценка на законосъобразността на обвинението по чл. 343, ал. 1 НК следва да се отчита това, че диспозицията на тази разпоредба е препращаща, като тя препраща към нормата на чл. 342, ал. 1 НК (основният състав на същинското транспортно престъпление), която от своя страна е бланкетна и се запълва със съдържание с норма, част от друг нормативен акт, извън НК. Ето защо

⁵⁸ Решение № 363/1990 г. по НД 320/1990 г., 3 НО. В обратния смисъл Решение № 352/2009 г. по НД 345/2009 г., 1 НО.

⁵⁹ Решение № 79/1983 г. по НД 26/1983 г., 3 НО.

обвинението следва да съдържа не само състава на чл. 343, ал. 1 НК, но и връзката с чл. 342, ал. 1 НК (често и посочване на точното предложение с оглед конкретизиране на превозното средство), но и връзка с разпоредбите, част от нормативен акт, извън НК, които уреждат конкретни императивни правила за движение и за които се твърди, че са нарушени (обичайно това са норми, които са част от ЗДВП или ППЗДВП и по-рядко нормативни актове, които уреждат движението на релсови транспортни средства, самоходни или специални машини).

При преценка на законосъобразността на обвинението следва да се отчита дали съответните норми имат императивен характер, дали те не регламентират обща забрана за предприемане на действие или задължение за водача и не на последно място, дали същите са в пряка причинна връзка с настъпилото произшествие, в резултат на което са причинени и съставомерните вреди.

Всичко, отразено при разглеждането на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК, включително и процесуалните аспекти, намира приложение и тук.

В разпоредбата на чл. 343, ал. 1 НК законодателят е предвидил три самостоятелни състава на престъпление, които се различават по своите съставомерни резултати. Те са следните:

2.2.1 Значителни имуществени вреди – чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК

Това квалифициращо обстоятелство е свързано с размера на причинените от произшествието имуществени вреди. Тук, подобно на престъплението по чл. 342, ал. 3, б. “а“ НК, важат всички правила за определянето им и посочената съдебна практика.

Възможно е да бъде осъществен състава на престъплението по чл. 343, ал. 1 б. “а“ НК като продължавано престъпление, като причинените значителни имуществени вреди са настъпили в резултат на извършване на повече от едно деяние и стойността на причинените вреди е съставомерна (отговаря на изискванията за „значителни вреди“) за всяко едно деяние⁶⁰.

В случаите, когато с едно деяние са засегнати повече от един автомобил (например при пътен инцидент са нанесени щети на два или повече паркирани автомобила), е осъществен състава на престъплението по чл. 343, ал. 1 б. “а“ НК, когато общата стойност на щетите на всички засегнати автомобили отговарят на изискванията за „значителни вреди“, без значение, че щетите по отделните автомобили не отговарят на този критерий.

Въпросът за съставомерността на деянието по чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК се поставя и в случаите, когато се отнема противозаконно моторно превозно средство (престъпление по чл. 346 НК) и впоследствие при управлението му се

⁶⁰ Решение № 408/1985 г. по НД 415/85 г., ВК в обратния смисъл: „Принципно квалификацията по чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК, във вр. с чл. 26, ал. 1 НК е възможна, но само когато всяко от отделните деяния, включени в състава на продължаваното престъпление съдържа признаците на съответния вид престъпление. В случаите когато с деянието са причинени имуществени вреди, но същите не са значителни (на стойност повече от 14 минимални работни заплати) това деяние не осъществява състава на престъплението и не може да бъде включено в обвинението защото несъставомерните деяния не могат да образуват продължавано престъпление“.

предизвиква произшествие, от което настъпват значителни имуществени вреди. В тази хипотеза ще се носи отговорност за транспортно престъпление, само ако вредите са настъпили в резултат на увреждане на имущество извън отнетото моторно превозно средство – предмет на престъплението по чл. 346 НК. В този случай ще е налице съвкупност между престъпленията по чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК и по чл. 346 НК. Ако тези вреди са в резултат на увреждане на отнетия автомобил, това ще бъде основание за носене на завишена наказателна отговорност по квалифицирания състав на чл. 346, ал. 2, т. 1 НК, но не и за транспортно престъпление⁶¹.

2.2.2 Причинена средна или тежка телесна повреда – чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК

Квалифициращите обстоятелства са свързани с причинени от произшествието неимуществени вреди, изразяващи се в увреждане на здравето на пострадалото лице. Отново, както и при състава на престъпление по чл. 342, ал. 3, б. “б“ НК, значение имат характеристиките на отделните увреждания съобразно чл. 128, ал. 2 НК (за тежките телесни повреди) и чл. 129, ал. 2 НК (за средните телесни повреди), както и относимата към тези престъпления съдебна практика.

Законодателят е предвидил да се носи наказателна отговорност за причинени средна или тежка телесна повреда по реда на чл. 343, ал. 1, б. “б“, независимо дали са настъпили последиците по чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК.

Практиката на националните съдилища е константна и категорична, че ако в резултат на произшествието са настъпили едновременно съставомерните последици по чл. 343, ал. 1, б. “а“ и б. “б“ НК деянието следва да се квалифицира като престъпление *само* по чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК⁶².

Съществено значение има въпросът, когато с престъплението са причинени съставомерните „значителни вреди“ по чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК и едновременно с това е причинена средна или тежка телесна повреда по чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК, дали е възможно в рамките на наказателното производство да се приеме за съвместно разглеждане граждански иск с предмет претърпените имуществени вреди. Този процесуален въпрос се разрешава по различен начин от съдилищата, като част от съдебните състави приемат, че граждански иск в наказателното производство е допустим единствено за съставомерни вреди и доколкото значителните имуществени вреди по чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК не са такива, преценяват, че приемането на иск с това основание е недопустимо.

Други съдебни състави приемат, че този граждански иск може да бъде разгледан в рамките на наказателно производство с предмет обвинение по чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК, независимо от това, че претърпените вреди не са съставомерни.

⁶¹ Решение № 622/1986 г. по НД 635/86 г., ВК, Решение № 231/1999 г. по НД 164/98 г., 5-членен с-в

⁶² Решение № 439/2009 г. по НД 458/2009 г., 3 НО; Решение № 313/1976 г. по НД 1168/1976 г., 3 НО; Решение № 1104/1976 г. по НД 956/1976 г., НК, 3 НО (*в решението си съдът изрично е посочил, че няма идеална съвкупност между съставите на чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК и чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК*); Решение № 1243/1972 г. по НД 1004/1972 г., 3 НО; Решение № 481/2015 г. по НД 1498/2014 г., 1 НО; Решение № 140/2010 г. по НД 12/2010 г., 2 НО.

Втората теза трябва да бъде подкрепена, тъй като процесуалният закон не поставя като условие за допустимост на гражданския иск той да е с предмет съставомерни вреди. Основанията за уважаването му са очертани в разпоредбата на чл. 45 ЗЗД и те са свързани единствено с виновно извършен деликт, в резултат на който са настъпили определени преки предвидими или не имуществени или неимуществени вреди. В случая тези условия са изпълнени и доколкото имуществените вреди са причинени в резултат на инкриминираното деяние, същите могат да бъдат разгледани в рамките на развиващото се наказателно производство, независимо, че то е по обвинение за престъпление по чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК.

Допълнителен аргумент в подкрепа на тази теза е и това, че константната практика на националните съдилища изключва възможността да се води отделно самостоятелно наказателно производство за извършено престъпление по чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК, съотв. лицето, което в резултат на престъплението е претърпяло значителни имуществени вреди, не може да реализира правата си на пострадал, а същите са гарантирани по изричен начин в глава VIII НПК.

Когато в резултат на произшествието са причинени съставомерни телесни увреждания на повече от едно лице (без значение дали са тежки или средни телесни повреди), квалификацията на деянието няма да е по чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК, тъй като за тази хипотеза законодателят е предвидил по-тежко наказуемия състав по чл. 343, ал. 3 НК.

2.2.3 Причинена смърт – чл. 343, ал. 1, б. “в“ НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с причинена смърт на едно лице в резултат на произшествието. Няма значение дали пострадалото лице е било пешеходец, водач на друго превозно средство или пътник (в превозното средство, управлявано от извършителя или в друго, взело участие в произшествието).

Необходимо е смъртта на пострадалия да е била в пряка причинно-следствена връзка с извършеното от дееца нарушение на правилата за движение по пътищата.

За съставомерността на деянието няма значение времето, изминало от момента на нанасяне на увреждането до настъпването на смъртта, адекватността на проведеното лечение, наличието на съпътстващи заболявания, общото състояние на пострадалото лице. Всички тези обстоятелства са без значение за съставомерността на деянието стига да е налице причинна връзка между извършеното нарушение, настъпилото произшествие и смъртта на пострадалия. Тя съществува когато настъпилото в резултат на произшествието увреждане е дало начало на причинен процес (възможно е и продължителен и/или усложнен), който е завършил със смъртта на пострадалия. Пример за това може да бъде счупване на крайник на възрастен пешеходец, което е довело до обездвижване, което заедно със съществуващо сърдечно съдово заболяване е довело до образуване на тромб, който е бил непосредствена причина за смъртта на пострадалия. В този случай, макар конкретната причина за смъртта да не е травматична получена в резултат на пътното произшествие, тя е дала начало на

процес, който е завършил със смъртта на пострадалия. Налице е причинно-следствена връзка между увреждането и настъпилния летален изход, което е и основание деянието да бъде квалифицирано по чл. 343, ал. 1, б. “в“ НК⁶³.

Когато с произшествието са причинени значителни имуществени вреди по смисъла на чл. 343, ал. 1, б. “а“ НК и са налице предпоставките за квалифициране на деянието по чл. 343, ал. 1, б. “в“ НК, престъплението се квалифицира само по по-тежко наказуемия състав по чл. 343, ал. 1, б. “в“ НК. Всичко отразено по-горе за възможността да бъде приет за съвместно разглеждане граждански иск с предмет претърпените имуществени вреди важи и тук.

Когато в резултат на произшествието е настъпила смърт на повече от едно лице, деянието не може да се квалифицира по чл. 343, ал. 1, б. “в“ НК, тъй като законодателят е предвидил за тази хипотеза по-тежко наказуем състав по чл. 343, ал. 3 НК.

Когато в резултат на произшествието е причинена средна или тежка повреда на поне едно лице и смърт на поне едно лице, деянието не може да се квалифицира по чл. 343, ал. 1, б. “в“ НК, тъй като законодателят е предвидил по-тежко наказуем състав по чл. 343, ал. 4 НК.

2.2.4 Причинена смърт и деянието представлява особено тежък случай – чл. 343, ал. 1, б. “в“ НК

За този състав на престъпление следва да бъде приложена разпоредбата на чл. 93, т. 8 НК, като за да е съставомерно деянието трябва при условията на кумулативност да са налице висока степен на обществена опасност на дееца и на деянието. Всичко, отразено по отношение на чл. 342, ал. 3, б. “в“ НК, важи и тук.

Когато се установи, че е налице висока степен на обществена опасност на извършителя на престъплението, но не и на деянието или обратно – на деянието, но не и на дееца, не са налице предпоставките за квалифициране на деянието по този състав. Ако едно от кумулативно предвидените обстоятелства е налице, то трябва да бъде отчетено при индивидуализация на наказанието.

Ако съдът счете, че са налице предпоставките да прецени случая като особено тежък на базата на отчетени отегчаващи отговорността на извършителя обстоятелства, същите не могат да бъдат ценени като такива при индивидуализация на наказанието му, тъй като вече са били отчетени и са били причина същото да бъде определено в границите на квалифицирания състав на престъплението.

2.3 Субект на престъплението

Субект на престъплението по чл. 343 НК е всяко наказателноотговорно лице, което управлява железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина.

⁶³ Решение № 233/2020 г. по НД № 931/2019 г., 1 НО.

За съставомерността на деянието няма значение дали извършителят е правоспособен водач на съответното транспортно средство, дали е бил такъв, но е лишен от право да го управлява или никога не е имал право за това.

Всичко, отразено за субекта на престъплението по чл. 342, ал. 1 НК, важи и тук, включително възможността да се носи наказателна отговорност от лице, което е отстъпило на неспособен или пиян водач моторно превозно средство.

2.4 Субективна страна на престъплението

Престъплението по чл. 343 НК може да бъде осъществено единствено при форма на вината непредпазливост в двете ѝ разновидности – несъзнавана непредпазливост и престъпна самонадеяност.

С оглед изясняване на формата на вината, при която се осъществява престъплението по чл. 343 НК, е необходимо да се прави разлика между отношението на извършителя (обичайно водач на моторно превозно средство) към нарушаване на правилата за движение, към настъпилото в резултат на извършените нарушения пътно произшествие и към причинените от него общественоопасни резултати. Това е съществен въпрос, доколкото нарушаването на правилата за движение обичайно е съзнателно, като водачът осъществява съставомерните действия или бездействия, свързани с управлението на автомобила, но отношението му към настъпилите от произшествието съставомерни резултати е различно.

Преценката за естеството на вината следва да бъде правена именно чрез изследване на неговото отношение към тези резултати, а не към извършеното нарушение (или нарушения) на транспортни правила.

Когато водачът не цели настъпването на тези резултати, съзнава и възнамерява да ги предотврати или не предвижда възможността те да настъпят, той действа непредпазливо.⁶⁴

Когато извършителят цели настъпването на съставомерните резултати, той действа при форма и вид на вината пряк умисъл и коректната правна квалификация би следвало да е по чл. 342, ал. 3, във вр. с ал. 1 НК.

Когато извършителят не цели настъпването им, но съзнава възможността те да настъпят и, воден от друга правомерна или неправомерна цел, съзнателно нарушава правилата за движение, като се отнася с безразличие към възможното им настъпване, той осъществява престъпление по чл. 342, ал. 1 НК.

Квалификацията по чл. 343 НК е възможна единствено когато извършителят нарушава правилата за движение, но не съзнава възможността да настъпят съставомерните резултати или допуска тази възможност но е субективно уверен, че по различни причини (обичайно негова намеса) тези резултати няма да настъпят.

Въпросът за отношението на извършителя към възможното настъпване на съставомерните резултати следва да бъде изследван внимателно при всяко

⁶⁴ Решение № 570/1985 г. по НД 550/1985 г., 2 НО.

същинско транспортно престъпление, защото той е основен въпрос, пряко свързан с правилната му правна квалификация.⁶⁵

2.4.1 Несъзнавана непредпазливост

При тази форма на непредпазливост в съзнанието на водача липсват представи за настъпването на съставомерния резултат (значителни имуществени вреди, средна или тежка повреда, или смърт на пострадалото лице), като той изобщо не предвижда възможното му настъпване. В този случай той осъществява престъплението при несъзнавана непредпазливост, защото при извършване на нарушението не е предвидил общественотоопасните последици, но е могъл и е бил длъжен да го направи.⁶⁶ Типичен пример за този вид непредпазливост е хипотезата, в която водачът в нарушение на разпоредбата на чл. 20, ал. 2 НК се движи по заледен пътен участък с несъобразена скорост, като в резултат на нарушението не успява да завие, напуска пътното платно, удря се в дърво, в резултат на което причинява тежка телесна повреда на пътник, намиращ се в автомобила му.

Съществено практическо значение има въпросът за отграничаване на същинските транспортни престъпления, осъществени при форма и вид на вината несъзнавана непредпазливост, от случайните деяния.

При несъзнаваната непредпазливост и при случайното деяние деецът не предвижда настъпването на общественотоопасните съставомерни последици. При несъзнаваната непредпазливост той е имал възможност според обстоятелствата да ги предвиди и е бил длъжен да го направи, докато при случайното деяние той нито е могъл, нито е бил длъжен да предвиди и/или предотврати съставомерните последици от престъплението.⁶⁷ Класически пример за случайно деяние е когато водачът се движи със съобразена скорост в населено място и внезапно в рамките на опасната му зона за спиране пред него предприеме пресичане пешеходец, който бива ударен от автомобила и в резултат на произшествието получава средна телесна повреда.

Преценката за това дали водачът е имал възможност да предвиди настъпването на произшествието и следващите от него общественотоопасни последици и дали е могъл да ги предотврати е въпрос, който следва да бъде решен конкретно за всяко транспортно произшествие на базата на събраните доказателствени източници, установяващи поведението на извършителя, основано на неговите действия и субективни възприятия.

При случайно деяние водачът не носи наказателна отговорност за участието си в настъпилото произшествие.

⁶⁵ Решение № 402/1997 г. по НД 297/1997 г., 2 НО.

⁶⁶ Решение № 429/1988 г. по НД 436/1988 г., ВК: *(Съдът е приел несъзнавана непредпазливост, като е преценил, че при движение на заден ход и разтоварване на баластра от товарен автомобил водачът не е съзнавал възможността зад каросерията на товарния автомобил да се намира човек, който да пострада при разтоварването).*

⁶⁷ Решение № 767/1991 г. по НД 648/1991 г., 1 НО, Решение № 6/2021 г. по НД 446/2020 г., 3 НО.

2.4.2 Престъпна самонадеяност

При тази форма на непредпазливост извършителят съзнава възможността да настъпи общественоопасния съставомерен резултат (значителни имуществени вреди, средна или тежка телесна повреда, или смърт на пострадалото лице), но има категорична увереност, че той няма да настъпи. Тази увереност почива на убеждението, че в резултат на съзнателно извършено нарушение няма да се създаде опасност, която да доведе до съставомерния резултат или ако същата възникне, с действията си извършителят или трети лица ще я предотвратят и тази опасност няма да се реализира.

Пример за първата хипотеза е когато извършителят преминава през железопътен прелез погрешно сигурен, че има време да го прекоси преди да премине влак, а за втората, когато извършителят при намалена видимост управлява моторното превозно средство с несъобразена скорост, която не му позволява да спре в рамките на видимостта си, като счита, че ако възникне опасност от произшествие, той е достатъчно опитен да го предотврати⁶⁸.

В посочените случаи транспортното престъпление е осъществено при форма и вид на вината престъпна самонадеяност и правилната му правна квалификация е по чл. 343 НК.

Когато извършителят съзнава възможността да настъпи произшествие и в резултат на него да бъдат причинени съставомерни вреди, но воден от осъществяването на цел, различна от причиняването на вредите (правомерна или неправомерна), извършва нарушението и разчита на случайността те да не настъпят, инкриминираното деяние ще е осъществено при условията на евентуален умисъл, а не на престъпна самонадеяност. В първия случай деецът изцяло изключва възможността да настъпи съставомерния резултат и се отнася с безразличие към настъпването му, докато във втория той има изцяло отрицателно отношение към настъпването му и изключва възможността това да се случи.

Значението на обстоятелството при кой от двата вида непредпазливост е извършено престъплението по чл. 343 НК има значение при индивидуализация на наказанието на извършителя. Когато той е осъществил престъплението при форма и вид на вината престъпна самонадеяност, това обстоятелство може да бъде оценено като отегчаващо отговорността му, в сравнение с другия вид на непредпазливостта⁶⁹.

Когато предмет на наказателното производство са престъпления с правна квалификация по чл. 343, ал. 1, б. „а“ и „б“ НК, съобразно разпоредбата на чл. 343, ал. 2 НК пострадалият от престъплението (претърпелият съставомерни значителни имуществени вреди или средна или тежка телесна повреда в резултат на произшествието) може да поиска да бъде прекратено образуваното наказателно производство. Това може да стане във всеки един момент в досъдебната фаза и до началото на съдебното следствие пред първоинстанционния съд в съдебната фаза (чл. 24, ал. 1, т. 9 НПК)⁷⁰.

⁶⁸ Решение № 41/1985 г. по НД 620/1984 г., 3 НО.

⁶⁹ Решение № 169/1969 г. по НД 59/1969 г., 3 НО.

⁷⁰ Решение № 134/2012 г. по НД 312/2012 г., 2 НО.

За престъплението по чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК е предвидено процесуално ограничение за възможността да бъде прекратено наказателното производство, като това е недопустимо когато спрямо същия извършител в предходните пет години вече е било прекратявано наказателно производство по този ред.

2.5 Квалифицирани състави на престъплението по чл. 343 НК

Квалифицираните състави на престъплението са посочени в разпоредбите на чл. 343, ал. 3 и ал. 4 НК:

2.5.1 Пияно състояние (чл. 343, ал. 3, пр. 1-во НК)

Квалифициращото обстоятелство е свързано със състоянието на водача на моторното превозно средство към момента на извършване на произшествието. Пияно състояние е налице, когато извършителят е имал концентрация на етилов алкохол в кръвта си над 0,5 промила⁷¹.

Когато извършителят има концентрация на алкохол в кръвта си до 0,5 промила или точно 0,5 промила, не са налице предпоставките за квалифициране на престъплението по чл. 343, ал. 3 НК⁷².

Значение за съставомерността на деянието има единствено обстоятелството дали извършителят е бил със съставомерната концентрация, когато е осъществил престъплението. Кога е употребил алкохолните напитки, които са довели до достигане на концентрацията на етилов алкохол в кръвта му над 0,5 промила, е без значение, тъй като нейната стойност изключва възможността етиловият алкохол да е попаднал случайно в организма му. Не на последно място, за да достигне това ниво на етилов алкохол в кръвта си, без съмнение водачът е знаел, че е употребил алкохолни напитки и въпреки това е управлявал моторно превозно средство и е причинил произшествието⁷³.

Установяването на концентрацията на етилов алкохол в кръвта на водача може да бъде по реда на Наредба №1 от 19.07.2017 г. за реда за установяване концентрацията на алкохол в кръвта и/или употребата на наркотични вещества или техни аналози (Наредба №1), като там законодателят е предвидил специален ред за установяване на алкохол в кръвта на водачите. Той предвижда тестване с техническо средство, възможност за извършване на кръвно изследване на водача (ограничено в определен времеви период и извършвано в специализирани лаборатории по посочен в Наредба №1 метод, при спазване на императивно установени правила за взимане и съхранение на кръвните проби) и възможност за повторно изследване на кръвта на водача (в срока за съхранение на кръвната проба).

Когато редът за извършване на изследването е спазен, резултатите му са достатъчни да установят наличието и концентрацията на етилов алкохол в кръвта

⁷¹ Решение № 12/1998 г. по НД 425/1997 г., 3 НО, Р 817/1979 г. по НД 687/1979 г., 3 НО.

⁷² Решение № 231/1987 г. по НД 150/1987 г., 3 НО.

⁷³ Решение № 491/1970 г. по НД 33/1970 г., 3 НО; Решение № 721/1972 г. по НД 480/1972 г., 3 НО.

на водача, като те не могат да бъдат опровергани от други доказателствени източници (например свидетелски показания).

Ако изследването е било компрометирано (например не е спазен реда за взимане на кръвната проба, или реда за съхранението ѝ, или не е запазена контролната проба и извършителят е бил лишен от възможност за повторно кръвно изследване), тогава установяването на пияното състояние (съдържанието на етилов алкохол в кръвта на водача над 0,5 промила) може да стане с други годни доказателствени източници.

Същият извод може да бъде направен и когато не е извършено изследване на извършителя и същият не е тестван с техническо средство или не му е взета кръвна проба за изследване за наличие на етилов алкохол в кръвта.

Налице е съществено различие между разпоредбите на чл. 343, ал. 3 НК и чл. 343б, ал. 1 и ал. 3 НК, защото за престъплението по чл. 343б НК законодателят е предвидил задължително установяването на концентрацията на алкохол или наркотично вещество в кръвта да стане по надлежен ред и този ред е регламентиран единствено в Наредба №1.

За квалифицирания състав на престъплението по чл. 343, ал. 3 НК такова изискване не е предвидено, което е и основание да се приеме, че пияното състояние на водача на моторно превозно средство може да бъде установено с всички доказателства и годни доказателствени средства⁷⁴.

Установяването на обсъжданото квалифициращо обстоятелство може да стане чрез разпит на свидетели (присъствали на произшествието и възприели преди това употреба на алкохол от страна на водача, участвали в събиране (среща) непосредствено преди произшествието и възприели употребата на алкохол, сервитьори на които водачът е поръчал алкохолни напитки и които са възприели употребата им и т.н.).

Възможно е употребата на алкохол да бъде установена и чрез съдебномедицинско изследване, когато е взета кръв на водача (макар и не по реда на Наредба №1 по друга причина, например необходимост от оказване на спешна медицинска помощ след произшествието), но същата впоследствие е изследвана и е установена концентрацията на етилов алкохол в нея.

Пияното състояние може да бъде установено и чрез т.н. ретроспективно изследване. Това представлява изследване, при което се установява концентрацията на алкохол в кръвта на водача към момента на извършване на инкриминираното деяние въз основа на взета от него кръв извън максималните срокове по Наредба №1, след което към установената при изследването ѝ концентрация се добави минималната стойност на излъчване (обичайно 0,15 промила на час – за здрав възрастен човек) за периода от настъпване на произшествието до момента на взимане на кръвта. Това изследване обичайно е предмет на съдебно-медицинска експертиза и може да бъде кредитирано, когато

⁷⁴ ППВС № 1/1983 г., Решение № 1556/1968 г. по НД 1312/1968 г., 3 НО, Решение № 200/2009 г. по НД 183/2009 г., 2 НО; Решение № 1056/1971 г. по НД 930/1971 г., 3 НО (В решението си съдят е приел, че липсата на химическо изследване на кръвта на дееца не е основание да се приеме, че той не е управлявал в пияно състояние, тъй като това може да бъде установено с други доказателства); Решение № 488/2002 г. по НД 350/2002 г., 1 НО; Решение № 385/2009 г. по НД 384/2009 г., 1 НО.

негов предмет е установяване на квалифициращото обстоятелство (пияно състояние)⁷⁵.

Разбира се, установяването на алкохол в кръвта на водача следва да е по несъмнен и категоричен начин с годни доказателства и доказателствени средства, които установяват концентрация на етилов алкохол в кръвта му над 0,5 промила. Управлението на моторно превозно средство, трамвай и самоходна машина с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 промила представлява нарушение на чл. 174 ЗДвП. За разлика от другите нарушения на специалния закон, регламентиращ движението по пътищата, това нарушение не е необходимо да е в причинна връзка с настъпилото произшествие. В случая безспорно установеното пияно състояние на дееца е достатъчно за ангажиране на отговорността му по квалифицирания състав на чл. 343, ал. 3 НК⁷⁶.

Практическо значение има въпросът дали следва да носи наказателна отговорност водач, който е участвал в произшествие, бил е със съдържание на етилов алкохол в кръвта си над 0,5 промила, но не е извършил друго нарушение на правилата за движение по пътищата, което е в пряка причинно-следствена връзка с произшествието и съставомерните му резултати. В тази хипотеза водачът не трябва да носи наказателна отговорност за извършване на престъпление по чл. 343 НК, тъй като той не е нарушил транспортно правило и поведението му не е причина за настъпилото произшествие. Същото може да е причинено от поведението на друг водач или да представлява случайно деяние по смисъла на чл. 15 НК.

В този случай извършителят трябва да носи наказателна отговорност за извършено престъпление по чл. 343б НК (ако са били налице съставомерните признаци на това престъпление) или да бъде административно наказан за нарушаване на чл. 174 ЗДвП⁷⁷.

Когато е осъществен съставът на престъплението по чл. 343, ал. 3, във вр. с ал. 1 НК, отговорност се носи само за това извършено престъпление, тъй като негов квалифициращ признак е употребата на алкохол, което изключва възможността когато тя е довела до концентрация над 1,2 промила да се носи наказателна отговорност за престъплението по чл. 343б, ал. 1 НК, защото двете престъпления не могат да бъдат осъществени при условията на идеална съвкупност.

Когато установеният етилов алкохол в кръвта на извършителя е над съставомерната граница от 0,5 промила, това обстоятелство има значение за

⁷⁵ За възможността ретроактивното изследване да бъде кредитирано по обвинения за престъпления по чл. 343б, ал. 1 НК има противоречива съдебна практика, предвид предвидения по изричен начин в нормата „надлежен“ ред за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта. По тези въпроси по-подробно виж анализа на разпоредбата на чл. 343б НК.

⁷⁶ Решение № 87/2004 г. по НД 701/2003 г., 1 НО; Решение № 302/1997 г. по НД 188/1997 г., 3 НО.

⁷⁷ Решение № 817/1979 г. по НД 687/1979 г., 3 НО: „Ако не се констатира извършено нарушение и причинна връзка между него и настъпилите общественоопасни последици, наличието на пияно състояние не може да обуслови наказателна отговорност за дееца, защото, макар и пияното състояние да съставлява нарушение на ЗДвП, само по себе си не е основание за носене на отговорност по НК, когато не е извършено друго нарушение, довеждащо до вредоносния резултат. Наличието на пияно състояние без нарушение на правилата за движение, довело до резултат, чрез който е увредено едно лице, е основание за административна отговорност.“.

индивидуализацията на наказанието. В случаите, когато тази концентрация значително я надвишава (например установена е концентрация на етилов алкохол от 2,50 промила), трябва да бъде отчетено, не само като основание за носене на завишена наказателна отговорност по квалифицирания състав на чл. 343, ал. 3 НК, но и като отегчаващо отговорността обстоятелство при индивидуализация на наказанието. В случая няма да има незаконосъобразно повторно отчитане на квалифициращото обстоятелство, тъй като обществената опасност на водач с концентрация малко над 0,5 промила е значително по-малка от тази на водач, който управлява моторно превозно средство в състояние на средна или тежка степен на алкохолно опиване.

2.5.2 Употреба на наркотични вещества и техни аналози – чл. 343, ал. 3, пр. 2-ро НК

Това квалифициращо обстоятелство е свързано с употребени от водача преди произшествието наркотични вещества и техни аналози.

В Закона за контрол върху наркотичните вещества и прекурсорите (ЗКНВП) са дадени легални дефиниции на наркотичните вещества. Тези дефиниции са следните:

- §1, т. 11 от допълнителната разпоредба на ЗКНВП „наркотично вещество“ е всяко упойващо и психотропно вещество, включено в списъците по чл. 3, ал. 2, т. 1, 2 и 3 §1, т. 11 от допълнителната разпоредба на ЗКНВП. Наркотично вещество е и всяко друго природно или синтетично вещество, включено в същите списъци, което може да предизвика състояние на зависимост и има стимулиращо или депресивно въздействие върху централната нервна система, предизвиква халюцинации или нарушения на двигателната функция, мисловната дейност, поведението, възприятието и настроението, както и други вредни въздействия върху човешкия организъм.

Понятията, използвани в легалната дефиниция, са уточнени в отделни разпоредби на ЗКНВП. Те са следните:

- §1, т. 9 от допълнителната разпоредба на ЗКНВП „упойващо вещество“ е всяко вещество, природно или синтетично, което е включено в Списък 1 и 2 на Единната конвенция по упойващите вещества от 1961 г.

- §1, т. 10 от допълнителната разпоредба на ЗКНВП „психотропно вещество“ е всяко вещество- природно или синтетично, включено в Списък 1 и 2 на Единната конвенция по упойващите вещества от 1961 г.

- §1, т. 17 от допълнителната разпоредба на ЗКНВП „аналог“ е всяко вещество, което не е включено в списъците по чл. 3, ал. 2 ЗКНВП, но има сходен химически строеж с някое наркотично вещество и предизвиква аналогично действие върху човешкия организъм.

В разпоредбата на чл. 3, ал. 2 ЗКНВП законодателят е приел, че с наредба на Министерския съвет се определя реда за класифициране на растенията и веществата като наркотични и наименованията им се съдържат в списъци, както следва:

- Списък 1 - растения и вещества с висока степен на риск за общественото здраве, поради вредния ефект от злоупотребата с тях, забранени за приложение в хуманната и ветеринарната медицина
- Списък 2 - вещества с висока степен на риск, намиращи приложение в хуманната и ветеринарната медицина
- Списък 3 - рискови вещества

Тези списъци са приети с ПМС 293/2011 г. и са посочени в Наредба за реда за класифициране на растенията и веществата като наркотични.

Установяването на употребата на наркотични вещества или техни аналози може да стане по реда на Наредба №1/2017 г. Подобно на установяването на употребата на алкохол, това може да стане и посредством други доказателствени източници – свидетелски показания, медицински изследвани, установяващи следи от наркотични вещества в кръвта или слюнката на водача и по какъвто и да е друг начин въз основа на годни доказателства и доказателствени средства.

При това квалифициращо обстоятелство са налице няколко съществени различия с разгледаното по-горе „пияно състояние“.

На първо място, разпоредбата на чл. 343, ал. 3 НК не поставя изискване за установяване на концентрация на наркотичното вещество в кръвта на водача. Това означава, че откриването на минимално количество (съотв. употребата на минимално количество наркотично вещество или употребата на веществото значителен период от време преди установяването му) е достатъчно, за да бъде ангажирана отговорността на извършителя по чл. 343, ал. 3 НК.

На следващо място, липсва времево ограничение между употребата на наркотичното вещество (или неговия аналог) и управлението на моторното превозно средство и настъпването на произшествието. Възможно е употребата да е значително отдалечена от този момент, като това няма значение за съставомерността на деянието.⁷⁸ Независимо, че периодът между момента на употребата на наркотично вещество и този, в който е възникнало пътното произшествие и са настъпили съставомерните вреди не е ограничен времево, практиката на съдилищата налага стандарт, че квалифициращото обстоятелство съществува, ако към момента на извършване на деянието в организма на водача на произшествието са били установени следи от употреба на наркотичното вещество. Съдебната практика в този смисъл е за престъплението по чл. 343б, ал. 3 НК, но тя намира приложение и за състава на чл. 343, ал. 3 НК⁷⁹.

⁷⁸ Решение № 60222/2021 г. по НД 931/2021 г., 1 НО: „При употребата на наркотични вещества волевия момент не може да бъде ограничен с времеви период. Той е налице ако подсъдимият съзнава възможността в организма му да се установят следи от наркотични вещества.“; Решение № 79/2018 г. по НД 318/2018 г., 3 НО: „Престъплението е осъществено, независимо от момента на употреба на наркотични вещества.“

⁷⁹ Решение № 60244/2022 г. по НД 950/2021 г., 1 НО: „Вярно е, че нормата на чл. 343б, ал. 3 НК не съдържа времево ограничение между двата съставомерни елемента на престъплението, но следва да се приеме, че извършителят на престъплението го осъществява от субективна страна, когато между употребата на наркотично вещество и управлението на МПС е изминал период, който е по-малък от този необходим за разграждането и изхвърлянето на веществото от тялото му. Когато този период не е бил изминал, респективно следи от тетрахидроканобинол в организма на подсъдимия са били налице е основание да се приеме, че той е следвало да съзнава, че евентуалното управление на автомобил е съставомерно.“

По отношение на това квалифициращо обстоятелство не се изследва дали водачът, при извършване на инкриминираното деяние, е бил повлиян от употребата на наркотичното вещество. При пияното състояние повлияването се предполага, предвид изискването за съдържание на етилов алкохол в кръвта над 0,5 промила.

При наркотичните вещества такава законово определена минимална граница не е предвидена, съотв. дори минимално съдържание в организма на водача е основание за ангажиране на отговорността му по по-тежко наказуемия състав. Ето защо при липсата на темпорални ограничения между употребата на наркотичното вещество и извършване на деянието и на изисквания за неговото количество и липса на необходимост да се изследва въпросът дали употребата му се е отразила на водача, може да се направи извод, че евентуалното повлияване на водача не е от значение за преценка на съставомерността на деянието⁸⁰.

Подобно на квалифициращото обстоятелство „пияно състояние“ и при употребата на наркотични вещества отговорност по чл. 343, ал. 3 НК се носи само ако деецът е нарушил правила за движение по пътищата, които са довели до настъпване на пътното произшествие. Независимо, че употребата на наркотични вещества е самостоятелно нарушение на ЗДВП, ако то не е било придружено от

⁸⁰ Решение № 58/2021 г. на ВКС по н. д. № 141/2021 г., 3 НО: „За разлика от случаите на употреба на алкохолни напитки, при които законът се интересува от наличието на повлияване на алкохола върху организма на водача, както и от степента на повлияване, определена в промили, при употребата на наркотични вещества и техни аналози, законът не се интересува от тези въпроси, а въвежда двустепенна забрана: както да се употребяват такива вещества, така и да се управлява моторно превозно средство след тяхната употреба.“; Решение № 58/2021 г. по НД 141/2021 г., 3 НО: „За да възникне наказателна отговорност по чл. 343б, ал. 3 НК, е достатъчно деецът да е управлявал моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози. Законът не се интересува от това дали към момента на управление на превозното средство, деецът е бил повлиян от наркотичното вещество или неговия аналог, и ако е така, в каква степен. За разлика от хипотезата на чл. 343б, ал. 1 НК, която визира случаите на управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол с определена концентрация в кръвта на водача, установена по надлежния ред, в чл. 343б, ал. 3 НК е възведена забраната да се управлява превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози, независимо дали водачът обективно е бил повлиян от тяхната употреба. Когато бъде установено, че водачът на превозното средство е бил повлиян от употребените наркотични вещества, това е отегчаващо обстоятелство със значителна тежест, което се взема предвид при индивидуализацията на наказателната отговорност. Когато водачът е осъществил състава на чл. 343б, ал. 3 НК, макар и да не е бил повлиян от употребата на забранените вещества, съставомерността на деянието не отпада, тъй като наличието или липсата на повлияване на водача, респективно, степента на повлияване, не са съставомерни елементи, а единствено биха имали значение при преценката на степента на обществена опасност на извършеното деяние. За разлика от случаите на употреба на алкохолни напитки, при които законът се интересува от наличието на повлияване на алкохола върху организма на водача, както и от степента на повлияване, определена в промили, при употребата на наркотични вещества и техни аналози, законът не се интересува от тези въпроси, а въвежда двустепенна забрана: както да се употребяват такива вещества, така и да се управлява моторно превозно средство след тяхната употреба.“; Решение № 160/2023 г. по НД 310/2023 г.; Решение № 106/2020-1 НО; Решение № 60151/2021-3 НО; Решение № 60244/2022 1 НО; Решение № 51-2022 г., 1 НО; Решение № 83/2023 г., 1 НО: „При настоящата редакция на разпоредбата законодателят не е ограничил времето употребата на наркотични вещества или техни аналози и не е предвидил като съставомерен елемент повлияването на дееца от тях. ВКС е имал повод да посочи, че извършителя на престъплението го осъществява от субективна страна, когато между употребата на наркотично вещество и управлението на МПС е изминал период, който е по-малък от този необходим за разграждането и извърлянето на веществото от тялото му.“. Посочените решения се отнасят за обвинение за извършване на престъпление по чл. 343б, ал. 3 НК, но намират приложение и за чл. 343, ал. 3 НК.

друго нарушение, което е било в причинна връзка с настъпилото произшествие и настъпилия съставомерен резултат, не може да се носи отговорност за извършено престъпление по чл. 343 НК, а единствено за престъпление по чл. 343б, ал. 3 НК.

Когато е осъществен съставът на престъплението по чл. 343, ал. 3, във вр. с ал. 1 НК отговорност се носи само за това престъпление, тъй като негов квалифициращ признак е употребата на наркотични вещества, което изключва възможността да се носи наказателна отговорност за престъплението по чл. 343б, ал. 3 НК, защото двете престъпления не могат да бъдат осъществени при условията на идеална съвкупност.

Видът, количеството наркотични вещества, установената концентрация на активен компонент в кръвта на извършителя може да имат значение за индивидуализация на наказанието. Когато бъде установена висока концентрация на веществото, употребата на повече от едно наркотично вещество или съществено повлияване на водача в резултат на употребата, това може да бъде отчетено като отегчаващо отговорността обстоятелство.

2.5.3 Отказ на водача да бъде тестван за алкохол и/или наркотични вещества, или техните аналози – чл. 343, ал. 3, пр. 3-то НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с поведението на извършителя след извършване на инкриминираното деяние и основанието за носене на завишена наказателна отговорност е поради негов съзнателен отказ да бъде тестван за алкохол и/или наркотични вещества без основателни медицински причини.

В Наредба №1 законодателят е регламентирал реда, по който се осъществява тестването на водач, за употребата на алкохол или наркотично вещество. В разпоредбата на чл. 1, ал. 2 Наредба №1 е предвидено, че такъв тест следва да бъде направен на всеки водач, който е участвал в пътнотранспортно произшествие. Редът за установяване на етилов алкохол и наркотични вещества в кръвта му е посредством техническо средство или кръвно изследване (по реда на чл. 4, ал. 1 Наредба № 1).

В случаите, когато водачът откаже да му бъде направен тест или да даде кръв за кръвно изследване по установения в Наредба № 1 надлежен ред, без да са налице основателни медицински причини за това, е осъществен квалифицирания състав по чл. 343, ал. 3 НК.

Отказът на водача да бъде тестван (или изследван) следва да бъде удостоверен по начин, предвиден в чл. 6, ал. 9 Наредба № 1.

Отказ да бъде тестван или изследван по надлежния ред по Наредба № 1 е налице когато:

- водачът откаже да му бъде направен тест с техническо средство;
- водачът откаже да изпълнява разпорежданията на контролните органи, като по този начин направи изследването невъзможно;
- водачът откаже да се яви за кръвно изследване, (ако не е тестван с техническо средство);

- водачът се е явил за кръвно изследване, но след срока по чл. 6, ал. 6 Наредба № 1.

В случаите, когато водачът е бил тестван за употреба на алкохол или наркотични вещества с техническо средство и впоследствие той откаже да му бъде направено кръвно изследване, се приема че е спазен надлежния ред по Наредба № 1 и показанията на техническото средство се приемат за достатъчни за установяване на концентрацията на алкохол или употребата на наркотични вещества. В този случай не е налице отказ от тестване и деянието не може да бъде квалифицирано по чл. 343, ал. 3, пр. 3-то НК.

Не са налице предпоставки за носене на завишената наказателна отговорност по квалифицирания състав, когато съществуват обективни медицински причини, които правят тестването или взимането на кръвна проба невъзможно. Тези причини могат да бъдат свързани със състоянието на водача след произшествието (невъзможност да бъде извършено тестване или невъзможност той да съдейства за извършването му – например изпаднал е в безсъзнание или се нуждае от спешна медицинска помощ), това, че страда от заболяване, което прави невъзможно тестването или каквато и да е друга обективна причина. Тези обстоятелства трябва да бъдат установени по несъмнен и категоричен начин с годни доказателствени източници.

Трябва да бъде направено разграничение между състава на престъплението по чл. 343, ал. 3, пр. 3-то, във вр. с ал. 1 НК и престъплението по чл. 343б, ал. 6 НК.

Квалифицираният състав по чл. 343, ал. 3 НК е осъществен когато извършителят на престъплението по чл. 343, ал. 1, във вр. с чл. 342, ал. 1 НК откаже да бъде тестван или изследван. Този еднократен отказ е достатъчен за ангажиране на завишена наказателна отговорност.

Съставът на престъплението по чл. 343б, ал. 6 НК е осъществен след като деецът е отказал му бъде извършена проверка по надлежния ред за установяване на употребата на алкохол и/или наркотични вещества или техни аналози, след като е бил наказан за някое от тези деяния по административен ред. В случая съставомерен е вторият отказ от извършване на проверка, тъй като за първия той е бил наказан по административен ред и затова той не е бил съставомерен.

2.5.4 Настъпила е телесна повреда или смърт на повече от едно лице – чл. 343, ал. 3, пр. 4-то НК

Това квалифициращо обстоятелство е свързано с настъпилите съставомерни вреди от произшествието. Съставът е осъществен, когато в резултат на инкриминираното деяние са пострадали повече от едно лице.

Независимо, че законодателят е употребил израза „телесни повреди“, те трябва да бъдат с характеристиките на средни или тежки телесни повреди, тъй като само тези увреждания са съставомерни по чл. 343, ал. 1, б. “б“ НК. Видът на телесните повреди е конкретизиран в чл. 343, ал. 3, б. “а“ НК.

Когато на един от пострадалите е причинена средна или тежка телесна повреда, а на друг само леки телесни повреди (без значение дали по чл. 130, ал. 1

НК или по чл. 130, ал. 2 НК), не са налице предпоставките за квалифициране на деянието по чл. 343, ал. 3 НК.

За съставомерността на деянието са от значение единствено броя на пострадалите лица и естеството на причинените им увреждания. Всички те следва да са настъпили в резултат на произшествието и да са в пряка причинно-следствена връзка с него. Отразеното за престъплението по чл. 343, ал. 1, б. “б” НК намира приложение и тук.

Престъплението по чл. 343, ал. 3 НК се осъществява и когато в резултат на инкриминираното деяние е настъпила смърт на повече от едно лице. Отново смъртта на пострадалите трябва да е в пряка причинно-следствена връзка с пътното произшествие. Всичко, отразено за престъплението по чл. 343, ал. 1, б. “в” НК, намира приложение и тук.

Когато в резултат на произшествието е настъпила смърт на едно лице, а на друго е причинена средна или тежка телесна повреда, деянието не следва да се квалифицира по чл. 343, ал. 3 НК, тъй като законодателят е предвидил за тази хипотеза самостоятелния състав на престъплението по чл. 343, ал. 4 НК.

В разпоредбите на чл. 343, ал. 3, б. “а” и б. “б” НК законодателят е предвидил завишена наказателна отговорност когато престъплението представлява „особено тежък случай“. В случая намира приложение всичко, отразено по отношение на това обстоятелство при анализа на нормата на чл. 343, ал. 1 НК.

2.5.5 Деецът е избягал от местопроизшествието – чл. 343, ал. 3, пр. 5-то НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с поведението на извършителя непосредствено след произшествието.

След като извършителят е бил водач на моторно превозно средство, което е участвало в пътното произшествие, той има задължение да остане на местопроизшествието до пристигането на контролните органи. Когато той го напусне и не ги дочака, се приема, че той е осъществил бягство от местопроизшествието⁸¹.

За съставомерността на деянието няма значение дали извършителят е знаел за причинени съставомерни вреди и какви са те. От значение е това той да е съзнавал, че е настъпил пътен инцидент с негово участие⁸².

Причините за напускане на местопроизшествието нямат значение за съставомерността на деянието. Те могат да бъдат свързани с желанието на водача да не бъде установен като извършител на престъплението, както и с намерението му да укрие състоянието, в което се е намирал (например бил е неправоспособен, пиян или е употребил наркотични вещества)⁸³.

⁸¹ Решение № 552/1983 г. по НД 520/1983 г., 3 НО; Решение № 350/1986 г. по НД 305/1986 г., 3 НО.

⁸² Решение № 200/1994 г. по НД 204/1994 г., 3 НО; Решение № 261/2010 г. по НД 193/2010 г., 3 НО.

⁸³ Решение № 28/2010 г. по НД 674/2009 г., 3 НО: „Утвърдената съдебна практика приема, първо, че напускането на мястото на произшествието, независимо от мотивите за това действие представлява бягство по смисъла на закона и второ, бягството е налице не само когато водачът укрива авторството

Причина за напускане може да бъде и желанието на извършителя да укрие доказателства, които имат значение за изхода на производството⁸⁴.

Практическо значение има въпросът за това каква следва да е правната квалификация на деянието, ако след произшествието извършителят го е напуснал по причина, свързана с оказване на помощ на пострадал от него, като го е транспортирал до медицинско заведение и след това не се е завърнал. В този случай той е имал право да напусне местопроизшествието, но е бил задължен след оказване на помощ на пострадалия незабавно да се върне⁸⁵.

Ако в резултат на произшествието извършителят сам е получил увреждания и се е нуждаел от медицинска помощ и е напуснал местопроизшествието, за да я потърси, не е налице основание за квалифициране на деянието по чл. 343, ал. 3 НК⁸⁶.

Възможно е непосредствено след произшествието извършителят да го е напуснал, но впоследствие по своя инициатива (или приканен от трети лица) да се е върнал и да се е представил на контролните органи. В този случай деянието не следва да се квалифицира като бягство от местопроизшествието, тъй като извършителят макар и първоначално да се е отклонил, своевременно се е завърнал и не е поперчил на разследването⁸⁷.

Когато е изминал сравнително продължителен период между бягството от местопроизшествието и последващото явяване на водача пред органите на властта, са налице предпоставките за ангажиране на отговорността му по квалифицирания състав на чл. 343, ал. 3 НК⁸⁸.

Преценката дали действията на извършителя са затруднили разследването и изясняването на обективната истина е винаги конкретна и следва да бъде направена след съобразяване с мотивите за напускането на мястото на произшествието, времето в което извършителят го е нямало и действията му след завръщането на местопроизшествието.

Съществено практическо значение има забраната бягството от местопроизшествието да бъде отчитано едновременно като основание за носене на завишена наказателна отговорност по квалифицирания състав на престъплението по чл. 343, ал. 3 НК и като отегчаващо отговорността обстоятелство на подсъдимия при индивидуализацията на наказанието му. Съдебната практика е категорична, че след като веднъж това обстоятелство е било отчетено (при диференциацията на наказанието) е недопустимо повторно да бъде утежнено положението на извършителя (при индивидуализацията на наказанието)⁸⁹.

си, но и в случаите когато той укрива състоянието си или други обстоятелства, които счита, че не трябва да станат известни на компетентните органи.“

⁸⁴ Решение № 278/2018 г. по НД 870/2017 г., 1 НО.

⁸⁵ Решение № 127/1986 г. по НД 133/1986 г. ВК, Р 350/2018 г. по НД 305/1986 г., 3 НО.

⁸⁶ Решение № 162/2021 г. по НД 493/2020 г., 2 НО.

⁸⁷ Решение № 129/2019 г. по НД 564/2019 г., 3 НО.

⁸⁸ Решение № 51/1998 г., 3 НО.

⁸⁹ Решение № 80/2012 г. по НД 3137/2011 г., 2 НО; Решение № 3/2009 г. по НД 712/2008 г., 1 НО: „Бягството от местопроизшествието е взето предвид от законодателя като признак на по-тежко наказуемия състав на престъплението. Ето защо, повторното му отчитане при индивидуализацията на

2.5.6 Деецът е управлявал без да има необходимата правоспособност, когато такава се изисква по закон – чл. 343, ал. 3, пр. 6-то НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с личността на извършителя и конкретно с това дали той е бил правоспособен да управлява моторното превозно средство, с което е осъществено произшествието.

Законодателят е уредил в гл. IV от ЗДвП задължението на водачите на пътните превозни средства да притежават правоспособност, за да ги управляват в рамките на пътищата, отворени за обществено ползване (чл. 150, ал. 1 ЗДвП).

В Наредба № 37/2002 г. за условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство и условията и реда за издаване на разрешение за тяхното обучение са регламентирани условията и реда за придобиване на правоспособност на водачите.

В разпоредбата на чл. 150а ЗДвП законодателят е посочил отделните категории, които предопределят възможността на съответния водач да управлява пътно превозно средство.

Налице са предпоставките за квалифициране на деянието по чл. 343, ал. 3 НК, когато извършителят е управлявал моторното превозно средство, без да е бил правоспособен. За съставомерността на деянието няма значение дали той е управлявал превозното средство без каквато и да е правоспособност или след като е бил правоспособен да управлява различно по вид транспортно средство, а не това, с което е осъществил произшествието (например имал е правоспособност съответстваща на категория В, а е управлявал товарен автомобил, за който му е била нужна правоспособност С).

За съставомерността на деянието няма значение дали извършеното нарушение на чл. 177, т. 2 ЗДвП е в пряка причинно-следствена връзка с настъпилото произшествие и причинените с него съставомерни вреди, тъй като в случая завишената наказателна отговорност е предвидена заради повишената обществена опасност на извършителя, който управлявайки моторно превозно средство, без да е правоспособен на практика, осъществява правнорегламентирана дейност, която винаги се характеризира с повишена опасност.

Извършителят може да е неправоспособен водач, защото никога не е получавал правоспособност да управлява съответното моторно превозно средство или да е имал такава правоспособност, но на някакво основание да я е загубил (например по реда на чл. 157 ЗДвП или му е било наложено наказание по чл. 37 т. 7 НК „лишаване от право да управлява МПС“). И в двете хипотези при осъществяване на деянието по чл. 343, във вр. с чл. 342, ал. 1 НК той ще носи отговорност по квалифицирания състав по чл. 343, ал. 3 НК⁹⁰.

наказанието би довело до нарушаване на установената с разпоредбата на чл. 56 от НК забрана - признаци от състава на престъплението да се отчитат и като отегчаващи обстоятелства. “

⁹⁰ Решение № 204/2012 г. по НД 518/2012 г., 3 НО: „Решението е по повод производство по обвинение за извършване на престъпление по чл.343в НК, но намира приложение и тук „Разпоредбата на чл. 343в, ал. 2 от НК криминализира управлението на моторно превозно средство от неправоспособен водач, в едногодишен срок от наказването му по административен ред за същото деяние. Текстът на чл. 177, ал.

Когато са налице условията деянието да бъде квалифицирано по разглеждания по-тежко наказуем състав, не може да се търси отговорност от извършителя и за извършено престъпление по чл. 343в НК. Тук, както и при квалифициращия признак „пияно състояние“, е налице привидна идеална съвкупност, но следва да се носи наказателна отговорност само за престъплението по чл. 343, ал. 3, във вр. с ал. 1 НК, тъй като признаците от обективна страна на престъплението по чл. 343в НК изцяло се припокриват с квалифициращия признак по чл. 343, ал. 3 НК.⁹¹

2.5.7 Деецът е осъществил деянието, като е управлявал моторното превозно средство след превишаване на разрешената скорост в населено място с повече от 50 км/ч, чл. 343, ал. 3 пр. 7-мо НК

Това квалифициращо обстоятелство е свързано с извършеното от дееца нарушение на правилата за движение по пътищата, което е било причина (или една от причините) за настъпване на пътното произшествие, с което са причинени съставомерните резултати.

Квалифицираният състав намира приложение, когато е осъществено нарушение на чл. 21 ЗДвП и извършителят се е движил със скорост, надвишаваща с 50 км/ч максимално разрешената за пътния участък, където е настъпило произшествието и това е станало в рамките на населено място.

1, т. 2 от ЗДвП не създава двойствен режим на административно наказателна отговорност в зависимост от основанието и легитимира еднаква тежест на нарушенията, както при първоначална липса на свидетелство за правоуправление, така и при последваща в резултат на отнемане. С факта на отнемане на този документ се преустановява притежаването му от титуляра, който макар и временно е изгубил качествата и уменията, позволяващи управлението на МПС. Разпоредбата на чл. 343в, ал. 2 от НК се прилага както по отношение на административно санкционирани водачи на МПС, непритежаващи съответно свидетелство за управление, така и за тези, на които е било отнето по реда на чл. 171, т. 1 и т. 4 от ЗДвП“; Решение № 377/2010 г. по НД 328/2010 г., 3 НО: „Съставът на чл. 343в, ал. 2 от НК криминализира управлението на моторно превозно средство от неправомерно водач, в едногодишен срок от наказването му по административен ред за същото деяние, при интелектуалните и волеви характеристики на умисъла като форма на вина. Текстовото съдържание на чл. 177, ал. 1, т. 2 от ЗДвП не създава двойствен режим на административно-наказателна отговорност в зависимост от основанието 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. Нормата на чл. 343в, ал. 2 от НК се прилага 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. 1 и т. 4 от ЗДвП.“; Решение № 588/2009 г. по НД 570/2008 г., 2 НО.

⁹¹ Решение № 56/2015 г. по НД 1880/2014 г., 1 НО: „Въпросът е за възможността поначало да възникне идеалната съвкупност от престъпления, приета по делото; както се каза вече, между умишленото управляване на МПС без съответното свидетелство и причинената при това управляване смърт по непредпазливост. Вярно е, че през 2012 г. (ДВ, бр. 60 от с. г.) чл. 343, ал. 3 НК е допълнен с признака "управлявал, без да има необходимата правоспособност", но съчетанието е сходно с това между престъплението по чл. 343, ал. 3 НК с признака "в пияно състояние" и престъплението по чл. 343б, ал. 1 и 2 НК, за които никога не е било спорно, че образуват само една привидна идеална съвкупност. Само за привидност е било възможно да се говори впрочем, и при съвкупностите, сходни по друга линия с обсъжданата - между особено престъпления с т. нар. смесена вина, като например това по чл. 124, ал. 1 НК и включените в него умишлено причиняване на телесна повреда, и последвалата от нея по непредпазливост смърт.“

Преценката за това с колко е надвишена максимално разрешената скорост за движение се прави на базата на указаната максимална скорост в разпоредбата на чл. 21, ал. 1 ЗДвП или на тази, указана по реда на чл. 21, ал. 2 ЗДвП.

Скоростта на движение следва да бъде отчитана не към момента на настъпване на пътното произшествие, а към момента на възникване на опасността или на промяната на пътната обстановка, която е довела до произшествието. Това е съществен въпрос, тъй като обичайно скоростта на движение към момента на инициалния удар (ако е имало такъв при настъпване на пътния инцидент) е значително по-ниска от тази в момента, в който водачът е възприел опасността и е предприел аварийно спиране.

Когато причина за инцидента е промяна на пътната обстановка (мокра или заснежена пътна настилка, внезапно стесняване на пътя в резултат на ремонт или по други причини) тогава следва да бъде отчетена максималната скорост на движение на автомобила, управляван от извършителя непосредствено преди произшествието.

Скоростта на движение на моторното превозно средство, управлявано от извършителя, не е единствената предпоставка за квалифициране на инкриминираното деяние по квалифицирания състав на престъпление по чл. 343, ал. 3 НК. Тя трябва да е достигната в рамките на населено място, където е настъпило и произшествието. Преценката къде тя е била достигната следва да бъде правена на базата на легалната дефиниция за „населено място“, дадена в § 6, т. 49 от допълнителните разпоредби на ЗДвП⁹². Ако в пътен участък, където е настъпило произшествието, няма застроена със сгради територия, това не освобождава водача от задължението да се движи с указаната по реда на чл. 21, ал. 1 и ал. 2 ЗДвП скорост. Когато тя бъде надвишена със съставомерните 50 км/ч и настъпи пътното произшествие, в резултат на което възникнат общественоопасните последици, той ще носи отговорност по чл. 343, ал. 3 НК.

Съществено значение има въпросът дали пътното произшествие трябва да е настъпило в резултат на нарушаването на чл. 21 ЗДвП или се дължи на нарушаването на други правила за движение по пътищата.

Нарушението на установения режим на скоростта със съставомерните 50 км/ч следва да е свързано с пътния инцидент. Трябва да е налице пряка причинно-следствена връзка между допуснатото нарушение, произшествието и настъпилите съставомерни последици. В случая квалифициращото обстоятелство е свързано с начина на извършване на инкриминираното деяние, а не с личността на извършителя (пияно състояние, правоспособност или употреба на наркотични вещества или аналози) или с поведението му след произшествието. Това е и основанието да се приеме, че допуснатото нарушение трябва да е причина за произшествието, тъй като то е относимо към начина на извършване на престъплението, който го характеризира като престъпление с по-висока степен на обществена опасност в сравнение със сходни престъпления по основния състав.

⁹² § 6, т. 49 от допълнителните разпоредби на ЗДвП: "Населено място" е застроена със сгради територия, при която началото и краят са обозначени със съответни пътни знаци.

2.5.8 Деянието е извършено след преминаване на червен сигнал на светофарната уредба – чл. 343, ал. 3, пр. 8-о НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с поведението на дееца преди произшествието или по време на настъпването му. Законодателят е предвидил завишена наказателна отговорност, когато водачът е преминал на червен забранителен сигнал на светофарна уредба.

В разпоредбата на чл. 12 ЗДвП⁹³ е регламентирана възможността пътното движение да бъде регулирано посредством светофарна уредба, като е посочен начина на поставяне на тази уредба и вида сигнали, които тя подава. Начинът на използване на светофарната уредба (разделения, сигнални цветове и задължения на участниците в движението) са регламентирани в чл. 31 ППЗДвП⁹⁴.

В разпоредбата на чл. 183, ал. 5, т. 1 ЗДвП е предвидено административно наказание за водач, който преминава при сигнал на светофара, който не разрешава преминаването.

⁹³ Чл. 12. (1) За регулиране движението на пътните превозни средства на кръстовища, пешеходни пътеки, стеснени и други участъци от пътя се използват пътни светофари, които подават сигнали с немигащи и мигащи светлини с червен, жълт и зелен цвят.

(2) За регулиране движението на пътните превозни средства по отделна пътна лента се използват поставени над лентата пътни светофари, които подават сигнали с немигащи светлини с червен и зелен цвят.

(3) За регулиране движението на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници се използват пътни светофари с четири светещи полета, които подават сигнали с немигащи светлини с лунно бял цвят на светлината. Значението на светлинните сигнали се определя съобразно разположението на светещите полета.

(4) За регулиране движението на пешеходците се използват пътни светофари, които подават сигнали с немигащи и мигащи светлини с червен и зелен цвят.

(5) За забраняване на пътните превозни средства да преминават през железопътен прелез се използва сигнал от мигаща червена светлина. Този сигнал може да се използва и пред подвижни мостове, на фериботи, пристанища и на места, където на пътя излизат моторни превозни средства със специален режим на движение.

(6) (Нова - ДВ, бр. 60 от 2012 г., в сила от 8.08.2013 г.) На кръстовища с интензивно движение се поставят устройства за отчитане на времетраенето на светлинния сигнал.

⁹⁴ Чл. 31. (1) За регулиране движението на пътните превозни средства на кръстовища, пешеходни пътеки, стеснени и други участъци от пътя се използват светофари с по 3 светещи полета, с които се подават немигащи светлинни сигнали с червен, жълт и зелен цвят на светлината.

(2) Светещите полета са подредени вертикално, като полето за червената светлина е отгоре, за жълтата - в средата, а за зелената - отдолу.

(3) Светещите полета имат формата на кръг. Светещото поле за зелената светлина може да има формата на стрелка (стрелки) на черен фон, но в този случай върху светещите полета за червената и жълтата светлина са нанесени контурите на същата стрелка (стрелки). Стрелката, съответстваща на посоката за движение на право, е насочена нагоре.

(4) Когато светещото поле за зелената светлина на светофар с 3 светещи полета е с формата на стрелка (стрелки) и върху светещите полета на червената и жълтата светлина са нанесени контурите на същата стрелка (стрелки), значението на сигналите на този светофар се отнася само за посоката (посоките), указвана (указвани) от стрелката (стрелките).

(5) Светофар с 3 светещи полета, на който светещото поле за зелената светлина е с формата на стрелка (стрелки) и върху светещите полета за червената и жълтата светлина са нанесени контурите на същата стрелка (стрелки), се използва само когато сигналите за преминаване и спиране не се подават едновременно към всички пътни превозни средства от даден вход на кръстовището. В този случай конфигурацията на стрелките в светещите полета на отделните светофари от този вход съответства на разрешените посоки за движение от отделните пътни ленти и на този вход на кръстовището не може да се поставя светофар, светещото поле за зелената светлина на който е с формата на кръг.

(6) Последователността на подаване на светлинните сигнали от един светофар е следната: червена светлина - едновременно светещи червена и жълта светлина - зелена светлина - жълта светлина.

Квалифициращото обстоятелство е свързано с осъществяване именно на това нарушение преди произшествието. Редакцията на разпоредбата на чл. 343, ал. 3 НК не съдържа информация кога трябва това нарушение да е извършено и дали то трябва да е свързано с настъпилия пътен инцидент. Разумното тълкуване на нормата изисква обсъжданото нарушение да е осъществено непосредствено преди произшествието и да е в пряка причинно-следствена връзка с него. То може да е било единствена причина за настъпване на съставомерния резултат, но може да е било и една от причините за настъпването му и да е било придружено с други осъществени от извършителя нарушения (например на режима на скоростта).

Когато преминаването на забранителен червен сигнал на светофарната уредба е извършено много преди пътното произшествие и не е свързано с конкретната пътна ситуация и предприетите действия на извършителя, причинили общественоопасните последици, то не следва да бъде преценено като основание за носене на завишената наказателна отговорност по чл. 343, ал. 3 НК. Това е така, тъй като за разлика от обсъдените по-горе квалифициращи обстоятелства, свързани с личността на извършителя, това квалифициращо обстоятелство е относимо към начина на настъпване на произшествието (неговия механизъм) и завишената степен на обществена опасност на деянието за повече от един от участниците в движението при преминаване на забранителен сигнал на светофарната уредба.

2.5.9 Деянието е извършено на пешеходна пътека – чл. 343, ал. 3, пр. 9-то НК

Това квалифициращо обстоятелство е свързано с мястото, на което е настъпил пътният инцидент и където са причинени съставомерните резултати от престъплението.

В разпоредбата на чл. 12 ЗДвП законодателят е предвидил създаването на пешеходни пътеки, като начин за регулиране на движението. Легална дефиниция на понятието „пешеходна пътека“ е дадена в § 6, т. 54 от допълнителните разпоредби на ЗДвП.⁹⁵

В разпоредбите на чл. 39 ЗДвП, чл. 43, т. 5, т. 6 ЗДвП, чл. 119 ЗДвП и чл. 120 ЗДвП са регламентирани правила за поведение на водачите на моторни превозни средства при пресичане на пешеходни пътеки или в пътни участъци в близост до пешеходни пътеки.

Налице са предпоставките за носене на завишена наказателна отговорност по чл. 343, ал. 3 НК, когато извършителят е причинил съставомерните увреждания на пешеходец, който е пресичал пътното платно на пешеходна пътека.

Ако увреждането не е причинено на пешеходец, а на друг участник в движението, не са налице основанията за квалифициране на деянието по обсъждания по-тежко наказуем състав.

⁹⁵ § 6, т. 54 от допълнителните разпоредби на ЗДвП: "Пешеходна пътека" е част от платното за движение, очертана или не с пътна маркировка и сигнализирана с пътни знаци, предназначена за преминаване на пешеходци. На кръстовищата пешеходни пътеки са продълженията на тротоарите и банкетите върху платното за движение.

Практическо значение има въпросът дали квалифицирания състав намира приложение, когато произшествието е настъпило на място на пътното платно в близост до пешеходна пътека, но не на самата пешеходна пътека. В този случай водачът отново ще носи наказателна отговорност за по-тежко наказуемия състав, защото извършеното нарушение е свързано с преминаването на пътен участък с пешеходна пътека и това, че пешеходецът е бил в близост до нея, а не върху нея, не намалява обществена опасност на деянието.⁹⁶

Съществено значение има и въпросът дали водачът следва да носи отговорност за причиняване на произшествието на пешеходна пътека, когато очертанията на същата са били напълно или полуизтрети и когато съществуването ѝ не е било обозначено с изричен пътен знак А 18 „пешеходна пътека“.

Ако мястото е било обозначено като пешеходна пътека с предвидения за това знак А 18, обстоятелството, че очертанията ѝ не са били видими или са били по-трудно видими, няма значение за съставомерността на деянието, защото извършителят е бил уведомен по надлежен ред за съществуването ѝ.

Когато пешеходната пътека е била очертана, но е липсвал предупредителният знак А 18, не са налице предпоставките за носене на отговорност по квалифицирания състав на чл. 343, ал. 3 НК.

2.5.10 Настъпила е телесна повреда на едно или повече лица и смърт на едно или повече лица – чл. 343, ал. 4 НК

Квалифициращото обстоятелство е свързано с настъпилите съставомерни общественоопасни последици от деянието, като законодателят е предвидил завишена наказателна отговорност когато в резултат на произшествието е причинена смърт на поне едно лице и телесна повреда на поне още едно лице. Всичко, отразено по-горе по отношение на квалифициращите обстоятелства по чл. 343, ал. 3, б. „а“ и б. „б“ НК, намира приложение и тук, като отново следва да бъде преценено какво конкретно нарушение на правилата за движение е осъществил извършителят и дали е налице пряка причинно-следствена връзка с настъпилия съставомерен резултат.

Причиняването на смъртта на едно (или повече от едно) лица и средна или тежка телесна повреда на друго лице (или повече лица) е основание за носене на наказателна отговорност по квалифицирания състав на чл. 343, ал. 4 НК.

Недопустимо е при индивидуализация на наказанието броят на пострадалите да бъде отчитан като отегчаващо отговорността обстоятелство, освен когато той е различен от този, необходим за квалифициране на деянието по този състав. Когато починалите и претърпелите средни или тежки телесни повреди са повече от един, тогава тези обстоятелства могат да бъдат преценени като отегчаващи отговорността на дееца.

⁹⁶ Решение № 50/2012 г., 3 НО (пешеходката е пресичала на 4 м от пешеходната пътека): „Задълженията на водача не зависят конкретно от очертанията на пешеходната пътека, но са и в сила когато пешеходците пресичат в близост до тях. Водачът следва да се съобразява с пешеходците не само в рамките на очертанията, но и в по-широк периметър.“

2.6 Поощрителна норма – чл. 343а НК

В разпоредбата на чл. 343а, ал. 1 НК законодателят е предвидил намалена наказателна отговорност на извършителя, когато той е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или на пострадалите.

Пострадал от престъплението по чл. 343 НК е този, който има увреждания от категорията на средна или тежка телесна повреда.⁹⁷

Когато извършителят окаже помощ на пострадало лице, което е претърпяло увреждания, които по своите медикобиологични характеристики не са телесни повреди по смисъла на чл. 128, ал. 2 НК и чл. 129, ал. 2 НК привилегированият състав на чл. 343а НК е неприложим.

Помощ може да бъде оказана само на жив пострадал. Ако в резултат на произшествието пострадалото лице към момента на оказването на помощ е било вече починало, отново съставът на чл. 343а НК е неприложим.⁹⁸

Практическо значение има въпросът дали ако в резултат на произшествието са пострадали повече от едно лице, а деецът е оказал помощ само на част от тях или само на едно, съставът на чл. 343а НК намира приложение.

По-старата съдебна практика е приемала, че за приложението на разглеждания състав е необходимо да е оказана помощ на всички пострадали от произшествието⁹⁹, но впоследствие това разбиране е изоставено, като актуалната практика по въпроса е, че е достатъчно да се окаже помощ на един от пострадалите, за да се квалифицира деянието по чл. 343а НК.¹⁰⁰

Когато извършителят не е бил единственият, който е оказал помощ на пострадалите, а в тази дейност са се включили и други лица, неговите действия следва да бъдат квалифицирани по чл. 343а НК.¹⁰¹

Оказването на помощ се осъществява с активни действия от дееца, насочени към спасяване на пострадал или пострадалите от произшествието.¹⁰² Като помощ следва да бъдат оценени всички действия, които облекчават положението на пострадалия или са насочени към облекчаване на положението на пострадалия.¹⁰³

Тези действия могат да се изразяват в:

⁹⁷ Решение № 49/1988 г., 3 НО: „Пострадал по смисъла на закона е всеки участник в движението, които при транспортна злополука е получил увреждания от категорията на средна или тежка телесна повреда или смърт.“

⁹⁸ Решение № 66/2021 г. по НД 95/2021 г., 1 НО; Решение № 207/2013 г. по НД 498/2013 г., 1 НО; Решение № 10/1989 г. по НД 553/1988 г., 3 НО; Решение № 486/1969 г., 3 НО.

⁹⁹ ППВС № 6/1969 г.

¹⁰⁰ Решение № 270/2010 г. по НД 197/2010 г., 2 НО; Решение № 126/1984 г., 3 НО; Решение № 263/1985 г. по НД 227/1985 г., 3 НО; Решение № 233/1987 г. по НД 185/1987 г., 3 НО; Решение № 10/1984 г. по НД 688/1983 г., 3 НО; Решение № 9/1985 г. по НД 598/1984 г., 3 НО.

¹⁰¹ Решение № 4/1921 г. по НД 923/2020 г., 1 НО; Решение № 1042/1970 г., 3 НО; Решение № 80/1971 г., 3 НО; Решение № 1062/1972 г., 3 НО.

¹⁰² Решение № 84/2019 г. по НД 307/2019 г., 1 НО.

¹⁰³ Решение № 15/2022 г. по НД 1136/2021 г., 2 НО: „Дали деецът е направил всичко, зависещо от него, за оказване помощ на пострадалия, се преценява с оглед възможностите му (психофизически, подготовка, здравословно състояние в момента и др.), обстановката, в която е действал и характера на действията, които сам или с помощта на друго е извършил“.

- участие в изваждането на пострадалия от катастрофирал автомобил, като това действие може да е осъществено самостоятелно или заедно с други¹⁰⁴;
- спиране на кръвта на пострадалия и превързване на рани, даване в последствие на кръв за преливане с цел спасяване на пострадалия и други подобни действия¹⁰⁵;
- спирането на МПС, за да бъде откаран пострадалия в болнично заведение¹⁰⁶;
- сигнализиране на лекар¹⁰⁷;
- откарване в медицинско заведение;
- изваждане от вътрешността на автомобил, участвал в пътния инцидент;
- оказване на помощ на пострадалия във връзка с натоварването му в автомобил на спешна медицинска помощ;
- свързване с телефон 112 или със специализиран телефон и уведомяване за необходимост от спешна медицинска помощ¹⁰⁸.

Оказването на помощ на пострадалото лице трябва да бъде преценявано с оглед неговата полезност. Ако пострадалото лице е било с множество и тежки увреждания и когато същото, макар и живо, не е имало възможност да оцелее и смъртта му е била неизбежна в кратко време, тогава оказаната помощ не е основание за приложение на привилегирания състав.¹⁰⁹

Смъртта на пострадалото лице не е абсолютна пречка за приложение на по-леко наказуемия състав на чл. 343а НК, тъй като ако извършителят е направил всичко възможно за спасяването му и действията му са били насочени към постигане на този резултат, това че усилията му не са се увенчали с успех не е основание деянието да не бъде квалифицирано по чл. 343а НК.¹¹⁰

Практическо значение има въпросът дали ако извършителят първоначално е напуснал местопроизшествието, но впоследствие се е върнал, след което е оказал помощ на нуждаещ се пострадал, е налице основание за квалифициране на деянието по чл. 343а НК.

¹⁰⁴ Решение № 502/1986 г., 3 НО.

¹⁰⁵ Решение № 39/1982 г. по НД 24/1982 г., ОСНК.

¹⁰⁶ Решение № 190/1976 г., 3 НО; Решение № 1860/1969 г., 3 НО; Решение № 525/1969 г. по НД 421/1969 г., 3 НО: „Когато превозването е осъществено от органи на КАТ или от други граждани без намеса на извършителя няма основание той да се ползва от привилегирания състав.“

¹⁰⁷ Решение № 415/1988 г., 3 НО.

¹⁰⁸ Решение № 24/2023 г. по НД 912/2022 г., 2 НО; Решение № 85/2020 г. по НД 207/2020 г., 2 НО; Решение № 30/2021 г. по НД 28/2021 г., 3 НО: „обаждането до оперативен дежурен на Пожарна безопасност и защита на населението е било необходимо с оглед на осигуряване на достъп до пострадалото лице“, **а в обратен смисъл** – Решение № 60199/2022 г. по НД 882/2021 г., 1 НО: „обаждането на спешен телефон което не е довело до изпращане на медицински екип не е достатъчно (още повече след като същото не е било първо); Решение № 1269/1976 г., 3 НО: „призивът да се окаже помощ не е достатъчен“.

¹⁰⁹ Решение № 140/1980 г. по НД 22/1980 г., 3 НО; Решение № 1001/1981 г. по НД 851/1981 г., 3 НО: „Причиняването на увреждания, които довеждат до бързо и неизбежно настъпване на смърт, изключват възможността за оказване на помощ на пострадало лице“; Решение № 10/1989 г. по НД 553/1988 г., 3 НО: „За да се приложи намалената отговорност по чл.343 НК е необходимо деецът да е направил всичко зависещо от него за оказване на помощ на пострадалия, който още е бил жив и се е нуждаел от такава помощ“; Решение № 568/2001 г. по НД 516/2000 г., 2 НО: „Привилегираният състав на чл.343а НК е налице, когато деецът е направил всичко зависещо от него за оказване на помощ на пострадалите и когато оказаната помощ обективно е била необходима“.

¹¹⁰ Решение № 31/1996 г. по НД 507/2002 г., 3 НО; Решение № 502/1986 г. по НД 464/1986 г., 3 НО; Решение № 299/1986 г. по НД 181/1986 г., 3 НО; Решение № 233/1987 г. по НД 185/1987 г., 3 НО.

Съществено значение за отговора на този въпрос има конкретното поведение на дееца, естеството на уврежданията на пострадалия (или пострадалите) и действията, които той, макар и забавено е предприел. Когато те са били обективно необходими за спасяването и са допринесли за облекчаване на състоянието на пострадалия, то следва поощрителната норма да бъде приложена.¹¹¹

Възможно е извършителят да е оказал помощ на пострадал от произшествието и едновременно (или непосредствено след това) да е избягал от него. Класически случай на подобно поведение е когато водачът е откарал пострадалия до болнично заведение и впоследствие не е изпълнил задължението си да се завърне на местопроизшествието. В тази хипотеза са изпълнени признаците от обективна страна и на състава по чл. 343а НК и на този по чл. 343, ал. 3 НК. В този случай деянието следва да бъде квалифицирано по по-тежко наказуемия състав по чл. 343, ал. 3 НК, а действията на извършителя, с които той е оказал помощ на пострадалото лице трябва да бъдат отчетени при индивидуализацията на наказанието.¹¹²

По сходен начин, ако са изпълнени изискванията за оказване на помощ на пострадалия и това е осъществено от пиян водач, деянието трябва да бъде квалифицирано по чл. 343, ал. 3 НК, а действията на извършителя по оказване на помощ трябва да се отчетат при индивидуализацията на наказанието.¹¹³

Когато при квалифициране на деянието е отчетена оказаната помощ на пострадалия и е приложен състава на чл. 343а НК, при индивидуализация на наказанието това обстоятелство не следва се отчита като смекчаващо, тъй като то вече е било основание за носене на намалена наказателна отговорност.¹¹⁴

В разпоредбата на чл. 343а НК законодателят е предвидил възможност този състав да бъде приложен само в случаите, когато в резултат на извършеното престъпление по чл. 343, ал. 1, във вр. с чл. 342, ал. 1 НК са причинени средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица или смърт на едно или повече лица. Стриктното тълкуване на разпоредбата изключва приложението ѝ когато е осъществен състава на престъплението при условията на чл. 343, ал. 4, във вр. с ал. 1, във вр. с чл. 342, ал. 1 НК и общественоопасните последици са се изразили в смърт на едно или повече лица и средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица. Независимо от съществуващата редакция на нормата, трябва да се приеме, че тя намира приложение и в тази хипотеза, тъй като очевидно е допуснат законодателен пропуск, който не отговаря на духа на закона и необходимостта да се премира поведението на дееца, насочено към ограничаване на причинените от извършеното от него престъпление общественоопасни последици.¹¹⁵

¹¹¹ Решение № 129/2019 г. по НД 564/2019 г., 3 НО.

¹¹² Решение № 324/1995 г. по НД 251/1995 г., 3 НО; Решение № 396/1988 г. по НД 401/1988 г., 3 НО; Решение № 288/1986 г. по НД 234/1986 г., 3 НО.

¹¹³ Решение № 96/1984 г. по НД 88/1984 г., ОСНК; Решение № 28/1987 г. по НД 20/1987 г., ОСНК; Решение № 338/1989 г. по НД 293/1989 г., 3 НО; Решение № 324/1995 г. по НД 251/1995 г., 3 НО.

¹¹⁴ Решение № 623/2003 г. по НД 507/2002 г., 1 НО.

¹¹⁵ Решение № 30/2021 г. по НД 28/2021 г., 3 НО: „Макар хипотезата на ал. 4 на чл. 343 от НК да не е изрично посочена в привилегирания състав на чл. 343а от НК, визираните в нея съставомерни последици попадат в хипотезата на чл. 343а, ал. 1 б. "г" от НК. Действително, нормите на чл. 343а, ал. 1, б. "в" и "г" от НК препращат изрично към чл. 343, ал. 2, б. "а" и ал. 2, б. "б", само че това препращане е към

2.7 Независимо съпричиняване

Престъплението по чл. 343, ал. 1 НК е непредпазливо и при него е невъзможно да има съучастие. Когато пътното произшествие е причинено от действията на повече от един водач на моторно превозно средство, е налице независимо съпричиняване. В тази хипотеза всеки един от извършителите със свои действия, с които е нарушил правилата за движение, е допринесъл за настъпване на съставомерния резултат. Ето защо и всеки от водачите трябва да носи наказателна отговорност за причинените от него общественоопасни последици.¹¹⁶

Отговорността на всеки един от независимите съпричинители трябва да бъде ангажирана, след като се изследват следните въпроси:

➤ *какви нарушения е осъществил деецът*

Преценката дали са налице основанията за носене на наказателна отговорност при независимо съпричиняване трябва да се прави след като се отговори на въпроса дали всеки един от извършителите е нарушил императивни правила за движение. Обичайно нарушените правила са различни и именно едновременното им нарушаване е причинило настъпването на съставомерния резултат. Класически примери за независимо съпричиняване има когато един от водачите е нарушил правила, регламентиращи скоростта на движение (движил се е с превишена или несъобразена скорост), а другият е нарушил правила за движение свързани с предимство, неправомерно е осъществил маневри (забранен обратен завой, навлязъл е в чужда лента за движение – попътна или насрещна), не е възприел навреме опасността, налагаща аварийно спиране, възприел е опасността, но е предприел маневра, за която е бил сигурен, че ще бъде достатъчна за предотвратяване на произшествието и т.н.).

Когато обвинението е за осъществено престъпление по чл. 343 НК в хипотезата на независимо съпричиняване, трябва да се изследват независимо и поотделно допуснатите нарушения за всеки един от допринеслите за настъпване на произшествието водачи.

Теоретично е възможно отговорността за независимо съпричиняване да бъде ангажирана по отношение на извършител, който не е бил водач на участвало в произшествието моторно превозно средство – бил е отговорен за ремонт на пътния участък, където е настъпило произшествието, нарушил е правила за пътна безопасност във връзка с поставянето на обезопасителни мантинели, бариери или е имал задължение по организацията на движението, като е нарушил императивни

предходна редакция на ал. 2 на чл. 343 от НК /преди изменението с ДВ бр. 92/2002 г./, като след това изменение по-тежко наказуемите състави на престъпленията по транспорта са уредени в сега действащата разпоредба на чл. 343, ал. 3 от НК. Изключени от привилегирования състав са само случаите по чл. 343, ал. 3 от НК, които са в няколко хипотези - когато деецът е бил в пияно състояние, след употреба на наркотични вещества или техни аналози, деянието е извършено на пешеходна пътека или е избягал от местопроизшествието. В този смисъл, прилагането на чл. 343а от НК е допустимо, когато от престъплението са пострадали повече от едно лице, включително и в хипотеза на настъпила смърт на едно и/или повече лица и/или средна и/или тежка телесна повреда на повече от едно лице.“

¹¹⁶ Решение № 123/2012 г. по НД 257/2012 г., 1 НО; Решение № 52/2012 г. по НД 3071/2011 г., 3 НО.

норми, свързани с тези дейности и обективно е допринесъл за настъпване на произшествието. Към момента съдебна практика за такива хипотези липсва.

- *налице ли е причинна връзка между осъщественото от всеки независимо съпричинител нарушение и настъпилia съставомерен резултат*

При независимото съпричиняване има осъществени повече от едно нарушения на правилата за движение, които са допуснати от повече от един водач. В тази хипотеза трябва да бъде направена преценка дали всяко извършено нарушение е в причинна връзка с настъпилото произшествие и причинените съставомерни вреди.

Когато такава причинна връзка няма (нарушението не е свързано с настъпване на вредите) водачът, който го е допуснал, не следва да носи наказателна отговорност. Така например, ако е налице обвинение за независимо съпричиняване и водачът, който се е движил по път с предимство, е нарушил режима на скоростта (движил се е с 110 км/ч при максимално разрешена скорост на движение за пътния участък от 90 км/ч), а друг водач е отнел предимството му, защото не е спазил изискването да го пропусне, от съществено значение е въпросът за това при каква скорост на движение ударът между двете превозни средства би бил непредотвратим. Когато ударът би бил непредотвратим при скорост на движение над 75 км/ч и пътната обстановка не е налагала да бъде избрана скорост под максимално разрешената от 90 км/ч, превишаването ѝ не е в причинна връзка с произшествието, тъй като то е щяло да настъпи и ако първият водач не е нарушил правилата, регламентиращи скоростта. В този случай отговорността следва да бъде носена само от водачът, отнел предимство, независимо че и другият също е осъществил нарушение, защото то не е било причина за настъпване на съставомерните последици.

Преценката за наличието или липсата на причинна връзка трябва да бъде правена конкретно за всяко инкриминирано нарушение и за всеки от извършителите. Въпросите, свързани с наличието или липсата на причинна връзка, са централни за изхода на производството и трябва да бъдат подробно изяснени в мотивите на постановения съдебен акт.

- *възможно ли е да бъде преценявана степента на съпричиняване за всеки един от извършителите*

При независимото съпричиняване е възможно всеки един от извършителите да осъществява престъплението при различна форма на непредпазливостта (единият да действа при небрежност, а другият при престъпна самонадеяност). Наред с това е възможно да са осъществени различни по брой нарушения на правилата за движение и тяхното нарушаване да е с различна тежест (например един от водачите да е отнел предимство, а другият да е превишил скоростта за движение с над 50 км/ч, да е бил неспособен и/или пиян, да се е движил с автомобил с неизправна спирачна система и без фарове, за което е знаел). Ето защо независимо, че всеки един от извършителите носи отговорност за извършеното нарушение и следва да бъде признат за виновен, е възможно

решаващият съд да извърши преценка за степента на допринасяне за настъпване на съставомерния резултат и тази преценка може да бъде отчетена при индивидуализация на наказанието.¹¹⁷

§ 3 Основни понятия при същинските транспортни престъпления

3.1 Опасност на пътя

При разглеждане на дела с предмет престъпление по чл. 342 НК и чл. 343 НК централно значение има въпросът в кой момент водачът има задължение да осъществи определено действие или да се въздържа от извършването му (например да намали скоростта си на движение, да предприеме аварийно спиране, да преустанови започната маневра и т.н.). Обичайно това е моментът, в който се променя пътната обстановка и възниква опасност на пътя, която налага задължителното извършване на определени действия или въздржане от тях.

Опасността на пътя може да е възникнала в резултат на поведението на друг участник в движението – пешеходец или водач на автомобил или въз основа на случайно настъпило събитие – разрушаване на пътен участък, внезапно падане на предмет на пътя и т.н.

Няма значение дали опасността е възникнала в резултат на правомерно или неправомерно действие (например пресичане на пешеходец извън пешеходна пътека, на забранителен червен сигнал на светофарна уредба или незаконосъобразно навлизане на автомобил в лентата на движение на друг автомобил).

Без значение е каква е причината за възникване на опасността, защото тя винаги е свързана с неотменимото задължение на водача първо да я възприеме, а на следващо място да предприеме действия, за да я избегне и да предотврати произшествието.

Най-често срещани хипотези за опасност на пътя:

- пешеходци (на възраст над четиринадесет години)¹¹⁸

¹¹⁷ Решение № 156/2021 г. по НД № 614/2020 г., 2 НО: „Съдът е приел, че е възможно да бъде степенуван приносът на независимите причинители, който следва да бъде преценен с оглед осъществяването от всеки един нарушения и укоримостта на поведението им (в този смисъл Р№381а по НД№310/1989 г., III НО). В случая един от подсъдимите е имал значително по-голям принос за настъпване на произшествието, предвид това, че именно неговото поведение е създавало усложнената пътна обстановка (рязко навлизане в съседна лента за движение) и би застрашило всеки един водач, движещ се след него в неговата лента“.

¹¹⁸ Решение № 1118/74 III; Решение № 122/87 З НО; Решение № 77/1989 г., 3 НО: „Пешеходците на пътното платно са винаги опасност на пътя Р 722/1980 З НО, Р 819/1980 г. З НО Пешеходецът е опасност когато се намира на платното за движение. Когато се намира на такова място, което е предназначено за престой или движение и не дава никакви признаци, че ще навлезе на платното- не е опасност“; Решение № 226/1983 З НО „Когато пешеходецът се намира на платното за движение, но е неподвижен - отново е опасност“; Решение № 362/1983 З НО; Решение № 66/85, 3 НО: „Когато пешеходецът е спял на разделителната линия и изчаква преминаването на МПС, той остава опасност“ Решение № 440/86 З НО „Пешеходецът е опасност не всякога когато е навлязъл на пътното платно, а тогава когато това не е могло да бъде възприето към момента на възможността да бъде забелязан (навлизане на пътното платно зад насрецино движещ се автомобил)“; Решение № 804/1977 З НО Р 58/1986 З НО „Когато пешеходецът премине през лентата на движението на водача, но предприеме след това връщане, това няма значение за определяне на момента на възникване на опасността- той остава опасност от момента на навлизане на пътното платно“; Решение № 609/1975, 3 НО; Решение №

➤ деца (на възраст под четиринадесет години)

Понятието за деца в съдебната практика по дела с предмет същински транспортни престъпления не съответства на възрастта, на която те придобиват пълнолетие. Когато те са участници в движението, тази възраст е четиринадесет години.¹¹⁹

Константна е практиката на съдилищата, че за разлика от възрастните пешеходци, децата са опасност не само когато се намират на пътното платно, но и в случаите, когато са в близост до него и не е налице здрава връзка между тях и възрастен придружител.¹²⁰

- поведение на друг участник в движението – водач на моторно превозно средство¹²¹;
- животни на пътното платно или в близост до него¹²²;
- опасността може да е свързана с дефекти на пътната настилка, препятствия на пътя, неизправност на МПС, поведение на превозвани пътници и т.н.¹²³

206/1978, 3 НО: „Ако пешеходецът се движи на банкета до пътното платно- той не е опасност“; Решение № 44/78, 3 НО: „Когато пешеходецът се намира на тротоар- не е опасност“.

¹¹⁹ Решение № 58/1983, ОСНК: „Деца са лицата ненавършили четиринадесет годишна възраст“.

¹²⁰ Решение № 483/94, 3 НО: „Децата са винаги опасност, без значение дали се намират на пътното платно или извън него“; Решение № 39/1981, ВК: „Задължение да се премине със скорост, позволяваща да се спре пред внезапно появило се на пътя дете възниква не само при преминаване покрай училище или детска градина“ Р 36/1981 г., ВК ВС; Решение № 1134/1974 г., 3 НО: „Водачът е длъжен винаги да предполага рязко навлизане на пътното платно от дете. В този случай той носи отговорност, независимо дали произшествието е станало в опасната зона“; Решение № 656/1978, 3 НО; Решение № 472/1983, ВК; Решение № 95/1983, ОСНК: „Децата като участници в движението представляват опасност винаги когато не са контролирани от възрастен. Контрол е налице когато те се носят или е налице твърда връзка между тях и възрастния“; Решение № 304/1988 г., 3 НО: „Моментът на отскубването от ръката на възрастния е момента на възникване на опасността. Ако към този момент детето ударът е бил непредотвратим (в опасна зона) следва да се приеме, че опасността е възникнала внезапно и неочаквано за водача“; Решение № 558/2008 г. 1, НО: „Моментът, в който детето следва да бъде ценено като опасност е този, в който то може да бъде възприето“; Решение № 588/1984, 3 НО: „Когато към кръстовище се насочва дете на велосипед, независимо дали се движи на път с предимство той следва да предположи, че същото може да навлезе необмислено в него“; Решение № 703/1977 г., 3 НО: „Звуковият или светлинен сигнал при преминаване покрай деца не освобождава водачът от задължение да вземе други мерки за осигуряване на безопасността“.

¹²¹ Решение № 36/1986 г. 3 НО Р 1035/1977 г., 3 НО: „При сблъсък на две насрещно движещи се автомобила опасността възниква от момента на навлизане на един от тях в лентата за насрещно движение“; Решение № 1167/1976, 3 НО: „При движение по път с предимство превозното средство, което се движи по път без предимство представлява опасност към момента, в който премине мястото за спиране и изчакване, тъй като останалите водачи не могат да очакват той да не спре“; Решение № 227/1977, 3 НО; Решение № 441/1983, 3 НО; Решение № 3331/1979, 1 НО; Решение № 248/1977 г., 1 НО; Решение № 1351/1980 г., 1 НО; Решение № 522/1983 г., 3 НО; Решение № 21/1987 г., 3 НО: „Движещото се по път без предимство превозно средство става опасност към момента, в който премине стоп линията или в предходен момент, когато е очевидно, че и да желае не може да предотврати от техническа страна навлизането в кръстовището“; Решение № 139/1987 г., 3 НО: „При възникване на опасна пътна ситуация при преминаване на кръстовище водачът е длъжен да се откаже от предимството си и да предотврати произшествието“; Решение № 92/86, ОСНК: „Опасност е налице когато един участник в движението не се намира на определеното място, съгласно правилата за движение по пътищата- делото е за велосипедист, който не се е намирал на един метър от края на пътното платно“.

¹²² Решение № 541/1991 г., 3 НО: „При наличие на животни на пътното платно и в близост до него водачът е длъжен да намали скоростта и премине бавно, като по този начин осигури безопасността на животните и придружаващите ги лица“; Решение № 658/1991 г. по НД 541/1991 г., 3 НО.

¹²³ Решение № 954/1977 г., 3 НО.

3.2 Опасна зона

Опасната зона е понятие, което е свързано с разстояние. Това е разстоянието, което моторното превозно средство изминава от момента на възникване на опасността до окончателното спиране на автомобила.¹²⁴

При определяне на опасната зона задължително трябва да бъде отчитан момента, в който водачът на моторното превозно средство е следвало да възприеме съществуващата опасност, а не момента в който той я е възприел. Това следва от неговото задължение да наблюдава пътната обстановка (включително пътните участъци в близост до пътното платно), да възприеме в първия възможен момент опасността (или нейното възникване) и да реагира по начин, който да бъде достатъчен за предотвратяване на произшествието. Ето защо е важно да бъдат установени двата момента – този, в който водачът е бил длъжен да реагира и този, в който той е реагирал, тъй като те са от съществено значение за определяне на опасната зона.¹²⁵

3.3 Причинна връзка

Причинната връзка е един от най-съществени признаци от обективна страна на същинските транспортни престъпления. Тя е отношението между допуснатите нарушения на правилата за движение и настъпилите съставомерни резултати – значителни вреди, средна или тежка телесни повреди или смърт на едно или повече лица. Когато има причинна връзка между осъщественото нарушение и настъпилия резултат, са налице основанията за носене на наказателна отговорност на извършителя, докато липсата ѝ е основание водачът да носи отговорност единствено по административен ред – за извършеното нарушение на транспортни правила, но не и за настъпилия съставомерен престъпен резултат.

Преценката за съществуването на причинна връзка между нарушението, настъпилото произшествие и причинените от него съставомерни вреди е един от

¹²⁴ Решение № 1628/1973, 3 НО: „Опасната зона е най- малкото разстояние, на което превозното средство може да бъде спряно от момента на появяване на препятствие на пътя“; Решение № 8/1987 г., ОСНК; Решение № 381/1967, 3 НО; Решение № 205/1986, 3 НО; Решение № 250/1986 г., 3 НО: „Опасната зона за спиране на МПС е най-малкото възможно разстояние, на което може да бъде спряно същото от неговия водач, като се отчетат обективния фактор спиращ път и субективния - време за реакция на опасността“; Решение № 28/1973, 3 НО: „Опасната зона представлява най-малкото разстояние, на което едно превозно средство може да бъде спряно от момента на възникване на опасността. Тя винаги е по-голяма от спиращия път, тъй като в при определянето ѝ се включват времето за реакция на водача и задействането на спиращата система“.

¹²⁵ Решение № 587/2011 г., 3 НО „Моментът, в който водачът дължи действие е този, в който обективно е могъл да възприеме опасността. Възможно е да е налице субективна причина, която да е била пречка за възприемане на опасността ако тази причина не е в резултат на виновно поведение, то следва да бъде отчетен този по- късен момент“; Решение № 1128/1976, 3 НО: „Моментът, в който водачът е задължен да вземе мерки и предотврати произшествието е този, в който пътното препятствие се е появило на платното за движение или в близост до него. Тогава, когато водачът не е имал възможност да го възприеме се отчита момента когато е била налична фактическа възможност препятствието да бъде възприето“; Решение № 353/84, 3 НО; Решение № 71/1983 г., 3 НО: „Няма значение дали водачът е възприел опасността. Изследва се въпроса дали е могъл да я възприеме, защото той има задължение да наблюдава всеобхватно пътната обстановка“.

централните въпроси, който трябва да бъде разгледан при същинските транспортни престъпления.¹²⁶

3.4 Спасителна маневра

Спасителната маневра е понятие, което е свързано с осъществяване на действие, чрез което се променя посоката на движение на автомобила, като тази промяна представлява нарушение на правилата за движение и се предприема за предотвратяване на пътно произшествие, чието настъпване не може да бъде предотвратено по друг начин.

Тази маневра трябва да бъде приета за правомерна, дори когато води до настъпване на съставомерен резултат, но причинените от нея вреди трябва са по-малки от предотвратените.

Няма спасителна маневра, когато предприемането ѝ се е дължало на възникнала пътна ситуация, отговорност за която носи водачът. Ето защо могат да бъдат направени следните изводи:

- спасителната маневра е винаги промяна на посоката на движение на автомобила, в резултат на съзнателно действие на водача му;
- тя се предприема в резултат на възникнала внезапно опасност на пътя;
- тази опасност трябва винаги да е възникнала в опасната зона;
- не трябва да е бил възможен друг начин за избягване на опасността и предотвратяване на произшествието;
- предприетата промяна на посоката на движение е противоправна (в нарушение на правилата за движение по пътищата);
- при спасителната маневра е възможно да са причинени вреди, които са по-малки от предотвратените.

Причинените вреди при спасителната маневра могат да бъдат единствено увреждане на имущество, тъй като ако те са свързани с причиняване на телесно увреждане или смърт на пострадал, същите не могат да бъдат сравнявани помежду им и няма как да бъде направена преценка, че причинените вреди са по-малки от предотвратените.

При преценка на последното обстоятелство трябва да бъдат отчитани вида на причинените и предотвратените вреди, като бъдат сравнявани по тяхната относителна тежест, но не и по качествата на лицата, на които са причинени (при телесните увреждания и смъртта) или на тези, за които са предотвратени.¹²⁷ Така

¹²⁶ Решение № 1134/1969, 3 НО: „Нарушението на знаците, предвидени в правилата за движение по пътищата може да бъде основание за носене на наказателна отговорност само ако се намира обективна и субективна причинна връзка с настъпилите общественоопасни последици“; Решение № 279/1984 г., 3 НО; Решение № 155/1988, 3 НО: „Когато водачите на МПС се движат с по-голяма скорост от тази, позволяваща им да спрат в осветената зона, носят наказателна отговорност само ако удара е бил предотвратим при движение със съобразена скорост“; Решение № 129/1987, 3 НО: „Ако в резултат на произшествието са причинени телесни повреди и те са единствена причина за настъпилата по-късно смърт е налице причинна връзка, даваща възможност да се носи отговорност за по-тежкия резултат“.

¹²⁷ ТР № 106/1983 г., ОСНК: „Спасителна маневра винаги представлява действие, свързано с изменение на посоката на движение. Това действие не е правно регламентирано, но извършването му се налага с оглед избягване на произшествие. Спасителна маневра е налице когато опасността възниква в резултат на неправомерно действие от друг участник в движението, случайно събитие (обичайно резултат на

например не може основание за извършване на спасителна маневра да е увреждане на възрастен пешеходец с цел избягване на произшествие с намиращо се на пътното платно дете.

3.5 Случайно деяние

Случайно деяние по смисъла на чл. 15 НК е налице тогава, когато общественоопасните последици са били причинени като последица на произшествие, което е настъпило:

- в резултат на обективни обстоятелства, несвързани с поведението на участниците в движението;
- в резултат на неправомерни действия на пострадалото от произшествието лице (без значение дали то е било пешеходец или водач на моторно превозно средство);
- извършителят е допуснал нарушение на правила за движение по пътищата, но същите не са били в пряка причинно-следствена връзка с настъпването на произшествието.

При преценката за наличието или липсата на случайно деяние отново следва да бъдат отчитани не само обстоятелствата от значение за настъпване на произшествието (скорост на движение на участващите в него, посока на движение, предприети маневри, опасна зона за всеки от тях и т.н.), но и тези обстоятелства, които биха били налице ако един или повече от участниците в движението, допринесли за настъпване на произшествието, които са допуснали нарушение на правила за движението, не ги бяха допуснали и са се движили правомерно.

В този случай посредством необходимите експертизи трябва да бъде установено положението на всеки един от участниците към момента на

действие на природни сили, неправомерно действие на самия водач. Спасителна маневра може да се предприеме само в опасната зона. Тя трябва да е единствен възможен начин за предотвратяване на произшествието. Трябва да води единствено до увреждане на имуществото“; ТР № 90/1982 ОСНК „Спасителната маневра представлява изменение на посоката на движение. Извършва се при внезапно възникнала опасност от неправомерно поведение на други участници в движението, водача или природни сили. Тя е правомерна когато се уврежда имуществото, а не се причинява смърт или увреждане на хора. Опасността трябва да е внезапна и да не може да бъде предотвратена по друг начин Задължително трябва да бъде в опасната зона“; Решение № 1035/1980, 3 НО; Решение № 172/1995 г., 3 НО: „Спасителната маневра би могла да бъде правомерна само ако е осъществена при условията на крайна необходимост - когато причинените вреди са по-малко от предотвратените“; Решение № 74/1984 г., 3 НО: „Спасителната маневра не може да бъде предшествана от неизпълнение на предписаните правила за движение. Тя винаги представлява единствен начин за спасяване, когато са изчерпани всички останали възможности. Спасителната маневра не може да уврежда здравето и живота на други участници в движението, а само имуществени блага“; Решение № 97/1994, 3 НО: „Водачът не може да се позове на крайна необходимост (каквото представлява спасителната маневра) когато се причинява смърт или телесна повреда на лица, които не са участвали в създаването на опасността“; Решение № 468/1984 г., 3 НО: „Когато наред с останали участници в движението водачът е извършил нарушение и е възникнала опасност, за предотвратяването на която се налага извършване на маневра същата не може да бъде приета за спасителна“; Решение № 29/2022 г. по НД № 48/2022 г., 3 НО: „Спасителната маневра е налице, когато я водачът, който я осъществява, не е извършил нарушение на правилата за движение, опасността е възникнала в опасната зона, същата не е могла да бъде избегната чрез намаляване на скоростта или спиране и с нея са увредени по – малоченни блага от защитените (увредено е имуществото, а не е причинена смърт или телесни повреди на лица)“.

възникване на опасността, опасната зона за всеки един от тях и предотвратимостта на произшествието при липса на нарушаване на транспортни правила. Когато произшествието не е могло да бъде предотвратено, защото са били нарушени правилата за движение от един или друг участник в него (и при липса на нарушение то не би настъпило), случайно деяние няма, тъй като съответният участник сам се поставил в невъзможност да го предотврати.¹²⁸

Разпоредбата на чл. 15 НК може да намери приложение при всякаква пътна обстановка.¹²⁹

¹²⁸ ТР № 28/1984 г. ОСНК.

¹²⁹ Решение № 42/85, 3 НО: „Ако опасността възникне внезапно и непредвидено в опасната зона и настъпят съставомерните последици деецът не отговаря за същите, тъй като е налице случайно деяние“; Решение № 159/1982, 3 НО: „Когато е налице обективна невъзможност да бъде възприето пътно препятствие не е налице виновно нарушаване на правилата за движение при настъпване на съставомерен резултат“; Решение № 58/1985, 3 НО: „Когато водачът не по своя вина е поставен в невъзможност да избегне настъпването на общественоопасните последици е налице случайно деяние. (в случая е била налице зона за спиране над 47 м, а опасността е възникнала когато автомобила е бил на 11 м от нея)“; Решение № 29/1982, 3 НО: „Когато при предприемане на аварийно спиране- при рязко задействане на спирачната система тя не сработи в резултат на дефект- налице е случайно деяние“; Решение № 400/1977, 3 НО: „Не е налице случайно деяние, когато водач на МПС не е могъл да контролира управляваното превозно средство или да възприема измененията в пътната обстановка в резултат на заболяване, но сам се е поставил в тази невъзможност, предвид това, че е нарушил режима на здравословното си състояние и не е приемал предписаните му лекарства. (болен от диабет изпада в хипогликемия в резултата на невзимане на лекарства)“; Решение № 826/1978, 3 НО: „Загасването на двигателя на превозното средство не е основание да се приеме, че е налице случайно деяние, тъй като това не се е случило извън волята на водача, а се е дължало на негово действие или бездействие“; Решение № 582/1986 г., 3 НО: „При възникване на опасност и съществуването на няколко начина за предотвратяване на произшествието водачът е длъжен да избере този, свързан с намаляване на скоростта на движение. Ако той не стори това незабавно след възприемане на опасността не е налице случайно деяние“; Решение № 315/1988, 3 НО: „Водач на МПС не действа виновно ако: не е осъществил нарушение на правилата за движение по пътищата, бил е поставен в невъзможност да изпълни задълженията си и да предотврати настъпването на вредните последици“; Решение № 45/2012 г.: „Не е налице случайно деяние когато: опасността не е възникнала внезапно в опасната зона и ударът е бил непредотвратим, опасността е възникнала в момент когато водачът е имал възможност да я възприеме, респективно да реагира и не го е направил“; Решение № 318/1988 г., 3 НО: „Случайно деяние е налице когато водачът не е извършил нарушение; бил е поставен в условия, при които е било невъзможно предотвратяването на произшествието“; Решение № 23/1987 г., 3 НО: „Когато водачът е извършил нарушение, това че произшествието е настъпило в опасната зона не е основание да се прецени, че е той не носи отговорност (ако осъщественото нарушение е в причинна връзка с настъпване на произшествието)“; Решение № 179/2020 г. по НД № 747/2020 г., 3 НО: „Обстоятелството, че към момента на възникване на опасността (нализане на лек автомобил в лента за движение на управлявания от подсъдимия автобус) ударът за подсъдимия е бил непредотвратим не е основание да се приеме случайно деяние, тъй като настъпилото произшествие е предизвикано и от допуснато предходно нарушение на подсъдимия (движение с превишена скорост), което е в причинно-следствена връзка с настъпилото произшествие. Съдът е посочил, че допуснатото нарушение изключва да бъде приложена разпоредбата на чл.15 НК, тъй като с действията си подсъдимият сам се е поставил в невъзможност да предотврати произшествието, което е нямало да настъпи, ако се е бил движил с разрешената за пътния участък скорост“ В този смисъл е и Р 60113/2021 г. по НД № 421/2021 г., 3 НО; Решение № 67/2021 г. по НД 40/2020 г., 2 НО: „Дори да се приеме влошаване на здравословното състояние на подсъдимия (твърдяна хипогликемична криза или синкоп), доколкото за него е съществувала възможност да преустанови движението на управлявания от него автомобил, а той е избрал единствено да намали скоростта на движение, но не и да спре, същият е допуснал нарушение на правилата за движение по пътищата. Когато е изпаднал в такава състояние подсъдимият е следвало да избере да не участва в движението, защото е бил негоден безопасно да управлява превозното средство и да упражнява непрекъснат контрол върху автомобила. В случая е изключена възможността действията на подсъдимия да бъдат приети за случайно деяние“.

3.6 Съпричиняване от страна на пострадалото лице

Въпросът за наличието или липсата на съпричиняване от страна на пострадалия от престъплението е съществен, тъй като има отношение едновременно към индивидуализацията на наказанието и към размера на присъденото обезщетение за претърпени неимуществени вреди (при приет за съвместно разглеждане граждански иск с такъв предмет).

Преценката дали е налице съпричиняване от страна на пострадалото лице е много сходна с преценката дали са налице предпоставките за ангажиране на наказателна отговорност на независимите причинители на произшествието. И тук се преценява дали е допуснато нарушение на правилата за движение по пътищата, дали то е в причинна връзка с настъпилото произшествие и в каква степен е допринесло за настъпване на съставомерния резултат.¹³⁰

Практическо значение има въпросът дали съпричиняването зависи от възрастта или вмняемостта на пострадалото лице, като следва да бъде направен извод, че е възможно и допустимо да бъде прието наличие на съпричиняване от малолетно или невменяемо лице.¹³¹

§4 Основни нарушения на правилата за движение по пътищата

¹³⁰ Решение № 60113/2021 г. по НД 421/2021 г., 3 НО: „Съпричиняване е налице единствено и само когато допуснатото от пострадалия нарушение е в причинно-следствена връзка с настъпилите общественноопасни резултати. В случая пострадалият е бил неспособен водач и се е движил с превишена скорост, но ако е управлявал автомобила с максимално разрешената, ударът отново би бил непредотвратим, поради което няма съпричиняване“; Решение № 17/2022 г. по НД 1104/2021 г., 3 НО; Решение № 52/2020 г. по НД 161/2020 г., 3 НО; Решение № 129/2020 г. по НД 487/2020 г., 2 НО: „Неизползването на предпазен колан от пострадалия не следва да бъде преценено като съпричиняване. Това обстоятелство би следвало да бъде отчетено ако допуснатото нарушение от пострадалия е допринесло за настъпването на общественноопасните последици, но ако не е установено, че при недопускането му последиците биха били по-леки и то няма отношение към произшествието не следва да бъде основание за приемане на съпричиняване“.

¹³¹ Решение № 97/2019 г. по НД 280/2019 г., I НО: „Съпричиняването“ представлява принос на пострадалия за настъпване на общественноопасните последици и същото всякога има обективен характер. То обхваща случаите, когато общественноопасните последици се дължат на съчетания ефект от виновното поведение на извършителя и поведението на увредения. Това конкретно поведение (действие или бездействие) винаги е противоправно и е в пряка причинно-следствена връзка с настъпилия общественноопасен резултат. Вината на пострадалия не е фактор, който подлежи на отчитане, като съпричиняване е възможно и когато невменяемо лице или малолетно лице допринесе за настъпване на резултата, независимо от неспособността им да действат разумно, респективно от тяхната наказателна или административно-наказателна отговорност. Това разбиране е застъпено и последователно се отстоява в съдебната практика, като въпросът е решен еднозначно с ТР 88/1962 г., ОСГК ВС и в множество други решения, между които Решение № 165/2010 г. по ТД 93/2010 г., II ТО; Решение № 44/2013 г. по ТД 1139/2011 г., II ТО и ТР № 1/2014 г., ОСТК. Съдът е отбелязал, че в множество решения касационната инстанция е приемала, че независимо от това, че не носят отговорност за действията си, когато са извън контрола на възрастни деца, като активни участници в движението са задължени да спазват правилата за движение и при нарушаването им обективно съпричиняват настъпилите вредни последици, като в този смисъл са Решение № 720/1969 г. по НД 611/1969 г., III НО; Решение № 47/1980 г. по НД 1337/1979 г., III НО; Решение № 1400/1974 г. по НД 1312/1974 г., III НО; Решение № 98/1983 г. по НД 95/1983 г., III НО; Решение № 6/1985 г. по НД 588/1984 г., III НО; Решение № 229/2010 г. по НД 111/2010 г., II НО; Решение № 279/2014 г. по НД 279/2014 г., II НО; Решение № 12/2019 г. по НД 1225/2018 г., I НО.

4.1 Нарушения, свързани с режима на скорост

Нарушенията, свързани с режима за скорост, са едни от най-честите причини за настъпване на пътни произшествия. Те се осъществяват, когато водачът се движи с превишена скорост или с несъобразена скорост.

4.1.1 Превишена скорост

Движението с превишена скорост е нарушение на чл. 21 ЗДвП и се допуска, когато деецът управлява моторното превозно средство със скорост над максимално разрешената за конкретния пътен участък.

Отговорността на водача за извършено нарушение на чл. 21 ЗДвП може да бъде ангажирана единствено, когато движението с превишена скорост е в пряка причинно-следствена връзка с настъпилото произшествие. Ако произшествието би настъпило (и от него биха били причинени същите съставомерни резултати) при движение в рамките на максимално разрешената скорост за конкретния пътен участък, нарушаването на чл. 21 ЗДвП не е в причинна връзка с настъпилите общественоопасни последици.

В тази хипотеза извършителят може да носи отговорност за това, че се е движил с несъобразена скорост, което съответства на нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП.¹³²

4.1.2 Несъобразена скорост

За разлика от превишената скорост, несъобразената скорост не е точно определена за всеки един пътен участък и зависи от множество фактори, които следва да бъдат възприети и отчетени от водача при избиране на възможната максимално допустима скорост на движение.

Такива фактори са:

- състоянието на пътната настилка (мокър, хлъзгав или замърсен с течности път);
- атмосферните условия (интензивен дъжд, вятър, мъгла, снеговалеж);

¹³² Решение № 60238/2022 г. по НД 894/2021 г., 1 НО: „Величината на скоростта е от съществено значение за силата на кинетичната енергия, с която се причиняват животозастрашаващите увреждания при пътно-транспортните произшествия. Ноторно е, че колкото е по-висока тази скорост, толкова по-застрашени са здравето и живота на участниците в движението и конкретните произшествия, с нейното увеличаване (на скоростта) значително се намалява шансът за преживяемост. Затова законодателят освен правилото по чл. 20, ал. 2 от ЗДвП, което е общо и валидно във всеки един конкретен случай, е въвел специално правило за движение по различните категории пътища, пътни участъци и съответни населени места, че има максимално допустима скорост, чието надвишаване императивно се забранява - чл. 21, ал. 1 и ал. 2 от ЗДвП. Всяко такова превишаване съставлява нарушаване на императивна забрана“; Решение № 216/2019 г. по НД 668/2018 г., 2 НО: „Нарушението по чл. 21, ал. 1 от ЗДвП, т.е. превишената скорост, е частен случай на несъобразена скорост по чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП и се изразява в несъобразяване на водача с пътна сигнализация за ограничаване на скоростта до конкретна величина, което логически е обвързано с избягване на предвидими опасности на пътя като приближаване към кръстовище, предстоящ опасен участък от пътя и др. В тези случаи опасността е сигнализирана и очаквана, и ако се установи, че величината на скоростта е в причинна връзка с резултата, то отговорността на водача е във връзка с нарушение по чл. 21, ал. 1 от ЗДвП“.

- осветеността на пътното платно (от нея пряко зависи възможността да се спре аварийно при внезапно възникване на опасност)¹³³;
- наличието на препятствия, ограничаващи видимостта (паркирани автомобили или поставени огради, намаляващи видимостта поради извършван ремонт);
- особености на пътната обстановка, свързани с опасности на пътя или в близост до него (непридружени деца, намиращи се на банкета или в близост до пътя или намиращи се там животни)¹³⁴.

По обвинението за извършване на нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП задължително трябва да бъде посочено кои са обстоятелствата, които налагат водачът да се движи със скорост по-ниска от максимално предвидената за конкретния пътен участък и каква следва да бъде съобразената скорост.¹³⁵

¹³³ Решение № 520/2008 г. по НД 500/2008 г., 2 НО: „При условията на намалена нощна видимост, съобразена с конкретните пътни условия скорост е тази, даваща възможност да се реагира на възникналата опасност в рамките на осветения от фаровете на автомобила участък от пътя“.

¹³⁴ Решение № 256/2013 г. по НД 746/2013 г., 1 НО: „Скоростта за движение следва да се намалява всякога, когато предстои да се премине покрай впрегнати, водени или свободно движещи се животни на пътя, защото могат да се подплашат от приближаващото се МПС и да се отклонят.) и т.н. Разпоредбата на чл.20, ал.2, изр. 1- во ЗДвП задължава водача да възприеме и оцени всички тези обстоятелства и прецени каква скорост да избере при преминаване през този пътен участък. Тази скорост трябва да е такава, че при възникване на опасност в резултат на посочените по- горе фактори той трябва да има техническа възможност да спре и предотврати произшествието“; Решение № 96/2019 г. по НД 218/2019 г., 2 НО: „Разпоредбата на чл. 20, ал. 2 ЗДвП задължава водача на моторно превозно средство да избере скорост, съобразена с отрицателното влияние на всички онези фактори, които усложняват конкретна пътна обстановка, за да може да спре пред всяка предвидима опасност на пътя и предотврати настъпването на пътно-транспортно произшествие“; Решение № 209/2010 г. по НД 117/2010 г., 2 НО: „Задължението на водача е да избира скорост в зависимост от конкретните условия, поради което, макар и в пределите на разрешената, тя може да бъде различна в зависимост от конкретната пътна обстановка и от възможностите му като водач. Тогава може да бъде определена като съобразена, защото не само не може да бъде източник на опасност за движението, но и не застрашава никого“; Решение № 128/2021 г. по НД 416/2020 г., 3 НО: „Всеки водач на МПС, правомерно пътуващ в предназначенията за движение в избраната от него посока пътна лента, има задължение за своевременна реакция при възникване на опасност на пътя. Тази реакция следва да е в рамките на предписаното от чл. 20, ал. 2 ЗДвП намаляване на скоростта или спиране, стига препятствието на пътя да се е появило на разстояние, осигуряващо на водача обективна възможност за навременното му възприемане“.

¹³⁵ Решение № 216/2019 г. по НД 668/2018 г., 2 НО: „Изпълнителното деяние по чл. 343, ал. 1, б. "в" от НК се изразява в нарушаване на конкретно правило за движение по ЗДвП или ППЗДвП, като в обвинителния акт следва да са описани фактическите обстоятелства за неговото извършване. Нарушението по чл. 21, ал. 1 от ЗДвП, т.е. превишената скорост, е частен случай на несъобразена скорост по чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП и се изразява в несъобразяване на водача с пътна сигнализация за ограничаване на скоростта до конкретна величина, което логически е обвързано с избягване на предвидими опасности на пътя като приближаване към кръстовище, предстоящ опасен участък от пътя и др. В тези случаи опасността е сигнализирана и очаквана, и ако се установи, че величината на скоростта е в причинна връзка с резултата, то отговорността на водача е във връзка с нарушение по чл. 21, ал. 1 от ЗДвП. За разлика от тази хипотеза, в текста на чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП опасността не е сигнализирана, но се явява предвидима на база проявлението на негативни фактори, които усложняват пътната обстановка и изискват намаляване на скоростта, които следва да са изрично посочени или изводими от обстоятелствената част на обвинението“; Решение № 557/2014 г. по НД 1745/2013 г., 1 НО: „Задължението на водача на МПС да съобрази релефа на местността при избор на скорост се отнася до платното за движение, като избраната скорост трябва да е такава, че да му позволи да спре пред всяко предвидимо препятствие“.

В постановения съдебен акт тези обстоятелства задължително трябва да бъдат обсъдени и ако водачът бъде признат за виновен по повдигнатото му обвинение, да бъде посочено кое е налагало той да избере по-ниската скорост.

Несъобразената скорост е винаги по-ниска от превишената скорост, защото втората е максимално високата възможна при перфектни пътни условия за конкретния пътен участък. Ето защо може да бъде направен извод, че всяка превишена скорост е и несъобразена, а разпоредбата на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во НК се съотнася като общ към специален закон по отношение на чл. 21 ЗДвП. Това е и причината едновременното извършване на нарушение на двете норми да е невъзможно.¹³⁶

Практическо значение има въпросът може ли при обвинение за извършено нарушение на чл. 21, ал. 1 ЗДвП да се премине в нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП (когато именно то е в причинна връзка с настъпилото произшествие), без изменение на обвинението по чл. 287 НПК.¹³⁷ Това е възможно, тъй като и двете норми са относими към нарушения, свързани с определяне на режима на скоростта и се съотнасят като общ към специален закон.¹³⁸ Всичко, отразено по отношение на възможността да се постанови осъдителна присъда по непредявено обвинение, намира приложение и тук.

4.2 Загуба на контрол

В разпоредбата на чл. 20, ал. 1 ЗДвП законодателят е задължил водачите да контролират непрекъснато управляваните от тях превозни средства. Когато

¹³⁶ Решение № 142/2013 г. по НД 300/2013 г., 3 НО: „Специалната норма на чл. 21, ал. 1 ЗДвП изключва приложението на общата по чл. 20, ал. 2 ЗДвП“; Решение № 5/2012 г. по НД 2900/2011 г., 2 НО: „Едновременното приложение на разпоредбите на чл. 20, ал. 2 и чл. 21 от ЗДвП е несъвместимо“; Решение № 130/2010 г. по НД 44/2010 г., 3 НО: „Нормите на чл. 20, ал. 2 и чл. 21 ЗДвП не се поглъщат, а се намират в конкуренция помежду си и съответното нарушение може да бъде квалифицирано по един от тези два текста, но не и по двата едновременно. Следва да се вземе предвид, че разпоредбата на чл. 21 ЗДвП се явява специална спрямо нормата на чл. 20, ал. 2 ЗДвП“; Решение № 43/2015 г. по НД 1604/2014 г., 1 НО: „Движение със скорост над разрешената винаги е несъобразена (с пътни знаци или с нормите на ЗДвП), както и движение с разрешена за съответен пътен участък скорост може да е несъобразена с наличните пътни условия и обстоятелства, най-общо указани в чл. 20, ал. 2 от ЗДвП, изискващи намаляване на скоростта под нея“; Решение № 36/2013 г. по НД 2328/2012 г., 2 НО: „Факторите от пътната обстановка имат значение за избиране на съобразената скорост на движение и колкото повече и по-неблагоприятни са те, толкова по-малка трябва да бъде скоростта на движение в сравнение с максимално допустимата по чл. 21 от ЗДвП“.

¹³⁷ Решение № 28/2009 г. по НД 733/2008 г., 1 НО: „Ако движението с превишена скорост не е в пряка причинна връзка с настъпилите съставомерни вредни последици, но заедно с това е установено, че те не биха настъпили при движение със съобразена скорост, отговорността е именно за нарушаване на правилата за съобразена скорост“.

¹³⁸ ТР № 2/2016 г., ОСНК, Решение № 60155/2021 г. по НД 669/2021 г., 2 НО (обвинението е било за извършено нарушение на чл. 21 ЗДвП, а подсъдимият е осъден за извършено нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП). Съдът е приел, че в случая подсъдимият е нарушил разпоредбата на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП и е преценил, че той може да бъде признат за виновен по това нарушение, към което препраща бланкетната норма на чл. 343 НК. Посочил е, че съобразно ТР№2/2016 г., ОСНК съдът е компетентен да даде правната квалификация на нарушението, когато обвинителният акт съдържа всички необходими факти и обстоятелства, относими към нарушението, което е осъществено и е в причинно-следствена връзка с резултата“. В този смисъл са и Решение № 60182/2022 г. по НД 553/2021 г., 1 НО; Решение № 135/2021 г. по НД 501/2020 г., 3 НО; Решение № 50166/2023 г. по НД 615/2022 г., 1 НО.

загубата на контрол е причината за настъпване на произшествието, обвинението е за нарушение на посочената разпореда.

Контролът, който има предвид чл. 20, ал. 1 от ЗДвП, представлява владееене на управляваното превозно средство във всяко отношение, и той обхваща всички действия на водача, които засягат не само техническото състояние на пътното превозно средство и показанията на съответните негови уреди, но и възможността пътното превозно средство да се задвижи самò или да бъде задвижено или ползвано от трети лица, положението му спрямо останалите участници в движението, спрямо пътя или терена, включително ако се намира в покой.¹³⁹

Загубата на контрол върху автомобила може да се дължи на неопитност, неправилна преценка на пътната ситуация, разсейване или заспиване на водача, неправилно боравене с уредите и системите на автомобила или на всички други фактори, които са го лишили от възможност да осъществява контрол върху моторното превозно средство.¹⁴⁰

Практическо значение има въпросът когато загубата на контрол се дължи на превишена (или несъобразена) скорост, дали нарушението на чл. 20, ал. 1 ЗДвП е в причинна връзка с настъпилото произшествие. Съдебната практика е константна, че в тази хипотеза следва да се носи отговорност за извършено нарушение на чл. 21 ЗДвП или на чл. 20, ал. 2 ЗДвП, но не и за нарушение на чл. 20, ал. 1 ЗДвП, защото загубата на контрол е резултат от извършеното преди това нарушение на режима на скоростта и не е самостоятелна причина за произшествието.¹⁴¹

Преценката кое от нарушенията е в причинна връзка с настъпилото произшествие е въпрос, на който може да се отговори в зависимост от заключението на автотехническа експертиза. Така например, ако произшествието е настъпило в резултат на напускане на пътното платно и удар в дърво при завой, трябва да бъде изследван въпросът дали с избраната от водача скорост е била налице обективна възможност да бъде взет завоя или това е било невъзможно, тъй като скоростта е била твърде висока и несъобразена с конкретната пътна обстановка и характеристиките на моторното превозно средство. Когато с тази скорост е било възможно да се вземе завоя, е допуснато нарушение на чл. 20, ал. 1 ЗДвП и причина за произшествието е недостатъчен контрол. Когато това е било невъзможно – причина за произшествието е нарушаването на режима на скоростта. Въпросът винаги е експертен и трябва да бъде решен въз основа на заключението на изготвена автотехническа експертиза с така поставена задача.

В заключение, следва да се посочи, че нормите на чл. 20, ал. 1 ЗДвП, на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП и на чл. 21 ЗДвП са алтернативни помежду си и не могат едновременно да са в причинна връзка с настъпилото произшествие.

¹³⁹ Решение № № 842/1975, 3 НО; Решение № 1234/1976 г., 3 НО; Решение № 945/1978 г., 3 НО; Решение № 960/1080 г., 3 НО; Решение № 164/1988 г., 3 НО.

¹⁴⁰ Решение № 222/2014 г., 2 НО: „Водачът е длъжен да следи непрекъснато пътната обстановка. Ако не възприеме опасност, като причина за това е отклонение на вниманието и налице нарушение на чл. 20, ал. 1 ЗДвП“; Решение № 353/1991 г., ВК: „Ако водачът засти той нарушава 20, ал.1 ЗДвП“; Решение № 45/2009 г., 3 НО: „Закъснялата реакция на опасността е нарушение на чл.20, ал.1 ЗДвП“.

¹⁴¹ Решение № 222/2014 г., 2 НО; Решение № 353/1991 г., ВК: „Ако водачът навлезе с висока скорост в завой и не го вземе включително и заради „аквапланинг“ следва да се носи отговорност за нарушаване на чл. 20, ал. 2 ЗДвП“.

4.3 Навлизане в насрещна или съседна лента за движение

В разпоредбата на чл. 16 ЗДвП законодателят е регламентирал движението на водача на моторно превозно средство по път с насрещни ленти или повече от една попътни ленти за движение.¹⁴²

Налице е противоречива съдебна практика при решаване на въпроса когато водачът загуби контрол върху моторното превозно средство и навлезе в насрещна лента дали следва да носи отговорност за нарушение единствено на чл. 20, ал. 1 ЗДвП или и за нарушение на чл. 16 ЗДвП. В поредица от свои решения съдът е приемал, че е възможно нарушаването на чл. 16, ал. 1 НК и когато водачът загуби контрол върху управляваното моторно превозно средство.¹⁴³

В други свои решения ВКС е приемал, че трябва да бъде изследван въпроса за това, дали навлизането е било съзнателно самостоятелно нарушение и когато то се е дължало единствено на загуба на контрол, отговорност за извършено нарушение на чл. 16 ЗДвП не следва да се носи.¹⁴⁴

По сходен начин ВКС се е произнасял при конкуренция между нарушаване на разпоредбата на чл. 16 ЗДвП и нарушаване на разпоредбите, регламентиращи режима на скоростта.

В част от решенията ВКС е приемал, че може да се носи отговорност за нарушаване на чл. 16 ЗДвП само ако промяната на движението е била съзнателно действие на водача, но не и когато тя е в резултат на превишена или несъобразена скорост.¹⁴⁵

В други решения ВКС е приемал, че трябва да се носи отговорност за осъществяване едновременно и на чл. 16 ЗДвП и на нормите, регламентиращи скоростта, като приема, че и двете нарушения са в причинна връзка с настъпилия резултат.¹⁴⁶

Независимо от съществуващата противоречива практика, при преценка на възможността да бъде ангажирана отговорността за нарушение на чл. 16 ЗДвП следва да бъде отчитано това дали водачът съзнателно е извършил нарушение на чл. 16 ЗДвП. Когато навлизането в чужда лента е в резултат на друго нарушение

¹⁴² ЗДвП: Чл. 16. (1) На пътно платно с двупосочно движение на водача на пътно превозно средство е забранено:

1. когато платното за движение има две пътни ленти - да навлиза и да се движи в лентата за насрещно движение освен при изпреварване или заобикаляне;
2. когато платното за движение има три пътни ленти - да навлиза и да се движи в крайната лява лента; навлизането и движението в средната лента е разрешено само при изпреварване или заобикаляне;
3. когато платното за движение има четири и повече пътни ленти - да навлиза и да се движи в лентите за насрещно движение.

(2) На път с две или три самостоятелни платна за движение на водача на пътно превозно средство е забранено да навлиза в крайното ляво платно.

¹⁴³ Решение № 616/2012 г. 3 НО; Решение № 2792/2011 г., 3 НО: „Когато след загуба на контрол се навлезе в насрещна пътна лента е налице едновременно нарушение на чл.20, ал.1 ЗДвП и специалните правила забраняващи това навлизане“; Решение № 122/2023 по НД 1027/2022, 1 НО; Решение № 331/2023 по НД 230/2023 г.

¹⁴⁴ Решение № 205/2017 г. по НД 687/2016 г., 2 НО; Решение № 122/2023 по НД1027/2022; Решение № 59/2021 по дело №39/2020 г.; Решение № №59/2021 по дело №39/2020 г.

¹⁴⁵ Решение № 241/2012 г. по НД 736/2012 г.; Решение № 289/2017 г. по н. д. № 1237/2016 г., 1 НО; Решение № № 238/18 година, по НД № 909/2018 г., 2 НО; Решение № 133/2020 г. по НД 658/2020 г., 2 НО.

¹⁴⁶ Решение № 7/2021 г. по НД 872/2020 г.; Решение № 60225/2022 г. по НД 935/2021 г.

(например скорост, загуба на внимание, загуба на контрол и т.н.), тогава няма да има основание за ангажиране на отговорността му, тъй като за извършване на престъплението по чл. 343, във вр. с чл. 342, ал. 1 НК е необходимо извършителят съзнателно да е нарушил правилата за движение. В този случай, когато причина за нарушението е предходно нарушение на транспортно правило, водачът трябва да носи отговорност само за него.

Разбира се, при преценката за възможността да се носи наказателна отговорност от дееца, трябва да бъде изследван и въпросът за това дали е налице причинна връзка между нарушаването на чл. 16 ЗДвП и настъпилния съставомерен резултат.

4.4 Маневри

Маневрата представлява всяко изменение на положението на автомобила спрямо пътя или спрямо останалите участници в движението, което е резултат на съзнателна дейност на водача на моторното превозно средство.¹⁴⁷

Законосъобразното извършване на маневрите е регламентирано в разпоредбата на чл. 25 ЗДвП, където законодателят е посочил задължителните правила, на които тя трябва да отговаря. Те са следните:

- да е разрешено извършването ѝ;
- водачът трябва да се убеди, че извършването ѝ няма да създаде опасност за други участници в движението (да ги възприеме, да прецени местоположението им на пътното платно, посока им и скоростта им на движение);
- преди извършване на маневрата водачът трябва да подаде сигнал¹⁴⁸.

Нормата на чл. 25 ЗДвП съдържа общи правила, относими към всяка една маневра, като те допълнително са конкретизирани с други норми, относими към отделните маневри.¹⁴⁹

Съществено значение при преценка на отговорността на водача има моментът, в който той обективно е могъл да възприеме опасността за движение. Тогава възниква задължението му да осъществи или да се въздържа от осъществяване на съответното действие и именно този момент е от значение при преценката за неговата отговорност.

Ако в този момент той е имал възможност да възприеме опасността и въпреки това е осъществил маневрата и с нея е причинил произшествието (без значение дали самостоятелно или заедно с друг участник в движението), той следва да носи отговорност за извършено транспортно престъпление.

¹⁴⁷ Решение № 144/1997 г., 3 НО.

¹⁴⁸ Решение № 1099/1981, 3 НО; Решение № 1463/1974 г., 3 НО; Решение № 441/1984 г., 3 НО; Решение № 139/1989 г., 3 НО.

¹⁴⁹ Решение № 239/2019 г. по НД 1052/2018 г., 3 НО: „Водачът, който има намерение да направи каквато и да е маневра, е длъжен преди да я започне да се убеди, че няма да създаде опасност за движение и че преценката за безопасността на движението трябва да се извърши преди маневрата и само след като водачът се убеди в липсата на опасност на пътя или в липсата на възможност да се появи такава опасност, с оглед мястото на пътното платно и времето, за което може да се осъществи маневрата“; Решение № 549/2011, 3 НО; Решение № 473/2011 г., 3 НО.

Когато той обективно не е имал възможност да възприеме опасността, може да бъде обсъдена хипотезата на случайно деяние по чл. 15 НК (например при включване в движението и удар с мотоциклет, който се е движил със значително превишена скорост и е бил невидим за включващия се водач).¹⁵⁰

Преценката следва да бъде направена не въз основа на обстоятелството дали водачът е възприел опасността, а въз основа на това дали обективно е имал възможност да я възприеме. Това следва от задължението му непрестанно да наблюдава пътната обстановка и своевременно да възприеме промените в нея.¹⁵¹

При осъществяване на отделните маневри законодателят е регламентирал отделни специфични правила, като нарушаването им може да бъде в причинна връзка с настъпилото произшествие, което е и основание да се приеме, че към тях може да препрати бланкетната диспозиция на чл. 342, ал. 1 НК, наред с общото правило по чл. 25 ЗДвП.

Основните видове маневри са следните:

- престрояване – чл. 25, ал. 2 ЗДвП, чл. 81 ППЗДвП;
- заобикаляне – чл. 27 ЗДвП, чл. 91 ППЗДвП;
- завиване надясно – чл. 35 ЗДвП, чл. 82 ППЗДвП;
- завиване наляво – чл. 36 и чл. 37 ЗДвП, чл. 83 ППЗДвП;
- завиване в обратна посока – чл. 38 и чл. 39 ЗДвП, чл. 85-86 ППЗДвП;
- движение на заден ход – чл. 40 ЗДвП, чл. 94 ППЗДвП;
- изпреварване – чл. 41-43а ЗДвП, чл. 87-90 ППЗДвП;
- разминаване – чл. 44-46 ЗДвП, чл. 92, чл. 93 ППЗДвП.

4.5 Преминаване покрай спирка на градския транспорт

В нормите на чл. 65-67 ЗДвП и чл. 129-131 ППЗДвП законодателят е регламентирал задълженията на водача на моторно превозно средство при преминаване покрай спиращо, спряло или потеглящо пътно превозно средство от означена спирка.

Спирката:

- включва част от платното за движение;
- включва част от тротоара или банкета;

¹⁵⁰ Решение № 512/2012 г. по НД 2268/2011 г., 3 НО: „Началният момент, от който възниква задължението на водача да предприеме мерки за безопасност, е този, в който той обективно е имал възможност да възприеме опасността за движение. Тя има динамично съдържание, като може и стабилно да съществува или да възникне при известни обстоятелства, които водачът е длъжен да предвиди. Нейният интензитет също може да бъде различен“; Решение № 198/2011 г. по НД 1261/2011 г., 2 НО: „Преценката за наличие на виновно нарушаване на правилата за движение е свързана с обективната възможност на водачите да възприемат пътната обстановка и да съобразят действията си с нея“; Решение № 645/2007 г. по НД 365/2007 г., 2 НО: „Началният момент, от който възниква задължението на водача да предприеме мерки за безопасност, е този, в който той обективно е имал възможност да възприеме опасността за движение. Тя има динамично съдържание, като може и стабилно да съществува или да възникне при известни обстоятелства, които водачът е длъжен да предвиди“.

¹⁵¹ Решение № 645/2007 г. по НД 365/2007 г., 2 НО: „Водачът е длъжен да наблюдава всеобхватно пътната обстановка и нейното изменение, включително да си осигури и да не губи видимост към посоката, от която може да очаква непосредствено възникване на препятствие“.

- е мястото, където спират средства за градски транспорт (трамвайна, тролейбусна или автобусна спирка) и слизат или се качват пътници;
- задължително следва да е означена с пътни знаци Д22, Д23, Д24.

При преминаване покрай означена по съответния ред спирка на градския транспорт, на която има спиращо, спряло или потеглящо превозно средство, задълженията на водача са следните:

- да намали скоростта си на движение и при необходимост да спре;
- при приближаване от дясната страна на трамвай, спиращ или спрял на означена с пътен знак спирка, водачът е длъжен да спре на един метър зад него;
- при приближаване към спирка, на която има остров на платното за движение, водачът на нерелсовото пътно превозно средство е длъжен да намали скоростта и в случай на необходимост да спре, за да позволи на пешеходците безопасно да преминат през платното за движение между тротоара и острова;
- при приближаване, към спиращ, спрял или потеглящ автобус, означен с опознавателен знак "Деца", водачът на пътно превозно средство е длъжен да спре, за да осигури безопасността на децата.

Ако не изпълни посочените задължения и с това причини произшествие, от което настъпи съставомерен резултат, водачът носи наказателна отговорност. Преценката трябва да бъде конкретна за всяко произшествие, като се отчита дали той е спазил изискването – дали след като е възприел означената спирка и намиращото се на нея транспортно средство е изпълнил задължението си да намали скоростта или да спре. Обстоятелството дали извършителят е възприел пострадалия пътник и в кой точно момент (съотв. дали е бил в опасната зона, дали пострадалият е пресичал правомерно или е извършил някакво нарушение на правилата за движение) е без значение за наказателната отговорност на водача, тъй като той е трябвало да осъществи предписаното му поведение на основание възможното настъпване на опасност, без значение кога е възприел настъпването ѝ.¹⁵²

¹⁵² Решение № 942/1977 г., 3 НО: „При преминаване покрай спирка за водача съществува задължение идентично с това по ч.20, ал.2 ЗДвП, тъй като за този пътен участък се приема че е възможно да е налице опасност или да възникне такава. В зависимост от интензитета ѝ водачът има задължение да намали скоростта си или да спре“; ТР № 28/1984 г., ОСНК: „Под „преминаване покрай“ се разбира движението и в двете пътни посоки. Потенциалната опасност може да бъде превърната в реална, когато пешеходец навлезе пред или зад спряно МПС. Опасността възниква за движещите се в попътна посока когато пешеходецът навлезе пред автобуса или тролейбуса, а за на срещната когато навлезе зад него“; Решение № 1020/1974 г., 3 НО: „Изискването да се намали или да се спре е абсолютно задължително и не зависи от това дали на спирката има слизащи пътници или дали преминават пешеходци“; Решение № 581/1975 г., 3 НО „Неправомерното пресичане на пешеходец зад спрял автобус не е случайно събитие, защото водачите са нормативно предупредени за възникване на евентуална опасност за движението“; Решение № 762/1975 г., 3 НО: „Когато на платното за движение няма пресичащи пешеходци водачът на нерелсово МПС не е длъжен да спре. Спирането е задължително когато превозното средство, намиращо се на спирката превозва деца“; Решение № 19/2009 г., 3 НО: „Спирката е участък с усложнена пътна обстановка. Там се концентрират хора, които са ползвали или ще ползват градски транспорт, което е и основанието да се прецени, че в този пътен участък има потенциална опасност. Тази опасност винаги е основание за повишено внимание. Реалната опасност възниква в зависимост от вида на транспортните средства, дистанцията, на която преминава

4.6 Преминаване през кръстовища

В разпоредбите на чл. 47-50а ЗДвП и чл. 102-105 ППЗДвП законодателят е регламентирал задължителните правила, които водачът на моторно превозно средство трябва да спазва при преминаване през кръстовище.

Основните задължения на водачите са следните:

- при приближаване на кръстовище водачът е длъжен да избере скорост на движение, която му позволява при възникване на опасност да спре и пропусне участниците в движението, които имат предимство¹⁵³;
- водачът е длъжен да пропусне преминаващите по път с предимство (това може да стане или чрез спиране или чрез намаляване на скоростта на движение)¹⁵⁴.

Съществено практическо значение има въпросът дали водачите, които се движат по път с предимство, имат право безусловно да се възползват от него или когато възприемат друг участник в движението, който им го отнема трябва да намалят скоростта, да го пропуснат и предотвратят произшествието. Без съмнение водачът на моторно превозно средство, има задължение да направи всичко зависещо от него, за да бъде предотвратено произшествието. В този случай няма значение дали той се движи на път с предимство и дали другият участник в движението извършва нарушение. Ако към момента, в който той го е възприел,

автомобила и съществуващите ограничения във видимостта. В зависимост от горните фактори се определя и интензивността на опасността, респективно длъжното поведение на водачите на МПС“; Решение № 469/1980 г., 3 НО: „Изискването за намаляване или спиране при преминаване покрай спряло превозно средство - автобус или тролейбус възниква само когато то е спряло на спирка, а не всякога, когато е спряло на пътното платно. В този случай опасността се преценява на плоскостта на нарушение на чл.20, ал.2 ЗДвП“; Решение № 1034/1981 г., 3 НО: „Няма значение дали пешеходецът е допринесъл за настъпване на произшествието като е нарушил правилата. При преценка за съставомерността на деянието трябва да се отчете конкретното поведение на водача в конкретната пътна ситуация и да се посочи (при осъдителен съдебен акт) каква е била скоростта, с която той е следвало да се движи и въз основа на какви обстоятелства“.

¹⁵³ Решение № 1422/1974 г. по НД 1332/1974 г., 3 НО; Решение № 487/1984 г., 3 НО: „Всеки водач при приближаване на кръстовище е длъжен да се движи със скорост, която му позволява при възникване на опасност да намали или да спре“.

¹⁵⁴ Решение № 1441/1975 г. по НД 1349/1974 г., 3 НО; Решение № 55/2010 г., 3 НО: „При движение по път без предимство кратковременното спиране преди навлизане в кръстовището не позволява да се огледа пътя с необходимото внимание, поради което при навлизането в кръстовището следва да се избере скорост, която дава възможност да са възприемат периметрите на приближаващото по пътя с предимство превозно средство. Предимството може да бъде отнето не само когато се направи погрешна преценка за приближаващото превозно средство, но и когато същата е по отношение на възможността да се премине безопасно или да се премине направо или да се завие в двете посоки“; Решение № 396/2011 г., 3 НО: „За специализираните автомобили не важи изискването да се премине само на разрешителен сигнал при кръстовище, регулирано по този начин. При предприемане на таква преминаване за останалите участници в движението възниква задължение да им осигурят предимство. Ако възникне произшествие и двамата участници в него (ако са с МПС) ще отговорят- този на специализираното за нарушение на чл.47 ЗДвП и чл.104 ЗДвП, а другият за нарушение на чл.92 ЗДвП. Отговорността на двамата водачи е за независимо съпричиняване“; Решение № 1341/1976 г., 3 НО: „Предимството е относително по своя ефект, а не абсолютно, тъй като когато водачът с предимство констатира, че е възникнала опасност при осъществяване на правото му да премине първи, той следва да отстъпи и по този начин да предотврати пътното произшествие“.

произшествието е предотвратимо с аварийно спиране и той не го е избегнал, ще носи отговорност за него, наред с този водач, който е отнел предимството му.¹⁵⁵

Важно значение има въпросът кога водачът, който се движи по път с предимство, има задължение да предприеме аварийно спиране. В общия случай това е моментът, в който водачът, движещ се по път без предимство, премине стоп линията, като пренебрегне задължението си да пропусне движещия се по път с предимство автомобил.¹⁵⁶

Възможно е този момент да настъпи по-рано, когато водачът на движещия се по път с предимство автомобил възприеме (или обективно е могъл да възприеме) скоростта на автомобила, движещ се по път без предимство и да прецени, че за последния е невъзможно да спре на стоп линията и да го пропусне. В тази хипотеза той дължи незабавна реакция, тъй като насочилия се към кръстовището автомобил вече представлява опасност на пътя.¹⁵⁷

В случаите, когато при преминаване на кръстовището и двамата участници са извършили нарушения на правилата за движение по пътищата и са допринесли за настъпване на съставомерния резултат (увреждане на имущество, или причиняване на средна или тежка телесна повреда, или смърт на трето лице) те следва да носят отговорност за извършване на престъплението при условията на независимо съпричиняване.

§ 5. Индивидуализация на наказанието

При определяне на наказанието за извършени същински транспортни престъпления съдът се ръководи от правилата, посочени в чл. 54 НК. Той задължително определя наказанието в пределите на предвиденото за съответното престъпление, като отчита всички отегчаващи и смекчаващи отговорността обстоятелства и степента на обществена опасност на деянието и дееца.

Основните смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства, характеризиращи личността на извършителя и обществената опасност на инкриминираното деяние, се допълват с някои специфични обстоятелства, които се отчитат при транспортните престъпления.

5.1 Специфични смекчаващи отговорността обстоятелства

¹⁵⁵ Решение № 509/1989 г., 3 НО: „При настъпване на произшествие отговорността следва да носи този водач, който е отнел предимството. Възможно е отговорност да има и за другия (движещ се по път с предимство) ако той е осъществил нарушения на правилата за движение по пътищата и те са в причинна връзка с настъпилото произшествие. В този случай отговорността ще е за нарушаване на чл.20, ал.2, изр. 2-ро ЗДвП“, Решение № 1441/1975 г. по НД 1349/1974 г., 3 НО; Решение № 487/1984 г. по НД 476/1984 г., 3 НО.

¹⁵⁶ Решение № 1167/1976, 3 НО: „При движение по път с предимство превозното средство, което се движи по път без предимство представлява опасност към момента, в който премине мястото за спиране и изчакване, тъй като останалите водачи не могат да очакват той да не спре“.

¹⁵⁷ Решение № 227/1977, 3 НО; Решение № 441/1983, 3 НО; Решение № 3331/1979, 1 НО; Р 248/1977 г., 1 НО; Решение № 1351/1980 г., 1 НО; Решение № 522/1983 г., 3 НО; Решение № 21/1987 г., 3 НО: „Движещото се по път без предимство превозно средство става опасно към момента, в който премине стоп линията или в предходен момент, когато е очевидно, че и да желае не може да предотврати от техническа страна навлизането в кръстовището“.

Специфичните смекчаващи отговорността обстоятелства, които следва да бъдат взети предвид при индивидуализация на наказанието, са следните:

- *липса на предходни нарушения на правилата за движение*

Обстоятелството, че извършителят не е бил наказван за предходни нарушения на ЗДвП или ППЗДвП е основание той да бъде преценен като дисциплиниран водач и извършването на нарушение на транспортни правила, довело до произшествието, следва да бъде преценено като инцидентно нарушение, извършено от дисциплиниран водач. Това обстоятелство, подобно на отличните характеристични данни, може да бъде отчетено като смекчаващо отговорността му, тъй като разкрива ниска степен на обществена опасност на извършителя.

По сходен начин може да се приеме, че водач, който в продължение на значителен период от време е осъществил малък брой сравнително незначителни нарушения на правилата за движение, е с ниска степен на обществена опасност.

Когато за предходните нарушения на транспортни правила деецът е бил реабилитиран, същите не следва да бъдат отчитани при индивидуализацията на наказанието.¹⁵⁸

- *неопитност на извършителя като водач на моторно превозно средство и краткият му стаж*

По отношение на това обстоятелство има противоречива съдебна практика. В част от съдебните актове съдът е приел, че то не следва да бъде отчитано при индивидуализация на наказанието, а други го преценяват като смекчаващо отговорността на извършителя. Те отчитат, като една от причините за извършеното непредпазливо престъпление именно липсата на опит, което според тях очертава занижена обществена опасност на дееца.¹⁵⁹

- *настъпила след извършване на инкриминираното деяние психическа травма на водача*

¹⁵⁸ Решение № 60128/2021 г. по НД 395/2021 г., I НО: „Неправилно са отчетени предходните извършени от подсъдимия административни нарушения на правилата за движение по пътищата като отегчаващи отговорността обстоятелства. ВКС е приел, че след като деецът е бил реабилитиран по тях, последиците на настъпилата реабилитация заличават наказването по начин, който не допуска деянията, за които деецът е бил наказан, да бъдат основание за завишаване на наказателната му отговорност“.

¹⁵⁹ Решение № 6052/2022 г. по НД 841/2021 г., III НО: „ВКС е приел, че като смекчаващо отговорността обстоятелство по отношение на подсъдимия следва да бъде отчетен краткият му стаж на водач на моторно превозно средство и неговата неопитност. Съдът е преценил, че предходните наложени административни санкции на подсъдимия, както и отказът му да даде кръв за изследване непосредствено след произшествието, следва да бъдат отчитани като отегчаващо отговорността обстоятелства“; Решение № 173/2020 г. по НД 679/2020 г., I НО: „Липсата на опит на подсъдимия като водач не следва да бъде третирана като отегчаващо отговорността обстоятелство. Това обстоятелство не го е задължавало да управлява моторното превозно средство с по-голямо внимание и отговорност. Произтичащата от младостта неопитност на водача е обективен фактор, който макар и да влияе върху уменията при шофиране стои извън волята му и не може да обуслови извод за по-висока степен на обществена опасност на дееца. Ако бъде приета тази теза, тя би довела до неправилни извод, че на такива водачи би следвало да бъдат налагани по-строги санкции за извършено нарушение в сравнение с тези, налагани на водачите с опит“.

Когато в резултат на извършване на същинско транспортно престъпление по непредпазливост настъпят съставомерните вреди (в този случай обичайно свързани със смъртта на пострадалото (пострадалите лица) и деецът е отключил психическо заболяване, това обстоятелство може да бъде отчетено като смекчаващо, защото то свидетелства за постигане на целите на специалната превенция. Това заболяване е израз на критичност на водача към резултатите от извършеното престъпление и това може да бъде отчетено при определяне на наказанието му.¹⁶⁰

5.2 Специфични отегчаващи отговорността обстоятелства

Специфичните отегчаващи отговорността обстоятелства, които следва да бъдат взети предвид при индивидуализация на наказанието при транспортните престъпления са следните:

- *множество предходни нарушения на правилата за движение по пътищата*

Предходните нарушения на транспортни правила дават основание да се приеме, че извършителят (макар и неосъждан) е недисциплиниран водач, който и преди извършване на престъплението с поведението си е създавал опасност за другите участници в движението.

Броят, тежестта и вида на предходните административни нарушения имат значение при индивидуализацията на наказанието и могат да бъдат отчитани като отегчаващи отговорността обстоятелства. Те трябва да бъдат отчитани като отегчаващи, когато са идентични по вид с нарушението, довело до произшествието (например нарушения на режима на скоростта) и са извършени в кратък период преди инкриминираното деяние.¹⁶¹

- *когато извършителят е служител на МВР или професионален шофьор*

Тези две обстоятелства могат да бъдат отчитани като отегчаващи отговорността на извършителя, тъй като професионалната му дейност предполага

¹⁶⁰ Решение № 60234/2022 г. по НД 923/2021 г., III НО; Решение № 122/2023 г. по НД 1027/2022 г., I НО: „Настъпилата при подсъдимия психическа травма или психическо разстройство след извършване на престъплението следва да бъде отчитана при индивидуализация на наказанието и трябва да бъде преценена като смекчаващо отговорността обстоятелство“.

¹⁶¹ Решение № 86/2021 г. по НД 221/2021 г., I НО: „Извършените от подсъдимия преди инкриминираната дата предходни нарушения на правилата за движение по пътищата, за които той е бил наказан по административен ред, следва да бъдат отчетени при индивидуализацията на наказанието. В случая съдът е съобразил, че тези нарушения са били идентични с нарушението, осъществено от подсъдимия при извършване на престъплението (все за режима на скоростта), поради което е приел, че същите трябва да бъдат ценени като отегчаващо отговорността обстоятелство“; Решение № 60223/2022 г. по НД 834/2021 г., I НО; Решение № 196/2021 г. по НД 718/2020 г., 3 НО: „При индивидуализация на наказанието следва да бъдат отчитани броят и видът на извършените предходни нарушения на правилата за движение по пътищата, като същите трябва да бъдат ценени като отегчаващи отговорността обстоятелства“; Решение № 145/2020 г. по НД 637/2020 г., 2 НО: „Предходните административни нарушения, осъществени от подсъдимия, поначало представят негативно водача като недисциплиниран на пътя, но същите не представляват безусловно основание за налагане на висока санкция. Следва да се преценяват не само броят, но и видът на извършените нарушения, като се отчита това, че предходният резултат е настъпил във връзка с виновно поведение на водача, пренебрегнал задължителни за съобразяване правила за движение по пътя, но не и поради допуснатите от него стари административни нарушения“.

той да бъде пример за останалите водачи (предвид това, че упражнява и контролни правомощия), или съотв. неговата опитност, познание и владеење на моторното превозно средство не предполагат извършването на нарушение.¹⁶²

5.3 Специална и генерална превенция на плоскостта на възможното приложение на института на условното осъждане

При индивидуализацията на наказанието, налагано за извършено транспортно престъпление, следва да бъде отчитано това, че приложението на института на условното осъждане не е изключено за нито едно престъпление. Когато са налице предпоставките, посочени в разпоредбата на чл. 66, ал. 1 НК и целите на наказанието могат да бъдат изпълнени чрез отлагане на наложеното наказание „лишаване от свобода“, съдът има възможност да приложи този институт.¹⁶³

Когато преценява необходимостта от ефективно изтърпяване на наложеното основно наказание „лишаване от свобода“, решаващият съд следва внимателно да прецени дали то е необходимо с оглед постигане на целите на специалната превенция (превъзпитаването на извършителя) и генералната превенция (предупредително въздействие по отношение на останалите водачи на моторни превозни средства). Тази преценка трябва да отчита особеностите на всеки отделен случай на транспортно престъпление и характеристиката на извършителя на престъплението. Ако той не разкрива висока степен на обществена опасност и може да бъде превъзпитан чрез налагане на наказание, което не е необходимо да е ефективно, приложението на чл. 66, ал. 1 НК е възможно. Когато се прави тази преценка, е важно да не се отчита единствено тежестта на наложеното най-тежко наказание „лишаване от свобода“, но и кумулативно предвиденото „лишаване от право да управлява МПС“. То също има значение за постигане на целите на чл. 36 НК и отмерването му за по-

¹⁶² Решение № 136/2019 г. по НД 565/2019 г., 3 НО: „Обстоятелството, че подсъдимият е служител на МВР е такова, което завишава степеня на обществената му опасност, защото като представител на реда той е трябвало да бъде по-осторожен към спазване на правилата за движение по пътищата. Това обстоятелство е ценено като отегчаващо отговорността на дееца“; Решение № 141/2020 г. по НД 535/2020 г., 1 НО: „Това, че подсъдимият полага труд като професионален шофьор-дейност, която предполага много по-високи изисквания към него във връзка със съблюдаване на правилата за движение, наред с данните за извършени предходни нарушения и допуснатите при инкриминираното деяние на повече от едно драстични нарушения на правилата за движение, са ценени като отегчаващи отговорността обстоятелства“.

¹⁶³ Решение № 97/2019 г. по НД 280/2019 г., 1 НО: Тежестта на съставомерния резултат и допуснатите нарушения на правилата за движение не елиминират изначално възможността за приложение на чл. 66, ал. 1 НК. Съдът е посочил, че въпросът за отлагането на изпълнението на наказанието се решава конкретно за всеки отделен случай и обсъждането му не се изключва предварително за нито една категория престъпления, ако са налице предпоставките на чл. 66, ал. 1 НК за прилагането му. Съдът е приел, че при отчитане на възможността за превъзпитание на подсъдимия извън условията на пенитенциарно заведение не следва да се отчитат съставомерните елементи на престъплението, нито отново смекчаващите и отегчаващите отговорността обстоятелства, защото това е сторено при определяне на наказанието. Съдът е припомнил мотивите по ТР № 2/2016 г., ОСНК, че съдилищата трябва внимателно да съобразяват обстоятелствата, определящи конкретната тежест на извършеното престъпление и характеризиращи личността на дееца, защото те обуславят по-голямата или по-малката степен на обществена опасност на извършеното, съответно нуждата от по-малко интензивно наказателно въздействие, с оглед целите на специалната и генералната превенция.

продължителен срок, съчетано с определяне на по-продължителен изпитателен срок може да постигне целите на специалната и генералната превенция.¹⁶⁴

При индивидуализацията на наказанието следва да бъде отчитана генералната превенция, като обществените настроения не трябва да влияят на този процес, тъй като те обичайно не са формирани на базата на относимите към конкретното производство обстоятелства и най-вече тези, относими към обществената опасност на дееца и осъщественото инкриминирано деяние.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Решение № 17/2022 г. по НД 1104/2021 г., 3 НО: „Реализирането на генералната превенция от съществено значение е не толкова размерът на наказанието, колкото неговата неизбежност. Посочил е, че от особена важност е своевременното санкциониране на престъпните посегателства, а това в производството е постигнато в голяма степен. Съдът е указал, че за престъпленията по чл.343 НК законодателят е предвидил комплексна санкция и е недопустимо преценката за постигане на целите на наказанието по чл.36 НК да бъде извършвана само с оглед едното от двете кумулативно наложени наказания. В случая наложеното наказание „лишаване от правоуправление“ за достатъчно продължителен срок е отнело възможността на подсъдимия да извършва други престъпления от този вид, но и е осигурило предупредително и възпиращо въздействие върху останалите членове на обществото. На тези основания атакуваният въззивен съдебен акт е бил оставен в сила“.

¹⁶⁵ Решение № 141/2020 г. по НД 535/2020 г., 1 НО: „Разпоредбите на чл.54, чл.55 и чл.58а НК регламентират вида, размера и начина на определяне и изпълнението на наказанието, като в разпоредбата на чл.66, НК законодателят е поставил акцент върху индивидуалната превенция- „поправянето на осъдения“, което обуславя отчитането на индивидуалните особености на извършителя (възраст, данни за личността му, не само към момента на извършване на деянието, но и към постановяване на присъдата, с оглед преценка на поведението му и съобразяване с установения правов ред). Не следва да бъде пренебрегвано предупредителното и възпиращото въздействие на наказанието по отношение на останалите членове на обществото“; Решение № 94/2020 г. по НД 600/2020 г., 2 НО: „Не може като отегчаващо отговорността обстоятелство да бъде отчетена „динамичната тенденция за разпространение на престъпленията по транспорта“. Наказателната отговорност за извършено престъпление е лична и се понася от дееца в зависимост от тежестта на деянието и неговата личност- с оглед налагане на наказателната репресия и постигане на целите по чл.36 НК. Съдът е приел, че наказанието е обусловено от съвременни и демократични принципи: законоустановеност, справедливост (принцип на съответствие с престъплението), целесъобразност (за постигане на предвидените в закона цели), има личен характер и се налага само от съд. В решението е посочено, че деецът не може да бъде наказан по- сурово, защото зачестяват престъпните прояви от същия вид. Обратното би означавало извършителят на престъпление да носи наказателна отговорност не за стореното от него, но и за други престъпни прояви, в които няма участие, което би нарушило принципът за личния характер на наказанието, утвърден в чл.35, ал.1 и ал.2 НК. Съдът е оставил в сила атакувания въззивен съдебен акт, с който наложеното наказание „лишаване от свобода“ е отложено по реда на чл.66, ал.1 НК“; Решение № 60/2020 г. по НД 133/2020 г., 3 НО: „ВКС е обсъдил значението на динамиката и разпространеността на транспортните престъпления и е приел, че в принципен план това предпоставя налагане на наказание, което трябва да осигури психическо въздействие не само върху дееца, но и върху останалите членове на обществото, като това въздействие следва да има възпиращо въздействие и предупредително- такива, насочено към създаване на условия, мотивиращи въздържане от действия, които могат да предизвикат посочените в закона престъпни последици. Съдът е обсъдил конкретните особености на извършеното престъпление и е отчел тежестта на извършеното от подсъдимия нарушение (движение с превишена скорост- 40 км/ч над максимално разрешената), това, че пострадалите пешеходки са се намирали на тротоара, където е настъпил и ударът, това, че с деянието са причинени несъставомерни леки телесни повреди на други две лица, както и имуществени вреди на стълб от електропреносната мрежа и е приел, че за постигане на целите на наказанието и за поправянето на дееца се налага изолирането на подсъдимия от обществото и вдвояването му в пенитенциарно заведение, макар и за не дълъг срок. Това е било и едно от основанията атакуваното въззивно решение да бъде отменено, а делото върнато за ново разглеждане от друг състав на въззивния съд“.

Въпроси, свързани с проверка за допуснати съществени нарушения на процесуални правила

1. *Съкратено съдебно следствие, развило се по реда на чл. 374, ал. 4 във вр. с чл. 372, т. 2 НПК*

В множество от прегледаните касационни жалби по производства, в които подсъдимият е избрал диференцирана процедура по гл. XXVII НПК и е направил признание на фактите по чл. 371, т. 2 НПК, се релевират оплаквания за допуснато съществено процесуално нарушение, свързано с отказ на предходните съдебни състави да събират доказателства, които да установят факти, различни от тези, отразени в обвинителния акт или да възприемат фактическа обстановка, различна от описаната в него.

В Решение № 60116/2021 г. по НД № 382/2021 г., III НО, съдът е приел, че в случаите на законосъобразно проведена процедура по чл. 372, ал. 4 НПК за първостепенния, както и за въззивния съд, не съществува процесуална възможност да реши делото въз основа на фактическа обстановка, различна от очертаната в обвинителния акт. Съдът е посочил, че това следва и от ТР № 1/2009 г., ОСНК, според което цялостното признаване на фактите, изложени в обвинителния акт, обуславя и ограничение в пределите на инстанционния контрол и фактическите рамки на въззивното решение.

При сходни оплаквания, с Решение № 184 по НД 903/2020 г., II НО, касационният съд е дал разяснения по отношение на процедурното развитие на делото при проведена диференцирана процедура по чл. 372, ал. 4 НПК, като е приел, че тя рефлектира пряко не само по отношение на поведението на съдилищата, но и на допустимостта на претенциите на страните в процеса. Съдът е преценил, че след като подсъдимият е признал фактите по реда на чл. 371, т. 2 НПК, решаващите съдилища не дължат конкретно обсъждане на доказателствените източници, стига те да са годни и да съответстват на направеното признание. В тази връзка съдът е посочил, че естеството на обсъжданата процедура, когато подсъдимият е признал фактите, дава възможност мотивите да се „позоват“ на направеното признание и на подкрепящите ги доказателства, без да е необходимо същите да бъдат детайлно анализирани, каквото изискване е приложимо за първата и въззивната инстанция по силата на чл. 305, ал. 3 НПК.

В същото решение касационният съд е отговорил на оплакване за коригиране на въззивния съдебен акт и искане за оправдаване на подсъдимия за осъществено престъпление при квалификация признак „бягство от местопроизшествието“, като е приел, че същото е неоснователно, тъй като в обвинителния акт са включени факти, които съответстват именно на квалификацията по чл. 343, ал. 3, пр. 4-то НК. Според съда в този случай решаващите съдилища не са имали право да разсъждават по доказаността на обсъжданото обстоятелство, още повече когато то се установява от доказателствени източници, които не са събрани лично и непосредствено в хода на съдебно производство по общия ред.

В Решение № 59 по НД № 39/2020 г., II НО, съдът е отговорил на оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила, изразило се в отказ да бъдат събирани доказателства, които да установят нови факти и обстоятелства, невключени в обвинението, но имащи отношение и към правната квалификация на деянието, и към индивидуализацията на наказанието. Касационният съд е припомнил ТР № 1/2009 г., ОСНК и по-конкретно неговата т. 8, където е прието, че е изключена възможността да бъдат установявани или да бъдат противопоставяни нови или различни съставомерни факти, които са несъвместими с признатите от подсъдимия фактически положения по обвинителния акт, или такива, които надхвърлят изложената в него фактология. Съдът е посочил, че във връзка с обективните и субективните признаци на престъпния състав и обосноваването на правната квалификация не могат да се разширяват рамките на обвинителния акт. С такива аргументи съдът е приел, че при проведена законосъобразно диференцирана процедура не могат да се събират доказателства дали подсъдимият е оказал и ако да каква помощ на пострадалите, с оглед промяна на правната квалификация на деянието. Касационният съд е посочил, че в рамките на тази процедура, ако деецът е смятал, че в обстоятелствената част на обвинителния акт не са отразени съществени факти, имащи значение за правната квалификация на деянието, то разглеждането на делото не е следвало да бъде по този ред и трябва да бъде преценявана процесуалната законосъобразност на определението по чл. 372, ал. 4 НПК.

В същото решение е прието, че страните могат да претендират, а съдът – да промени квалификацията на деянието, само когато е налице несъответствие между възприетата правна квалификация и отразените в обвинителния акт фактически положения. В този смисъл са посочени и Решение № 718/2007 г. по НД № 547/2007 г., III НО, Решение № 294/2008 г. по НД № 134/2008 г., III НО, Решение № 236/2017 г. по НД № 739/2017 г., II НО, Решение № 222/2018 г. по НД № 837/2018 г., I НО и Решение № 289/2019 г. по НД № 1131/2018 г., I НО и др.

По сходно оплакване за отказ да бъдат събирани доказателства, установяващи факти, свързани с оказана помощ на пострадалите, в Решение № 50/2021 г. по НД № 37/2021 г. I НО съдът е потвърдил отразеното в посочените по-горе решения и е приел, че ако подсъдимият не е бил съгласен с фактическите положения, съдържащи се в обвинителния акт, не е имало пречка той да поиска разглеждане на делото по общия ред, в рамките на състезателен процес, в който да има възможност да ангажира доказателства в подкрепа на тезата си за оказване на помощ на пострадалите. Съдът е приел, че след като подсъдимият е избрал диференцираната процедура по чл. 371, т. 2 НПК, той се е лишил от възможността да оспорва признатите факти и да претендира привнасянето на нови такива.

По сходен начин в Решение № 61/2021 г. по НД № 139/2021 г., I НО съдът е аргументирал, че не следва да бъдат събирани доказателства, установяващи съпричиняване от страна на пострадалия, доколкото такива факти в обвинителния акт липсват. Съдът отново е посочил, че ако подсъдимият действително е считал, че е налице съпричиняване, той е следвало да избере общия ред за разглеждане на делото, което би му дало възможност да релевира обстоятелства, оспорващи

фактическото обвинение и да иска обезпечаването им чрез съответните доказателствени искания.

В Решение № 55/2021 г. по НД № 89/2021 г., I НО, касационният съд е бил сезиран с искане, отразено в касационен протест, за утежняване на положението на подсъдим, като бъде прието, че той е направил опит да се укрие след произшествието, като това негово действие бъде ценено като отегчаващо отговорността обстоятелство. В решението си съдът е приел, че когато производството се е развило по разглежданата диференцирана процедура и в обстоятелствената част на обвинителния акт не са включени действия по укриване на подсъдимия, като същите не са били предмет на обсъждане нито от първостепенния, нито от въззивния съд, е недопустимо те да бъдат отчитани, тъй като тези факти не са били подложени на стандартен доказателствен анализ за достоверност, не са били признати от подсъдимия и по тях той не е осъществявал защита. Наред с това, съдът е преценил, че евентуалното приемане на тази обстоятелства ще доведе до съществено надхвърляне и изменение на очертаната с обвинителния акт фактология, което е недопустимо.

В Решение № 128/2019 г. по НД № 466/2019 г., I НО, съдът е сезиран с искане за оправдаване на подсъдимия по обвинението, че е осъществил престъплението при наличие на квалифициращия признак „пияно състояние“, като възраженията са свързани с оплаквания за компрометиране на годността на взетата кръвна проба поради неспазването на Наредба №1 за транспортирането ѝ (действала към момента на извършване на инкриминираното деяние). В решението си касационният съд е приел, че оспорването на правната квалификация на деянието е недопустимо, тъй като в обстоятелствената част на обвинителния акт е било отразено, че при тестването с техническо средство е отчетена концентрация 1,27 промила алкохол в кръвта, а изготвената химическа експертиза е отчела 0,9 промила алкохол в кръвта. След като подсъдимият е избрал диференцираната процедура, той е приел фактическите положения, предложени с обвинението и независимо, че те не обхващат правната квалификация на деянието, са неразривно свързани с постигане на съставомерния резултат след употреба на алкохол. На това основание съдът не е уважил искането.

В Решение № 66/2021 г. по НД № 95/2021 г., I НО, касационният съд е разгледал хипотеза, относима към случаите, в които в обстоятелствената част на обвинителния акт са отразени факти, които позволяват да се приложи привилегирования състав по чл. 343а НК. В обвинителния акт е отразено, че подсъдимият е оказал първа помощ на един от пострадалите свидетели, а впоследствие е включено, че той е оказал помощ на „пострадалите“. Касационният съд е преценил, че са налице условията за преквалифициране на инкриминираното деяние по чл. 343а НК, като е приел, че доколкото оказаната помощ е включена във фактите, няма нужда да бъде провеждано допълнително разследване и да бъде установено конкретно спрямо кои пострадали и в какво се е изразила помощта.

В същото решение съдът не е възприел застъпената във въззивния съдебен акт теза, че подсъдимият се е съгласил да не оспорва изводите на прокурора, свързани с правната квалификация на деянието, като касационната инстанция

счита, че направеното в рамките на диференцираната процедура признание е относимо единствено към фактите, отразени в обстоятелствената част на обвинителния акт, но не и към направените от прокурора правни изводи, които всякога могат да бъдат оспорени с настояване да им бъде дадена различна правна оценка. Именно на това основание с решението съдът е преквалифицирал извършеното от подсъдимия престъпление по чл. 343а, ал. 1, б. “г“, във вр. с чл. 343, б. “б“, във вр. с ал. 4, във вр. с ал. 1, б. “в“, във вр. с чл. 342, ал. 1 НК.

С Решение № 60136/2021 г. по НД № 454/2021 г., I НО съдът е преценил, че правилно въззивният съд е приел, че в хода на проведеното въззивно съдебно следствие е допустимо да бъдат събрани доказателства, установяващи оказана помощ на пострадалия от страна на подсъдимия. Касационният съд е оценил това, че производството се е развило по реда на диференцираната процедура и че подсъдимият е направил признание по чл. 371, т. 2 НПК, но е приел, че тези доказателства могат да бъдат събрани и ценени, тъй като те не оборват отразеното в обстоятелствената част на обвинителния акт, че подсъдимият и двама от свидетелите непосредствено след произшествието са сигнализирали на тел. 112 за него. На тези основания е отхвърлено и оплакване за неправилно отчитане на оказаната помощ като смекчаващо отговорността обстоятелство и е преценено, че в случая са спазени изискванията на ТР № 1/2009 г. ОСНК.

2. Оплаквания, свързани с твърдяна негодност на протокол за оглед или невъзможност да се ползват доказателствените му резултати

В производството по НД № 740/2021 г., I НО, съдът е бил сезиран с оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила, с оплакване за негодност на ценен протокол за оглед, предвид нанесени поправки в него, които не са били удостоверени по реда, предвиден в чл. 130 НПК. Съдът е констатирал, че действително такива поправки са внесени, но е преценил, че те не могат да доведат до пълно изключване на писменото доказателствено средство. Приел е, че преценката за годност на процесуалния документ следва да бъде правена на база на съдържанието му, като не може да бъде ползвана информацията, която се съдържа в поправените части на документа. Преценил е, че в частите, в които не са внасяни поправки, той може да бъде ползван. На това основание съдът е приел, че не са налице предпоставки за изключването на протокола от доказателствената съвкупност.

В същото решение съдът е взел отношение по оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила, предвид ползването на изготвен фотоалбум, приложен към протокола за оглед. Съдът е приел, че той има самостоятелно доказателствено значение и доколкото съдържа релевантна за изхода на производството информация, събрана в хода на законосъобразно проведено действие по разследване, направените снимки могат да бъдат ползвани, независимо от процесуалната съдба на протокола за оглед.

С Решение № 9/2021 г. по НД № 887/2020 г., I НО, съдът е приел, че констатирани непълноти в протокола за оглед на местопроизшествие, изразили се в липса на отразяване на следи от течности – масло, антифриз и спирачна течност,

не могат да доведат до извод за изцяло опорочено действие по разследване или негодност на протокола, тъй като той е бил съставен при спазване на нормите на чл. 155 и чл. 156 НПК, в присъствие на поемни лица, и е съдържал предвидените в закона реквизити. Съдът е приел, че констатираните непълноти в протокола са били правилно преодолені чрез приобщаването на други доказателства – в случая показанията на свидетели и изготвения фотоалбум.

В същото решение съдът е отговорил и на оплакване за допуснато съществено процесуално нарушение във връзка с отказ да бъде удовлетворено доказателствено искане за приемане по делото на видеозапис (репортаж от национална телевизия), с който се е целяла проверка на изготвеното писмено доказателствено средство. Съдът е приел, че с такъв (съществуващ или не) видеозапис не може да бъде проверена достоверността на писменото доказателствено средство, което е изготвено по реда на НПК.

В Решение № 179/2020 г. по НД № 747/2020 г., III НО, касационният съд е отговорил на оплакване за негодност снимките, включени във фотоалбум, съставен едновременно с протокол за оглед на местопроизшествие, като в протокола за оглед разследващият орган е пропуснал да отбележи, че са направени снимки и е изготвена скица. Съдът е приел, че след като снимките носят датата на пътнотранспортното произшествие и в тях са фиксирани участвалите в него превозни средства и е налице пълно съответствие между графичните изображения в скицата и констатациите, отразени в протокола за оглед, следва извод, че посочените документи могат да бъдат ползвани и констатациите, отразени в тях са достоверни.

В Решение № 60113/2021 г. по НД № 421/2021 г., III НО, съдът е отговорил на оплакване за неправилно кредитиране на автотехническа експертиза, за която касационният жалбоподател е поддържал, че се е базирала на предположения, предвид констатиран негоден протокол за оглед на местопроизшествие. Съдът е преценил, че не е допуснато съществено нарушение на процесуални правила, тъй като по делото е кредитирано само едно от заключенията на изготвена експертиза, защото само в него не е ползвана информацията, отразена в негодния протокол. В случая, за да бъдат установени налични спирачни следи, са ползвани други доказателствени източници и други методи, чрез които са определени скоростта на движение на двете превозни средства и надлъжните разстояния на автомобилите спрямо мястото на удара.

В Решение № 122 от 03.04.2023 г. по НД № 1027/2022 г. съдебният състав е отговорил на възражение на касационния жалбоподател, че е кредитирана експертиза, в която са ползвани данни (спирачни следи), неотразени в протокола за оглед, а установени след преглед на изготвените в електронен формат снимки във фотоалбум към протокола (за разчитането на следите са използвани от експертите филтри, при които следите са станали видими). Съдебният състав се е съгласил с изводите на въззивния съд, че направените снимки, включени във фотоалбума към протокола, представляват неразделна част от него и информацията, съдържаща се в тях, може и трябва да бъде ползвана, ако е необходима за изясняване на релевантните факти. Съдът е приел, че дори наличните спирачни следи да не са били отразени в протокола, доколкото

информация за тях е налична в снимките, създадени по същото време и при спазване на изискванията на процесуалния закон, тя следва да бъде ползвана за изясняване на фактите по делото.

С Решение № 77/2021 г. по НД № 237/2021 г., Ш НО, съдът е отговорил на сходни оплаквания за неправилно кредитиране на заключение на изготвена автотехническа експертиза, която е ползвала следи, които не са били отразени в огледния протокол, но са били видими в изготвените снимки във фотоалбума, направени при огледа. Съдът е приел, че те могат да бъдат ползвани за целите на експертизата, тъй като протоколът за оглед е изготвен при спазване на изискванията на чл. 156 НПК и следите са налични на снимките. В същото решение съдът е отхвърлил възраженията за допуснати процесуални нарушения във връзка с изготвяне на протокол за оглед на местопроизшествие, което (според жалбоподателя) не е било запазено и за това, че при осъществяване на действието поемните лица не са взели дейно участие, като касационната инстанция е приела, че протоколът е изготвен след преместване на участвалия в произшествието товарен автомобил, но това не може да доведе до извод за неговата негодност. По отношение на оплакването за неучастие на поемните лица при изготвянето му съдът е приел, че същото е неоснователно, тъй като протоколът за оглед е съставен с участието на технически помощници, в присъствие на поемните лица, които при разпита им като свидетели са потвърдили обстоятелството, че са били там.

3. Оплаквания, свързани с неправилно кредитиране на приети по делото автотехнически експертизи

С Решение № 23/2022 г. по НД № 1126/2021 г., I НО, съдът е бил сезиран с оплакване за неправилно кредитиране на приети по делото автотехнически експертизи, чиято правилност се оспорва, и твърдение за незаконосъобразно назначаване на разширена петорна автотехническа експертиза, като се възражава, че е било безпредметно да бъде назначена, доколкото предходните експертизи не са били оспорени. В съдебният си акт касационният съд е анализирал правната природа на експертизата, като е приел, че по своята характеристика тя е особен способ за събиране на доказателства и не представлява нито доказателство, нито доказателствено средство. Посочил е, че чрез нея, при използване на специалните знания на експертите в областта на науката и техниката, се правят изводи на базата на известни по делото факти по отношение на други, които не са известни, за което са необходими специалните знания на експертите. Предмет на изследването в това производство са били фактически изводи относно механизма на настъпване на произшествието, дистанцията между автомобилите, участвали в него, и скоростта им на движение. Съдът е приел, че тези обстоятелства са били установени не само чрез заключенията на изготвените експертизи, но и чрез събрани в хода на производството писмени и гласни доказателства, и конкретни находки, фиксирани в огледния протокол и фотоалбума към него. На тези основания съдът е преценил като неоснователно оплакването на касационния жалбоподател.

С Решение № 24/2020 г. по НД № 57/2020 г., Ш НО, съдът е отговорил на оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила поради

отказ на въззивния съд да допусне нова повторна комплексна съдебномедицинска-психиатрична и психологична експертиза. Касационният съд е приел, че решаващият съд разполага с процесуална автономия да прецени колко и какви доказателства и експертизи да допусне по пътя на разкриване на обективната истина по делото. Приел е, че отказът да се допусне исканата експертиза е законосъобразен, тъй като въззивният съд вярно е преценил, че обстоятелствата, чието изясняване се претендира, вече са установени от други заключения на сходни експертизи. Съдът е посочил, че разпоредбата на чл. 144, ал. 2 НПК предвижда задължително изготвяне на експертиза, но не всякога, а само когато са налице съмнения по отношение на обстоятелствата, отразени в т. 1-5 на този текст.

По сходно оплакване касационният съд се е произнесъл с Решение № 127/2020 г., по НОХД № 360/2020 г., I НО. Съдебният състав е преценил, че решаващият съд разполага с дискреционни правомощия по отношение на доказателствените искания и не е обвързан със задължение да удовлетвори всички, направени от страните. В случая е приел, че оплакването за допуснато съществено нарушение на процесуални правила е основателно, тъй като въззивният съд е оставил искането без уважение, като се е позовал на това, че са изготвени две експертизи със сходен предмет, съответно в производството пред първоинстанционния съд и при предходното разглеждане на делото от въззивния съд (преди отмяната на постановения съдебен акт), като не е съобразил, че нито една от тези експертизи не е приобщена по надлежния процесуален ред. Касационният съд се е солидаризирал с извода на въззивната инстанция, че несъгласието на страните с експертното заключение не е основание за назначаване на повторна експертиза, когато не са налице предпоставките на чл. 153 НПК, но в случая то е било необходимо, доколкото предходните заключения не са били приети, не могат да бъдат ползвани, а отхвърлянето на идентично доказателствено искане е бил един от основните акценти при оспорване на правилността на атакуваната присъда.

Съдът е посочил като допуснато самостоятелно съществено процесуално нарушение и това, че заключенията на неприетите експертизи са били коментирани и са ползвани за „илюстрация“ при обсъждане достоверността на обясненията на подсъдимия. На това основание е отменен постановения въззивен съдебен акт и делото е върнато за ново разглеждане от друг състав на въззивния съд.

С Решение № 35/2021 г. по НД № 904/2020 г., III НО, съдът е бил сезиран с касационна жалба, в която жалбоподателят е твърдял, че са допуснати нарушения на чл. 282 НПК и чл. 283 НПК, защото заключенията на изготвените експертизи не са били прочетени от първостепенния съд. Касационният съд е приел, че не е допуснато съществено нарушение на процесуални правила, тъй като не е нарушено или ограничено правото на защита на подсъдимия. Посочил е, че непочитането на заключенията, след като и подсъдимият, и неговият защитник са участвали при приемането им и са имали възможност да задават въпроси на експертите, не е съществено нарушение, защото на подсъдимия и защитника му е

бил осигурен пълен достъп до материалите по делото и в достатъчна степен са им охранени правата.

С Решение № 46/2019 г. по НД № 47/2019 г., III НО, съдът се е произнесъл по оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила, свързано с неправилно (според касационния жалбоподател) кредитиране на приета автотехническа експертиза. Касационният съдебен състав е констатирал, че действително в заключението вещите лица са посочили, че са ползвали и показанията на свидетел, чийто показания не са надлежно приобщени към доказателствените материали, но е преценил, че изводите в изготвеното заключение не са били повлияни от информацията, съдържаща се в тези показания. За да прецени оплакването като неоснователно, съдът е посочил и това, че конкретното производство се е развило по диференцираната процедура, с направено от подсъдимия признание по реда на чл. 371, т. 2 НПК и при това процесуално развитие на производството е недопустимо да бъдат оспорвани фактите, съответстващи на направеното признание. Наред с това, съдът е приел, че разпоредбата на чл. 351, ал. 2 НПК дава възможност с касационната жалба да се направят оплаквания за допуснати съществени нарушения на процесуални правила във връзка с допускане, събиране, проверка и оценка на доказателствата и доказателствените средства, но не и по отношение на твърдяното нарушение, свързано с неправилно цитиране на гласни доказателства.

4. Въпросът за осъждане по непредявено обвинение

С Решение № 60155/2021 г. по НД № 669/2021 г., II НО, касационният съд е отговорил на оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила при осъждане на подсъдимия от въззивния съд по непредявено обвинение (обвинението е било за извършено нарушение на чл. 21 ЗДвП, а подсъдимият е осъден за извършено нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП). Касационният съд се е съгласил с изводите на въззивната инстанция, че в конкретния случай удар би настъпил и при движение с разрешена скорост, като е приел за правилни разсъжденията за липса на причинно-следствена връзка между нарушението на чл. 21 ЗДвП и настъпилия резултат. Съдът е приел, че в случая подсъдимият е нарушил разпоредбата на чл. 20, ал. 2, изр. 1-во ЗДвП и е преценил, че той може да бъде признат за виновен по това нарушение, към което препраща бланкетната норма на чл. 343 НК. Посочил е, че съобразно ТР № 2/2016 г., ОСНК съдът е компетентен да даде правната квалификация на нарушението, когато обвинителният акт съдържа всички необходими факти и обстоятелства, относими към нарушението, което е осъществено и е в причинно-следствена връзка с резултата.

В Решение № 60182/2022 г. по НД № 553/2021 г., I НО съдът е разгледал възможността в рамките на наказателното производство решаващият съд да премине от обвинение за извършване на нарушение на чл. 21, ал. 1 ЗДвП в такова по чл. 20, ал. 2 ЗДвП при липса на установена причинна връзка между посоченото в обвинението нарушение и настъпилия резултат. Приел е, че това е допустимо, тъй като нормата на чл. 21, ал. 1 ЗДвП е специална по отношение на чл. 20, ал. 2

ЗДвП и по този начин не се засяга правото на защита на подсъдимия, тъй като и двете разпоредби са с предмет нарушение на скоростта на движение и по такова обвинение той се е бранил. Съдът е посочил и това, че в случая не е необходимо изменение на обвинението, тъй като с преминаването от едната в другата норма на практика се прилага закон за същото престъпление. Същата теза касационният съд е застъпил и в Решение № 135/2021 г. по НД № 501/2020 г., III НО.

В производството по НД № 432/2019 г., I НО касационният съд е бил сезиран с оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила, свързано с осъждане на подсъдимия в разрез със забраната за *reformatio in reus*, по обвинение за извършване на нарушение на чл. 20, ал. 2 ЗДвП, а не по чл. 21, ал. 2 ЗДвП (за което е било повдигнато обвинение). Първостепенният съд (действащ като втора първа инстанция) е бил сезиран с искане за изменение на обвинението по реда на чл. 287 НПК, като представителят на държавното обвинение е искал да измени правната квалификация на деянието като премине от нарушение по чл. 21, ал. 2 ЗДвП в такова по чл. 20, ал. 2 ЗДвП. Първостепенният съд не се е произнесъл по направеното искане, но в съдебния си акт е признал подсъдимия за виновен в извършване именно на нарушение по чл. 20, ал. 2 ЗДвП, а не по това, което му е повдигнато с обвинението. Касационният съд е констатирал допуснато нарушение на процесуални правила във връзка с липсата на произнасяне по направеното искане за изменение на обвинение, но е преценил, че преминаването от чл. 21, ал. 2 ЗДвП към чл. 20, ал. 2 ЗДвП с постановената осъдителна присъда е законосъобразно, доколкото и двете норми имат един и същ характер, съотнасят се като специална към обща норма и осъждането е било при липса на промяна на фактическите обстоятелства по делото. В решението си съдебният състав е посочил, че съгласно ТР № 2/2016 г., ОСНК, съдът е имал възможност да даде точната правна квалификация на деянието (дали скоростта е била превишена или несъобразена) при липса на необходимост от изменение на обвинението, доколкото в обстоятелствената част на обвинителния акт са описани фактическите обстоятелства по извършване на конкретното нарушение, представляващо точната правна квалификация.

В Решение № 50166/2023 г. по НД № 615/2022 г., I НО съдът е отговорил на оплакване за допуснато съществено нарушение на процесуални правила и осъждане на подсъдимия по непредявено обвинение. За разлика от предходните производства, тук оплакването е свързано с преминаване без изменение на обвинението от една правна норма към друга, като същите не са в отношение помежду си на общ към специален закон. В производството въззивният съд е преминал от повдигнато обвинение за нарушение по чл. 21, ал. 1 ЗДвП в такова по чл. 20, ал. 2, изр. 2-ро ЗДвП, като е приел, че това е допустимо, доколкото фактите, относими към това нарушение, са били включени в обстоятелствената част на обвинителния акт. В случая, независимо че двете нарушения не са били еднородни и не са се съотнасяли като специална към обща норма, касационният съд е преценил, че това е допустимо, тъй като фактите, които обуславят извършеното нарушение по чл. 20, ал. 2, изр. 2-ро ЗДвП, са били включени в обстоятелствената част на обвинителния акт и са били известни на подсъдимия. Съдът отново се е позовал на ТР № 2/2016 г., ОСНК, като е посочил, че след като

фактите са били известни на подсъдимия и той се е бранил по тях от началото на съдебното производство, осъждането му по непредявено обвинение не е нарушило правото му на защита.

В същото решение съдът е посочил, че в разпоредбата на чл. 287 НПК законодателят е регламентирал двете хипотези, в които може да намери приложение институтът на изменение на обвинението, като е приел, че те са свързани или с промяна на фактите, или на правото. Преценил е, че в случаите, когато обвинението е конструирано посредством бланкетна диспозиция, при промяна на нормата, към която препраща тази диспозиция, не се променя правната квалификация на инкриминираното деяние, съотв. институтът на изменение на обвинението е неприложим и осъждането по норма, регламентираща различно нарушение, не представлява нарушение на процесуални правила.

В Решение № 60128/2021 г. по НД № 395/2021 г., I НО съдът е разгледал хипотезата, при която в хода на производството, независимо от наличието на предпоставки за повдигане на обвинение по чл. 343, ал. 4, във вр. с ал. 3 НК, предвид настъпилата смърт на едно лице и средна телесна повреда на друго, такова обвинение не е било предявено нито на досъдебното производство, нито по реда на чл. 287 НПК. В случая държавното обвинение се е ограничило с квалификация по чл. 343, ал. 1, б. „в“ НК и чл. 343, ал. 1, б. „б“ НК за всеки един от пострадалите. Касационният съд е преценил, че за съдилищата е процесуално недопустимо да коригират обвинението, като те са били ограничени от установените от прокуратурата граници на наказателната отговорност. На това основание и наказанието, наложено на подсъдимия, е отмерено за всяко едно от двете предявени обвинения и впоследствие правилно въззивният съд е приложил нормата на чл. 23, ал. 1 НК.

5. Други оплаквания, свързани с касационното основание по чл. 348, ал. 1, т. 2 НПК

В Решение № 179/2020 г. по НД № 747/2020 г., III НО касационният съд е отговорил на оплакване за неправилен доказателствен анализ и замяната му с недопустими предположения. В решението съдът (подобно на множество други решения) е посочил, че обосноваността на постановления въззивен съдебен акт не е предмет на касационна проверка, тъй като необосноваността не е самостоятелно касационно основание. Съдът е изложил съображения, че ВКС, съобразно чл. 346 НПК, е инстанция само по правото и не е компетентен да провери достоверността на едно или друго доказателствено средство, а единствено формалната правилност на вътрешното убеждение на въззивния съдебен състав. В решението е отбелязано и това, че е напълно недопустимо да бъдат давани указания на въззивния съд да бъдат кредитирани обясненията на подсъдимия или показанията на разпитани в производството свидетели, с оглед на което направените от защитата искания в тази посока не могат да бъдат удовлетворени.

В Решение № 127/2020 г. по НД № 360/2020 г., I НО съдът е констатирал съществено нарушение на процесуални правила, изразило се в непълноценно и

превратно тълкуване на показанията на свидетел по делото, които са съдържали неговите възприятия за взаимното разположение на автомобила, управляван от подсъдимия и друг неустановен автомобил. Касационната инстанция е приела, че въззивният съд е отразил в решението си част от информацията, дадена в показанията на свидетеля, като е преценил, че тя има значение за изясняване на обстоятелствата по делото, но не е обсъдил и оценил действителното съдържание на показанията, не е посочил дали ги възприема изцяло или частично и не е изложил съображения за тяхната достоверност. Това нарушение е било една от причините атакуваното въззивно решение да бъде отменено, а делото – върнато за ново разглеждане на друг състав на въззивния съд.

Въпроси, свързани с проверка за явна несправедливост на наложеното наказание

1. Смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства

В Решение № 6052/2022 г. по НД № 841/2021 г. III НО касационният съд се е съгласил с изводите на въззивния съд, че като смекчаващо отговорността обстоятелство по отношение на подсъдимия следва да бъде отчетен краткият му стаж на водач на моторно превозно средство и неговата неопитност.

В същото решение съдът е възприел и изводите на въззивния състав, че предходните наложени административни санкции на подсъдимия, както и отказът му да даде кръв за изследване непосредствено след произшествието, следва да бъдат отчитани като отегчаващи отговорността обстоятелства. Съдът е преценил, че тези две обстоятелства правилно са преценени като аргументи за налагане на по-тежко основно наказание.

По сходен начин, по оплакване за неправилна оценка на младостта, продължителността на стажа на подсъдимия като водач на моторно превозно средство, съдът е отговорил с Решение № 173/2020 г. по НД № 679/2020 г., I НО. Касационният съд е приел, че липсата на опит на подсъдимия като водач не следва да бъде третирана като отегчаващо отговорността обстоятелство, като не е споделил тезата, че това обстоятелство го е задължавало да управлява моторното превозно средство с по-голямо внимание и отговорност. Преценил е, че произтичащата от младостта неопитност на водача е обективен фактор, който макар и да влияе върху уменията при шофиране, стои извън волята му и не може да обуслови извод за по-висока степен на обществена опасност на дееца. В съдебния си акт съдът е посочил, че ако бъде приета тази теза, тя би довела до неправилния извод, че на такива водачи би следвало да бъдат налагани по-строги санкции за извършено нарушение в сравнение с тези, налагани на водачите с опит.

В същото решение касационният съд е посочил, че повредата или унищожаването на моторно превозно средство, управлявано от трето лице, при индивидуализацията на наказанието следва да бъдат отчетени самостоятелно. Съдът е потвърдил разбирането си, че съставомерното деяние по чл. 343, ал. 3 НК всякога поглъща това по чл. 343, ал. 1, б. “а” НК (в този смисъл и Решение №

1654/1968 г. по НД № 1406/1968 г., III НО и Решение № 247/1994 г. по НД № 233/1993 г., III НО), но настъпването на значителни вреди трябва да бъде отчетено като отегчаващо отговорността обстоятелство.

В Решение № 60234/31.01.2022 г. по НД № 923/2021 г., III НО, и в Решение № 122/03.04.2023 г. по НД № 1027/2022 г., I НО, касационният съд е приел, че настъпилата при подсъдимия психическа травма или психическо разстройство след извършване на престъплението следва да бъде отчитана при индивидуализация на наказанието и трябва да бъде преценена като смекчаващо отговорността обстоятелство.

В Решение № 60252/2022 г. по НД № 849/2021 г., III НО, касационният съд е отчел като отегчаващо отговорността обстоятелство това, че непосредствено след произшествието подсъдимият е отказал да даде кръв за изследване, като е съобразил, че същият подсъдим преди това е бил наказван по административен ред за управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол.

В Решение № 136/2019 г. по НД № 565/2019 г., III НО, касационният съд се е съгласил с изводите на въззивната инстанция, че обстоятелството, че подсъдимият е служител на МВР е такова, което завишава степента на обществената му опасност, защото като представител на реда той е трябвало да бъде по-осторожен към спазване на правилата за движение по пътищата. Това обстоятелство е ценено като отегчаващо отговорността на дееца.

В Решение № 141/2020 г. по НД № 535/2020 г., I НО, касационният съд се е произнесъл по сходен въпрос, като е приел, че подсъдимият полага труд като професионален шофьор – дейност, която предполага много по-високи изисквания към него във връзка със съблюдаване на правилата за движение. Това обстоятелство, наред с данните за извършени предходни нарушения и допуснатите при инкриминираното деяние повече от едно драстични нарушения на правилата за движение, са ценени като отегчаващи отговорността обстоятелства.

2. Значение на наложени предходни административни наказания на подсъдимия за извършени нарушения на правилата за движение по пътищата

В Решение № 60128/2021 г. по НД № 395/2021 г., I НО, касационният съд е констатирал, че неправилно въззивната инстанция е отчела предходните извършени от подсъдимия административни нарушения на правилата за движение по пътищата като отегчаващи отговорността обстоятелства. Преценил е, че след като деецът е бил реабилитиран по тях, последиците на настъпилата реабилитация заличават наказването по начин, който не допуска деянията, за които деецът е бил наказан, да бъдат основание за завишаване на наказателната му отговорност.

В Решение № 86/18.05.2021 г. по НД № 221/2021 г., I НО, касационният съд е приел, че извършените от подсъдимия преди инкриминираната дата предходни нарушения на правилата за движение по пътищата, за които той е бил наказан по административен ред, следва да бъдат отчетени при индивидуализацията на наказанието. В случая съдът е съобразил, че тези нарушения са били идентични с

нарушението, осъществено от подсъдимия при извършване на престъплението (все за режима на скоростта), поради което е приел, че същите следва да бъдат ценени като отегчаващо отговорността обстоятелство.

В Решение № 60223/18.02.2022 г. по НД № 834/2021 г., I НО, касационният съд е приел, че при индивидуализация на наказанието следва да бъдат отчитани броят и видът на извършените предходни нарушения на правилата за движение по пътищата, като същите трябва да бъдат ценени като отегчаващи отговорността обстоятелства. В този смисъл е и Решение № 196/2021 г. по ВД № 718/2020 г., III НО.

В Решение № 145/2020 г. по НД № 637/2020 г., II НО, касационният съд е приел, че предишните административни нарушения, осъществени от подсъдимия, поначало представят негативно водача като недисциплиниран на пътя, но същите не представляват безусловно основание за налагане на висока санкция. Съдът е посочил в решението си, че следва да се преценяват не само броят, но и видът на извършените нарушения, като се отчита това, че престъпният резултат е настъпил във връзка с виновно поведение на водача, пренебрегнал задължителни за съобразяване правила за движение по пътя, но не и поради допуснатите от него стари административни нарушения.

3. Характеристики на възрастта на пострадалия от значение за индивидуализация на наказанието.

В Решение № 17/2022 г. по НД № 1104/2021 г., III НО, касационният съд е отговорил на оплакване, че данните за личността на пострадалия следва да бъдат отчетени като отегчаващо отговорността обстоятелство, тъй като те са относими към степента на обществена опасност на деянието. Съдът е приел, че при непредпазливите деяния (каквото е това, предмет на производството) данните за личността на пострадалия и неговите качества – лошото му здравословно състояние, възрастта му, служебното и общественото положение, характеристиките му данни и т.н. не се обхващат от съзнанието на подсъдимия и не следва да бъдат преценявани нито като смекчаващи, нито като отегчаващи вината обстоятелства (в този смисъл и Решение № 445/1979 г. по НД № 311/1979 г. III НО). Съдът е посочил, че тези обстоятелства имат значение единствено за гражданската отговорност на деца.

В същото решение касационният съд е посочил, че възрастта на пострадалия (и конкретно младата му възраст) не следва да се третира като отегчаващо отговорността обстоятелство, тъй като от една страна тя е била неизвестна за извършителя, а от друга отнемането на живот е еднакво ценен, независимо от пол, възраст, общественото положение и т.н.

В Решение № 193/2021 г. по НД № 848/2020 г., I НО, касационният съд е разгледал сходен въпрос, като е преценил, че възрастта на пострадалите (в конкретното производство деца на 14 г. и 17 г.) не е сред критериите на законодателя за определяне на по-тежка санкция, тъй като тя не е съставомерен фактор при осъществяване на престъплението. Съдът е преценил, че не следва това обстоятелство да бъде отчитано като отегчаващо отговорността, независимо,

че подсъдимият е знаел каква е възрастта на пострадалите, намиращи се в автомобила, управляван от него, защото законът защитава всеки човешки живот като висша ценност, без оглед на конкретната възраст.

В Решение № 97/2019 г. по НД № 280/2019 г., I НО, касационният съд е посочил, че обстоятелството, че от престъплението са пострадали две малолетни деца, не може да бъде отчитано нито при преценката дали случаят е особено тежък, нито като отегчаващо отговорността обстоятелство. Съдът е направил анализ на нормата на чл. 117 ЗДвП, която регламентира засилена закрила на здравето и живота на децата и е посочил, че този текст може да намери приложение, само ако възрастта на пострадалите се обхваща от представното съдържание на извършителя. Тогава, когато той не е имал възможност да възприеме това обстоятелство и фактът на малолетието на пострадалото лице обективно не е могъл да бъде отразен в представното съдържание на дееца, това обстоятелство не отегчава отговорността му. В подкрепа на изводите си съдът е посочил и това, че в конкретното производство на дееца е повдигнато не обвинение за извършване на нарушение на чл. 117 ЗДвП, а на такова по чл. 21, ал. 1 ЗДвП.

4. Специална и генерална превенция на плоскостта на приложение на чл. 66, ал. 1 НК

В Решение № 182/2021 г. по НД № 766/2020 г., III НО, касационният съд е отговорил на оплакване за неправилно приложение на чл. 66, ал. 1 НК. В решението си съдът е посочил, че при решаване на въпроса за това приложим ли е институтът на условното осъждане следва да бъде преценено дали подсъдимият може да бъде поправен без ефективно изтърпяване на наказанието. Съдът е отчетел, че при решаване на този въпрос следва да бъдат диалектически съчетани изискванията на специалната и генералната превенция, като водещо място имат личните качества на подсъдимия и конкретната обществена опасност на престъплението.

При решаване на този въпрос съдът е отчетел динамиката и разпространеността на транспортните престъпления в съвременността и е приел, че налагането на ефективно наказание може да осигури психическо въздействие не само върху подсъдимия, но и по отношение на другите членове на обществото, но тази динамика не изисква създаване на адекватна наказателна политика, отъждествявана единствено с налагането на ефективни наказания. В решението си съдът е посочил, че по делото е следвало да бъдат отчетени невисоката степен на обществена опасност на подсъдимия и неговите личностни характеристики, които не предполагат необходимост от изолирането му от обществото, а напротив те водят до извод, че то не би допринесло за по-ефективна преценка и преосмисляне на бъдещото му поведение като водач на МПС. Ето защо съдът е приел, че ефективното изтърпяване на наложеното наказание би представлявало неоправдано тежка, предвид целите на специалната превенция, репресия. При преценка за осъществяване на целите на наказанието съдът е отчетел и това, че самият факт на осъждане и налагането на наказание в размер на три години

„лишаване от свобода“, чието изпълнение е отложено за максимално предвидения изпитателен срок, оказва възпитателно въздействие върху подсъдимия и съществено положително мотивационно въздействие да се въздържа от неправомерни действия и поведение.

В решението съдът е посочил и негативния обществен отзвук за извършеното престъпление (предвид това, че случаят е бил изнесен в медиите), но е преценил, че това обстоятелство е ирелевантно и не следва да бъде разглеждано в контекста на генералната превенция. Съдът е преценил, че не следва да се ръководи или съобразява с обществения отзвук (или липсата на такъв), а единствено с обусловеното от закона задължение да взема решенията по вътрешно убеждение, основано на обективно, всестранно и пълно изследване на обстоятелствата по делото и закона. Съдът е приел, че при решаването му съобразяването с външни за делото фактори компрометираща независимостта и безпристрастността на съда.

В Решение № 94/2020 г. по НД № 600/2020 г., II НО, касационният съд не е възприел отразеното в касационната жалба на частното обвинение искане като отегчаващо отговорността обстоятелство да бъде отчетена „динамичната тенденция за разпространение на престъпленията по транспорта“. Посочил е в решението си, че наказателната отговорност за извършено престъпление е лична и се понася от дееца в зависимост от тежестта на деянието и неговата личност – с оглед налагане на наказателната репресия и постигане на целите по чл. 36 НК. Съдът е приел, че наказанието е обусловено от съвременни и демократични принципи: законоустановеност, справедливост (принцип на съответствие с престъплението), целесъобразност (за постигане на предвидените в закона цели), има личен характер и се налага само от съд. В решението е посочено, че деецът не може да бъде наказан по-сурово, защото зачестяват престъпните прояви от същия вид. Обратното би означавало извършителят на престъпление да носи наказателна отговорност не за стореното от него, но и за други престъпни прояви, в които няма участие, което би нарушило принципът за личния характер на наказанието, утвърден в чл. 35, ал. 1 и ал. 2 НК.

С тези мотиви съдът е оставил в сила атакувания въззивен съдебен акт, с който наложено е наказание „лишаване от свобода“ е отложено по реда на чл. 66, ал. 1 НК.

В Решение № 60/2020 г. по НД № 133/2020 г., III НО, съдът отново е обсъдил значението на динамиката и разпространеността на транспортните престъпления и е приел, че в принципен план това предполага налагане на наказание, което трябва да осигури психическо въздействие не само върху дееца, но и върху останалите членове на обществото, като това въздействие следва да има възпиращо въздействие и предупредително – такова, насочено към създаване на условия, мотивиращи въздържане от действия, които могат да предизвикат посочените в закона престъпни последици. Касационният съд е обсъдил конкретните особености на извършеното престъпление и е отчетел тежестта на извършеното от подсъдимия нарушение (движение с превишена скорост – 40 км/ч над максимално разрешената), това, че пострадалите пешеходки са се намирали на тротоара, където е настъпил и ударът, това, че с деянието са причинени

несъставомерни леки телесни повреди на други две лица, както и имуществени вреди на стълб от електропреносната мрежа и е приел, че за постигане на целите на наказанието и за поправянето на деца се налага изолирането на подсъдимия от обществото и вдворяването му в пенитенциарно заведение, макар и за не дълъг срок. Това е било и едно от основанията атакуваното въззивно решение да бъде отменено, а делото върнато за ново разглеждане от друг състав на въззивния съд.

В Решение № 179/2020 г. по НД 747/2020 г., III НО, съдът е бил сезиран с касационна жалба от защитата на подсъдимия, в която е посочено и касационното основание по чл. 348, ал. 1, т. 3 НПК, като са направени оплаквания за явна несправедливост на наложеното наказание и незаконосъобразен отказ да бъде приложена разпоредбата на чл. 66, ал. 1 НК. Касационният съд принципно се е съгласил с отчетените от въззивната инстанция смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства, но е приел, че след като подсъдимият е бил добре вграден в обществото, трудово ангажиран, с отлични характеристични данни, следва да не бъде възприет изводът, че наложеното му наказание „лишаване от свобода“ е следвало да бъде изтърпяно ефективно. Съдът е приел, че изолирането му от обществото не е необходимо за поправянето и превъзпитанието му. В същото решение съдът е посочил и това, че при преценка на възможността за приложение на чл. 66, ал. 1 НК въззивният съд неправилно не е отчетел съпричиняването от страна на водача на другото, участвало в пътния инцидент превозно средство, като не е отчетел, че именно той е поставил началото на причинния процес, довел до настъпването на общественоопасния резултат. Посочил е, че съгласно ТР № 2/2016 г., ОСНК, това обстоятелство следва да бъде отчетено и има косвено значение за преценката за постигане на целите на наказанието по чл. 36 НК с прилагане на института на условното осъждане. Съдът е посочил в съдебния си акт и това, че отлагането на изпълнението на наложеното основно наказание за максимално предвидения изпитателен срок ще способства за постигане и реализирането на генералната превенция.

В Решение № 17/2022 г. по НД № 1104/2021 г., III НО, касационният съд е сезиран с жалба от частните обвинители с оплакване за явна несправедливост на наложеното наказание и незаконосъобразно приложение на чл. 66, ал. 1 НК. В съдебния си акт съдът е приел, че за реализирането на генералната превенция от съществено значение е не толкова размерът на наказанието, колкото неговата неизбежност. Посочил е, че от особена важност е своевременното санкциониране на престъпните посегателства, а това в производството е постигнато в голяма степен. В решението си съдът е указал, че за престъпленията по чл. 343 НК законодателят е предвидил комплексна санкция и е недопустимо преценката за постигане на целите на наказанието по чл. 36 НК да бъде извършвана само с оглед едното от двете кумулативно наложени наказания. В случая наложеното наказание „лишаване от правоуправление“ за достатъчно продължителен срок е отнело възможността на подсъдимия да извършва други престъпления от този вид, но и е осигурило предупредително и възпиращо въздействие върху останалите членове на обществото. На тези основания атакуваният въззивен съдебен акт е бил оставен в сила.

В Решение № 141/2020 г. по НД № 535/2020 г., I НО, касационният съд е сезиран с жалба от защитника на подсъдимия с искане за отлагане изтърпяването на наложеното наказание „лишаване от свобода“. В решението си съдът е посочил, че разпоредбите на чл. 54, чл. 55 и чл. 58а НК регламентират вида, размера и начина на определяне и изпълнението на наказанието, като в разпоредбата на чл. 66, НК законодателят е поставил акцент върху индивидуалната превенция – „поправянето на осъдения“, което обуславя отчитането на индивидуалните особености на извършителя (възраст, данни за личността му, не само към момента на извършване на деянието, но и към постановяване на присъдата, с оглед преценка на поведението му и съобразяване с установения правов ред). Съдът е приел, че не следва да бъде пренебрегвано предупредителното и възпиращото въздействие на наказанието по отношение на останалите членове на обществото. Ето защо е посочил, че при определянето му следва да бъдат отчитани и всички обстоятелства, свързани с формата и степента на вина, характера на извършеното нарушение на правилата за движение, обществената опасност на конкретната престъпна проява и настъпилите в резултат на престъплението последици за здравето и живота на гражданите. В конкретното производство съдът е приел, че извършените от подсъдимия нарушения и конкретното му поведение – управление в пияно състояние, с превишена скорост и бягство от местопроизшествието, наред с предходните му нарушения, за които е санкциониран по административен ред, го характеризират като недисциплиниран участник в движението, negliжиращ задълженията си като водач. На това основание съдът е приел, че постановеното въззивно решение е законосъобразно и го е оставил в сила.

В същото решение касационният съд е посочил, че в случаите на причинена смърт, престъпните прояви, които са довели до отнемане на човешки живот, не трябва да бъдат толерирани, като възпиращото и предупредителното въздействие на наказанието не следва да е само по отношение на подсъдимия, но и по отношение на останалите членове на обществото. В този случай съдът е преценил, че целите на специалната и генералната превенция по чл. 36 НК могат да бъдат постигнати само с ефективно изтърпяване на наказанието.

В Решение № 97/2019 г. по НД № 280/2019 г., I НО, касационният съд е отговорил на оплакване за незаконосъобразен отказ да бъде отложено изпълнението на наложено наказание „лишаване от свобода“ по реда на чл. 66, ал. 1 НК, като е приел, че тежестта на съставомерния резултат и допуснатите нарушения на правилата за движение не елиминират изначално възможността за приложение на чл. 66, ал. 1 НК. Посочил е, че въпросът за отлагането на изпълнението на наказанието се решава конкретно за всеки отделен случай и обсъждането му не се изключва предварително за нито една категория престъпления, ако са налице предпоставките на чл. 66, ал. 1 НК за приложението му. В конкретния случай съдът е приел, че при отчитане на възможността за превъзпитание на подсъдимия извън условията на пенитенциарно заведение не следва да се отчитат съставомерните признаци на престъплението, нито отново да се отчитат смекчаващите и отегчаващите отговорността обстоятелства, защото това е сторено при определяне на наказанието. Съдът е припомнил мотивите по

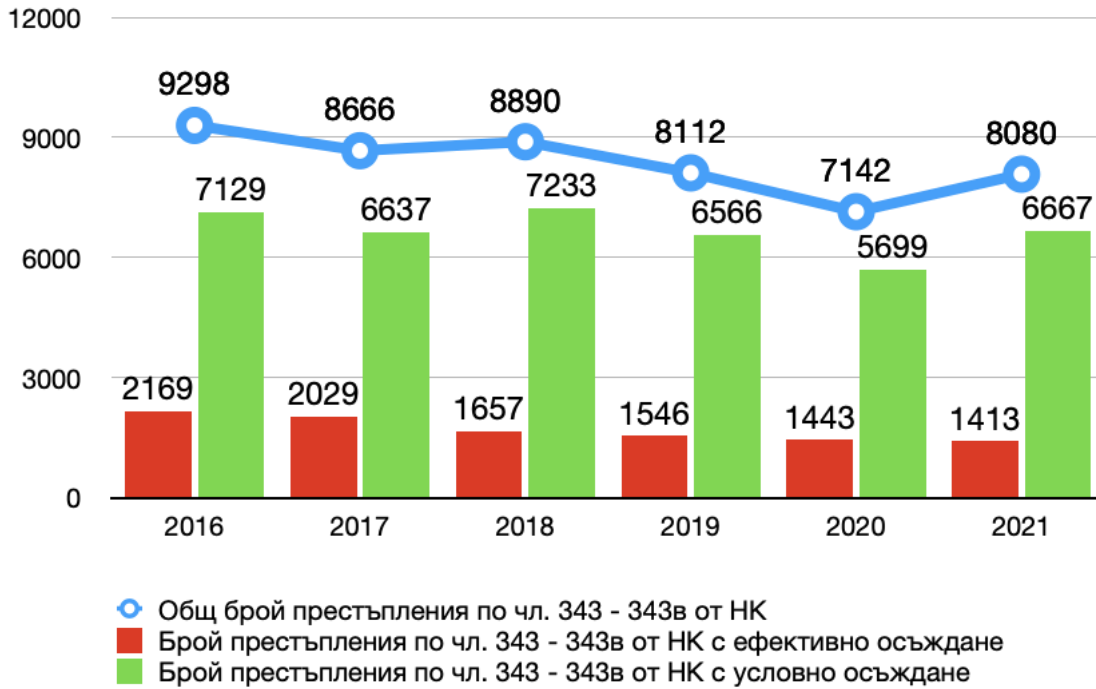
ТР № 2/2016 г., ОСНК, че съдилищата трябва внимателно да съобразяват обстоятелствата, определящи конкретната тежест на извършеното престъпление и характеризиращи личността на дееца, защото те обусловят по-голямата или по-малката степен на обществена опасност на извършеното, съответно нуждата от по-малко интензивно наказателно въздействие, с оглед целите на специалната и генералната превенция.

V. Динамика на наказаните пътнотранспортни престъпления

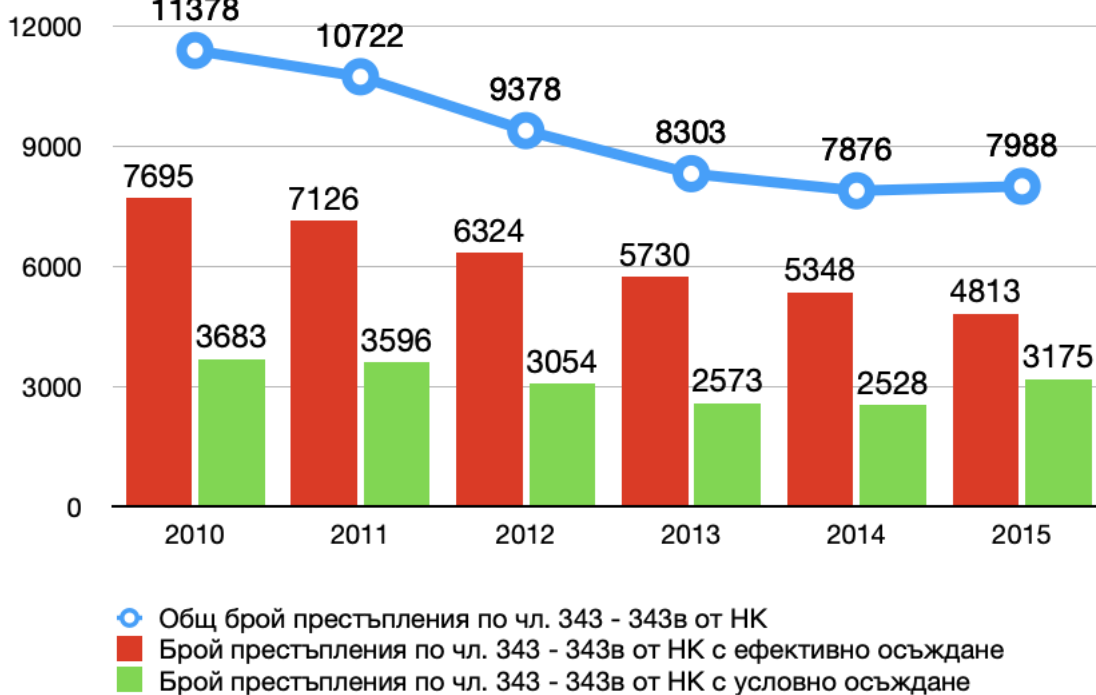
Динамика на наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК за периода 2010 – 2021

	Общ брой на престъпленията по чл.343-343в от НК	Темп на нарастване %	Брой престъпления с ефективно осъждане	%	Темп на нарастване %	Брой престъпления с условно осъждане	%
2010	11378		7695	67,6		3683	32,4
2011	10722	-5,8	7126	66,5	-7,4	3596	33,5
2012	9378	-12,5	6324	67,4	-11,2	3054	32,6
2013	8303	-11,5	5728	69	-9,4	2571	31
2014	7876	-5,1	5348	68	-6,6	2528	32
2015	7988	1,4	4813	60,2	-10	3175	39,8
	55 645- 52,6%		37 034 – 66,6%		-37,4/ 2010	18 607 – 33,4%	
2016	9298	16,4	2169	23,3	-54,9	7129	76,6
2017	8666	-6,8	2029	23,4	-6,4	6637	76,6
2018	8890	2,5	1657	18,6	-18,3	7233	81,4
2019	8112	-8,7	1546	19,1	-6,7	6566	80,9
2020	7142	-12	1443	20,2	-6,7	5699	79,8
2021	8080	13,1 29% спрямо 2010	1413	17,5	-2 -34,8/ 2016 -81,6/ 2010	6667	82,51
	50 188 – 47,4%		10 257 - 20,4%			39 931 – 79,6%	
Общо	105 830		47 291 44,7%			58 538 55,3%	

Динамика на престъпленията по чл. 343 - 343в от НК за периода 2016 - 2021 г. според вида на осъждането



Динамика на престъпленията по чл. 343 - 343в от НК за периода 2010 - 2015 г. според вида на осъждането



Наказаните престъпления

За периода **2010 – 2021 г.** са наказани *общо 105 830* пътнотранспортни престъпления по чл. 343-343в от НК. През първия 6 годишен период **2010-2015 г.** са наказани **55 645** престъпления или **52,6 %** от всички наказани престъпления за дванадесетгодишния период, а през **2016-2021 г.** – **50 188** или **47,4%**.

През 2010 – 2021 г. се наблюдава противоречива динамика на пътнотранспортните престъпления в страната (чл. 343-343в от НК) като в края на периода (2021 г.) темпът на намаление спрямо началната 2010 г. е съществен – -29%.

От 2010 до 2014 г. общият брой на пътнотранспортните престъпления намалява, като най-съществен е спадът през 2012 г. спрямо 2011 - -12,5% и през 2013 г. спрямо 2012 г. - -11,5%. От 2015 г. пътнотранспортните престъпления се увеличават, като **през 2016 г.** броят им рязко се покачва с 16,4% спрямо 2015 г., а през 2021 - с 13,1% спрямо 2020 г. Това са най-високите темпове на нарастване за двата изследвани периода. През 2019 – 2020 г. следва спад – през 2019 спрямо 2018 г. – с 8,7%, а през 2020 г. с спрямо 2019 – с 12%.

Въпреки наличието на положителни темпове на нарастване на броя на наказаните престъпления през някои от годините, и при двата изследвани периода – 2010-2015 и 2016-2021 като цяло се установява трайна тенденция към намаление на пътнотранспортните престъпления. През първия период тя е по-силно изразена – през 2015 г. спрямо 2010 г. намалението е с -30%, докато през втория период то е по-плавно – с -13,1% през 2021 г. спрямо 2016 г.

Поради голямото социално значение на наказаните пътнотранспортни престъпления и тежките последици от тях, свързани с увреждане на здравето и живота на гражданите, интерес представлява броят им на 1000 души от населението. През 2021 г. на 1000 души от населението са се падали 1,17 престъпления по чл. 343-343в от НК, а 2010 г. – 1,51 престъпления.¹⁶⁶ Анализирани по този критерий, пътнотранспортните престъпления също отбелязват намаление.

Наложеният наказани

За периода 2010-2015 г. преобладаващата част - 66,6% от всички наказани пътнотранспортни престъпления по чл. 343-343в от НК (37034) са завършили с лишаване от свобода с ефективно изтърпяване. Съответно делът на престъпленията, завършили с условно осъждане, е 33,4% (18 607). Наблюдават се ясно изразени *темпове на намаление броя на престъпленията, по които е*

¹⁶⁶ За 2021 г. изчисленията са върху население от 6 877 743 души, а за 2010 г. – върху 7 534 289 души по данни на НСИ.

постановено ефективно осъждане, като в края на периода през 2015 спрямо 2010 г. темпът е -37,4%.

Започналата тенденция продължава и през следващия 6 годишен период 2016-2021 г. като *през 2016 г. рязко намаляват престъпленията, завършили с ефективно осъждане* – с 54,9% спрямо 2015 г. *и се увеличава приложението на института на условното осъждане*. Ефективното изтърпяване на лишаването от свобода е наложено по едва 20,4% от всички наказани пътнотранспортни престъпления за периода, а условно осъждане - по 79,6% от тях. В края на периода - 2021 г. темпът на намаление при налагане на ефективното осъждане спрямо 2016 г е -34,8%, а спрямо 2010 г. е - 81,6%.

През 2016 г. се наблюдава следната зависимост: броят на престъпленията по чл. 343 -343 в от НК нараства с 16,4% спрямо предходната 2015 г., докато броят на престъпленията, за които е наложено ефективно осъждане рязко намалява – с цели 54,9% спрямо 2015 г.

През целия разглеждан 12 годишен период 2010-2021 г. по отношение на наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК *тенденцията е към ограничаване на ефективното осъждане за сметка на условното*. Особено ясно тя е изразена през 2016-2021 г., когато се наблюдава рязко намаление на прилагането на ефективната наказателна репресия и се разширява прилагането на института на условното осъждане.

Основен и квалифициран състав – чл. 343 от НК

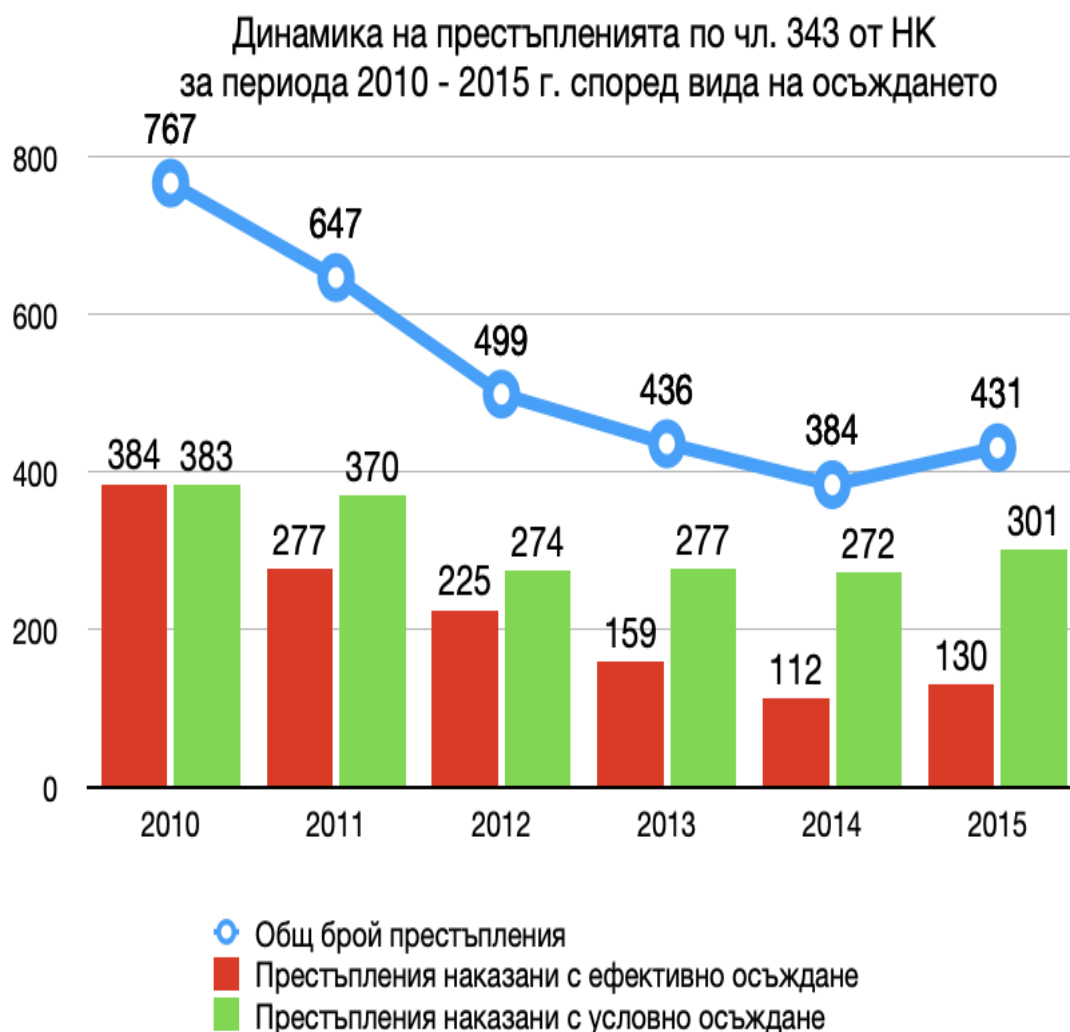
Динамика на престъпленията по чл. 343 от НК за периода 2010 – 2021

	Общ брой на престъпленията по чл. 343 от НК	Темп на нарастване %	Брой престъпления с ефективно осъждане	%	Темп на нарастване %	Брой престъпления с условно осъждане	%
2010	767		384	50		383	50
2011	647	-15,6	277	42,8	-27,9	370	57,2
2012	499	-22,9	225	45	-18,8	274	55
2013	437	-12,4	160	36,6	-28,9	277	63,4
2014	398	-8,9	120	30,1	-25	278	69,9

2015	432	8,5	131	30,3	9,2 -65,8/2010	301	69,7
Общо	3180 49,4%	-	1297 40,8%	-		1883 59,2%	-
2016	523	21,1	98	18,7	-25,2	425	81,3
2017	555	6,1	101	18,2	3,1	454	81,6
2018	537	-3,2	93	17,3	-7,9	444	82,7
2019	564	5	105	18,6	12,9	459	81,4
2020	499	-11,5	79	15,8	-24,7	420	84,2
2021	578	15,8 10,5/2016 - 24,6/2010	87	15,1	10,1 -11,2/2016 -77,3/2010	491	84,9
Общо	3256 – 50,6 %		563 –			2693 –	
Общо 2010-2021	6436		1860 –			4576 –	

Динамика на престъпленията по чл. 343 от НК
за периода 2016 - 2021 г. според вида на осъждането





Наказаните престъпления

През периода 2010-2021 г. по чл. 343 от НК, съдържащ основния и квалифицирания състави на непредпазливите пътнотранспортни престъпления, са наказани общо 6 436 престъпления, които представляват **6,1%** от всички наказани престъпления по чл. 343-343в от НК. *Броят им през двата разглеждани периода е приблизително еднакъв* – през 2010 г. - 2015 г. с осъждане са завършили 3180 престъпления или 49,4% от всички наказани престъпления по чл. 343 НК за разглеждания 12 годишен период, а през 2015-2021 – 3256 или 50,6%.

Динамиката на наказаните пътнотранспортни престъпления по основния и квалифицирания състави по чл. 343 НК като цяло следва динамиката на всички пътнотранспортни престъпления за периода. През 2010-2014 г. те бележат сериозно намаление, като през 2012 г. темпът на намаление е най-висок (- 22,9%), а през 2014 г. достигат най-ниския брой за целия период. През 2015 г. започва

увеличение, което продължава през 2016-2021 г., без се да стигат до нивата от 2010 г. Сериозно увеличение на броя на наказаните престъпления има през 2016 г. – с 21,1%, а сериозен спад – през 2020 г. – с -11,5%.

През 2015 г. се наблюдава темп на намаление на наказаните престъпления спрямо 2010 г. с -43,6%, а през 2021 г. спрямо 2016 г. – темп на увеличение с 10,5% и темп на намаление спрямо началото на разглеждания 10 годишен период 2010 г. с -24, 6%.

Наложените наказания

През разглеждания 12 годишен период с ефективно осъждане са завършили 28,9% от престъпленията през периода, а с условно осъждане – 71,1%.

През 2010-2015 г. ефективно осъждане е постановено по 40,8% от всички наказани престъпления по основния и квалифицирания състави (чл. 343 от НК) през периода. Наблюдава се обаче ясно изразена тенденция към намаление, като през 2015 г. спадът спрямо 2010 г. вече е значителен – -65,8%. *Най-сериозни темпове на намаление на прилагането на ефективното осъждане се наблюдават през 2011 г. – -27,9% и през 2013 г. – -28,9% спрямо предходните години.*

През 2016-2021 г. с ефективно осъждане са завършили едва 17,3% от наказаните престъпления за периода. Тенденцията към намаление на прилагането на ефективното осъждане продължава, като *най-значителните спадове са през 2016 г. спрямо 2015 г. с -25,2% и през 2020 г. спрямо предходната с -24,7%.* През 2021 г. спрямо началото на втория 6 годишен период 2016 г. трендът е отрицателен – -11,2%, а спрямо началото на разглеждания 12 годишен период 2010 г. – -77,3%.

През изследвания 12-годишен период по основния и квалифицирания състав на пътнотранспортните престъпления по чл. 343 от НК преобладава условното осъждане. Наблюдава се ясно изразена тенденция към все по-широкото прилагане на този институт, като почти през целия втори изследван период 2016-2021 г. броят на престъпленията, завършили с отлагане на изтърпяването на наказанието лишаване от свобода е над 80% от всички престъпления по основния състав. От 2010 г. до 2015 г. делът им се е увеличавал постепенно от 50% до 69%.

Интерес представлява следната съпоставка: през периода 2010 – 2021 г. 44,7% от пътнотранспортните престъпления по чл. 343-343в НК са завършили с ефективно осъждане, а за същия период завършилите с ефективно осъждане по чл. 343 от НК са 28,9% от всички наказани за периода престъпления.

Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 1 от НК за периода 2010-2021 г.

Година	Общ брой престъпления	Темп	Престъпления с ефективно осъждане	Темп	Престъпления с условно осъждане	% от общия брой за годината
2010	452		238		214	
2011	332	-26,5	146	-38,6	186	
2012	284	-14	123	-15,7	161	
2013	232		91	-26	141	
2014	210		62	-31,9	148	
2015	225	7,1 -50,2/2010	66	6,4 -72,3/2010	159	-25,7/2010
	1735 62,6%		726 41,8%		1009 58,2%	
2016	210	-6,6	41	-33,3	169	19/80
2017	166	-20,9	38	-7,3	128	22,9/77,1
2018	170		34	-10	136	20/80
2019	177		34		143	19,2/80,8
2020	117	-33,9	29	-14,7	88	24,7/75,2
2021	197	68,4 -6,1/2016 -56,4/2010	36	24,1 -12,2/2016 -84,8/2010	161	18,3/81,7 -24,8/2010
	1037 37,4%		212 20,4%		825 79,6%	
чл.343, ал.1	2772		938 33,8%		1834 66,2%	

Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 1 от НК
за периода 2016 - 2021 г. според вида на осъждането



Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 1 от НК
за периода 2010 - 2015 г. според вида на осъждането



Наказаните престъпления

Основният състав на чл. 343, ал.1 от НК инкриминира нарушенията на правилата за движение при управление на МПС според настъпилите общественоопасни последици – значителни имуществени вреди, тежка или средна телесна повреда, смърт и особено тежки случаи.

За периода 2010-2021 г. по основния състав чл. 343, ал. 1 от НК са наказани 2772 престъпления, от които преобладаващата част – 62,6% (1735) през първия разглеждан период 2010-2015 и 37,4% (1037) през втория – 2016-2021 г.

През 2010-2015 г. е налице ясно изразена тенденция към намаление, като в края (2015 г.) спрямо началото 2010 г. броят на престъпленията по основния състав е двойно по-нисък или темпът на намаление е -50,2%.

През втория период 2016-2021 г. тенденцията на намаление се запазва, като в края на периода – 2021 г. спрямо 2016 г. спадът е с -6,1%, а спрямо началото на изследвания 12 годишен период е -56,4%. Най-силно изразено е намалението през 2020 г. – -33,9%, а през 2021 г. се наблюдава покачване на броя на престъпленията по основния състав с 68,4% спрямо 2020 г. Трендът на намалението в края през втория период е по-висок от този в края на първия период спрямо началната 2010 г.

Наказанията

През 2010-2021 г. с ефективно осъждане са завършили общо 938 престъпления или 33,8% от всички наказани престъпления по основния състав на чл. 343 ал. 1 от НК, а с условно осъждане – 1834 или 66,2%.

През 2010-2021 г. се наблюдава ясно изразена тенденция на намаление на броя на престъпленията по основния състав, които завършват с ефективно осъждане. В края на първия период (2015 г.) те са намалели с 3,6 пъти, а темпът на намаление спрямо началната 2010 г. е -72,3%. В края на втория период, през 2021 г. завършилите с ефективно осъждане дела за престъпления по основния състав са 6,6 пъти по-малко отколкото през 2010 г., като темпът на намаление спрямо 2010 г. е -84,8%.

Така през периода 2016-2021 г. се наблюдава спад в броя на наказаните престъпления по основния състав с -54,4%, а на престъпленията с наложено ефективно осъждане – с -84,8% спрямо 2010 г. Този факт индикира промяна в тенденцията в съдебната практика с оглед *ограничаване на ефективното осъждане и разширяване на приложението на условното осъждане*.

Докато през 2010 г. наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1 от НК, завършили с ефективно осъждане, са повече от завършилите с условно осъждане, от следващата 2011 г. картината рязко се променя. Условно осъждане вече се налага по-често от ефективното. Особено ярко е изразен този процес през втория разглеждан период 2016-2021 г., когато само 20,4% от наказаните престъпления са завършили с ефективно осъждане, а 79,6% – с условно, докато през 2010-2015 с ефективно осъждане са завършили 41,8% от наказаните престъпления, а с условно – 58,2%.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „а“ от НК за 2010-2021 (съставомерен резултат: значителни имуществени вреди)

Година	Общ брой престъпления	Темп	Престъпления наказани ефективно осъждане	Темп	Престъпления наказани условно осъждане	Темп
2010	95		65		30	
2011	75		45		30	
2012	68		44		24	
2013	43		34		9	
2014	30		12		18	
2015	35	-63,1/2010	24	-63,1/2010	11	-63,3
	346 74,9%		224 64,7%		122 35,3%	
2016	23	-34,3	12	-50	11	
2017	21		8		13	
2018	18		9		9	
2019	19		10		9	
2020	10		8		2	
2021	25	150/2020 г. 8,6/2016 -73,7/2010	7	-41,6/2016 -89,3/2010	18	63,6/2016 -40/2010
	116 25,1%		54 46,6%		62 53,4%	
Общо 2010-2021	462		278 60,1%		184 39,8%	

Наказаните престъпления

Чл. 343, ал.1, б. „а“ от НК инкриминира причиняването на значителни имуществени вреди вследствие нарушаване на правилата за движение при управление на МПС или друго транспортно средство, посочено в чл. 342 НК. Наказаните престъпления по този текст за разглеждания 12 годишен период са малко на брой – **общо 462**. От тях 74,9% (346) са наказани през 2010-2015 г., а през 2016-2021 г. –25,1% (116). През целия дванадесетгодишен период се наблюдава **ясно изразена тенденция към намаление** – през 2021 г. спадът е с -73,7% спрямо началната 2010 г.

През първия период броят на наказаните пътнотранспортни престъпления, при които са причинени имуществени вреди, намалява, като през 2015 г. бележат спад с -63,1% спрямо 2010 г.

През втория период 2016-2021 г. *намалението* също е ясно изразено *до последната 2021 г.*, когато се наблюдава увеличение спрямо предходната 2020 г. със 150% (с 15 престъпления), а спрямо началото на периода 2016 г. нарастването е с 8,6%.

Наказанията

През изследвания 12 годишен период по отношение на престъпленията, при които вредните последици от деянието се изразяват в значителни имуществени вреди, правораздавателната дейност на съдилищата е строга – над половината - 60,1% (278) от всички такива престъпления през периода са завършили с ефективно осъждане, а 39,8% - с условно осъждане. През 2010-2015 г. лишаване от свобода с ефективно изтърпяване е наложено по 64,4%, а през 2016-2021 – по 46,5% от престъпленията, наказани през съответния период.

И тук тенденцията е към ограничаване на **ефективното осъждане**. Трендовете са отрицателни, като в края на 12 годишния период (2021 г.) спрямо началото (2010 г.) прилагането на ефективно осъждане е намаляло с -89,3%. В края на първия 6 годишен период – 2015 г. спрямо 2010 г. намалението е с -63,1%, а през втория 6 годишен период – 2021 г. спрямо 2016 г. – с -41,6%. Сериозен е спадът през 2014 г. спрямо 2013 г., когато с ефективно осъждане са завършили тройно по-малко престъпления от предходната 2013 г. и намалението е с -64,7%, и през 2016 г. спрямо 2015 г. – с -50% (следва да се съобрази обстоятелството, че за целия период (2010 – 2021 г.) значително намалява и общият брой на престъпленията по този състав – от 95 на 25).

За целия изследван период се наблюдава тенденцията към намаление на броя на престъпленията, завършили с условно осъждане, като през 2021 г. спрямо 2010 г. той е -40%, а през първия 6 годишен период 2010-2015 г. – с -63,3% (през 2015 г. спрямо 2010 г. – с 19 престъпления). През втория период 2016-2021 г. обаче, тенденцията е към увеличение на приложението на този институт. През 2021 г. спрямо 2016 г. трендът е положителен с увеличение от 63,6% (7 престъпления).

През целия първи период (2010 – 2015 г.) по отношение на наказаните престъпления осъждането е *ефективно за 64,7 %, а условно – за 35,3 %*.

През целия втори период (2016 – 2021 г.) по отношение на наказаните престъпления осъждането е *ефективно за 46,6 %, а условно – за 53,4 %*.

Очертава се тенденция към увеличаване на броя на престъпленията, при които е приложен институтът на условното осъждане, спрямо общия брой на извършването престъпления по разглеждания състав.

Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК за периода 2010-2021 г. (съставомерен резултат: тежка или средна телесна повреда)

	Общ брой наказан и престъп ления	Темп	Престъпле ния, наказани с ефективно осъждане	% от наказанит е с ефективно осъждане за годината	Темп	Престъпле ния, наказани с условно осъждане	Темп/%
2010	119		88			31	
2011	78	-34,4	54		-38,6	24	
2012	70	-10,3	52			18	
2013	70		41		-21,1	29	
2014	67	-4,3	37			30	
2015	62	-7,5/2014 -47,9/2010	30		-65,9/2010	32	3,2/2010
	466 60,9%		302	64,8%		164	35,2%
2016	54	-12,9	21		-30	33	
2017	42	-22,2	27			15	
2018	49	16,7	17			32	
2019	47	-4,1	18			29	
2020	30	-36,2	16			14	
2021	77	156,7/2020 42,6/2016 -35,3/2010 -1,8/2011	21		-76,1/2010	56	300/2020 63,6/2016 80,6/2010
	299 39,1%		120	40,1%		179	59,9%
Общо 2010-2021	765		422	55,2%		343	44,8%
Общо 2011-2021	646		334	51,7%		312	48,3%

Наказаните престъпления

Чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК инкриминира престъпленията, при които вследствие нарушаване на правилата за движение при управление на МПС или

друго транспортно средство, посочено в чл. 342 от НК, вредните последици от деянието се изразяват в причинена средна или тежка телесна повреда.

През периода 2010-2021 г. престъпленията по този текст са 765, като повече от половината от тях – 466 или 60,9% са наказани през първия изследван период – 2010-2015 г., а 39,1% или 299 – през втория – 2016-2021 г.

За изследвания 12 годишен период се наблюдават значителни темпове на намаление на наказаните престъпления с причинени средна или тежка телесна повреда. В края на периода (2021 г.) те намаляват с -35,3% спрямо началото (2010 г.).

През 2010-2015 г. темпът на намаление е с -47,9%, т.е. наказаните престъпления са намалели близо 2 пъти, като най-значим е спадът през 2011 г. – с -34,4%.

През 2016-2021 г. трендът е противоречив, като през последната година от периода 2021 г. се наблюдава рязко увеличение с със 156,7% или 2,5 пъти спрямо предходната 2020 г. Така спрямо началото на периода 2016 г. тенденцията е положителна, като се наблюдава нарастване с 42,6%, но въпреки това, намалението спрямо 2010 г. се запазва.

Средни телесни повреди

За периода 2011-2021 г.¹⁶⁷ наказаните престъпления с причинена средна телесна повреда са 531 или 69,4% от всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК (765). През 2011-2015 г.¹⁶⁸ те са 298 или 56,2%, а през 2016-2021 г. - 43,8% от наказаните престъпления с причинена средна телесна повреда за периода. Броят на наказаните престъпления по основния състав, при които е причинена средна телесна повреда, бележи тенденция към намаление през 2021 г. спрямо 2011 г. с -12,9%.

През втория период 2016-2021 г. се наблюдава темп на намаление, като през 2017 г. той е -28,9% спрямо 2016 г. и през 2020 г. - -26,5% спрямо 2019 г. През 2021 г. обаче се отбелязва сериозно увеличение със 144% на броя на наказаните престъпления по основния състав, с причинена средна телесна повреда спрямо 2020 г., поради което динамиката за периода завършва положително с увеличение от 35% спрямо 2016 г. Значителното нарастване на общия брой на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК през 2021 г. се дължи предимно на увеличаването на наказаните по този текст престъпления с причинена средна телесна повреда.

¹⁶⁷ За 2010 г. данни за средните телесни повреди по чл. 343 ал.1,б.б от НК не са налични в НСИ, само общия брой на средните и тежките телесни повреди

¹⁶⁸ Данните за периода не включват 2010 г.

Тежки телесни повреди

За разглеждания 12 годишен период 2010-2021 г. броят на наказаните престъпления с тежки увреждания на здравето на пострадалите при пътни инциденти (115) е над 4 пъти по-нисък от този на завършилите с причиняване на средна телесна повреда (531).¹⁶⁹ Делът им спрямо всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК (765) е 15%.

¹⁶⁹ За 2010 г. данни за тежките телесни повреди по чл. 343 ал.1,б.б от НК не са налични в НС, само общият брой на средните и тежките телесни повреди.

През 2010-2015 г. те са 49¹⁷⁰ или 42%, а през 2016-2021 г. – 57,4% (66) от общия брой наказани престъпления с причинена тежка телесна повреда за периода. През 2021 г. спрямо 2011 г. броят на престъпленията по основния състав, при които е причинена средна телесна повреда се увеличава 2 пъти и за 11 годишния период се наблюдава тенденция към увеличение със 100%.

През втория изследван период 2016-2021 г. тенденцията е към увеличение, като през 2021 г. спрямо 2016 г. тя е 77% или над 1,7 пъти. През 2020 г. се наблюдава значителен спад на наказаните престъпления с причинени тежки телесни повреди – 61,5%, но броят им рязко скача през 2021 г. с 220%.

Наложеният наказани

През периода **2010-2021 г.** малко над половината от наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б” от НК с причинена средна или тежка телесна повреда – 55,2% (422), са завършили с ефективно осъждане, а 44,8% (343) – с условно осъждане. През първия 6 годишен период **2010-2015 г.** са завършили с ефективно осъждане 64,8% (302), а през **2016-2021 г.** – 40,1% от наказаните през съответния период престъпления.

Индикацията за намаляване прилагането на ефективното осъждане през изследвания 12 годишен период се потвърждава и от ясно изразения темп на намаление през 2021 г., когато броят на престъпленията, по които е наложено, спада с -76,1% спрямо 2010 г. Понижението започва още през първия изследван 6 годишен период, като през 2015 г. то е -65,9% спрямо 2010 г., като най-характерни са спадовете през 2011 г. – с -38,6%, 2013 г. – с -21,1%, 2016 г. – -30% спрямо съответната предходна година. През 2016-2022 г. динамиката е по-слабо изразена, като в началото и в края на периода броят на завършилите с ефективно осъждане престъпления остава един и същ – 21 броя, но спрямо различен общ брой на престъпленията за съответната година.

Интересна динамика се наблюдава при прилагането на условното осъждане. Тя е противоречива, като в края на първия период (2015 г.) увеличението остава незначително спрямо началото (2010 г.) - с 3,2%. През 2021 г. обаче се наблюдава сериозен растеж на броя на престъпленията, по които е приложено условно осъждане, от 300% или 4 пъти спрямо 2020 г., а спрямо 2016 г. – 63,6%. Това определя и положителният тренд в края на 12 годишния период спрямо началото му – през 2021 г. нарастването е с 80,6% спрямо 2010 г.

Средни телесни повреди

¹⁷⁰ Данните за периода не включват стойностите през 2010 г.

През 2011-2021 г.¹⁷¹ се наблюдава тенденция към намаление на прилагането на ефективното осъждане по отношение на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК с причинена средна телесна повреда. През 2021 г. те намаляват с -62,5% спрямо 2011 г. През 2015 г. спрямо 2011 г. спадът им е с -41,7%, - значителен темп на намаление през първия разглеждан период. Въпреки това тогава с ефективно осъждане са завършили 64,1% от престъпленията с настъпила средна телесна повреда през периода, а с условно осъждане – 35,9%. През втория изследван период 2016-2021 г. картината се променя. С ефективно осъждане завършват 43,1%, а условно осъждане - 56,2%.

През 2016-2021 г. спадът на наказаните с ефективно осъждане престъпления с причинена средна телесна повреда продължава с -39,3% през 2016 г. спрямо 2015 г. и продължава с противоречиви незначителни покачвания и спадове, като през 2021 г. нивата са близки до тези на началната 2016 г. (увеличение с 5,9%).

През 2021 г. наказаните престъпления с причинена средна телесна повреда по основния състав бележат сериозно увеличение, но само 29,5% от тях са завършили с ефективно осъждане.

Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 1, б. "б" от НК, средна телесна повреда

	Общ брой на наказаните престъпления	темп	Престъпления, наказани с ефективно осъждане	темп	Престъпления, наказани с условно осъждане
2010	0		0		0
2011	70		48		22
2012	59		46		13
2013	57		36		21
2014	60		33		27
2015	52	-25,7/2010	28	-41,7	24
	298 56,2%		191 64,1%		107 35,9%
2016	45		17	-39,3	28
2017	32	-28,9	22		10
2018	36		16		20
2019	34		14		20
2020	25	-26,5	15		10
2021	61	-12,9/2011 144/2020 35/2016	18 29,5%	-62,5/2011 5,9/2016	43
	233 43,8%		102 43,1%		131 56,2%
общо	531		293		238

¹⁷¹ За 2010 г. данни за средните телесни повреди по чл. 343 ал. 1, б. „б“ от НК не са налични в НСИ, само общия брой на средните и тежките телесни повреди.

Тежки телесни повреди

За периода 2011-2021¹⁷² наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК с причинена тежка телесна повреда, завършили с ефективно осъждане, са общо 41 или 35,6% от всички наказани престъпления за периода по основния състав, а завършилите с условно осъждане – 64,3%. И при двата разглеждани периода 2011-2015 и 2016-2021 г. *тенденцията е към намаляване налагането на ефективното осъждане и разширяване на прилагането на условното осъждане.* През 2015 г. спрямо 2011 г. престъпленията, по които е приложено ефективно осъждане, са 3 пъти по-малко или намалението е с -66,7%, а през 2021 г. спрямо 2016 г. то е -25% и -50% спрямо 2011 г. През този период 46,9% от наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК с причинена тежка телесна повреда са завършили с ефективно осъждане, а 53,1% с условно.

През втория изследван период 2016-2021 г. от всички наказани престъпления с причинена тежка телесна повреда 27,3% са завършили с ефективно осъждане, а с условно осъждане – 72,7%.

През 2021 г. от 16 престъпления с причинена тежка телесна повреда по основния състав по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК само 3 (18,8%) са наказани с лишаване от свобода с ефективно изтърпяване, докато за останалите 13 (81,2%) е приложено условно осъждане.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК - тежка телесна повреда

	Общ брой престъпления	Темп/%	Престъпления, наказани ефективно осъждане	Темп /%	Престъпления, наказани условно осъждане	%
2010	0		0		0	
2011	8		6		2	
2012	11		6		5	
2013	13		5		8	
2014	7		4		3	
2015	10	25/2011	2		8	
	49	42%	23	46,9%	26	53,1%
2016	9		4		5	

¹⁷² За 2010 г. данни за средните телесни повреди по чл. 343 ал. 1, б. „б“ от НК не са налични в НСИ, само общия брой на средните и тежките телесни повреди.

2017	10		5		5	
2018	13		1		12	
2019	13		4		9	
2020	5	-61,5	1		4	
2021	16	220/2020 77/2016 100/2011	3 18,3%	- 25/2016 - 50/2011	13 81,2%	
	66	57,4%	18	27,3%	48	72,7%
общо	115		41	35,6%	74	64,3%

Сравнението на наложените наказания за деяния по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК с причинени средна и тежка телесна повреда за **11 годишния период 2011-2021 г.** показва следните закономерности:

От престъпленията с причинена **средна телесна повреда** 55,2% са завършили с ефективно осъждане, а 44,8% - с условно.

От престъпленията с причинена **тежка телесна повреда** 35,6% са завършили с ефективно осъждане, а 64,3% - с условно.

През 2021 г. спрямо 2011 г. темпът на намаление на наказаните престъпления с приложено ефективно осъждане при причинена средна телесна повреда е с - 62,5%, а при наказаните с ефективно осъждане престъпления с причинена тежка телесна – с -50%.

Тези резултати показват, че по основния състав на чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК за периода 2011-2021 г. ефективното осъждане е било налагано по-често за престъпления с причинена средна телесна повреда, отколкото за престъпления с причинена тежка телесна повреда, въпреки настъпилите по-значими обществено опасни последици.

Брой на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ и б. „в“ от НК с причинени средна, тежка телесна повреда и смърт за 2011-2021 г.

Чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК	Престъпления, наказани с ефективно осъждане %	Престъпления, наказани с условно осъждане %	Темп на намаление на престъпленията с ефективно осъждане %
Средна телесна повреда 2011-2021	55,2	44,8	-62,5

Тежка телесна повреда 2011-2021	35,6	64,3	-50
Тежка и средна телесна повреда 2011-2021	51,7	48,3	-61,1
Тежка и средна телесна повреда 2010-2021	55,2	44,8	-76,1
Смърт 2011-2021	11,7	88,3	-83
Смърт 2010-2021	15,4	84,6	-90,6

Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК – смърт

	Общ брой престъпления	%/ Темп	Престъпления , наказани с ефективно осъждане	%/Темп	Престъпления , наказани с условно осъждане	%Темп
2010	238		85		153	
2011	179	-24,8	47		132	
2012	146	-18,4	27		119	
2013	119	-18,4	16		103	
2014	113	-5	13		100	
2015	128	13,3 - 46,2/2010	12	- 85,9/2010	116	- 24,2/2010
Общо	923 59,7%		200 21,7%		723 78,3%	
2016	133	3,9	8		125	
2017	103	-22,6	3		100	
2018	103		8		95	
2019	111	7,8	6		105	
2020	77	-30,6	5		72	
2021	95	23,4/2020 - 28,6/2016 - 60,1/2010	8	- 90,6/2010	87	- 43,1/2010 - 30,4/2016
Общо	622 40,3%		38 6,1%		584 93,9%	
Общо 2010-2021	1545		238 15,4%		1307 84,6%	

Наказаните престъпления

Член 343, ал. 1, б. „в“ от НК инкриминира пътнотранспортните престъпления, при които са настъпили най-тежките общественоопасни последици – смърт на пострадалото лице.

За периода 2010-2021 г. са наказани общо 1545 престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „в“, при които е причинена смърт, като от тях през първия изследван период 2010-2016 г. те са 59,7% (923), а през втория период 2016-2021 г. – 40,3% (622). Те заемат най-голям дял – 56,8% от всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 1 от НК.

През разглеждания 12 годишен период броят им показва тенденция към намаление, като в края му през 2021 г. спадът е с -60,1% спрямо началната 2010 г.

През първия изследван период 2010-2015 г. темпът на намаление на наказаните престъпления по основния състав на чл. 343, ал. 1, б. „в“, завършили със смърт, е -46,2% през 2015 спрямо 2010 г. Най-значимо е намалението през 2011 г. спрямо предходната с -24,8%.

През втория период 2016-2021 г. динамиката е противоречива, с покачвания, от които най-високото е през 2021 г. с 23,4% спрямо 2020 г. и ясно изразени спадове, като най-значим е този през 2020 г. с -30,6%. В края на периода 2021 г. спрямо началото 2016 г. намалението е с -28,6%.

Наложенията наказания

През 2010-2021 г. само 15,4% (238) от всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК (1545) са завършили с ефективно осъждане, а 84,6% (1307) - с условно осъждане. През целия период е налице отрицателна динамика при престъпленията, наказани с ефективно осъждане, като в края на периода 2021 г. спрямо началото 2010 г. намалението им е с -90,6%. При наказаните с условно осъждане престъпления темповете на намаление на броя им също са отрицателни, но с по-ниска стойност. През 2021 г. спрямо 2010 г. спадът им е с -43,1%, поради констатираното намаление на общия брой на наказаните пътнотранспортни престъпления с причинена смърт по основния състав за периода.

През първия изследван период 2010-2015 г. при 21,7% (200) от престъпленията по основния състав, завършили със смърт, е наложено ефективно осъждане, а условно осъждане – за 78,3% (723) от тях. През 2015 г. спрямо началната 2010 г. е отчетено намаление на престъпленията, завършили ефективно осъждане с -85,9%, През периода динамиката на престъпленията,

завършили с условно осъждане, също е отрицателна – с -24,2% през 2015 спрямо 2010 г.

През втория период – 2016-2021 г. ефективно осъждане е постановено само по 6,1% (38) от всички наказани по основния състав престъпления с причинена смърт за периода (622), а условно осъждане – по 93,9% (584) от тях. За периода динамиката на броя на престъпленията, завършили с ефективно осъждане, е белязана от леки спадове и покачвания, като през 2021 г. стойностите им в началото и в края се изравняват. Броят на престъпленията с причинена смърт по основния състав, завършили с условно осъждане, отбелязва тенденция към намаление с -30,4% през 2021 г. спрямо 2016 г.

Брой на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ и б. „в“ от НК с причинени средна, тежка телесна повреда и смърт за 2011-2021 г.

Чл. 343, ал.1, б. „б“ от НК	Престъпления, наказани с ефективно осъждане %	Престъпления, наказани с условно осъждане %	Темп на намаление на престъпленията с ефективно осъждане %
Средна телесна повреда 2011-2021	55,2	44,8	-62,5
Тежка телесна повреда 2011-2021	35,6	64,3	-50
Тежка и средна телесна повреда 2011-2021	51,7	48,3	-61,1
Тежка и средна телесна повреда 2010-2021	55,2	44,8	-76,1
Смърт 2011-2021	11,7	88,3	-83
Смърт 2010-2021	15,4	84,6	-90,6

По отношение на наложените наказания по основния състав по чл. 343, ал. 1, б. „б“ и б. „в“ от НК с причинени средна, тежка телесна повреда и смърт, за 2011-2021 г. се наблюдава следната особеност:

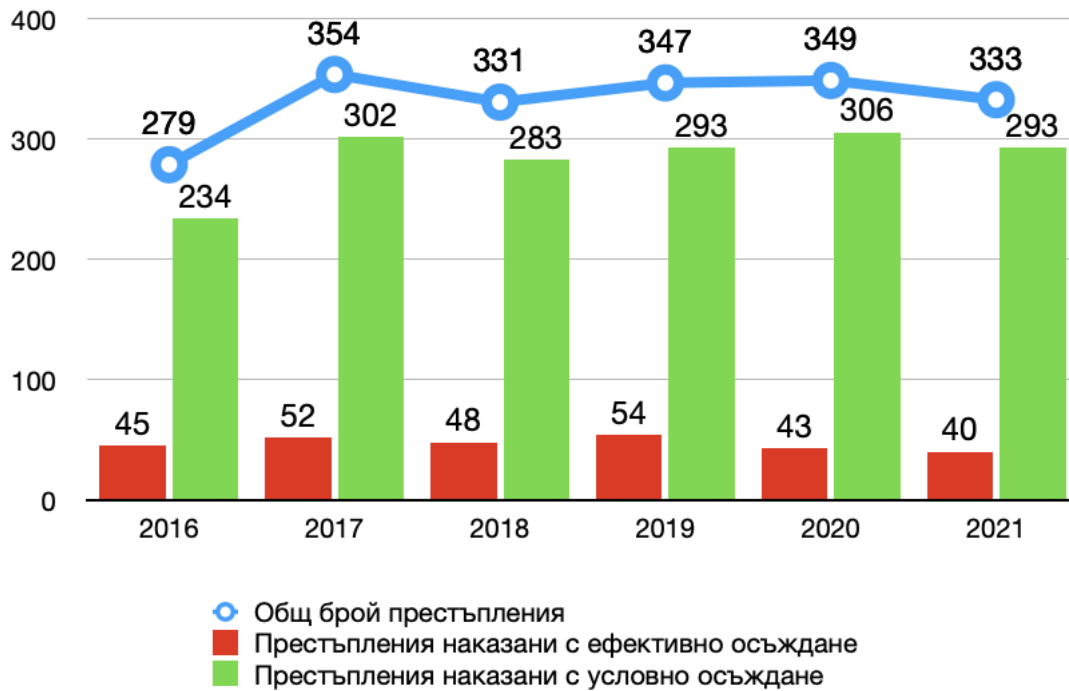
Най-нисък е дялът на престъпленията, наказани с ефективно осъждане при настъпила смърт на пострадалия (11,7%), следвани от престъпленията с тежка телесна повреда (35,6%). Ефективното осъждане е с най-висок дял при наказаните престъпления с причинена средна телесна повреда (55,2%).¹⁷³

¹⁷³ Сравнението е направено с дяловете, изчислени да периода 2011-2021 г., поради неконкретизирани данни относно броя средните и тежките телесни повреди за 2010 г.

Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 3 от НК за периода 2010 - 2021 г.
– квалифициран състав

	Общ брой престъпления		Престъпления наказани ефективно осъждане		Престъпления наказани условно осъждане	
2010	236		124	-12,9 52,5%	112	
2011	239		108	-24,1 45,1%	131	
2012	160		82	-26,8 51,2%	78	
2013	175		60	-25 34,3%	115	
2014	154		45	-12,9 22,2%	109	
2015	174	-26,3/2010	52	-58,1/2010 29,9%	122	8,9/2010
Общо	1138 36,3%		471 41,3%		667 58,6%	
2016	279		45	16,1% -13,5	234	
2017	354		52	14,7% 15,6	302	
2018	331		48	14,5% -7,2	283	
2019	347		54	15,6% 12,5	293	
2020	349		43	12,3% -20,4	306	
2021	333	-4,6/2020 19,3/2016 41,1/2010	40	-67,7/2010 -11,1/2016 12%	293	161,6/2010 25,2/2016
Общо	1993 63,6%		282 14,2%		1711 85,8%	
Общо 2010-2021	3131		753 24%		2378 76%	

**Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 3 от НК
за периода 2016 - 2021 г. според вида на осъждането**



**Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 3 от НК
за периода 2010 - 2015 г. според вида на осъждането**



Наказаните престъпления

Член 343, ал. 3 от НК инкриминира по-тежко наказуемите случаи, свързани с допълнителни, квалифициращи обстоятелства, които са били налице по време на извършване на деянието. Аналогично на основния състав чл. 343, ал. 1 от НК, и по квалифицирания състав наказателната отговорност е диференцирана съобразно настъпилите общественноопасни последици от деянието: значителни имуществени вреди, средна, тежка телесна повреда, смърт или особено тежък случай. Квалифициращите обстоятелства, които обуславят засилена наказателна отговорност са: извършване на деянието в пияно състояние, след употреба на наркотични вещества/аналози или на пешеходна пътека, причинена телесна повреда или смърт на повече от едно лице, случаи когато деецът е избягал от местопроизшествието или е управлявал без правоспособност.

За периода 2010-2021 г. по чл. 343, ал. 3 от НК са наказани общо 3131 престъпления, от които 36,3% (1138) в периода 2010-2015 г. и 63,6% (1993) в периода 2016-2021 г. През изследвания 12 годишен период 2010-2021 г. се наблюдава ясно подчертана *тенденция към увеличение на наказаните престъпления по квалифицирания състав с темп на нарастване 41,1% през 2021 г. спрямо началната 2010 г.*

През първия разглеждан 6 годишен период 2010-2015 г. се наблюдава отрицателна динамика на наказаните престъпления по квалифицирания състав чл. 343 ал. 3 от НК, като намалението през 2015 г. е с -26,3% спрямо 2010 г. От началото на следващия изследван период 2016-2021 г. обаче наказаните престъпления рязко се увеличават с 60% през 2016 г. спрямо предходната 2015 г. Темпът на нарастване продължава с леки спадове и покачвания, за да достигне през 2021 г. нарастване с 9,3% спрямо 2016 г.

Наложенията наказания

Броят на наказаните престъпления, за които е наложено ефективно осъждане по квалифицирания състав и през двата изследвани 6 годишни периода, значително намалява, за да достигне спад от -67,7% през 2021 г. спрямо 2010 г., въпреки че броят на наказаните престъпления по квалифицирания състав през втората 2016-2021 г. отбелязва съществено увеличение.

През 2015 г. намалението спрямо 2010 г. е -58,1%, като най-голямо е през 2013 г. спрямо 2012 г. -26,8%. През първия период броят на всички наказани престъпления по квалифицирания състав намалява с по-нисък темп (-26,3%) в

края спрямо началото, отколкото броят на престъпленията, които са завършили с ефективно осъждане (-58,1%). Тенденцията продължава и през 2016-2021 г. с покачвания и спадове, за да достигне през 2021 г. намаление от -11,1% спрямо 2016 г.

Ако през 2010 г. малко над половината (52,5%) от наказаните престъпления са завършили с ефективно осъждане, този дял през следващите години е намалял, като през 2015 г. е бил 29,9%. От 2016 г., когато броят на наказаните престъпления рязко се увеличава и тенденцията се наблюдава до края на 2021 г., дялът на завършилите с ефективно осъждане престъпления прогресивно намалява. През 2016 г. по 16,1% от наказаните престъпления е постановено ефективно осъждане, а през 2021 г. – по 12%.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 3, б. а от НК за периода 2010 – 2021 г. – настъпила средна или тежка телесна повреда при наличие на квалифициращи обстоятелства

	Общ брой на престъпленията по чл.343 ал. 3 б. „а“ от НК	Темп на нарастване/намаление %	престъпления с ефективно осъждане		престъпления с условно осъждане	
			Брой	%	Брой	%
2010	153		88		65	
2011	159	3,9	76		83	
2012	107	-32,7	58		49	
2013	129	20,6	36		93	
2014	113	-12,4	25		88	
2015	105	-7,1 -31,4	19		86	
	766 – 32,5%		302	39,4%	464	60,6%
2016	216	105,7	19		197	
2017	272	25,9	18		254	
2018	258	-5,1	17		241	
2019	278	7,8	29		249	
2020	293	5,3	21		272	
2021	276	-5,8/2020 27,8/2016 80,4/ 2010	20		256	
	1 593 – 67,5%		124	7,8%	1469	
Общо	2359		426	18,1%	1933	81,9%

Наказаните престъпления

Наказаните престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК за периода **2010 – 2021 г.** с настъпила **средна или тежка телесна повреда** при наличие на квалифициращи обстоятелства, са **общо 2359**, от които 32,5% (766) през 2010-2015 г. и 67,5% (1593) през 2016-2021 г. Те заемат най-висок дял – 75,3% в структурата на престъпленията от квалифицирания състав – чл. 343, ал. 3 от НК.

През първия разглеждан период – 2010-2015 г. е налице тенденция към намаляване на броя на престъпленията с настъпила средна или тежка телесна повреда при квалифициращи обстоятелства, като намалението през 2015 спрямо 2010 г. е -31,4%.

През 2016-2021 г. наказаните престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК са двойно повече от тези през предходния период, с тенденция към нарастване – 27,8% през 2021 г. спрямо 2016 г. Особено значимо е нарастването на броя на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК през 2016 г. – със 105,7% спрямо 2015 г.

За разглеждания 12 годишен период нарастването е с 80,4% през 2021 г. спрямо 2010 г.

Наказанията

През разглеждания 12 годишен период с ефективно осъждане са завършили 18,1% от наказаните престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК, а с условно осъждане – 81,9%.

През 2010-2015 г. 39,4% от наказаните престъпления през периода са завършили с ефективно осъждане, докато през 2016-2021 – 7,8%.

Наблюдава се следната зависимост: през 2016-2021 г. наказаните престъпления нарастват със 162,9% или над 2,5 пъти спрямо края на предишния период (2015 г.), като същевременно прилагането на ефективно осъждане е по 5 пъти по-малко от наказаните през съответния период престъпления (7,8% спрямо 39,4%). През този период е налице двойно увеличение на броя на престъпленията по чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК и петорно намаление на наложеното ефективно осъждане. Това показва съществена промяна в тенденцията в съдебната практика по този текст.

Динамика на престъпленията по чл. 343 ал. 3, б. „б“ от НК за периода 2010-2021 - настъпила смърт или особено тежък случай по квалифицирания състав

Динамика на престъпленията по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК

СЪВЕТ ЗА КРИМИНОЛОГИЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

	Общ брой на престъпления по чл. 343 ал. 3 б. „б“ от НК	Темп на нарастване %	Брой престъпления с ефективно осъждане	%	Темп на нарастване /намаление %	Брой престъпления с условно осъждане	%	Темп на нарастване %
2010	83		36			47		
2011	80	-3,6	32			48		
2012	53	-33,8	24			29		
2013	46	-13,2	24			22		
2014	41	-10,9	20			21		
2015	69	68,3	33		-8,13	36		-23,4
Общо	372		169	45,4%		203		54,6%
2016	63	-8,7	26			37		
2017	82	30,2	34			48		
2018	73	-11	31			42		
2019	69	-5,5	25			44		
2020	56	-18,9	22			34		
2021	57	1,8	20		-23,1 - 44,4 спрямо 2010	37		0 -21,3 спрямо 2010
Общо	400		158	39,5 %		242		
Общо чл.343	772		327	42,4		445	57,6	

За периода **2010-2021** г. с осъждане са завършили общо 772 пътнотранспортни престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК, при които е била причинена **смърт или представляват особено тежък случай при наличие на квалифициращи обстоятелства**. Те представляват 24,6% от всички наказани престъпления по квалифициращия състав. От тях през първия изследван период 2010-2015 г. престъпленията са общо 372 или 48,2 % от всички завършили с осъждане престъпления за изследвания 12 годишен период, а през 2016-2021 г. – 51,8% (400). Техният брой е най-голям през 2010 г. – 83; 2011 г. – 80 и 2017 г. – 82.

За периода **2010-2014** г. е налице темп на намаление на пътнотранспортните престъпления, с причинена **смърт или особено тежък случай** при наличие на квалифициращи обстоятелства, като най-съществен е спадът през 2012 г. с 33,8%. През 2015 г. техният брой рязко се покачва. В периода 2016-2021 г. динамиката им е противоречива, със значително увеличение през 2017 г. – с 30,2%.

Налице е тенденция към намаление на броя на пътнотранспортните престъпления с настъпила **смърт или при особено тежък случай** при наличие на квалифициращи обстоятелства и в двата изследвани периода. Темпът на намаление в края на изследвания 12 годишен период (2021) спрямо началото (2010) е 31,3%.

Наложените наказания

За целия разглеждан 12 годишен период общо 327 или 42,4% от наказаните престъпления с причинена смърт/особено тежък случай при наличие на квалифициращи обстоятелства (чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК) са завършили с ефективно осъждане, а 57,6% (445) – с условно осъждане.

За периода **2010-2015 г. с ефективно осъждане са завършили по-малко от половината – 45,4%** (169) от наказаните през периода престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК, а в периода **2016-2021** – 39,5% (158) и по отношение на тях се наблюдава тенденция към ограничаване прилагането ефективното осъждане.

Същевременно се активизира прилагането на института на **условното осъждане**. През първия период **2010-2015 г.** 45,6% (203) от наказаните за периода престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК са завършили с условно осъждане и тенденцията е към ограничаване на прилагането му. През периода 2016-2021 г. те са 54,4% (242) от всички наказани по този текст престъпления и е налице темп на увеличение на случаите на условно осъждане, като нивата от началото и края на периода се запазват.

Темпът на намаление на броя на престъпленията по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК, завършили с ефективно осъждане през 2021 г. спрямо 2010 г. е -44,4%, а на завършилите с условно осъждане – -21,3%.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 4 от НК за периода 2010 – 2021 г. (настъпила смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица)

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 4 от НК за периода 2010 – 2021

	Общ брой на престъпленията по чл. 343 ал. 4 от НК	Темп на нарастване/намаление %	Брой престъпления с ефективно осъждане	%	Темп на нарастване/намаление %	Брой престъпления с условно осъждане
2010	79		22	27,8		57
2011	76	-3,8	23	30,3		53
2012	55	-27,6	20	36,4		35
2013	29	-47,3	8	27,6		21
2014	20	-31	5	25		15

2015	32	60	12	37,5	-45,4	20
	291 56,3%		90	30,9		201
2016	34	6,5	12	35,2		22
2017	35	2,9	11	31,4		24
2018	36	2,6	11	30,6		25
2019	40	11,1	17	42,5		23
2020	33	-17,5	7	21,2		26
2021	48	45,4 -43 спрямо 2020	11	22,9	-8,3%	37
	226 43,7%		69	30,5		157
Общо	517		159	30,8		358

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по чл. 343, ал. 4 от НК са общо 517. От тях 56,3% (291) са наказани през 2010-2015 г., а през 2016-2021 – 43,7%. Наблюдава се значително намаление на броя на тези престъпления, което е положителен индикатор предвид факта, че това са едни от най-тежко наказуемите престъпни посегателства при непредпазливите пътнотранспортни престъпления с най-значими общественоопасни последици. Темпът на намаление през 2021 г. спрямо 2010 г. е -43%. Сериозният им спад започва през 2012 г., а през 2013 г. е ярко изразен - -47,3%.

През 2016-2021 г. се наблюдава леко увеличение, започнало през 2015 г. с темп на нарастване 60%, който продължава плавно през целия втори период. Най-сериозен е ръстът през 2021 г. – с 45,4% спрямо предходната 2020 г., но въпреки това трендът в края на 12 годишния период запазва отрицателните стойности спрямо началото.

Наказанията

И през двата изследвани периода по отношение на малко над 30% от всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 4 от НК е приложено ефективно осъждане, а по около 70% – условно.

Вече констатираното разширяване на прилагането на условно осъждане при пътнотранспортните престъпления се наблюдава и при наказаните престъпления по чл. 343, ал. 4 НК.

В периода 2010-2015 г. има изразена тенденция към намаление на броя на престъпленията с ефективно осъждане по чл. 343, ал. 4 от НК (с -45,4% през 2015

г. спрямо 2010 г.), която е вследствие на рязкото намаляване на общия им брой, докато през 2016-2021 г. намалението е незначително – с -8,3% през 2021 г. спрямо 2016 г., поради значителното покачване на броя им през 2021 г. с 45,4% спрямо 2020 г.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343а, ал. 1 от НК - привилегирован състав

Наказаните престъпления

Член 343а, ал. 1 от НК урежда деянията по чл. 343, ал. 1 и ал. 3 от НК (тези по основния и по квалифицирания състав), за които е предвидена облекчена наказателна отговорност, ако деецът е направил всичко, зависещо от него за оказване на помощ на пострадалия или на пострадалите – привилегирован състав.

За периода 2010-2021 г. по привилегирования състав са наказани общо 514 престъпления, от които 55,8% (287) през периода 2010-2015 г. и 44,2% (227) през периода 2016-2021 г. Те са 6,1 пъти по-малко от наказаните престъпления по квалифицирания състав по чл. 343, ал. 3 и три пъти по-малко от тези по основния състав по чл. 343, ал. 1 от НК.

За разглеждания 12 годишен период по отношение на наказаните престъпления по чл. 343а, ал. 1 от НК е налице ясно изразена тенденция към намаление с -41,7% в края на периода – 2021 г. спрямо началната 2010 г. В края на първия разглеждан 6-годишен период (2010-2015 г.) също отбелязва тенденция към намаление на техния брой с -36,1% през 2015 г. спрямо 2010 г., а вторият период 2016-2021 г. след спадове и покачвания завършва с тенденция към увеличение – наказаните престъпления по привилегирования състав нарастват с 10,5%.

Най-сериозни са темповете на увеличение на наказаните престъпления по чл. 343а, ал. 1 от НК през 2015 г. спрямо 2014 г. – с 53,3%, а най-високи са темповете на намаление през 2014 г. 2010-2015 г. с -31,8%, 2019 г. – с -32,5% и през 2020 г. – с 33,3% спрямо съответната предходна година.

Наложенията наказания

За периода 2010-2021 г. е постановено **ефективно осъждане** по 30,7% от наказаните престъпления по привилегирования състав, а по 69,3% – условно осъждане. За целия разглеждан 12 годишен период се наблюдава тенденция към ограничаване на прилагането на ефективното осъждане. През 2021 г. спадът спрямо 2010 г. е -75%, като през 2015 г. спрямо 2010 г. намалението е -47,2%, а

през 2016 г. спрямо 2015 г. е -57,9%. През втория период 2016-2021 г. динамиката е противоречива, като в края 2021 г. се наблюдава леко увеличение спрямо началото 2016 г. с 12,5% (с 1 престъпление).

За периода 2010-2021 г. по привилегирвания състав с прилагане на **условно осъждане** са наказани 2,2 пъти повече престъпления, отколкото с ефективно осъждане. През изследвания 12 годишен период прилагането на института на условното осъждане намалява – в края му през 2021 г. спрямо началото 2010 г. темпът е отрицателен с намаление от -8,3%, което се дължи на намалението на броя на наказаните престъпления по привилегирвания състав. В края на първия изследван период 2015 г. спадът е с -25% спрямо 2010 г., в края на втория 2016-2021 г. е налице увеличение с 10% спрямо 2016 г.

Сравнение между основен, квалифициран и привилегирован състав - чл. 343, ал. 1, чл. 343, ал. 3 и чл. 343а, ал. 1 от НК

	Основен състав Чл. 343, ал. 1 от НК			Квалифициран състав Чл. 343, ал. 3 от НК			Привилегирован състав - чл. 343а, ал. 1 от НК		
	2010-2021	2010-2015	2016-2021	2010-2021	2010-2015	2016-2021	2010-2021	2010-2015	2016-2021
Брой наказани престъпления	2772	1735	1037	3131	1138	1993	514	287	227
Дял наказани престъпления		62,6%	37,4%		36,3%	63,6%		55,8%	44,2%
Темп на нарастване/на маление	-56,4%	-50,2%	-6,1%	41,1%	-26,3%	19,3%	-41,7%	-36,1%	10,5%
Брой наказани престъпления с ефективно осъждане	938	726	212	753	471	282	158	97	61
Дял наказани престъпления с ефективно осъждане	33,8%	41,8%	20,4%	24%	41,4%	14,1%	30,7%	34,8%	26,8%
Динамика ефективно осъждане	-84,8%	-72,3%	-12,2%	-67,7%	-58,1%	-11,1%	-75%	-47,2%	12,5%

Брой наказани престъпления с условно осъждане	1834	1009	825	2378	667	1711	356	190	166
Дял наказани престъпления с условно осъждане	66,2%	58,2%	79,6%	76%	58,6%	85,8%	69,3%	66,2%	73,1%
Динамика престъпления с условно осъждане	-24,8%	-25,7	-4,7%	161,6%	8,9%	25,2%	-8,3%	-25%	10%

При сравнението между наказаните престъпления по основния, квалифицирания и привилегирвания състав по чл. 343, ал. 1, ал. 3 и чл. 343а ал.1 от НК се наблюдават следните особености:

Наказаните престъпления

За периода 2010 -2021 г. най-много престъпления са наказани по квалифицирания състав, а най-малко – по привилегирвания състав. По квалифицирания състав те са с 1,1 пъти повече, отколкото по основния състав, а по привилегирвания състав – 6,1 пъти по-малко от наказаните по квалифицирания състав и 5,4 пъти по-малко от тези по основния състав.

През 2010-2015 г. по основния състав наказаните престъпления са 63,6% от тези за целия 12 годишен период, по квалифицирания – 36,3% а по привилегирвания – 55,8%.

През 2016-2020 г. по основния състав са наказани 37,4%, по квалифицирания – 63,6%, а по привилегирвания – 44,2% от общо наказаните за целия 12 годишен период по съответния състав.

През 2010-2021 г. динамиката на наказаните престъпления по основния и привилегирвания състав е отрицателна: темпът на намаление е - 56,4%, а по привилегирвания състав – -41,7%. По квалифицирания състав динамиката е положителна – наблюдава се темп на нарастване с 41,1%.

През 2010-2015 г. динамиката на наказаните престъпления е отрицателна и по трите състава, но броят им по основния състав намалява с високи темпове – с -50,2% срещу -26,3% при квалифицирания и -36, 1% по привилегирвания.

През 2016-2021 г. темпът на намаление по основния състав продължава, но е по-нисък – с -6,1%, докато динамиката по квалифицирания и привилегирания състав е положителна – броят на наказаните престъпления нараства с 19,3%, съответно с 10,5%.

Престъпления, наказани с прилагане на ефективно осъждане

По основния състав през 2010-2021 г. с ефективно осъждане са наказани най-много престъпления – с 1,2 пъти повече, отколкото по квалифицирания състав, а по привилегирания състав са наказани близо 6 пъти по-малко престъпления, отколкото по основния състав и близо 5 пъти (4,8 пъти) по-малко, отколкото по квалифицирания състав. За периода 2010-2015 г. с ефективно осъждане по основния състав са завършили делата за над 1,5 пъти (255; 35,1%) повече престъпления, отколкото по квалифицирания и 7,5 пъти повече, отколкото по привилегирания състав.

През 2016-2021 г. – престъпленията с ефективно осъждане по квалифицирания състав са били със 70 повече (24,8%), отколкото по основния. Наказаните престъпления с ефективно осъждане по привилегирания състав са с 3,5 пъти по-малко спрямо тези по основния и с 4,6 пъти по-малко спрямо тези по квалифицирания. Делът на наказаните престъпления по привилегирания състав е най-нисък и през трите изследвани периода.

През 2010-2021 г. с ефективно осъждане са завършили 33,8% от наказаните престъпления по основния състав за периода, 24% по квалифицирания и 30,7% по привилегирания.

През 2010-2015 г. делът им по основния и квалифицирания състав е приблизително равен 41,8% и 41,3%, а по привилегирания е 33,8%.

През 2016-2021 г. най-голям е делът на наказаните с ефективно осъждане престъпления по привилегирания състав (26,4%), следват наказаните с ефективно осъждане престъпления по основния състав (20,4%). Най-нисък е делът на престъпленията, завършили с ефективно по квалифицирания (14,2%).

Динамиката на наказаните с ефективно осъждане престъпления е отрицателна и през трите изследвани периода, както по основния, така и по квалифицирания и привилегирания състав, като с най-високи темпове е намалявал броят на ефективно наказаните престъпления по основния състав.

Престъпления, наказани с прилагане на условно осъждане

През периода 2010-2021 г. най-много са престъпленията, завършили с условно осъждане по квалифицирания състав – с 1,3 пъти повече, отколкото по основния. По привилегирания състав за периода са наказани 5,2 пъти по-малко престъпления, отколкото по основния състав и 6,7 пъти по-малко, отколкото по квалифицирания.

През 2010-2015 г. с условно осъждане са наказани най-много престъпления по основния състав – с 1,5 пъти повече отколкото по квалифицирания и с 5,3 повече отколкото по привилегирания.

През 2016-2021 г. условното осъждане е прилагано най-много по квалифицирания състав, като са наказани над 2 пъти повече престъпления, отколкото по основния и 10,3 пъти повече, отколкото по привилегирания.

И по трите състава, и през трите разглеждани периода, с условно осъждане са завършили над половината от наказаните престъпления за съответния период. Най-голям е дялът им през 2016-2021 г. – 85,5% от всички наказани престъпления по квалифицирания състав за периода са завършили с условно осъждане.

Докато динамиката на броя на престъпленията, наказани с прилагане на условно осъждане по основния състав е отрицателна и те намаляват и през трите изследвани периода съответно с -24,8%, -25,7% и -4,7%, то динамиката им по квалифицирания състав е положителна. Техният брой нараства с високи темпове – за целия 12 годишен период 2010-2021 г. наказаните с условно осъждане престъпления нарастват със 161,6%,; през 2010-2015 г. – с 8,9%, а през 2016-2021г. – с 25,2 %. За разглежданите периоди динамиката на престъпленията, завършили с условно осъждане по привилегирания състав, е противоречива. За целия 12 годишен период 2010-2021 г. тя е отрицателна с темп на намаление - 8,3%; за 2010-2015 г. спадът е по-сериозен – с -25%, а през 2016-2021 г. се наблюдава увеличение с 10%.

Член 343а, ал. 1, б. „а“ от НК – привилегирован състав при причинена средна или тежка телесна повреда по основния състав

За периода 2010-2021 г. по привилегирания състав са наказани 74 престъпления с причинена средна или тежка телесна повреда, от които 43 (58,1%) през 2010 -2015 г. и 31 (47,9%) през периода 2016-2021 г. През годините броят им варира в диапазона между 1 и 11 наказани престъпления. От тях през целия изследван период с ефективно осъждане са завършили 45 (60,8%), а 29 (39,2%) с условно осъждане. Превесът на наказаните с ефективно осъждане престъпления със средни и тежки телесни повреди продължава през първия изследван период 2010-2015 г. и 29 или 67,4% от наказаните през периода престъпления са завършили с ефективно осъждане, а 14 (32,6%) с условно осъждане. През 2016-2021 г. дялът на наказаните престъпления с ефективно и с условно осъждане е почти изравнен – съответно 16 (51,6%) и 15 (48,4%).

И през трите периода преобладаващо престъпленията са наказвани с прилагане на ефективното осъждане – при съответно 60,8% от наказаните престъпления за периода 2010-2021 г., 67,4% от наказаните престъпления за периода 2010-2015 г. и 51,6% от наказаните престъпления за периода 2016-2021 г., а условното осъждане е прилагано при над една трета от тях, като за периода

2016-2021 г. дялът му се повишава (съответно през трите периода той е 39,2%, 32,6% и 48,4%).

Данните показват, че за периода 2011-2021 г. наказаните престъпления с причинена средна телесна повреда са 53, а с тежка телесна повреда – 10¹⁷⁴. Преобладаващата част от наказаните престъпления, завършили с причиняване на средна телесна повреда през този период (66%) са завършили с ефективно осъждане (35), а 34% - с условно осъждане. При тежките телесни повреди обратно: при 60% от престъпленията (6) е приложено условно осъждане, а при 40% (4) – ефективно.

Чл. 343а, ал. 1, б. „б“ от НК – настъпила смърт по основния състав

Различна е картината при наказаните престъпления по привилегирвания състав, при които е настъпила смърт. За периода 2010-2021 г. те са 5,2 пъти повече от завършилите с причинена средна или тежка телесна повреда. През 2010-2015 г. са наказани 208 престъпления, завършили със смърт, представляващи 54,2% от всички наказани престъпления за периода, а през 2016-2021 – 176 или 45,8%. През годините броят им прогресивно намалява, като през 2021 г. спрямо 2010 г. темпът на намаление е -29,8%.

Тук се наблюдава обратна зависимост – и през трите изследвани периода с ефективно осъждане са завършили около една четвърт от всички наказани престъпления за съответния период (24,2%, 25%, 23,3%), а с условно – три четвърти – 75,8%, 75%, 76,7%.

Чл. 343а, ал. 1 б. „в“ от НК – средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице

Наказаните престъпления по чл. 343а, ал. 1, б. „в“ от НК, при които е настъпила средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице, са най-малобройни – 11 за целия изследван 12 годишен период 2010-2021 г., почти еднакъв брой през двата 6-годишни периода – през 2011-2015 г. 54,5% (6 престъпления) и през 2016-2021 г. - 45,5% или 5 престъпления. Преобладаващата част от тях и през трите наблюдавани периода са наказани с прилагане на ефективно осъждане – съответно 72,7%, 83,3% и 60% (8, 5, 3 престъпления). С условно осъждане са завършили по-малко от една трета от тях – 27,3% (3) за 2010-2021 и 16,7% (1) за 2010-2015, а през периода 2016-2021 г. – 40% (2 престъпления).

Наказаните престъпления с причинена средна или тежка телесна повреда, представляващи особено тежък случай по привилегирвания състав, са общо 2 за

¹⁷⁴ Данни за 2010 г. относно броя на средните и тежките телесни повреди по отделно по чл. 343а, ал. 1 б.а от НК не са налични.

целия 12 годишен период и са завършили през 2011 г. Едното престъпление е наказано с ефективно осъждане, а другото – с условно.

Чл. 343а, ал. 1, б. г от НК – настъпила смърт на повече от едно лице, особено тежък случай

Наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „г“ от НК, при които е настъпила смърт на повече от едно лице, или представляват особено тежък случай, са общо 40 за целия изследван 12 годишен период 2010-2021 г. През 2021-2015 г. от тях са наказани 62,5% (25 престъпления) и през 2016-2021 г. – 37,5% или 15 престъпления. И през трите периода с ефективно осъждане са завършили по-малко от една трета от наказаните престъпления – 22,5% (9) за 2010-2021 и 32% (8) за 2010-2015, като през 2016-2021 г. техният дял е едва 6,7% (1 престъпление през 2017 г.) от всички наказани престъпления през този период. Преобладаващата част от делата за наказаните престъпления и през трите наблюдавани периода са завършили с условно осъждане – съответно 77,5%, 68% и 93,3% (31; 17; 14 престъпления).

Наказаните престъпления, представляващи особено тежък случай по привилегирвания състав, са общо 2 за целия 12 годишен период и са завършили през 2011 г. Едното престъпление е наказано с прилагане на ефективно осъждане, а другото – с условно.

Гореизложените данни показват, че през периода 2010-2021 г. за престъпленията по привилегирвания състав съдилищата най-често са прилагали ефективно осъждане при настъпили средни и тежки телесни повреди (чл. 343а, ал.1 , б. „а“ и чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК) и то по преобладаващата част от наказаните престъпления. Докато при престъпления с причинена смърт на едно или повече лица, (чл. 343а, ал.1, б. „б“ и чл. 343, ал. 1, б. „г“ НК) съдилищата преобладаващо прилагат условно осъждане.

1 Привилегирован състав чл. 343а, ал.1, б. „а“-„г“ от НК		2 Общ брой наказани престъпления			3 Престъпления, наказани с ефективно осъждане			4 Престъпления, наказани с условно осъждане		
		2010- 2021	2010- 2015	2016- 2021	2010- 2021	2010- 2015	2016- 2021	2010- 2021	2010- 2015	2016- 2021
Чл.343а, ал. 1, б. „а“ - средна/тежка т.п. по основния състав	Брой	74	43	31	45	29	16	29	14	15
	Дял %		58,1%	47,9%	60,8%	67,4%	51,6%	39,2%	32,6%	48,4%
Чл. 343а, ал. 1, б. „б“ от НК – смърт по	Брой	384	208	176	93	52	41	291	156	135
	Дял		54,2%	45,8%	24,2%	25%	23,3%	75,8%	75%	76,7%

основния състав										
Чл. 343а, ал. 1, б. „в“ от НК – средна/ тежка т.п. на повече от 1 лице	Брой	11	6	5	8	5	3	3	1	2
	Дял		54,5%	45,4%	72,7%	83,3%	60%	27,3%	16,7%	40%
Чл. 343а, ал. 1, б. „г“ от НК – смърт на повече от 1 лице, особено тежък случай	Брой	40	25	15	9	8	1	31	17	14
	Дял		62,5%	37,5%	22,5%	32%	6,7%	77,5%	68%	93,3%

Член 343б от НК – управление на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества

Член 343б от НК инкриминира управлението на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над определените в закона стойности, установени по надлежния ред, както и след употреба на наркотични вещества или техни аналози.

Наказаните престъпления

Докато за целия период от 2010-2021 г. наказаните престъпления по основния, квалифицирания и привилегирвания състав на транспортните престъпления, при които е настъпило увреждане на здравето или живота на гражданите, или са причинени значителни имуществени вреди, са общо 6417, то **по чл. 343б от НК са наказани с 12,4 пъти повече престъпления - 79 896**. Делът им и през двата изследвани 6 годишни периода е приблизително еднакъв – през 2010-2015 г. наказаните престъпления по чл. 343б от НК са 50,2% от всички наказани престъпления през 12 годишния период, а през 2016-2021 г. – 49,8%.

През годините наказаните за управление на МПС след употреба алкохол и наркотици престъпления прогресивно намаляват, като през 2021 г. спрямо 2010 г. динамиката е отрицателна и спадът е с -17,5%. През първия период 2010-2015 г. темповете на намаление са по-високи, като в края му – 2015 г. спрямо 2010 г. спадът е с -37%. Вторият период 2016-2021 г. завършва със слабо увеличение от 0,95% през 2021 г. спрямо началото на периода 2016 г., като през самата 2016 г. нарастването на броя на наказаните престъпления спрямо 2015 г. е с 29,6%, а през 2018 г. с 14,6% спрямо 2017 г., без да се достигат най-високите нива от предишния изследван период.

Наложените наказания

През 2010-2021 г. с прилагане на ефективно осъждане са наказани над една трета от престъпленията (31 653) или 39,6%, а останалите 60,4% (48 243) – с прилагане на условно осъждане.

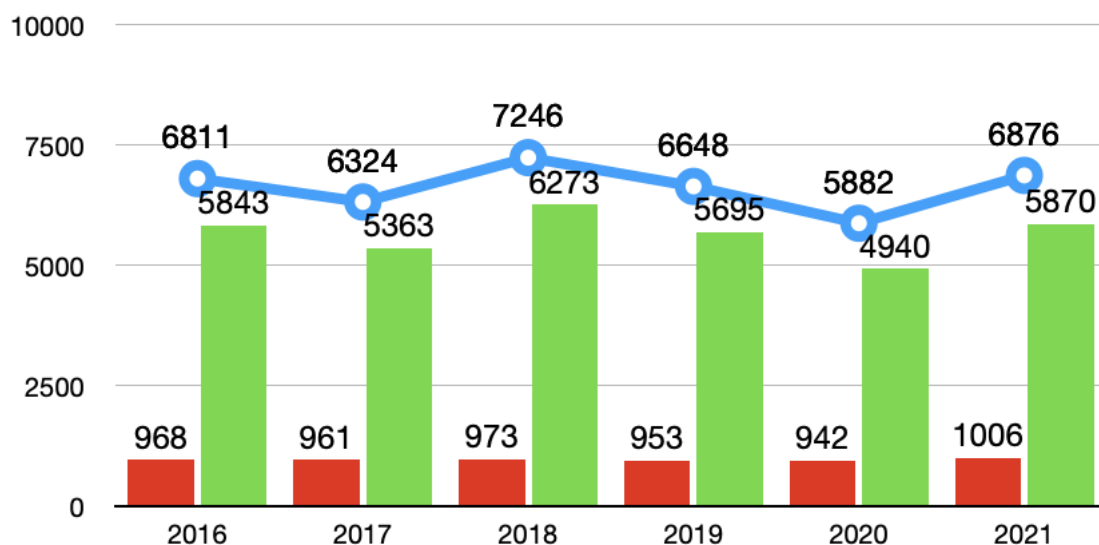
През 2010-2015 г. с прилагане на ефективно осъждане са наказани 25 850 престъпления или 64,4% от броя престъпления за периода, а през 2016-2021 г. само 14,6% или 4,4 пъти по-малко, отколкото през първия период. Това води до силно отрицателна динамика на наказаните с прилагане на ефективно осъждане престъпления през целия 12 годишен период, като през 2021 г. спрямо 2010 г. темпът на намаление е -81,5%. Спадът в края на 2015 г. спрямо 2010 също е сериозен -46,4%, като с прилагане на ефективно осъждане са наказани близо 2 пъти по-малко престъпления. През 2016 г. отново се наблюдава рязко намаление на броя на наказаните с прилагане на ефективно осъждане престъпления с -66,8% спрямо 2015 г. През 2016-2021 г. динамиката вече е слаба и противоречива, като през 2021 г. спрямо 2016 г. периодът завършва с леко увеличение от 3,9%.

През 2010 -2015 г. с условно осъждане са завършили делата за 14 259 престъпления или 35,6% от броя наказани престъпления за периода, а през 2016-2021 г. – 33 984 или 85,4%. Тук наблюдаваме интересна динамика: през 2010-2015 г. броят на наказаните с прилагане на условно осъждане престъпления по чл. 343б от НК също намалява с -19,2%, макар и с по-ниски темпове, отколкото наказаните с ефективно осъждане. Това се дължи на намалението на броя на престъпленията по този текст през първия разглеждан период. През 2016 г. се констатира рязко двойно покачване на наказаните с прилагане на условно осъждане престъпления със 149,5% спрямо 2015 г. През втория период 2016-2021 г. увеличението продължава, като 2021 г. то е 102,5% спрямо началната 2010 г.

Динамика на престъпленията по чл. 343б от НК

343б	Общ брой наказани престъпления	Темп	Наказани с ефективно осъждане	с темп	Наказани с условно осъждане	с темп
2010	8335		5436		2899	
2011	7755		5003		2752	
2012	6898		4519		2379	
2013	5969		4031		1938	
2014	5898		3949		1949	
2015	5254	-37/2010	2912	-46,4/2010	2342	-19,2/2010
Общо	40 109 50,2%		25 850 64,4%		14 259 35,6%	

Динамика на престъпленията по чл. 343б от НК за периода 2016 - 2021 г. според вида на осъждането



○ Общ брой престъпления
■ Престъпления наказани с ефективно осъждане
■ Престъпления наказани с условно осъждане

2016	6811	29,6	968	-66,8	5843	149,5
2017	6324	-7,2	961		5363	
2018	7246	14,6	973		6273	17
2019	6648	-8,2	953		5695	
2020	5882	-11,5	942		4940	-13,2
2021	6876	0,95/2016 -17,5/2010 16,9/2020	1006	-81,5/2010 3,9/2016	5870	102,5/2010 0,46/2016 18,8/2020
общо	39 787 49,8%		5 803 14,6%		33 984 85,4%	
Общо чл.343б	79 896		31 653 39,6%		48 243 60,4%	

Динамика на престъпленията по чл. 343б, ал. 1 от НК – управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда

Член 343б, ал. 1 от НК инкриминира управлението на МПС с установена по надлежния ред концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда.

Наказаните престъпления

Това престъпление заема най-голям дял в структурата на наказаните престъпления по чл. 343б от НК – 78%. За периода 2010-2021 г. са наказани общо 62 355 престъпления, като от тях през първия разглеждан период 2010-2015 г. са наказани 57,3%, а през 2016-2021 г. – 42,7%. Въпреки, че наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 1 НК са структуроопределящи за общия брой наказани престъпления, свързани с управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества, то тяхната динамика не следва тази по чл. 343б от НК. В края на първия период 2015 г. броят им намалява с почти същия темп -37,7% спрямо 2010 г., а в края на 2021 г. темпът на намаление е -33,1% спрямо 2016 г., докато общият брой наказани престъпления по чл. 343б НК този период 2016-2021 г. отбелязва леко покачване. Така в края на 2021 г. спрямо 2010 г. тенденцията към намаление за целия 12 годишен период 2010-2021 г. се засилва (-47%), докато за същия период наказаните транспортни престъпления, включващи управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотици е -17,5%. През 2016 г. спрямо 2015 г. наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 1 от НК нарастват с 27,1%, следвайки тенденцията по чл. 343б от НК.

Динамика на престъпленията по чл. 343б от НК за периода 2010 - 2015 г. според вида на осъждането



Наложените наказания

През 2010-2021 г. по чл. 343б, ал. 1 от НК с прилагане на ефективно осъждане са наказани 24 580 престъпления или 39,4% от всички наказани за периода по този текст, а с прилагане на условно осъждане – 37 775 или 60,6%.

По отношение на наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 1 от НК за периода 2010-2021 г. се наблюдава тенденция към силно ограничаване прилагането на **ефективното осъждане**. Докато през 2010-2015 г. с ефективно осъждане са завършили делата за 63,4% (22640) от наказаните престъпления през периода (общо 35713), то през 2016-2021 г. с ефективно осъждане са наказани 7,3% (1940) от всички престъпления за периода (26 642).

В края на първия 6 годишен период (2015 г.) се отчита темп на намаление в прилагането на ефективно осъждане от -48,1% спрямо 2010 г., като темпът на тази динамика се запазва и през втория период – през 2021 г. отчетеното намаление е -47,8% спрямо началото му 2016 г.

Така в края на изследвания 12-годишен период наказаните с прилагане на ефективно осъждане намаляват с -94,1% спрямо началната 2010 г.

Прави впечатление сериозният спад на наказаните с прилагане на ефективно осъждане престъпления през 2016 г. спрямо 2015 г. с -78,4%, който продължава с по-бавни темпове, а към края на периода бележи леко увеличение.

Реципрочни са тенденциите при прилагането на **условното осъждане** по чл. 343б, ал. 1 от НК.

Докато през първия наблюдаван период 2010-2015 г. с условно осъждане са завършили делата за едва 36,6% (13 073) от наказаните престъпления през периода (35713), то през 2016-2021 г. завършилите с условно осъждане са вече 92,7% (24 702) от всички наказани престъпления за периода (26 642).

През 2010-2021 г. наказаните с прилагане на условно осъждане престъпления се увеличават с 39,1% през 2021 г. спрямо 2010 г. В края на първия 6-годишен период (2015 г.) се отчита темп на намаление от -18,7% спрямо 2010 г., а през втория период отрицателните темпове се засилват – през 2021 г. отчетеното намаление е -31,7% спрямо началото 2016 г. Посочените изкривявания в динамиката – тенденция към намаление в края и на двата 6-годишни периода и тенденция към увеличение в края на 12 годишния период – се дължи на *сериозното увеличение на наказаните с прилагане на условно осъждане престъпления по чл. 343б, ал. 1 от НК през 2016 г. – със 150%*.

Динамика на престъпленията по чл. 343б, ал. 1 от НК за периода 2010 - 2021 г.

	Общ брой наказани престъпления	темп	Престъпления, наказани с ефективно осъждане	Темп	Престъпления, наказани с условно осъждане	Темп
2010	7579		4901		2678	
2011	6910		4376		2534	
2012	6109		3944		2165	
2013	5224		3477		1747	
2014	5168		3397		1771	
2015	4723	-37,7/2010	2545	-48,1/2010	2178	-18,7/2010
	35 713 57,3%		22 640 63,4%		13 073 36,6%	
2016	6004	27,1	550	-78,4	5454	150,4
2017	4711		321		4390	
2018	4327		279		4048	
2019	3996		246		3750	
2020	3591		257		3334	
2021	4013	-33,1/2016	287	-94,1/2010 -47,8/2016	3726	-31,7/2016 39,1/2010
	26 642 42,7%		1 940 7,3%		24 702 92,7%	
чл.343б, ал.1	62 355		24 580 39,4%		37 775 60,6%	

Динамика на престъпленията по чл. 343б, ал. 2 от НК – управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда

Член 343б, ал. 2 от НК урежда управлението на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, което е установено по надлежния ред, след като деецът е осъден с влязла в сила присъда за деяние по ал. 1 на чл. 343 НК за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда, т.е. случаите на повторно управление на МПС след употреба на алкохол.

Наказаните престъпления

Делът на случаите на повторно управление на МПС след употреба на алкохол по чл. 343б, ал. 2 от НК представляват 8,7% от всички наказани престъпления по чл. 343б от НК. За периода 2010-2021 г. по чл. 343б, ал.2 от НК наказаните престъпления са общо 6934, като от тях през първия разглеждан период 2010-2015 г. са наказани 59,7%, а през 2016-2021 г. – 40,3%. През изследвания 12-годишен период случаите на повторно управление на МПС след употреба на алкохол по чл. 343б, ал. 2 от НК намаляват. *Динамиката им е отрицателна, като през 2021 г. спрямо 2010 г. намалението им е почти двойно – с -46,8%*. В края на първия период 2015 г. броят им намалява с -37,3% спрямо 2010 г., а в края на втория период 2021 г. спрямо началото му 2016 г. темпът на намаление е -38,4%. По-сериозен спад се отбелязва през 2015 г. спрямо 2014 г. с -25,3%, а през 2016 спрямо 2015 г. – увеличение от 30,1%.

Наложените наказания

През 2010-2021 г. по чл. 343б, ал. 2 от НК с прилагане на ефективно осъждане са наказани 5 214 престъпления или 75,2% от всички наказани за периода по този текст, а с условно осъждане – 1 720 или 24,8%.

Наказаните с прилагане на **ефективно осъждане** престъпления по чл. 343б, ал. 2 от НК за периода 2010-2021 г. намаляват, като през 2021 г. спрямо началната 2010 г. спадът им е с -33,8%.

През 2010-2015 г. с прилагане на ефективно осъждане са завършили делата за 72,7% (3013) от наказаните престъпления през периода (4141), а през 2016-2021 г. с прилагане на ефективно осъждане са наказани 78,8% (2201) от всички престъпления за периода (2793).

В края на първия 6-годишен период 2015 г. се отчита темп на намаление на случаите с постановено ефективно осъждане от -37,1% спрямо 2010 г., а през втория период темповете са противоречиви, като в края му през 2021 г. се констатира слабо увеличение от 2,3% спрямо началото му 2016 г.

Тенденциите при прилагането на **условното осъждане** за престъпления, представляващи повторно управление на МПС след употреба на алкохол по чл. 343б, ал. 2 от НК, също са отрицателни. В края на изследвания 12-годишен период 2021 г. те са намалели сериозно с -88,2% спрямо 2010 г.

През първия наблюдаван период 2010-2015 г. с условно осъждане са завършили делата за 27,2% (1128) от наказаните престъпления през периода (4141), а през 2016-2021 г. – 21,2% (592)) от всички наказани престъпления за периода (2793).

В края на първия 6-годишен период 2015 г. се отчита темп на намаление от -35,3% спрямо 2010 г., а през втория период отрицателните темпове се засилват –

през 2021 г. отчетеното намаление е -90,4% спрямо началото 2016 г., когато с условно осъждане са наказани едва 26 престъпления. През 2016 г. се наблюдава рязко увеличение на условното осъждане за случаите на повторно управление на МПС след употреба на алкохол от 88,8% спрямо 2015 г., като се превишават нивата от 2010 г. През следващите години се отчитат резки намаления на темповете от -47,2% през 2018 г. спрямо 2017 г. и -52,4% през 2019 спрямо 2018 г.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 2 от НК

343б, ал. 2	Общ брой наказани престъпления	Темп	Престъпления, наказани с условно осъждане	Темп	Престъпления, наказани с условно осъждане	
2010	753		532		221	
2011	830		613		217	
2012	766		555		211	
2013	688		509		179	
2014	632		475		157	
2015	472	-37,3/2010 -25,3/2014	329	-37,1/2010	143	-35,3/2010
	4141 59,7%		3013 72,7%		1128 27,2%	
2016	614	30,1	344		270	88,8
2017	582		423		159	
2018	467		383		84	-47,2
2019	416		376		40	-52,4
2020	336		323		13	
2021	378	-49,8/2010 -38,4/2016	352	2,3/2016 -33,8/2010	26	-90,4/2016 -88,2/2010
	2793 40,3%		2201 78,8%		592 21,2%	
чл.343б, ал.2	6934		5214 75,2%		1720 24,8%	

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 3 от НК – управление на МПС след употреба на наркотични вещества

Член 343б, ал. 3 от НК инкриминира управлението на МПС след употреба на наркотични вещества или техни аналози. Този текст също претърпява промени през 2015 г. и те изцяло обуславят динамиката на наказаните престъпления през разглеждания 12-годишен период.

Наказаните престъпления

През 2010-2021 г. по този текст са наказани 10 273 престъпления, от които 2,5% (255) през първия 6-годишен период 2010-2015 г. и 97,5% (10 018) през втория.

Ясно изразена и засилена е тенденцията към увеличение както за целия 12-годишен период, когато наказаните престъпления за управление на МПС след употреба на наркотици са нараснали 784 пъти спрямо 2010 г., така и във всеки от изследваните два периода по отделно.

Докато през 2010 г. са наказани едва 3 престъпления по този текст, то в края на първия период (в края на 2015 г.) те са нараснали 19,6 пъти спрямо 2010 г. След промените в НК в началото на втория разглеждан период 2016-2021 г., броят на наказаните престъпления расте с високи темпове – през 2017 г. – 5,4 пъти или с 436,5% спрямо 2016 г., през 2018 – със 139% спрямо 2017 г., през 2021 г. – с 25,8% спрямо 2020 г. Така в края на изследвания 12-годишен период броят на наказаните престъпления за управление на МПС след употреба на наркотици се е увеличил 784 пъти спрямо нивата от 2010 г. и 12,4 пъти или с 1144,4% спрямо 2016 г.

Наложените наказания

През 2010-2021 г. наказаните по чл. 343б, ал. 3 от НК с прилагане на ефективно осъждане престъпления са 1 542 или 15% от всички наказани през периода, а с условно осъждане – 8 731 или 85%.

Докато през 2010-2015 г. с прилагане на ефективно осъждане са наказани 77,2% от престъпленията през периода, то през 2016-2021 делът им е 13,4%. Въпреки това, броят им и през двата периода се увеличава, като в края на втория период 2021 г. те са с 80,6 пъти повече отколкото през 2010 г.

Особено голямо е увеличението на престъпленията, свързани с управление на МПС след употреба на наркотици, наказани с прилагане на условно осъждане. Докато през 2010 г. нито едно престъпление не е наказано с прилагане на условно осъждане, то през 2021 г. броят им възлиза на 2 110. Нарастването през втория период 2016-2021 г. е значително – с 6,8 пъти през 2017 г. спрямо 2016 г. и със 17,8 пъти през 2021 г. спрямо 2016 г. Тогава условно осъждане е приложено по 86,6% от всички наказани престъпления през периода, за разлика от 2010-2015 г. когато този дял е само 22,7%.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 3 от НК

СЪВЕТ ЗА КРИМИНОЛОГИЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

343б ал.3	Общ брой наказани престъпления	Темп	Престъпления, наказани с ефективно осъждане	Темп	Престъпления, наказани условно осъждане	Темп
2010	3		3		0	
2011	15		14		1	
2012	23		20		3	
2013	57		45		12	
2014	98		77		21	
2015	59	19,6 пъти/2010	38 -50,6/2014	12,6 пъти/2010	21	
	255 2,5%		197 77,2%		58 22,7%	
2016	189		70		119	5,6 пъти
2017	1014		202	188,5	812	6,8 пъти
2018	2424		284		2140	163,5 2,6 пъти
2019	2170		268		1902	
2020	1869		279		1590	
2021	2352	12,4 пъти/2016 784 пъти/2010	242	3,4 пъти/2016 80,6 пъти/2010	2110	17,8 пъти/2016
	10 018 97,5%		1345 13,4%		8673 86,6%	
чл. 343б, ал.3	10 273		1 542 15%		8 731 85%	

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 4 от НК (нова от 2015 г.)

	Общ брой наказани престъпления	Престъпления, наказани с ефективно осъждане	Престъпления, наказани с условно осъждане
2016	4	4	0
2017	17	15	2
2018	28	27	1
2019	66	63	3
2020	86	83	3
2021	133 33,2 пъти	125 31 пъти	8 4 пъти
чл.343б, ал.4	334	317 94,9%	17 5,1%

Чл. 343б, ал. 4 от НК урежда случаите на повторност при управление на МПС след употреба на наркотични вещества. Разпоредбата е създадена през 2015 г., като за периода 2016-2021 г. са наказани 334 престъпления, които са 3,3% от наказаните престъпления по чл. 343 ал. 3 от НК за периода 2016-2021 г., Това означава, че се наблюдава повторно управляване на МПС след употреба на наркотични вещества при над 3% от наказаните престъпления., т. е. индивидуалната превенция по отношение на тези водачи не е изпълнила своето предназначение.

Динамиката за 2016-2021 г. е положителна: в края на периода през 2021 г. броят на наказаните престъпления при условията на повторност е с 33,2 пъти повече, отколкото в началото 2016 г. Преобладаващата част от тях – 94,9% са наказани с прилагане на ефективно осъждане, а само 5,7% - с прилагане на условно. През 2021 г. спрямо 2010 г. наказаните с прилагане на ефективно осъждане престъпления са нараснали 31 пъти, а с условно – 4 пъти.

Член 343б, ал. 1-3 от НК - сравнение¹⁷⁵

1 Чл. 343б ал.1 от НК		2 Общ брой наказани престъпления			3 Престъпления, наказани с ефективно осъждане			4 Престъпления, наказани с условно осъждане		
		2010-2021	2010-2015	2016-2021	2010-2021	2010-2015	2016-2021	2010-2021	2010-2015	2016-2021
Чл. 343б, ал. 1 управление на МПС с над 1,2 промила алкохол	Брой	62 355	35 713	26 642	24 580	22 640	1940	37 775	13 073	24 702
	Дял %		57,3	42,7	39,4	63,4	7,3	60,6	36,6	92,7
Чл. 343б, ал. 2 управление на МПС с над 0,5 промила алкохол, повторност	Брой	6934	4141	2793	5214	3013	2201	1720	1128	592
	Дял %		59,7	40,3	75,2	72,7	78,8	24,8	27,2	21,2
Чл. 343б, ал. 3 управление на МПС след употреба на наркотици	Брой	10273	255	10 018	1542	197	1345	8731	58	8673
	Дял %		2,5	97,5	15	77,2	13,4	85	22,7	86,6

¹⁷⁵ От сравнението е изключен чл. 343б, ал.4 от НК, тъй като разпоредбата е създадена през 2015 г.

Горепосочените данни дават възможност да се открият следните закономерности:

През първия 6-месечен период 2010-2015 г. над половината от наказаните престъпления за управление на МПС с над 1,2 промила алкохол (343б, ал. 1 от НК) и тези за управление на МПС след употреба на наркотици (343б, ал. 3 от НК) са наказани с прилагане на ефективно осъждане (респ. 63,4% и 77,2% от наказаните престъпления през периода).

През 2016-2021 г. съдебната практика бележи рязък обрат, като по тези два престъпни състава ефективното осъждане е прилагано рядко (респ. по 7,3%, и 13,4% от наказаните престъпления през периода).

За сметка на това, през втория изследван 6 месечен период прилагането на условното осъждане се увеличава. Приложено е по 92,7%, респ. 86, 6% от наказаните престъпления за периода, докато през 2010-2016 г. техният дял е 36,6%, респ. 22,7%.

При наказаните престъпления, свързани с повторно управление на МПС с над 0,5 промила алкохол в кръвта (чл. 343б, ал. 2 от НК), преобладава ефективното осъждане при над 70% от наказаните престъпления и през двата изследвани периода. Подобна картина се очертава и при повторното при управление на МПС след употреба на наркотични вещества (чл. 343б, ал. 4 от НК) – престъпленията, наказани с прилагане на ефективно осъждане са 94,9%, макар базата за сравнение тук да обхваща само 2-рия изследван период.

Динамика на престъпленията по чл. 343в от НК

Тази група престъпления инкриминира случаите на управление на МПС без свидетелство за правоуправление, когато водачът е бил лишен от право да управлява МПС, наказан е с административно наказание за управление на МПС без свидетелство за правоуправление или с принудителна административна мярка за временното му отнемане.

Наказаните престъпления

За периода 2010-2021 г. са наказани 18 864 престъпления за управление на МПС без свидетелство за правоуправление по чл. 343в от НК. Преобладаващата част от тях са завършили през първия изследван период 2010-2015 г. – 63,3% или 11 947 престъпления, а през втория – 36, 7% или 6917.

През 2010-2015 г. броят им постепенно намалява, но периодът завършва със слабо увеличение от 1,5% през 2015 г. спрямо 2010 г., което се дължи на рязкото покачване през 2015 г. с 44,8% спрямо 2014 г.

В следващия период 2016-2021 г. тенденцията към намаление на броя на наказаните престъпления за управление на МПС без свидетелство за правоуправление е ясно изразена – през 2021 г. спадът е с -69,7% спрямо 2016 г., а 12-годишният период завършва с намаление от -100% (близо 4 пъти по-малко наказани престъпления) спрямо началото 2010 г.

Наложените наказания

За периода 2010-2021 г. при преобладаващата част – 71,8% от наказаните престъпления по чл. 343в от НК през периода е приложено ефективно осъждане, докато 28,2% са завършили с условно осъждане. Динамиката през периода е противоречива.

Докато през първия изследван 6-годишен период 81,3% от престъпленията са наказани с прилагане на **ефективно осъждане**, през втория период този дял намалява на 55,4%. Въпреки това, и през двата периода при над половината от наказаните престъпления е приложено ефективно осъждане.

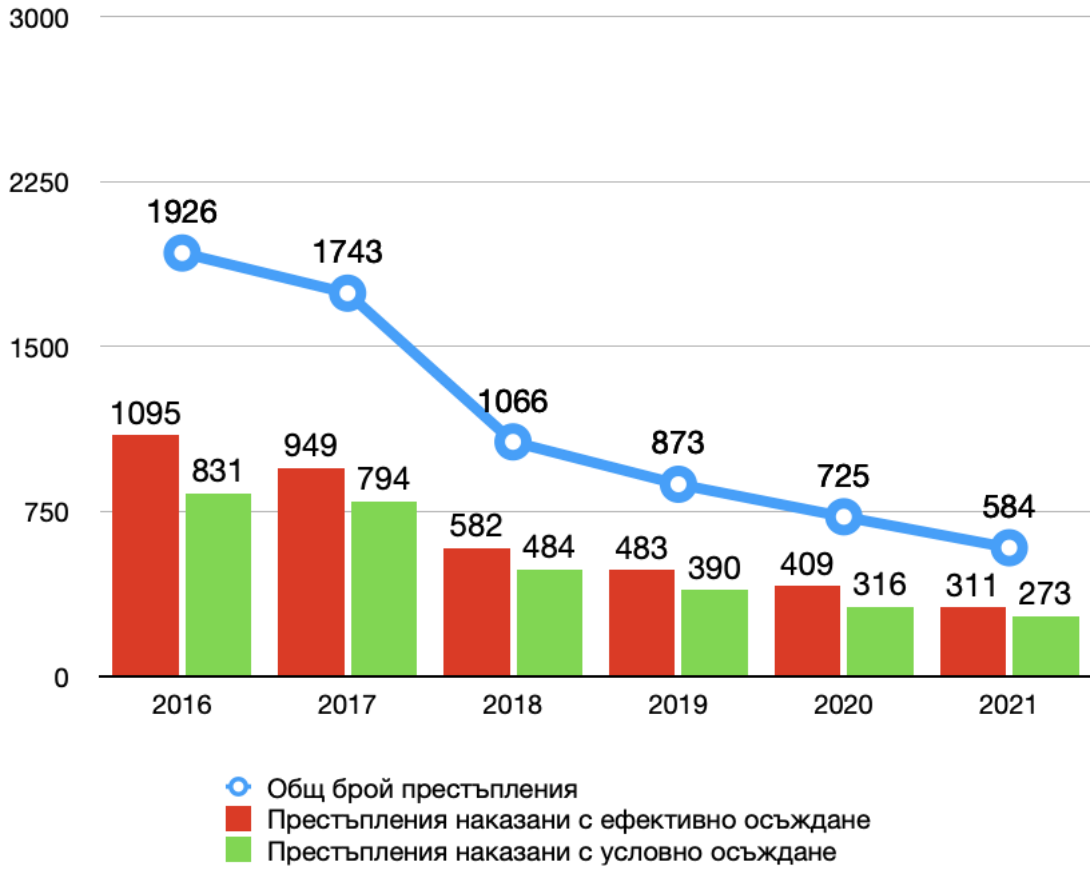
Независимо от това, броят на наказаните с прилагане на ефективно осъждане престъпления и през двата изследвани периода намалява. През 2010-2015 намалението в края на 2015 г. е слабо – с -5,3% спрямо 2010 г., но в края на 2016-2021 г. се отбелязва сериозно намаление от -71,6% спрямо 2016 г. Така наблюдаваният 12-годишен период завършва със спад от -83,1% спрямо началната 2010 г.

През 2010-2021 г. за престъпленията по чл. 343в от НК **условното осъждане** е прилагано доста по-рядко. През 2010-2015 г. по 18,7% от наказаните престъпления е постановено условно осъждане и се очертава темп на нарастване от 36,2% през 2015 г. спрямо 2010 г. През следващия период 2016-2021 г. обаче то е приложено по близо половината от наказаните престъпления за периода – 44,6%. Положителните темпове продължават през 2016 г., когато престъпленията с приложено условно осъждане се увеличават с 67,2%. През следващите години се наблюдава обратна тенденция и постепенно намаляване на прилагането условното осъждане по тези престъпления, като през 2021 г. спадът спрямо 2016 г. е с -67,1%. Поради сериозното намаляване на общия брой наказани престъпления по този текст, динамиката за целия 12-годишен период е отрицателна – -25,2% през 2021 г. спрямо 2010 г.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343в от НК

343в	Общ брой наказани престъпления	Темп	Престъпления, наказани ефективно осъждане	Темп	Престъпления, наказани условно осъждане	Темп
2010	2204		1839		365	
2011	2184		1773		411	
2012	1929		1562		367	
2013	1847		1529		318	
2014	1545		1267		278	
2015	2238	1,5/2010 44,8/2014	1741	-5,3	497	36,2/2010
	11 947 63,3%		9 711 81,3%		2 236 18,7%	
2016	1926		1095		831	67,2
2017	1743		949		794	
2018	1066		582		484	
2019	873		483		390	
2020	725		409		316	
2021	584	-69,7/2016 -100/2010	311	-71,6/2016 -83,1/2010	273	-67,1/2016 -25,2/2010
	6 917 36,7%		3 829 55,4%		3 088 44,6%	
чл.343в	18 864		13 540 71,8%		5 324 28,2%	

Динамика на престъпленията по чл. 343в от НК за периода 2016 - 2021 г. според вида на осъждането



Динамика на престъпленията по чл. 343в от НК за периода 2010 - 2015 г. според вида на осъждането



Динамика на наказаните престъпления по чл. 343в, ал. 1 от НК

Член 343в от НК инкриминира управлението на МПС в срока на изтърпяване на наказанието лишаване от право на управление на МПС, след като деецът е наказан за същото деяние по административен ред.

Наказаните престъпления

За периода 2020-2021 г. наказаните престъпления по този текст са малко на брой – 618, представляващи 3,3% от всички престъпления по чл. 343в, свързани с управление на МПС от неспособни водачи. От тях 72,5% (448) са наказани през периода 2010-2015 г., а 27,5% – през 2016-2021 г.

През изследвания 12-годишен период се наблюдава ясна тенденция към намаление на наказаните престъпления по чл. 343в, ал. 1 от НК – в края на 2021 г. спрямо началото 2010 г. спадът им е -83,6%.

В края на първия разглеждан период 2015 г. темпът на намаление е -61,2% спрямо 2010 г., а през 2021 г. спрямо 2016 – -59,2%.

Наложените наказания

Предвид характера на деянието по чл. 343в, ал. 1 от НК, през целия 12-годишен период 2010-2021 г. преобладаващо е прилагано ефективното осъждане, приложено по 81,4% от наказаните престъпления.

През 2010-2015 г. с прилагане на ефективно осъждане са наказани 82,6% от наказаните престъпления през периода, а през 2016-2021 г. – 78,2%.

Поради намаляване на общия брой на наказаните престъпления през периода, намаляват и престъпленията, наказани с прилагане на ефективно осъждане.

През първия период 2010-2015 г. наказаните с прилагане на ефективното осъждане престъпления са почти 3 пъти повече, отколкото през втория, като темпът на намаление през 2015 г. спрямо 2010 г. е -64% спрямо 2010 г. Същите отрицателни темпове се наблюдават и през втория изследван период 2016-2021 г., като през 2021 г. спрямо 2016 г. спадът е бил -62,8%, а спрямо началната 2010 г. – -86%.

Престъпленията по чл. 343в, ал. 1 от НК, наказани с условно осъждане през 2010-2021 г., са едва 18,6% (115) от всички за периода. Тук отрицателните темпове също са добре очертани. През 2010-2015 г. намалението е -45% спрямо 2010 г., а през 2016-2021 г. спадът продължава, за да достигне през 2021 г. -70% спрямо 2010 г.

Динамика на наказаните престъпления по чл. 343в, ал. 1 от НК

343в ал.1	Общ брой наказани престъпления	Темп	Престъпления, наказани с ефективно осъждане	Темп	Престъпления, наказани с условно осъждане	Темп
2010	134		114		20	
2011	89		67		22	
2012	67		62		5	
2013	59		47		12	
2014	47		39		8	
2015	52	-61,2/2010	41	-64/2010	11	-45
	448 72,5%		370 82,6%		78 17,4%	
2016	54		43		11	
2017	44		34		10	
2018	18		16		2	
2019	17		11		6	

2020	15		13		2	
2021	22	-59,2/2016 -83,6/2010	16	-62,8/2016 -86/2010	6	-70/2010
	170 27,5%		133 78,2%		37 21,7%	
чл.343в ал.1	618		503 81,4%		115 18,6%	

Динамика на престъпленията по чл. 343в, ал. 2 от НК

Член 343в, ал. 2 от НК инкриминира повторното управление на МПС без свидетелство за правоуправление в едногодишен срок от наказването на дееца за същото деяние по административен ред.

Наказаните престъпления

Наказаните престъпления по този текст са многобройни – за 2010-2021 г. те са общо 17 344 и представляват 91,9% от всички наказани престъпления, свързани с управление на МПС от неправопособни водачи по чл. 343в от НК (18 864). Поради това се явяват структуроопределящи и задават тенденциите на динамиката на наказаните престъпления по чл. 334в от НК.

През първия 6-годишен период са наказани 66,3% (11 499) от всички наказани за 2010-2021 г. престъпления, а през втория, поради стремителното намаляване на броя им, са наказани 33,7% (5 845). Периодът 2010-2015 г. се характеризира със сравнително високи нива на престъпността, свързана с управление на МПС от неправоспособни водачи и завършва с положителни темпове – през 2015 г. наказаните престъпления нарастват с 5,6% спрямо 2010 г.

През 2016-2021 г. обаче, се наблюдава значителен спад на броя им, като в края на периода през 2021 г. спадът е -77,4% спрямо 2016 г. и -79,6% спрямо началната за разглеждания 12-годишен период 2010 г. Най-ярко изразен е спадът през 2018 г. – 44,6% спрямо предходната.

Наложеният наказани

През изследвания 12-годишен период преобладаващо при престъпленията по чл. 343в, ал. 2 от НК е прилагано **ефективното осъждане**, приложено по 71,8% от наказаните престъпления, докато 28,2% завършват с условно осъждане.

Динамиката през периода е отрицателна. Докато през първия изследван 6 годишен период 81,2% от престъпленията през периода са наказани с прилагане на **ефективно осъждане**, през втория този дял намалява на 53,1%.

Въпреки намалението на относителния дял на ефективното осъждане спрямо условното през втория 6-годишен период, и през двата периода е приложено ефективно осъждане по над половината от наказаните престъпления.

Броят на наказаните с прилагане на ефективно осъждане престъпления и през двата изследвани периода намалява. Намалението в края на 2015 г. спрямо 2010 г. е слабо – с -1,4%, но в края на 2016-2021 г. се отбелязва значително намаление от -80,2% спрямо 2016 г. Така наблюдаваният 12-годишен период завършва със спад от -87,9% спрямо началната 2010 г.

През 2010-2021 г. за престъпленията по чл. 343в от НК **условното осъждане** е прилагано по-рядко. През 2010-2015 г. то е постановено по 18,7% от наказаните престъпления, но темпът е положителен; очертава се нарастване от 40,9% през 2015 г. спрямо 2010 г. През следващия период 2016-2021 г. неговото приложение се разширява, като вече то е приложено при близо половината - 46,9% от наказаните престъпления за периода. Положителните темпове от първия период продължават и през 2016 г., когато престъпленията с приложено условно осъждане се увеличават с 68,7%. През следващите години обаче, се наблюдава обратна тенденция и прилагането на условното осъждане за тези престъпления постепенно намалява. През 2021 г. спадът спрямо 2016 г. е с -73,8%, а спрямо 2010 г. – -37,7%.

Динамика на престъпленията по чл. 343в, ал. 2 от НК

343в ал.2	Общ брой наказани престъпления	Темп	Престъпления, наказани с ефективно осъждане	Темп	Престъпления, наказани с условно осъждане	Темп
2010	2070		1725		345	
2011	2095		1706		389	
2012	1862		1500		362	
2013	1788		1482		306	
2014	1498		1228		270	
2015	2186	5,6/2010	1700	-1,4/2010	486	40,9/2010
	11 499 66,3%		9 341 81,2%		2 158 18,8%	
2016	1872		1052		820	68,7
2017	1541		792		749	
2018	853	-44,6%	439		414	
2019	634		345		289	
2020	522		270		252	
2021	423	-77,4/2016 -79,6/2010	208	-80,2/2016 -87,9/2010	215	-73,8/2016 -37,7/2010
	5 845 33,7%		3 106 53,1%		2739 46,9%	
чл.343в ал.2	17 344		12 447 71,8%		4 897 28,2%	

Динамика на престъпленията по чл. 343в, ал. 3 от НК

Член 343в, ал. 3 от НК инкриминира управлението на МПС в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка (ПАМ) за временно отнемане на свидетелството за управление на МПС. Този законов текст е създаден през 2016 г., поради което може да се проследи неговата динамика за пет годишен период – 2017-2021 г. Общият брой наказани престъпления е 902, като темповете на изменение са противоречиви. През 2021 г. спрямо 2017 г. се отбелязва намаление с -12% след постепенно нарастване през предходните години.

Наказаните престъпления с прилагане на ефективно осъждане преобладават – те са 65,4% (590) от всички наказани престъпления през периода. Техният брой обаче намалява, като през 2021 г. спадът е с -29,2% спрямо 2017 г. и с -31% спрямо предходната 2020 г. С прилагане на условно осъждане през периода са наказани 34,6% (312) от наказаните престъпления през периода, като се оформя тенденция към увеличение с 48,6% през 2021 г. спрямо 2017 г.

343в, ал. 3 НК	Общ брой наказани престъпления	Темп	Престъпления, наказани с ефективно осъждане	Темп	Престъпления, наказани с условно осъждане	Темп
2017	158		123		35	
2018	195		127		68	
2019	222		127		95	
2020	188		126		62	
2021	139	- 12/2017	87	- 29,2/2017 -31/2020	52	48,6/2017
чл.343в ал.3	902		590 65,4%		312 34,6%	

VI. Структура на наказаните пътнотранспортни престъпления чл. 343-343в НК

Структура на наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК за периода 2010-2021 г.

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по чл. 343-343в са общо 105 830. Те представляват 30,4% или малко под една трета от общата наказана престъпност в страната. Най-висок е делът им спрямо общата наказана престъпност през 2018 г. – 35,3%, а най-нисък – през 2016 г. – 26,5%.

Дял и коефициент на престъпност на престъпленията по чл. 343-343в от НК за периода 2010-2021 г. спрямо общата наказана престъпност в страната

Общо	Общ брой престъпления	Общ брой престъпления по чл. 343-343в от НК	Коефициент на престъпност по чл. 343-343в от НК	Общ коефициент на престъпност	Дял на престъпленията по чл. 343-343в спрямо общия брой престъпления
Година	Общо		Общо	Общо	Общо
2010	35397	11378	151,02	469,81	32,14%
2011	36707	10637	144,75	499,53	28,98%
2012	34249	9370	128,25	468,79	27,36%
2013	31301	8296	114,19	430,84	26,50%
2014	28880	7857	108,76	399,78	27,21%
2015	26423	7969	111,02	368,11	30,16%
2016	28119	9298	130,45	394,50	33,07%
2017	26753	8666	122,47	378,08	32,39%
2018	25165	8890	126,55	358,22	35,33%
2019	24962	8112	116,29	357,84	32,50%
2020	23640	7142	103,00	340,93	30,21%
2021	25988	8080	117,48	377,86	31,09%

Дял и коефициент на престъпност на престъпленията по чл. 343-343в от НК за периода 2010-2021 г. спрямо общата наказана престъпност в страната

Общо	Общ брой престъпления	Общ брой престъпления по чл. 343-343в от НК	Коефициент на престъпност по чл. 343-343 в от НК	Общ коефициент на престъпност	Дял на престъпленията по чл. 343-343в спрямо общия брой престъпления
Година	Общо		Общо	Общо	Общо
Общ брой	347 584	105 695	123,8	404,77	30,41%

За периода 2010-2021 г. коефициентът на престъпност на пътнотранспортните престъпления е 123,8, като е най-висок през 2010 г. – 151,02 и през следващите години намалява, достигайки най-ниски стойности през 2020 г. – 103.

Съответно, коефициентът на общата престъпност в страната за същия период е 404, 8 – близо три пъти по-голям. Той е най-висок в периода 2010-2014 г. с пик през 2011 г. - 499,53, след което намалява и достига най-ниски стойности през 2020 г. – 340,93.

От всички пътнотранспортни престъпления по чл. 343-343в от НК, завършили с осъждане през разглеждания 12-годишен период 2010-2021 г., 52,6% са наказани през 2010-2015 г., а 47,5% - през 2016-2021 г.

	Брой наказани престъпления 2010-2015	Дял от 2010-2021 %	Брой наказани престъпления 2016-2021	5 Дял от 2010-2021 %	6 Брой наказани престъпления 2010-2021
Общо	55 645	52,6	50 188	47,5	105 695

Най-голям е делът на престъпленията по чл. 343б от НК, инкриминиращи управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества. Те са 79 896 и представляват впечатляващите 75,6% или три четвърти от всички наказани пътнотранспортни престъпления в страната за периода 2010-2021 г.

Следват престъпленията по чл. 343в от НК, инкриминиращи управлението на МПС от неспособни водачи, които са 18 864 и заемат 17,8% или близо една пета от структурата на наказаните пътнотранспортни престъпления за изследвания 12-годишен период.

Структура на наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК за периода 2010-2021 г.

	Брой наказани престъпления 2010-2021	Дял на наказаните престъпления за 2010-2021 от общия брой
чл. 343	6 420	6,1
чл.334а	515	0,5
чл.343б	79 896	75,6
чл.343в	18 864	17,8
Неконкретизи рани	138	
Общо	105 695	

Следователно 93,4% от всички наказани пътнотранспортни престъпления сериозно застрашават или създават условия за засягане на живота и здравето на гражданите, но не са свързани с причиняване на значими увреждания или имуществени вреди.

Пътнотранспортните престъпления с висока степен на обществена опасност поради наличие на загинали, ранени или значителни имуществени вреди по чл. 343 от НК за 12-годишния период са 6420 и заемат само 6,1% от структурата на всички наказани пътнотранспортни престъпления за периода.

На последно място в структурата на наказаната престъпност по чл. 343 - 343в от НК са престъпленията по привилегирания състав – чл. 343а от НК, чиито дял е едва 0,5%.

Структура на наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК за 2010-2015 г. и 2016-2021 г.

	Брой наказани престъпления 2010-2015	Дял от наказаните престъпления 2010-2015	Брой наказани престъпления 2016-2021	Дял от съответния текст 2016-2021 %	Брой наказани престъпления 2010-2021	Дял от 2010-2021 %
чл. 343	3 164	5,7	3 256	6,4	6 420	6,1
чл.334а	287	0,5	228	0,4	515	0,5
чл.343б	40 109	72,1	39 787	79,3	79 896	75,6
чл.343в	11 947	21,5	6 917	13,8	18 864	17,8
Неконкретизирани	138		0		138	
Общо	55 645	52,6	50 188	47,5	105 695	

И през двата периода с най-висок дял в наказаната престъпност са престъпленията, инкриминиращи управлението на МПС след употреба на алкохол или наркотици по **чл. 343б** – за 2010-2015 г. – 72,1%, а за 2016 -2021 г. – 79,3%. Те са структуроопределящи за наказаната пътнотранспортна престъпност по чл. 343-343в от НК. През 2016-2021 г. делът им спрямо наказаните пътнотранспортни престъпления за периода се е увеличил спрямо предходния 6 годишен период.

И през двата разглеждани периода следващи по значимост в структурата на наказаните пътнотранспортни престъпления по чл. 343-343в от НК са тези по **чл. 343в** от НК, свързани с управлението на МПС от неправоспособни водачи. Докато делът им през 2010-2015 г. е бил 21,5% или те са представлявали една пета от всички наказани престъпления за периода, то през 2016-2021 г. този дял намалява на 13,8%.

Престъпленията, инкриминиращи деяния, в резултат на които настъпва смърт, средна или тежка телесна повреда или значителни имуществени вреди, по **чл. 343** от НК, през 2010-2015 г. заемат дял от 5,7% от всички наказани престъпления през периода, докато през 2016-2021 г. делът им е нараснал незначително – на 6,4%.

Престъпленията по привилегирвания състав **чл. 343а** от НК и през двата периода заемат приблизително равен дял – 0,5% през 2010-2015 г. и 0,4% през 2016-2021 г. от наказаните престъпления за съответния период.

Делът на престъпленията по останалите престъпни състави **чл. 343 и 343а** (основен, квалифициран и привилегирован) от НК и през двата изследвани 6-годишни периода заемат сходни дялове в структурата на наказаната престъпност за съответния период.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343 от НК

Член 343 от НК инкриминира управлението на МПС, при което вследствие нарушение на правилата за движение са настъпили значими обществено опасни последици – значителни имуществени вреди, средна или тежка телесна повреда или смърт. Текстът съдържа основен и квалифицирани състави (ал. 1 и ал. 3-4).

Престъпленията по основния и квалифицираните състави на чл. 343 ал. 1- 4 през 2010-2021 г. са общо 6 420 и представляват 6,1% от всички наказани престъпления през 12-годишния период. Преобладават наказаните престъпления по квалифицираните състави чл. 343, ал. 3 и 4 от НК – делът им е 56,8% (3648) от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК за периода, а по основния състав на чл. 343, ал. 1 от НК те са 43,2% (2772).

Структура на наказаната престъпност по чл. 343 от НК

	Брой наказани престъпления 2010-2015	Дял от всички 2010-2015	Дял от чл.343 %	Брой наказани престъпления 2016-2021	Дял от всички 2016-2021 %	Дял от 343 %	Брой наказани престъпления 2010-2021	Дял на наказаните престъпления за 2010-2021 от чл. 343
	55 645		3 164	50 188		3256	6420	6420
чл. 343	3 164	5,7		3 256	6,4		6 420	6,1
чл. 343, ал.1	1 735	3,1	54,8	1 037		31,8	2772	43,2
чл. 343, ал.1 б.а.	346		10,9	116		3,5	462	7,2
чл.343, ал.1, б.б	466		14,7	299		9,2	765	11,9
чл.343, ал.1, б.в	923		29,2	622		19,1	1 545	24,1
чл.343, ал. 2	0			0			0	
чл.343, ал. 3 и ал. 4	1 429	2,6	45,2	2 219		68,2	3 648	56,8

чл.343, ал.3, б.а	766		24,2	1593		48,9	2359	36,7
чл.343, ал.3, б.б	372		11,8	400		12,3	772	12
чл.343, ал.4	291		9,2	226		6,9	517	8
Общо	55 645			50 188			105 695	

Разликата в дела на наказаните престъпления по основния и квалифицираните състави през 2010-2015 г. е около 10% в полза на основния състав – 54,8% по чл. 343, ал. 1 от НК спрямо 45,2% по квалифицираните състави – чл. 343, ал. 3 и 4 от НК.

През 2016-2021 г. броят на наказаните престъпления по квалифицираните състави скача двойно спрямо тези по основния състав и съотношението на дяловете им в структурата на чл. 343 от НК коренно се променя. През този период дялът на престъпленията от квалифицираните състави преобладава – той заема 68,2%, а дялът на престъпленията по основния състав спада под една трета - 31,8%.

През двата изследвани 6-годишни периода дялът на наказаната престъпност по чл. 343 от НК спрямо всички наказани престъпления за съответния период е приблизително еднакъв – 49,3% са наказани през 2010-2015 г., а 50,7% - през 2016-2021 г.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 1 от НК – причинени имуществени вреди, средна, тежка телесна повреда и смърт

Престъпленията по основния състав на чл. 343, ал. 1 от НК, които причиняват значителни вредни последици – имуществени вреди или увреждане здравето или живота на пострадалия, за периода 2010-2021 г. са общо 2772 или 43,2% от всички пътнотранспортни престъпления, наказани за 12-годишния период.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 1 от НК 2010-2021

	Брой наказан и престъпления 2020-2015	Дял от чл.34 3 ал.1 1735	Дял от чл.343 % 3 164	Брой наказани престъпления 2016-2021	Дял от чл.34 3 ал.1 1037	Дял от чл.343 % 3 256	Брой наказани престъпления 2010-2021	Дял от чл.34 3 ал.1 2772	Дял от чл.343 % 6420
Чл. 343	3 164			3 256			6 420		
чл. 343, ал.1	1 735		54,8	1 037		31,8	2772		43,2
чл. 343, ал.1 б.а.	346	19,9	10,9	116	11,2	3,5	462	16,7	7,2
чл.343, ал.1, б.б	466	26,9	14,7	299	28,8	9,2	765	27,6	11,9
чл.343, ал.1, б. в	923	53,2	29,2	622	60	19,1	1 545	55,6	24,1
чл.343, ал. 2	0			0			0		

За целия 12-годишен период 2010-2021 г. в структурата на наказаната престъпност по основния състав чл. 343, ал. 1 от НК като най-многобройни се открояват престъпленията с настъпила смърт по чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК – 55,6% или 24,1% от всички наказани по чл. 343 от НК. С два пъти по-нисък дял ги следват престъпленията с настъпила средна или тежка телесна повреда (чл. 343, ал.1, б. „б“ от НК) – 27,6% или 11,9% от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК. На последно място се нареждат престъпленията с причинени значителни имуществени вреди по чл. 343, ал.1, б. „а“ от НК с дял 16,7% в структурата на чл. 343, ал.1 от НК или 7,2% в структурата на чл. 343 от НК.

И през двата изследвани 6-годишни периода в структурата на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 1 от НК преобладава дялът на престъпленията с настъпила смърт – чл. 343 ал.1, б. „в“ от НК. През 2010-2015 г. той е малко над половината – 53,2% (29,2% от наказаните престъпления по чл. 343 от НК), а 2016-2021 – вече заема 60% (19,1 от структурата на чл. 343 от НК). Следват престъпленията с причинена тежка или средна телесна повреда по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК с приблизително равни дялове през двата периода – през 2010-2015 г. 26,9%, респ. 14,7% от тези по чл. 343 от НК, а през 2016-2021 г. – 28,8%, респ. 11,9% от тези по чл. 343 от НК. Дялът на престъпленията с причинени имуществени вреди в структурата на чл. 343, ал.1 намалява през 2016-2021 г. на 11,2% от 19,9% през 2010-2015 г., като дялът им в структурата на чл.343 от НК през втория изследван период е намалял значително на 3,5% от 10,9% през 2010-2015 г.

Изменението в структурата на наказаната престъпност през 2016-2021 г. по основния състав е обусловено от увеличението на общия брой на наказаните

престъпления по чл. 343 от НК, едновременно с намалението на общия брой на престъпленията по основния състав чл. 343, ал. 1 от НК.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 1 от НК – средна и тежка телесна повреда

Средна и тежка телесна повреда Чл. 343, ал. 1, б. „б“	Престъпления 2010-2015	Дял от общия брой т.п. 2010/2015	Престъпления 2016-2021	Дял от общия брой т.п. 2016-2021	Престъпления 2010-2021	Дял от общия брой т.п. 2010-2021
чл. 334, ал. 1 б. „б“ средна т.п.	298	85,9	233	77,9	531	82,2
чл. 343, ал. 1 б. „б“ тежка т.п.	49	14,1	66	22,1	115	17,8
Общо телесни повреди	347		299		646	

Детайлният анализ¹⁷⁶ на структурата на наказаните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК показва, че за периода 2010-2021 г. преобладават престъпленията с причинена **средна телесна повреда**, чиито дял е 82,2%, а на **тежките телесни повреди** – 17,8% от общия брой на престъпленията с причинени телесни повреди през периода. През 2010-2015 г. съотношението в дяловете на престъпленията със средна и тежка телесна повреда е 85,9% към 14,1% в полза на средните телесни повреди. През втория 6-годишен период 2016-2021 г. дялът на престъпленията с настъпила тежка телесна повреда се увеличава на 22,1%, а на тези с настъпила средна телесна повреда намалява на 77,9%.

¹⁷⁶ Данните, предоставени от НСИ, съдържат неконкретизирани данни относно броя на средните и тежките телесни повреди за 2010-2015 г. Резултатът е изчислен въз основа на предоставените конкретизирани данни.

Структура на чл. 343, ал. 3 и ал. 4 от НК – квалифициран състав, средна, тежка телесна повреда и смърт

	Брой наказани престъпления за 2010-2015	Дял от чл.34 ал.3 За 2010-2015	Дал от чл.343 за 2010-2015	Брой наказания престъпления за 2016-2021	Дал от чл.343 ал.3 за 2016-2021	Дял от чл.343 За 2016-2021	Брой наказания престъпления за 2010-2021	Дял от чл.343 ал.3 За 2010-2021	Дял от чл.343 за 2010-2021
			3164			3256		3131	6420
чл.343, ал. 3 и ал. 4	1 429			2 219			3 648		56,8
Чл. 343 ал. 3	1138		36	1993		62,2	3131		48,8
чл.343, ал.3, б.а	766	67,3	24,2	1593	79,9	48,9	2359	75,3	36,7
чл.343, ал.3, б.б	372	32,7	11,8	400	20,1	12,3	772	24,7	12
чл.343, ал.4	291		9,2	226		6,9	517		8

Наказаните престъпления по квалифицираните състави чл. 343, ал.3 и ал. 4 от НК за периода 2010-2021 г. са общо 3648 и представляват преобладаващата част или 56,8% от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК. Престъпленията по чл. 343, ал. 3 от НК, които изчерпват основните квалифицирани хипотези, са 3131 и заемат близо половината или 48,8% от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК за 12 годишния период.

През 2010-2015 те са 1138 и делът им е 36% от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК за периода, а през 2016-2021 г. той е нараснал на 62,2%.

През разглеждания 12-годишен период престъпленията по чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК, визиращи настъпила средна или тежка телесна повреда и особено тежки случаи при наличие на квалифициращи обстоятелства, са общо 2359 и заемат 75,3% от структурата на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 3 от НК. Те представляват 36,7% от наказаните престъпления за периода по чл. 343 от НК. През 2010-2015 делът им е 67,3% от всички наказани престъпления по чл. 343 ал. 3 от НК за периода (респ. 24,2 % от всички престъпления по чл. 343 от НК), а през 2016-2021 г. той е нараснал на 79,9% и вече заема почти половината - 48,9% от всички наказани престъпления по чл.343 от НК за периода.

През 2010-2015 г. наказаните престъпления, при които е била **причинена тежка или средна телесна повреда, извършени в пияно състояние и представляващи особено тежък** случай, са 92 или 15 % от наказаните престъпления по чл. 334, ал. 3, б. „а“ от НК, докато случаите с причинена средна или тежка телесна повреда в пияно състояние за същия период са 521 или 85%. През 2016-2021 г. броят на наказаните престъпления с причинени средна или тежка телесна повреда в пияно състояние е вече 1578 или 99,1% от структурата на чл. 343 ал. 3 б. „а“ от НК, а тежките случаи – 0,9%.¹⁷⁷

През 2010-2021 г. престъпленията по **чл. 343, ал. 3, б. б.** от НК визиращи настъпила **смърт и особено тежки случаи** при наличие на квалифициращи обстоятелства са общо 772 и представляват 24,7% от структурата на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 3 от НК, респ. 11,8% от всички наказани престъпления за периода по чл. 343 от НК.

През 2010-2015 делът им е 32,7% от всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 3 от НК за периода (респ. 11,8 % от всички престъпления по чл. 343 от НК), а през 2016-2021 г. той намалява на 20,1 % респ. 12,3% от всички наказани престъпления за периода.

През 2010-2015 г. наказаните престъпления, при които е била причинена **смърт, извършени в пияно състояние**, са 289 или 82,8% от наказаните престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК, извършени в пияно състояние. Случаите с причинена смърт в пияно състояние, представляващи особено тежък случай, за същия период са 60 или 17 %. През 2016-2021 г. броят на наказаните престъпления с **причинени средна или тежка телесна повреда в пияно състояние** е 388 или 94,1% от престъпленията по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК, извършени в пияно състояние. Особено тежките случаи, при които е причинена смърт в пияно състояние, са 12 (6%) и намаляват 4 пъти спрямо предходния период 2010-2015 г.¹⁷⁸

¹⁷⁷ Посочени и анализирани са само наличните в НСИ данни по отделните хипотези на чл. 343, ал.3, б. „а“ от НК.

¹⁷⁸ Посочени и анализирани са само наличните в НСИ данни по отделните хипотези на чл.343, ал. 3 б. „б“ от НК.

Структура по чл. 343, ал. 3 от НК – средна, тежка телесна повреда и смърт¹⁷⁹ 2010-2015 и 2016-2021 г.

Чл.343 ал. 3	Престъпления 2010- 2015	Дял от 343 ал.3 б.а/б.б за 2010- 2015	Престъпления 2016- 2021	Дял от чл.343 ал.3 б.а/б.б за 2016-2021
чл. 334 ал. 3 б. „а“ тежка, средна т.п., пияно състояние, тежък случай	92	15	15	0,9
чл. 343 ал. 3 б. „а“ средна, тежка т.п.	521	85	1578	99,1
Общо	613		1593	
Чл. 343, ал. 3 б. „б“ пияно състояние, смърт	289	82,8	388	94
чл. 343, ал. 3, б. „б“ пияно състояние, смърт, тежък случай	60	17	12	6
Общо	349		400	

Член 343, ал. 4 от НК инкриминира хипотезите на настъпване на смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица и за разглеждания 12-годишен период наказаните престъпления по този текст са 517. Те представляват 14,2% от структурата на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 3 и ал. 4 от НК, съотв. 8% от всички наказани престъпления за периода по чл. 343 от НК.

През 2010-2015 делът им е 20,3% от всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 3 и ал. 4 от НК за периода (респ. 9,2 % от всички престъпления по чл. 343 от НК), а през 2016-2021 г. той намалява на 10,2 % респ. 6,9% от всички наказани престъпления за периода по чл. 343 от НК. Тези данни показват, че делът им в наказаната престъпност по квалифицираните състави, както и в тази по основния и квалифицираните състави, взети заедно (чл. 343 от НК) намалява.

¹⁷⁹ В таблицата са представени само наличните в НСИ конкретизирани данни по отделните хипотези на чл. 343, ал. 3 б. „а“ и б. „б“ от НК.

Структура по чл. 343, ал. 4 от НК

Чл. 343 ал. 4	Престъпления 2010- 2015	Дял от 343 ал.4 за 2010- 2015	Престъпления 206- 2021	Дял от чл.343 за 2016- 2021	Престъпления 2010- 2021	Дял от чл.343 ал.4 за 2010- 2021
Общо чл. 343, ал.4	291		226		517	
чл. 343, ал. 4 смърт и телесна повреда	258	88,6	221	97,8	479	92,6
Чл. 343, ал. 4 смърт, средна или тежка т.п. тежки случаи	33	11,4	5	2,2	38	7,4

В структурата на чл. 343, ал. 4 от НК преобладават наказаните престъпления, при които е настъпила смърт и телесна повреда на едно или повече лица. За периода 2010-2021 г. те са общо 479 и заемат 92,6% от наказаните престъпления за периода по този текст. През втория разглеждан период делът им се увеличава на 97,8% от 88,6% през 2010-2015 г.

Тежките случаи, свързани с настъпване на смърт, средна или тежка телесна повреда през целия 12-годишен период 2010-2021 г. са общо 38 или 7,4% от всички наказани престъпления по чл. 343, ал. 4 от НК. Техният дял намалява през втория изследван период на 2,2% от общо наказаните престъпления по чл. 343, ал. 4 от НК за съответния период (общо 5 престъпления) от 11,4% през 2010-2015 г.

Структура по чл. 343а от НК

Леко наказуемите случаи по 343а от НК отчитат поведението на извършителя след деянието, когато той е направил всичко, зависещо от него за оказване на помощ на пострадалите. Приложими са за всички престъпления по чл. 343 от НК – както по основния състав чл. 343 ал. 1 от НК, така и за квалифицираните случаи – чл. 343, ал. 3 от НК, при които са засегнати здравето или живота на пострадалото лице.

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по леко наказуемия състав са общо 515 или 0,5% от структурата на наказаната престъпност по чл. 343-343в от НК. Делът им спрямо престъпленията по основния и квалифицирания състав, към които хипотезите им препращат (чл. 343, ал. 1, б. „б“, б. „в“, - ал. 3 и ал. 4 от НК) е 8,6%. Това показва, че при под една десета от наказаните престъпления по чл. 343, завършили с увреждане на пострадало лице или смърт, фактическият състав на престъплението е включвал оказана помощ от извършителя след деянието и спрямо него са приложени леконаказуеми разпоредби.

През 2010-2015 г. делът на престъпленията, наказани по леконаказуемия състав, е 55,7% от всички престъпления, наказани по леконаказуемия състав за 12-годишния период, а през 2016-2021 г. – 44,2%. През 2010-2015 г. делът в структурата на чл. чл. 343 (без ал.1, б. „а“) от НК е 10,2%, а през 2016-2021 г. той намалява на 7,3%.

Чл.343 от НК	Брой наказани престъпления 2010-2015	Дял от чл. 343 от НК без ал.1,б.а	Брой наказани престъпления 2016-2021	Дял от чл. 343от НК без ал.1б.а 2016-2021	Брой наказани престъпления 2010-2016-	Дял от чл. 343 от НК без ал.1, б.а 2016-
Чл. 343	3 164	9,1	3 256	7	6 420	8
Чл. 343 ал.1	1 735		1 037		2 772	
чл. 343, ал.1	346		116		462	
чл. 343, ал.1 – 4 без ал.1, б.а	1389		921		2 310	
чл.343 без ал.1,	2818		3 140		5 958	
чл.343а	287	10,2	228	7,3	515	8,6

Структура по чл. 343а, ал. 1 от НК

Член 343а, ал.1 от НК инкриминира деянията по чл. 343, ал.1 и ал. 3 от НК (тези по основния и по квалифицирания състав), когато е настъпило средно или тежко увреждане или смърт на пострадалия и деецът е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ.

За 2010-2021 г., както и през двата наблюдавани 6-годишни периода, наказаните престъпления по чл. 343а, ал. 1 от НК са общо 514 и напълно покриват структурата на чл. 343а от НК, като заемат дял от 99,8%. По чл. 343а, ал. 2 от НК (прекратено наказателно производство при средна или тежка телесна повреда по искане на пострадалия) за целия 12-годишен период е отбелязано 1 престъпление (0,2%).

През 2010-2015 г. преобладават леконаказуемите случаи при настъпила смърт или особено тежки случаи по чл. 343а, ал. 1, б. „б“ от НК, чиито брой е 384, а делът им – 74,6% от наказаните престъпления по чл. 343а от НК за периода. През 2010-2015 г. този дял е 72,5%, а през 2016-2021 г. е нараснал на 77,2%.

Следващ по значимост в структурата на чл. 343а, ал. 1 от НК е делът на наказаните престъпления при настъпила средна или тежка телесна повреда по чл. 343, ал. 1 б. „а“ от НК– 14,4% за целия 12-годишен период, съответно 15% за

периода 2010-2015 г. и 13,6% за 2016-2021 г. Средните телесни повреди са 53, а тежките – 10.¹⁸⁰

Структура по чл. 343а, ал. 1 от НК

	Брой наказани престъпления 2010-2015	Дял от чл. 343а % 287	Брой наказан и престъпления 2016-2021	Дял от 343а % 228	Брой наказани престъпления 2010-2021	Дял на наказаните престъпления за 2010-2021 от чл. 343а 515
чл. 343а	287		228		515	0,5
чл. 343а, ал. 1	287	100	227	99,6	514	99,8
чл. 343а, ал. 1 б. „а“	43	15	31	13,6	74	14,4
чл. 343а, ал. 1, б. „б“	208	72,5	176	77,2	384	74,6
чл. 343а, ал. 1, б. „в“	11	3,8	5	2,2	16	3,1
чл. 343а, ал. 1 б. „г“	25	8,7	15	6,6	40	7,8
чл. 343а, ал. 2	0		1	0,4	1	0,2
Общо	55 645		50 188		105 695	

Леконаказуемият състав на **чл. 343а, ал. 1, б. „г“** от НК – телесна повреда и смърт на повече от едно лице и при особено тежки случаи при наличие на квалифициращи обстоятелства, заема 7,8% от наказаните престъпления по всички привилегирани състави за периода, като през 2010-2015 г. дялът му е 8,7% и 6,6% през 2016-2021 г.

Най-нисък е дялът на леконаказуемите случаи с настъпила телесна повреда или смърт на едно или повече лица при наличието на квалифициращи обстоятелства по **чл. 343 ал. 1 б. „в“** от НК – 3,1% за 2010-2021 г.; 3,8% за 2010-2015 г. и 2,2% за 2016-2021 г. Броят на средните и тежките телесни повреди на повече от едно лице по чл. 343, ал. 1 б. „в“ от НК за 12-годишния период е 6, а особено тежките случаи – 2.¹⁸¹ И през двата наблюдавани 6-годишни периода дяловете на наказаните престъпления по отделните привилегирани състави спрямо общия им брой по чл. 343а от НК за съответния период е близък.

¹⁸⁰ Само част от данните на НСИ по чл.343а, ал.1, б.а от НК са конкретизирани по вида на телесната повреда

¹⁸¹ Само част от данните на НСИ по чл.343а, ал.1, б.в от НК са конкретизирани по вида на телесната повреда.

Структура по чл. 343а, ал. 1 НК според вида на увреждането

343а, ал. 1	Брой наказани престъпления 2010-2015	Брой наказани престъпления 2016-2021	Брой наказани престъпления 2010-2021
чл. 343а, ал. 1 б.а. средна т.п.	27	26	53
чл. 343а, ал. 1 б. „а“ тежка т.п.	5	5	10
чл. 343а, ал. 1, б. „б“	208	176	384
чл. 343а, ал. 1, б. „в“ средна или тежка т.п.	6	5	11
чл. 343а, ал. 1, б. „в“ средна или тежка т.п. особено тежки случаи	2	0	2
чл. 343а, ал. 1 б. „г“	25	15	40

Структура на наказаната престъпност по чл. 343б от НК

Наказаните престъпления по чл. 343б от НК, инкриминиращи управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества, са най-многобройните в структурата на наказаната престъпност по чл. 343 – 343в от НК и за периода 2010-2021 г. заемат дял от 75,6%. Това са най-масовите пътнотранспортни престъпления, чието санкциониране не е обвързано с настъпването на конкретни вреди и пострадали лица, а са престъпления на просто извършване.

Несъмнено преобладаващи в структурата на наказаната престъпност по чл. 343б от НК са престъпленията **по чл. 343б, ал. 1 от НК**, свързани с управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда, установено по надлежния ред. За периода 2010-2021 г. те са общо 62 355, а дялът им е 78% от всички наказани престъпления по чл. 343б от НК. Те са мнозинство с дял от 59% и в структурата на цялата наказана престъпност по чл. 343-343в от НК за 12-годишния период.

През 2010-2015 г. те заемат най-високите дялове в структурата на чл. 343б от НК, както и в структурата на цялата наказана престъпност по чл. 343-343в от НК – съответно 89% и 64,2%.

През 2016-2021 г. тези дялове намаляват, но въпреки това стойностите им продължават да са над половината от наказаните престъпления по чл. 343б НК за периода – 67%, както и от всички наказани престъпления по чл. 343-343в от НК за 12-годишния период – 53,1%.

Структура по чл. 343б от НК

	Брой наказани престъпления 2010-2015	Дял от чл. 343б 2010-2015 %	Дял от всички 2010-2015 по чл. 343-343в	Брой наказани престъпления 2016-2021	Дял от чл. 343б % 2016-2021	Дял от чл.343-343в 2016-2021 %	Брой наказани престъпления 2010-2021	Дял на наказаните престъпления за 2010-2021 от чл. 343б %	Дял на наказаните престъпления за 2010-2021 по чл. 343-343в
		40 109	55 645		39 787	50 188		79 896	105 695
чл. 343б	40 109		72,1	39 787		79,3	79 896		75,6
чл. 343б ал.1	35 713	89	64,2	26 642	67	53,1	62 355	78	59
чл. 343б, ал.2	4141	10,3	7,4	2793	7	5,6	6 934	8,7	6,6
чл.343б ал.3	255	0,6	0,5	10 018	25,2	20	10 273	12,8	9,7
чл.343а, ал.4	0			334	0,8	0,7	334		
Общо наказани 2010-2021 по чл.343-343в	55 645			50 188			105 695		

Следващи по брой през 2010-2021 г. са наказаните престъпления по **чл. 343б, ал. 3** от НК, които инкриминират управлението на МПС след употреба на наркотични вещества. Те са общо 10 273 с дял 12,8 % от всички престъпления по чл. 343б от НК и 9,7 % от всички наказани престъпления по чл. 343-345в от НК за периода.

През 2016-2021 г. структурата на наказаната престъпност по чл. 343б, ал. 3 от НК рязко се изменя. От скромните 0,6% от всички наказани престъпления по чл. 343б от НК, съответно 0,5% от всички пътнотранспортни престъпления през 2010-2015 г., дялът им през следващия 6 годишен период е вече една четвърт или 25,2% от наказаните престъпления по чл. 343б за периода и една пета или 20% от всички наказани по чл. 343-343в от НК за 12-годишния период.

Престъпленията по **чл. 343б ал. 2 от НК** визират управлението на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установено по надлежния ред, след като извършителят е осъден с влязла в сила присъда за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда, т. е. случаите на повторно извършване на деянието. Те са 6 934 за целия разглеждан 12-годишен период, като **всеки девети** от осъдените по чл. 343, ал. 1 от НК повторно е управлявал МПС след употреба на алкохол и спрямо него специалната превенция не е дала необходимия резултат.

Делът на наказаните престъпления по чл. 343б, ал. 2 от НК в структурата на чл. 343б от НК е 8,7%, а в структурата на наказаната престъпност по чл. 343-343в от НК – 6,6%. Като се има предвид, че това също са случаи на повторно извършване на престъпно деяние, фокусът към тях следва да бъде засилен.

През 2010-2015 г. делът им е бил 10,3% от наказаните престъпления по чл. 343б от НК и 7,4% от всички пътнотранспортни престъпления по чл. 343-343в от НК, а през 2016-2021 г. – съответно 7% и 5,6%.

Делът на наказаната престъпност по чл. 343б, ал. 4 от НК, инкриминиращ повторното управление на МПС след употреба на наркотични вещества след 2016 г. за периода 2016-2021 г. е 0,8% от структурата на чл. 343б от НК (334 случая). Краткият период на действие на тази разпоредба показва, че рецидивира всеки 119-ти от осъдените за управление на МПС след употреба на наркотични вещества. Голямата разлика в сравнение с повторното управление на МПС след употреба на алкохол – чл. 343б, ал. 2 от НК – (всяко девето престъпление) най-вероятно се дължи на възможността за отказ на водача от изследване за установяване на наличието на наркотично вещество в кръвта.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343в от НК

Член 343в от НК инкриминира управлението на МПС без СУМПС, като и трите състава на ал. 1-3 от НК визират хипотези, свързани с нарушение след вече наложено административно наказание или ПАМ, свързани с лишаване от право да се управлява МПС или с временно отнемане на СУМПС: ал. 1 – лицето управлява МПС без правоспособност, тъй като е наказано по административен ред за същото деяние с наказание лишаване от право да управлява МПС; ал.2 – лицето управлява МПС без правоспособност в едногодишен срок от наказването му за същото деяние; ал. 3 – лицето управлява МПС в срока на изтърпяване на наложена ПАМ за временно отнемане на СУМПС.

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по чл. 343в от НК, визиращи управление на МПС без правоспособност, са общо 18 864 и заемат втори по големина относителен дял от 17,8% в структурата на чл. 343-343в от НК, т.е. от всички наказани пътнотранспортни престъпления за периода. През 2010-2015 г. делът им надвишава една пета от всички наказани пътнотранспортни престъпления по чл.343-343в от НК за периода, а през 2016-2021 г. намалява на 13,8%. Това се дължи на динамиката на престъпленията по чл. 343в, ал. 2 от НК, които са структуроопределящи.

През 2010-2021 г. в структурата на чл. 343в от НК преобладават наказаните престъпления по чл. 343, ал. 2 от НК, свързани с повторно управление на МПС без СУМПС в едногодишен срок от наказването на лицето по административен ред за същото деяние. Те заемат впечатляващите 91,9% от всички случаи на управление на МПС без правоспособност по чл. 343в от НК и 16,4% от наказаната

престъпност по чл. 343-343в НК за целия изследван 12-годишен период. Техният дял превишава 2,5 пъти дела на наказаните престъпления по чл. 343 и 343а от НК, взети заедно, в структурата на наказаната престъпност на всички пътнотранспортни престъпления за периода, Този значим относителен дял разкрива наличие на сериозен проблем по отношение на превенцията на неправоспособните водачи по чл. 343в, ал. 2 от НК, тъй като това са вид рецидивни престъпни прояви на лица, склонни да управляват МПС, независимо от наложената им забрана.

Преобладаващата част от тези престъпления са наказани през първия изследван период 2010 – 2015 г. – 11 499, като тогава те са представлявали 96,3% от всички наказани престъпления по чл. 343 в от НК и са заемали дял от една пета или 20,7% от цялата наказана пътнотранспортна престъпност (чл. 343-343в от НК) за периода.

През 2016-2021 г. картината е доста по-обнадеждаваща. Делът им е намалял на 84,5% от всички случаи на управление на МПС от неправоспособни водачи по чл. 343в от НК, а делът им в престъпността по чл.343-343в от НК е спаднал на 11,6%. Въпреки това остава достатъчно висок и продължава да превишава почти двойно дела на наказаните престъпления по чл. 343 от НК (6,4) за периода.

В структурата на чл. 343в от НК наказаните престъпления по чл. **343в, ал.1** от НК – управление на МПС в срока на изтърпяването на наказанието лишаване от право за управление на МПС, за периода 2010-2021 г. са с дял от 3,3%. През първия изследван период 2020-2015 г. делът им е 3,7%, а във втория – 2,5% от всички наказани престъпления по чл. 343в от НК за съответния период.

Член 343в, ал. 3 от НК е нов текст, въведен през 2016 г. и инкриминира нарушаването на наложена ПАМ за временно отнемане на СУМПС. За краткото време на съществуването си тази разпоредба показва сериозен брой наказани престъпления – 902, чийто дял за 2016-2021 г. е 13% от всички наказани престъпления по чл. 343в за периода и превишава с 6 пъти дела на престъпленията по чл. 343в, ал. 1 от НК за същия период. За 5-годишния си период на действие делът им в структурата на чл. 343в от НК превишава дори дела на наказаните престъпления по чл. 343в, ал. 1 НК, наказани за целия 12-годишен период – 4,8% срещу 3,3%. Това разкрива наличието на проблем, свързан с превенцията на нарушаване изтърпяването на ПАМ за временно отнемане на МПС, което *налага допълнително изследване на причините и условията за подобно престъпно поведение.*

Структура на престъпленията по чл. 343в от НК

	Брой наказани престъпления 2010-2015	Дял от 343-343в 2010-2015 %	Дял от чл.343в за 2010-2015 %	Брой наказани престъпления 2016-2021	Дял от 343-343в 2016-2021 %	Дял от 343в за 2016-2021 %	Брой наказани престъпления 2010-2021	Дял от 343-343в 2010-2021 %	Дял за 2010-2021 от чл. 343в %
	55 645	55 645	11 947	50 188	50 188	6 917	105 695	105 695	18 864
чл. 343в	11 947	21,5		6 917	13,8		18 864	17,8	
чл. 343в ал.1	448		3,7	170		2,5	618		3,3
чл. 343в, ал.2	11 499	20,7	96,3	5 845	11,6	84,5	17 344	16,4	91,9
чл.343в ал.3	0			902	1,8	13	902		4,8
Общо 2010-2015	55 645			50 188			105 695		

	Брой наказани престъпления 2010-2015	3 Дял от всички 2010-2015	Дял от съответния текст за 2010-2021 %	Брой наказани престъпления 2016-2021	4 Дял от съответния текст 2016-2021 %	5 Дял от 2010-2021 %	6 Брой наказани престъпления 2010-2021	7 Дял на наказаните престъпления за 2010-2021 от общия брой
чл. 343	3 164	5,7	49,3	3 256	6,4	50,7	6 420	6,1
чл.334а	287	0,5	55,7	228	0,4	44,3	515	0,5
чл.343б	40 109	72,1	50,2	39 787	79,3	49,8	79 896	75,6
чл. 343в	11 947	21,5	63,3	6 917	13,8	36,7	18 864	17,8
Неконкретизирани	138			0			138	
Общо	55 645		52,6	50 188		47,5	105 695	

VII. Осъдени лица

За периода 2010-2021 г. са осъдени общо 103 371 лица, като наказаните престъпления за периода са 105 830.¹⁸²

През 2010-2015 г. са осъдени общо 54 696 лица или 52,9% от общо осъдените през изследвания 12-годишен период, докато през 2016-2021 г. те са 48 675 или 47,1%, т.е. общият брой осъдени за пътнотранспортни престъпления лица намалява през втория 6-годишен период. Намалението на броя на осъдените лица започва още от края на първия период 2010-2015 г., като спадът през 2015 г. спрямо 2010 г. е -29,8%. То продължава и през следващия 6-годишен период, като през 2021 г. темпът на намаление е -14,6% спрямо началната 2016 г. и -30,2% спрямо 2010 г. През 2016 г. обаче се наблюдава рязък скок на броя на осъдените лица с 16,4% спрямо предходната 2015 г.

Тези тенденции кореспондират на тенденциите, констатирани при анализа на динамиката на пътнотранспортните престъпления – намалението на общия брой на престъпленията по чл. 343-343в от НК през периода 2010-2021 г. и резкият им скок през 2016 г. обуславят сходна динамика и по отношение на осъдените лица.

Осъдени лица	
2010	11 199
2011	10 523
2012	9 218
2013	8 148
2014	7 751
2015	7 857 -29,8/2010
2016	9 148 16,4/2015
2017	8 382
2018	8 604
2019	7 837
2020	6 894
2021	7 810 -30,2/2010 -14,6/2016
2010-2021	103 371
2010-2015	54 696 52,9%
2016-2021	48 675 47,1%

¹⁸² Според статистиката на НСИ осъдени лица са тези, по отношение на които е наложено някое от наказанията, регламентирани в НК. Не се включват лицата, по отношение на които наказателното производство е прекратено или лицето е освободено от наказателна отговорност.

Наказания и осъдени лица

Осъдени лица и наложени наказания					
	Лишаване от свобода	Глоба	Обществено порицание	Пробация	Осъдени лица
2010	4 172	131	50	6 846	11 199
2011	4 210	115	25	6 173	10 523
2012	3 570	44	17	5 587	9 218
2013	3 001	49	9	5 089	8 148
2014	2 870	44	4	4 833	7 751
2015	3 738 -10,4/2010	9 -93,1/2010	3 -94/2010	4 107 -40/2010	7 857
2010-2015	21 561 39,4%	392 0,7%	108 0,2%	32 637 59,7%	54 696
2016	8 624 130,7/2015	2	10	512 -87,5/2015	9 148
2017	8 115	3	10	254	8 382
2018	8 432	3	10	159	8 604
2019	7 658	4	10	165	7 837
2020	6 725	6	7	156	6 894
2021	7 674 -5,4/2016 83,9/2010	11	5	120 -98,2/2010 -52,8/2016	7 810
2016-2021	47 228 97%	29 0,05%	52 0,1%	1 366 2,8%	48 675
Общо 2010-2021	68 789 66,5%	421 0,4%	160 0,2%	34 001 32,9%	103 371

Най-често налаганото наказание за извършено пътнотранспортно престъпление е **лишаването от свобода**. През 2010-2021 г. на лишаване от свобода за престъпления по чл. 343-343в от НК са осъдени 68 789 лица или 66,5% от всички осъдени лица за периода. На една трета от осъдените 32,9% (34 001) е наложена пробация. Незначителен е дялът на наказаните с глоба - 0,4% или 421 лица и с обществено порицание - 0,2% (160).

През 2010-2021 г. ясно се очертава настъпилата промяна в политиката към засилване на наказателната репресия по отношение на пътнотранспортните престъпления.

През първия изследван период **2010-2015 г.** преобладаващото наказание е **пробацията**, наложено на повече от половината (59,7%) от осъдените, въпреки че през 2015 г. спрямо 2010 г. се наблюдава темп на намаление от -40%. През същия

период на лишаване от свобода са осъдени 39,4%, като тук също се отбелязва отрицателна динамика с темп на намаление през 2015 г. спрямо 2010 г. от -10,4%.

Промяната настъпва през втория разглеждан период **2016-2021 г.** и е провокирана от приетите изменения в чл. 343б и чл. 343в от НК в посока засилване на наказателната репресия по отношение на управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества или от неспособни водачи. Тези законодателни промени довеждат до коренен обрат по отношение вида на налаганите наказания и през 2016-2021 г. лишаването от свобода е наложено на 97% от осъдените лица, а на пробация са осъдени едва 2,8%. Така през 2016 г. се отбелязва темп на нарастване на осъдените на лишаване от свобода със 130% и темп на намаляване на осъдените на пробация с -87,5% спрямо предходната 2015 г. В края на 12-годишния период през 2021 г. темпът на нарастване на осъдените на лишаване от свобода е 83,9% спрямо началната 2010 г., а темпът на намаление на осъдените на пробация е -98,2%.

През този период динамиката и на двете наказания е отрицателна поради намалението на общия брой пътнотранспортни престъпления, но докато през 2021 г. осъдените на лишаване от свобода намаляват с -5,4% спрямо 2016 г., то намалението при осъдените на пробация е -52,8%.

През 2010-2021 г. се наблюдава спад и в налагането на наказанията глоба и обществено порицание, като през 2021 г. на такива наказания са осъдени незначителен брой лица (11 – на глоба и 5 на обществено порицание).

Срок на наложеното наказание лишаване на от свобода

През 2010-2015 г. на лишаване от свобода **до 6 месеца** са осъдени 79,2% от всички осъдени на лишаване от свобода за периода, а през 2016-2021 г. – 69,8%. През втория период дялът на осъдените на лишаване от свобода **от 6-12 месеца** значително по-висок, отколкото през първия – 24,7% от осъдените на лишаване от свобода през периода, докато през първия – той е 13,5%. При по-дългите срокове на лишаване от свобода обаче, не се наблюдава съществена разлика между двата изследвани периода. Така на лишаване от свобода **от 1-3 години** през 2010-2015 г. са осъдени 6,7% от осъдените на лишаване от свобода, **на 3-4 г.** – 0,2%, а през 2016-2021 г. техният дял е съответно 5,1% и 0,2%. С лишаване от свобода **от 4-5 г.** през първия изследван период са наказани 42 осъдени лица, а на **5-10 г.** – 28. През втория изследван периода броят им е съответно 44 и 48 осъдени лица.

Тези данни показват, че през 2016-2021 г. се наблюдава засилване на наказателната репресия по отношение на пътнотранспортните престъпления. Драстично се увеличава броят на лицата, по отношение на които е наложено наказанието лишаване от свобода. Увеличава се и дялът на лицата с наложено наказание за срок от 6-12 месеца, а дялът на лицата с наложен най-нисък срок на

СЪВЕТ ЗА КРИМИНОЛОГИЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

това наказание през този период намалява в сравнение с делът им през 2010-2015 г.

Осъдени лица и наложено наказание лишаване от свобода									
	Лишава не от свобод а	До 6 м	6-12 м.	1-3 г.	3-4 г.	4-5 г.	5-10 г.	10- 15 г.	Общо осъдени
2010	4 172	3 416	473	263	10	9	1	0	11 199
2011	4 210	3 361	538	292	10	7	1	1	10 523
2012	3 570	2 841	443	262	7	7	10	0	9 218
2013	3 001	2 365	404	216	5	6	5	0	8 148
2014	2 870	2 311	380	165	6	2	5	1	7 751
2015	3 738	2 783	668	256	14	11	6	0	7 857
2010- 2015	21 561	17 077 79,2%	2 906 13,5%	1 454 6,7%	52 0,2%	42 0,2 %	28 0,1%	2	54 696
2016	8 624	6 138	2 018	442	11	7	7	1	9 148
2017	8 115	5 650	1 971	465	13	8	8	0	8 382
2018	8 432	6 037	1 919	446	10	9	11	0	8 604
2019	7 658	5255	1 985	383	18	8	9	0	7 837
2020	6 725	4 539	1 827	331	16	5	7	0	6 894
2021	7 674	5 341	1 950	358	9	7	6	3	7 810
2016- 2021	47 228	32 960 69,8%	11 670 24,7%	2 425 5,1%	77 0,2%	44 0,09 %	48 0,1%	4	48 675
Общо 2010- 2021	68 789	50 037	14 576	3 879	129	86	76	6	103 371

Социално-демографска характеристика на осъдените лица

Осъдени лица по пол

Осъдени лица по пол 2010-2021

	Мъже	Жени	Общо
2010	10934	265	11199
2011	10284	239	10523
2012	8979	239	9218
2013	7929	219	8148
2014	7510	241	7751
2015	7639	218	7857

	53275 97,4 %	-17,7 % 1421 2,6 %	-29,8 % / 2010 54696 52,9 %
2016	8884	264	9148 16,4 % / 2015
2017	8132	250	8382
2018	8252	352	8604
2019	7480	357	7837
2020	6521	373	6894
2021	7369	441	7810
	-32,6 % / 2010 33,5 % / 2015	66,4 % / 2010 67 % / 2016	-30,2 % / 2010 -14,6 % / 2016
	46638	2037	48675 47,1 %
Общо 2010-2021	99913	3458	103371

За периода 2010-2021 г. от общо осъдените 103 371 лица 95,8% (99 913) са мъже, а 4,2% (3458) са жени.

През 2010-2015 г. от общо осъдените 54 696 лица 97,4% (53 275) са мъже и 2,6% (1421) са жени. През 2016-2021 г. това съотношение се променя, като от общо 48 675 осъдени лица 95,8% (46 638) са мъже и 4,2% (2 037) са жени. Отбелязва се тенденция към **намаление** на броя на **осъдените мъже** и **увеличение** на **осъдените жени** с над 1,4 пъти.

Въпреки, че и двата 6-годишни периода завършват със сходен брой осъдени мъже (спадът им през 2021 г. спрямо 2015 г. е минимален – -3,5%), то темпът на намаление през 2021 г. спрямо 2010 г. е значителен -32,6%. Периодът 2016-2021 г. стартира със сериозно повишение от 16,3% на осъдените мъже спрямо предходната 2015 г., но 2020 г. е налице сериозен спад и въпреки повишението през 2021 г. темпът на намаление се запазва.

Макар броят на **осъдените жени** за периода 2010-2021 г. да е незначителен спрямо този на осъдените мъже, то в края му се наблюдава тенденция към увеличение с 66,4% спрямо началото (2010). Докато през 2010-2015 г. при осъдените жени се отбелязва тенденция към намаление от -17,7%, то през 2016-2021 г. броят им значително нараства с 67% в края на периода спрямо началото му.

Осъдени лица по възраст

За периода 2010-2021 г. за извършване на пътнотранспортни престъпления са осъдени лица от всички възрастови групи. Най-голям е дялът на осъдените във възрастта между 30-39 г. – 29% (30 026), следвани от лицата във възрастовата група от 40-49 г. – 20,7%. След тях с приблизително еднакъв дял се нареждат лицата от 18-24 г. – 17,9% и от 25-29 г. – 16,3%.

Осъдените лица на възраст над 50 г. са само 15,4% (от 50-59 г. – 11% и над 60 г. – 4%). Осъдените за пътнотранспортни престъпления непълнолетни лица са 0,5%.

Възраст на осъдените лица

Възраст период	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	Неразпределени	Общо
2010	543	18 464	16 852	30 026	21 377	11 452	4 454	203	103 371
- 2021	0,5%	17,9%	16,3%	29%	20,7%	11,1%	4,3%	0,2%	

Данните за 2010-2021 г. показват, че най-много осъдени водачи са на възраст от 30-39 г. – 29%. Следват осъдените на възраст 40-49 г. – 20,7%. Осъдените от възрастовата група на **младите водачи (18-29 г.) представляват над една трета (34,2%) от всички осъдени лица** за извършени пътнотранспортни престъпления. Като се вземе предвид, че лицата на средна възраст са статистически представени в два възрастови диапазона от по 10 години и обхващат 30-49 годишните, а младите водачи – в два диапазона от по 5 години, то може да се приеме, че 10 годишният диапазон от 18-29 годишните оглавява негативната класация на осъдените лица при пътнотранспортните престъпления (34,2%). **Ако разширим възрастта на младите водачи със следващия възрастов период от 30-39 години (18-39 г.), ще получим възрастовата група, през която водачите на МПС през изследвания 12-годишен период са най-склонни да извършват пътнотранспортни престъпления, тъй като преобладаващата част – 63,2% от всички осъдени се намира в този възрастов диапазон.**

Броят на осъдените в групата на 40-49 годишните е по-нисък от този в групата на 30-39 годишните, като дялът му е 20%. Лицата на средна възраст – 30-49 годишните, представени в 20 годишен диапазон, заемат близо половината от осъдените лица за периода – 49,7% (съответно 29% и 20,7%). С прехвърлянето на възрастовата граница от 50 г. броят на осъдените рязко намалява.

Динамика на осъдените лица по възрастови групи

И през двата изследвани периода във всички възрастови групи се наблюдава тенденция към намаление на осъдените лица с изключение на групата на 50-59 годишните, която бележи минимален темп на увеличение през 2021 г. спрямо 2010 г. с 3,1% и тази на над 60 годишните със значително нарастване от 113,6% или 2 пъти.

Темпът на намаление на осъдените лица през 2021 г. спрямо 2010 г. е най-сериозен при непълнолетните водачи – -72,6%, следван от този на младите водачи: на 25-29 годишните – с -46,6% и 18-24 годишните – -42,4%. Това е индикация за гъвкава и адекватна наказателна политика на съдилищата спрямо младите хора и тяхното поведение на пътя, както и за добро предупредително и възпиращо въздействие на действащите санкции и наказания.

СЪВЕТ ЗА КРИМИНОЛОГИЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	Нераз преде лени	Общо
2010	106	2 339	2 038	3 399	2 079	1003	235		11 199
2011	60	2 234	1 815	3 190	2 034	923	261	6	10 523
2012	42	1 772	1 653	2 723	1 879	882	267		9 218
2013	31	1539	1 373	2 461	1 624	818	292		8 148
2014	30	1 246	1 227	2 342	1 678	876	352		7 751
2015	36	1 272	1 297	2 312	1 733	897	310		7 857
									-
									29,8%/2
									010
2010 - 2015	305	10 412	9 403	16 427	11 027	5 399	1 717	6	
2016	43	1 233	1 470	2 616	2 191	1 163	432		9 148
									16,4%/2
									015
2017	49	1 294	1 345	2 350	1 843	1 052	449		8 382
2018	35	1 660	1 369	2 388	1 704	988	460		8 604
2019	44	1 367	1 207	2 173	1 599	987	460		7 837
2020	38	1 150	969	1 855	1 422	829	434	197	6 894
2021	29	1 348	1 089	2 217	1 591	1 034	502		7 810
	-	-	-	-	-	3,1%/2	113,6%		-
	72,6% /2010	42,4% /2010	46,6% /2010	34,8% /2010	23,5% /2010	010	/2010		30,2%/2
									010
									-
									14,6%/2
									016
2016 - 2021	238	8 052	7 449	13 599	10 350	6 053	2 737	197	
2010 - 2021	543 0,5%	18 464 17,9%	16 852 16,3%	30 026 29%	21 377 20,7%	11 452 11,1%	4 454 4,3%	203 0,2%	103 371
				51 403 49,7%					

Осъдени мъже по възрастови групи

	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	Нераз преде лени	Общо
2010 - 2021	521 0,5%	17 693 17,7%	16 212 16,2%	28 947 29%	20 753 20,7%	11 223 11,2%	4383 4,3%	181 0,2%	99 913

Тъй като броят на мъжете е структуроопределящ на разпределението на осъдените лица по пол, то зависимостите по отношение на тях следват общите тенденции за осъдените лица за 2010-2021 г., изложени по-горе.

Осъдени мъже – темп на нарастване/намаление - 2021 г. спрямо 2010 г. - %							
	14-17 г.	18-24 г.	25-29 г.	30-39 г.	40-49 г.	50-59 г.	60 г. плюс
2021-2010	-73,8	-44,7	-49,5	-37,2	-26,1	1,8	110,8
2010-2015	-66	-45,5	-37,1	-31,9	-17,5	-11,5	31,5
2016-2021	-34,1	5,8	-29,2	-17,9	-29,5 27,1/2016-2015	-11,6 30,1/2016-2015	14,5 40/2016-2015

За разглеждания **12-годишен период** през 2021 г. в повечето възрастови групи осъдени мъже се отбелязва темп на намаление спрямо началната 2010 г. Най-съществено е намалението им в групите на непълнолетните – -73,8% и на младите водачи мъже – 25-29 годишните – с -49,5% и 18-24 годишните – с -44,7%. Очертан е спад и в групите от средната възраст – на 30-39 годишните водачи – с -37,2% и на 40-49 годишните – с -26,1%.

В групата на осъдените водачи мъже над 50 г. се наблюдава слабо увеличение - с 1,8% на осъдените мъже на възраст 50-59 г. и значително - със 110,8 % (двойно) на осъдените мъже над 60 г.

За първия разглеждан период **2010-2015 г.** се наблюдава темп на намаление при всички възрастови групи осъдени мъже водачи, с изключение на над 60 годишните, които се увеличават в края на периода спрямо началото с 31,5%. Най-съществено е намалението при осъдените непълнолетни лица от мъжки пол – с -66%, както и на най-младите правоспособни водачи – 18-24 г. – с 45,5%.

Във втория разглеждан период **2016-2021 г.** тенденциите към намаление продължават, макар и с по-ниски темпове. Изключение прави групата на осъдените млади водачи, която нараства с 5,8%, както и тази на над 60 годишните, където нарастването е с 14,5%.

Следва да се отбележи, че в три от разглежданите групи водачи се наблюдава рязко **покачване на тренда през 2016 г.** спрямо предходната 2015 г. – това са групите на осъдените над 40 годишни водачи мъже. При 40-49 годишните увеличението е с 27,1%, при 50-59 годишните – с 30,1% и при над 60 годишните – с 40%.

Осъдени жени по възрастови групи

	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	Неразпределени	Общо
2010	22	771	640	1079	624	229	71	22	3458
-	0,7%	22,3%	18,5%	31,2%	18,1%	6,6%	2,1%	0,7%	
2021									

За периода 2010-2021 г. картината при осъдените жени за пътнотранспортни престъпления е аналогична с тези при мъжете. Най-голям е дялът на осъдените жени на възраст от 30-39 г. – 31,2%, следвани от възрастовата група на 18-24 годишните – 22,3%, на 25-29 годишните – 18,5% и тази на 40-49 годишните – 18,1%. Тези резултати обаче показват, че дялът от 40,8% осъдени млади водачи жени на **18-29 години** е по-голям от този на осъдените водачи мъже на същата възраст - 34%. Дяловете на осъдените 18-24 годишни, 25-29 годишни и 30-39 годишни жени са по-големи от тези на осъдените мъже в същите възрастови групи. Това е индикация за засилена активност при жените между 18-тата година и 39-тата година, предвид по-високия дял осъдени жени в тази възраст (72%) спрямо този на мъжете на същата възраст (62,8%).

За периода 2010-2021 г. броят на осъдените жени, за разлика от броят на осъдените мъже, във всички възрастови групи нараства. През 2021 г. спрямо началната 2010 г. най-голямо е нарастването при осъдените 40-49 годишни жени водачи – със 135,3%, както при 25-29 годишните – с 80,8%.

Осъдени жени по възраст – темп на нарастване - 2021 г. спрямо 2010 г. - %							
	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс
2021/2010		34,8	80,8	47,4	135,3	108,3	
2010-2015		-47,8	-4,2	-33	35,3	66,7	
2016-2021		97,9	63,5	60,7	70,2	13,8	

През двата разглеждани 6-годишни периода се наблюдава противоположна динамика.

През **2010-2015 г.** динамиката е отрицателна в групите на осъдените жени на възраст от 18- 39 години, която, също като при мъжете, е най-активната. Броят им намалява, като темпът на намаление през 2015 г. спрямо 2010 г. е значителен при 18-24 годишните – намаление с -47,8%, както и при 30-39 годишните – с -33%,

а при 25-29 годишните – с -4,2%. През този период обаче се увеличават групите на осъдените жени на възраст от 40 - 60 години: при 40-49 годишните – с 53,3%, а при 50-59 годишните – с 66,7%.

През **2016-2021 г.** динамиката при осъдените жени вече е с положителен знак във всички възрастови групи. Темповете на нарастване през 2021 г. спрямо 2016 г. са значителни: в групата на осъдените жени на възраст 18-24 г. покачането е с 97,9%; при 25-29 годишните – с 63,5%; при 30-39 годишните – с 60,7%; при 40-49 годишните – с 70,2%; при 50-59 годишните – с 13,8%.

Образование на осъдените лица

Както е видно, за периода 2010-2021 г. преобладава дялът на осъдените лица за пътнотранспортни престъпления със **средно образование** – 44,3% (45 815).¹⁸³ Малко под половината от осъдените за пътнотранспортни престъпления мъже (44,3%), както и 44,8% от осъдените жени са със средно образование.

Следва групата на осъдените лица с **основно образование** – 21,5% от всички осъдени лица, като с подобно образование са 22,3% от осъдените мъже и само 7,3% от осъдените жени.

Осъдените лица с **по-ниско от основното образование** са малобройна група – с незавършено начално образование – 0,5%, неграмотни – 2%.

Осъдените лица с образование **по-високо от средното** са общо 5,4 %, като 4,5% са осъдените с висше образование и 0,9% - специалисти и лица с полувисше образование. От осъдените мъже 4,6% са с висше образование (4054), а от осъдените жени – 17,2% (593). Следователно по-голяма част от жените с по-високо образование в сравнение с мъжете са склонни да извършват пътнотранспортни престъпления.

Резултатите показват, че при осъдените мъже преобладават лицата със средно и основно образование - 66,6%, докато при осъдените жени преобладават лицата със средно и висше образование – 62%.

Семейно положение на осъдените лица

Наличните данни за периода 2015-2021 г. показват, че преобладаващата част от осъдените за пътнотранспортни престъпления лица са неженени/неомъжени. Те представляват близо половината от всички осъдени

¹⁸³ 21 493 или 20,7% от всички осъдени лица са неразпределени по пол и образование.

лица през този период – 43,3%. Делът на женените/омъжените е 18,2%, а този на разведените – 7,3% вдовците - 0,9%.¹⁸⁴

Семейно положение						
	общо	Неженен/неомъжена	Женен/омъжена	Вдовец/а	Разведен/а	Непоказани
2015-2021	56 990	24 581	10 375	539	4 137	17 258
		43,3%	18,2%	0,9%	7,3%	30,3%

Осъдени лица и пътнотранспортни престъпления

¹⁸⁴ Информацията относно семейното положение е непълна – липсват данни за периода 2010-2014 г. и 30% от осъдените лица за периода 2015-2021 г. са неразпределени по семейно положение.

СЪВЕТ ЗА КРИМИНОЛОГИЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

Образование на осъдените лица				
		2010-2015	2016-2021	2010-2021
Общо без неразпределените по пол		54 558	48 675	103 233 103 371
Пол	Мъж	53 143	46 638	99 781
	жена	1415	2 037	3 452
Висше	Общо	4 647	2 310	4 647 4,5%
	Мъж	4 054	1984	4054 4,6%
	Жена	593	326	593 17,2%
Специалист полувисше	Общо	736	211	947 0,9%
	Мъж	672	189	861
	жена	64	22	86
Средно	Общо	27 307	18 508	45 815 44,3%
	Мъж	26 551	17 717	44 268 44,3%
	жена	756	791	1 547 44,8%
Основно, ПТУ	Общо	13 437	8 797	22 234 21,5%
	Мъж	13 316	8 667	21 983 22,3%
	жена	121	130	251 7,3%
Начално	Общо	3 630	1 909	5 539 5,4%
	Мъж	3615	1891	5 506
	жена	15	18	33 1%
Незавършено начално	Общо	367	164	531 0,5%
	Мъж	367	161	528
	жена	0	3	3
неграмотни	Общо	1 456	571	2 027 2%
	Мъж	1 449	570	2019
	жена	7	1	8
неразпределени	Общо	5 288	16 205	21 493 20,7%
				20,7%
	Мъже	5 103	15 459	20 562
	жена	185	746	931
				81740

Чл.343	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		Неразпределени		общо	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
2010 - 2015 г.	33	2	711	43	458	33	744	56	520	31	292	22	202	13	1		2	200
2010 - 2015 г.	35		754		491		800		551		314		214		1		3 160	
			23,6		15,5		25,3		17,4		9,9		6,7					
2016 - 2021 г.	39	7	583	80	387	42	601	76	499	57	378	34	401	25	9	2	2	323
2016 - 2021 г.	46		663		429		677		556		412		426		11		3 220	
			20,6		13,3		21		17,3		12,8		13,2					
2010 - 2021 г.	81		1 417		920		1 477		1 107		726		640		12		6 380	
			22,2		14,4		23,1		17,4		11,4		10					

Характеристика на лицата, осъдени по чл. 343 от НК 2020-2021 – средна, тежка телесна повреда, смърт, квалифицирани обстоятелства

За периода 2010-2021 г. при престъпленията по чл. 343 от НК (основен и квалифицирани състави) с най-висок сходен дял се открояват 3 възрастови групи осъдени лица: 30-39 годишните заемат 23,1% от всички осъдени лица през периода по този текст; плътно след тях се нареждат младите водачи 18-24 г. с 22,2% и лицата на възраст от 40-49 г. – 17,4%. Осъдените по чл. 343 от НК от групата на 25-30 годишните са 14,4% от всички осъдени по този текст, 50-59 годишните – 11,4 а над 60 годишните 10%. Ако към групата на 18-24 годишните прибавим тази на 25-29 годишните, то осъдените пълнолетни младежи до 30 годишна възраст представляват 36,6% от всички осъдени. Те се открояват като едни от най-честите причинители на катастрофи със сериозни вредни последици – леки и тежки телесни повреди или смърт. Причини за това може да бъдат неопитността при управлението на МПС и участието в движението, непознаването на правилата за безопасно движение, прекалено агресивно поведение на пътя.

Осъдените за престъпления по чл. 343 от НК преимуществено са мъже.

За периода 2016-2021 г. се отбелязва леко намаление на осъдените мъже спрямо тези през 2010-2015 г. с -2,2%, но осъдените по чл. 343 от НК жени се увеличават с 61,5% (от 200 на 323).

През 2016 -2021 г. спрямо 2010-2015 г. се наблюдава темп на нарастване на осъдените мъже от възрастовите групи над 50 години – при 50-59 годишните – с 29,4%, а при над 60 годишните – почти двойно – с 98,5%. Слаб темп на намаление на осъдените по чл. 343 от НК мъже е налице при осъдените мъже от останалите възрастови групи.

Характеристика на лицата, осъдени по чл. 343, ал. 1, б. „а“ от НК – значителни имуществени вреди

Чл. 343 ал. 1, б. „а“	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		Неразпределени		общо	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
2010 - 2015 г.	2	0	60	4	44	2	86	5	54	2	38	2	15	1	0	0	299	16
2010 - 2015 г.	2		64		46		91		56		40		16		0		315	
2016 - 2021 г.	0	0	13	2	7	0	18	2	24	1	20	0	4	1			86	6
2016 - 2021 г.	0		15		7		20		25		20		5		0		92	
2010 - 2021 г.	2		79		53		111		81		60		21		0		407	
			19,4		13		27,3		19,9		14,7							

За причиняване на значителни имуществени вреди по чл. 343, ал. 1, б. „а“ от НК в периода 2010-2021 г. са осъдени общо 407 лица, от които 77,4% през периода 2010-2015 г. През 2016-2021 г. темпът на намаление на осъдените лица по този член е -70,8%, като той се наблюдава във всички възрастови групи, с изключение на тази на над 60-годишните.

Причинителите на значителни имуществени вреди на пътя са преимуществено мъже от възрастовата група на 30-39 годишните – 27,3%, следвани от тази на 40-49 годишните – 19,9% и тази на 18-24 годишните – 19,4% от всички осъдени лица по този текст. Сборната група на осъдените млади водачи на възраст 18-29 г. обаче заема общ дял от 32,4%.

Характеристика на лицата, осъдени по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК – средна или тежка телесна повреда

Осъдени лица – средна или тежка телесна повреда

Чл. 343, ал. 1, б. „б“	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		Неразпределени		общо	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
2010 - 2015 г.	5	0	95	6	62	7	105	9	83	2	45	1	44	3	0	0	439	28
2010 - 2015 г.	5		101		69		114		85		46		47		0		467	
			21,6		14,7		24,4		18,2		9,8		10,1					
2016 - 2021 г.	3	0	54	5	30	3	63	7	51	2	33	6	35	2	1	1	270	26
2016 - 2021 г.	3		59		33		70		53		39		37		2		296	
			19,9		11,1		23,6		18		13,2		13,1					
2010 - 2021 г.	8		160		102		184		138		85		84		2		763	
			21%		13,4%		24,1%		18,1%		11,1%		11%					

По чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК за причинена средна или тежка телесна повреда за периода 2010-2015 г. са осъдени 439 мъже и 28 жени, а през периода 2016-2021 г. – 270 мъже и 26 жени, или броят на осъдените мъже през втория период е намалял с 1,6 пъти.

За периода 2010-2021 г. сред осъдените лица по чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК са представени всички възрастови групи, като делът на непълнолетните е незначителен (8 лица). Най-голям е делът на лицата, причинили тежка или средна телесна повреда от групата на 30-39 годишните – почти една четвърт (24,1%) от всички осъдени лица, следвани от младите пълнолетни на 18-24 години – 21% ,или малко над една пета. Осъдените по този текст от НК от групата на 40-49 годишните са 18,1%. С приблизително еднакви дялове са възрастовите групи на 25-29 годишните – 13,4%, на 50-59 годишните – 11,1% и на над 60 годишните – 11 %. През двата изследвани периода дяловете на осъдените лица по възрастови групи са близки. Сборната група на 18-29 годишните обаче излиза напред с 34,5% или всеки трети от всички осъдени по този член.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК – смърт

Чл. 343, ал. 1, б. „в“	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		Неразпределени		общо	
	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж	М	Ж
2010 - 2015 г.	8	0	168	16	121	10	200	19	159	19	99	14	89	7	0	0	844	85
2010 - 2015 г.	8		184		131		219		178		113		96				929	
2016 - 2021 г.	2	0	90	22	86	10	106	12	112	9	87	9	76	1	0	0	559	63
2016 - 2021 г.	2		112		96		118		121		96		77		0		622	
2010 - 2021 г.	10		296		227		337		299		209		173		0		1 551	
			19		14,3		21,7		19,2		13,5		11,2					

За периода 2010-2021 г. осъдените лица за причиняване на смърт при ПТП намаляват, като през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. спадът е с -33%.

Прави впечатление, че през разглеждания 12-годишен период осъдените за причинена смърт при ПТП жени са значително повече - близо 3 пъти повече от осъдените за причинена средна или тежка телесна повреда (общо 54 осъдени жени по чл. 343, ал. 1, б. „б“ и 148 осъдени по чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК). Сред осъдените лица по този текст са представени всички възрастови групи с лек превес на основното възрастово ядро, което се откроява и при останалите престъпни състави – 30-39 годишните – 21,7% от всички осъдени по този текст, следвани плътно от 40-49 годишните -19,2% и 18-29 годишните – 19%.

Младите пълнолетни водачи до 30 години (18-24 г. и 25-29 г.) са също едни от честите причинители на смърт при ПТП – техният дял от всички осъдени за причинена смърт при ПТП е общо 33,3%.

2010-2021	Осъдени лица по чл. 343, ал. 1, б. „б“ и чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК %							
	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	Общо брой
Чл. 343, ал. 1, б. „б“ НК		21	13,4	24,1	18,1	11,1	11	763
Чл. 343, ал. 1, б. „в“ НК		19	14,3	21,7	19,2	13,5	11,2	1551
Чл. 343, ал. 3 НК		24	14,9	23,2	15,9	9,7	10,4	3122

Дяловете на осъдените лица по чл. 343, ал. 1, б. „б“ и чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК по възрастови групи са сходни. Относителният дял на причинителите на тежки или средни телесни повреди е сходен с този на причинителите на смърт в една и съща възрастова група и намалява след 50-годишна възраст.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343, ал. 3 – квалифициращи обстоятелства

Чл. 343, ал.3	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		неразпр		общо	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
2010 - 2015 г.	12	1	319	11	187	12	280	15	181	4	73	4	37	1	1	0	1090	48
2010 - 2015 г.	13		330		199		295		185		77		38		1		1138	
			29		17,5		25,9		16,2		6,8		3,3					
2016 - 2021 г.	33	6	377	42	239	26	376	52	276	35	207	19	267	20	8	1	1783	201
2016 - 2021 г.	39		419		265		428		311		226		287		9		1984	
			21,1		13,4		21,6		15,7		11,4		14,4					
			26,9%		33,1%		45,1%		68,1%		19,3%		65,3%				75%	
2010 - 2021 г.	52		749		464		723		496		303		325		10		3122	
			24%		14,9%		23,2%		15,9%		9,7%		10,4%					

През втория разглеждан период (2016-2021 г.) осъдените лица по чл. 343, ал. 3 от НК за деяние, извършено при наличието на квалифициращи обстоятелства, се увеличават значително с темп на нарастване 75%. Сред тях преобладаващата част са мъже, като делът на жените нараства с 5,8% с ускорен темп на нарастване 318,8% спрямо 2010-2015 г.

За периода 2010-2021 г. най-голям е делът на осъдените млади водачи на МПС – 18-24 годишните – 24%, 30-39 годишните – 23,2%. Сборната група на младите водачи 18-29 г. отново излиза напред с 38,9%.

Същевременно се наблюдава темп на нарастване на осъдените лица във всички възрастови групи, който се увеличава с увеличаване на възрастта.

Въпреки, че през 2016-2021 г. относителният дял на осъдените лица от по-високите възрастови групи по чл. 343, ал. 3 от НК намалява, те отбелязват най-сериозен темп на нарастване спрямо 2010-2015 г. – 40-49-годишните с 68,1%; 50-59 годишните – със 193,3% и над 60 годишните – с 655,3%.

Тези данни показват, младите водачи 18-29 г. са сред най-честите причинители на тежки последици при настъпил инцидент на пътя. Престъпното поведение се дължи предимно на неопитност и не достатъчно познаване на пътното движение като процес.

При възрастните водачи обаче, деянията с тежки последици на пътя през втория изследван период зачестяват, въпреки наличието на опит и дълъг стаж зад волана. Това е индикатор да се изследва по-задълбочено влиянието на възрастта върху способностите на водача, предвид очакваното увеличаване на дела на застаряващото население в България.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК – квалифициращи обстоятелства при тежка или средна телесна повреда

Чл.343, ал.3	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		неразпр		общо	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
2010 - 2015 г.	10	1	222	9	126	9	192	9	117	2	42	2	24	0	1		734	
2010 - 2015 г.	11		231		135		201		119		44		24				766	
			30,2		17		26,2		15,5		5,7		3,1					

СЪВЕТ ЗА КРИМИНОЛОГИЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

2016 - 2021 г.	26	3	284	38	185	21	275	44	218	34	176	17	234	20	8	1	1406	178
2016 - 2021 г.	29		322	206		319		252		193		254		9		1584		
			39,4%	52,6%		58,7%		111,8%		338,6%		958%						
			20,3	13		20,1		15,9		12,2		16						
2010 - 2021 г.	40		553	341		520		371		237		278		10		2350		

За причиняване на средна или тежка телесна повреда при наличието на квалифициращи обстоятелства – чл. 343, ал. 3, б. „а“ от НК по отношение на осъдените лица по възрастови групи се наблюдават зависимости, идентични на тези по чл. 343, ал. 3 от НК. През 2016-2021 г. спрямо предходния 6-годишен период темпът на нарастване на броя на осъдените се засилва с нарастване на възрастта им, като същевременно делът им спрямо общия брой на осъдените продължава да остава най-нисък.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК – особено тежък случай

Чл.343 ал.3	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		неразпр		общо	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
2010 - 2015 г.	6	1	67	5	40	2	68	8	42	4	35	1	15	1			237	22
2010 - 2015 г.	7		72		42		76		46		36		16				295	
2016 - 2021 г.	1	1	49	9	25	3	38	3	38	10	31	0	19	1			199	27
2016 - 2021 г.	2		58	28		41		48		31		20				226		
			-19,4	-33,3		-46												
2010 - 2021 г.	9		130	70		117		92		67		36		0		521		
			24,9	13,4		22,4		17,6		12,8		6,9						

За периода 2010-2021 г. най-висок е относителният дял на осъдените лица за причиняване на особено тежки вредни последици при управление на МПС от възрастовата група на младите водачи (18-24 годишните) – 24,9% и на 30-39-годишните – 22,4%. Делът на сборната група на 18-29 годишните водачи обаче е 38,3% и е най-значителен.

Динамиката на броя на осъдените водачи по възрастови групи за втория изследван период 2016-2021 г. спрямо първия 2010-2015 г. като цяло е отрицателна, като сериозно намалява броят на осъдените, причинили особено тежък случай, на възраст от 18-39 г.

Незначително е нарастването (от 4,3%) на осъдените 40-49 г. водачи и на тези над 60 г. – 25%.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК – смърт

Чл. 343, ал. 3, б. „б“	14-17		18-24		25-29		30-39		40-49		50-59		60 плюс		неразпр		общо	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
2010 - 2015 г.	2	0	97	2	61	3	88	6	64	2	31	2	13	1			356	16
2010 - 2015 г.	2		99		64		94		66		33		14				372	
2016 - 2021 г.	7	3	93	4	54	4	101	8	58	1	31	2	33	0			377	23
2016 - 2021 г.	10		97		59		109		59		33		33				400	
			-2		-7,8		15,9		-10,6				135,7					
2010 - 2021 г.	12		196		123		203		125		66		47		0		772	
			25,4		15,9		26,3		16,2		8,5		6,1					

За периода 2010-2021 г. най-висок е относителният дял на осъдените лица, причинили смърт при управление на МПС от възрастовата група на 30-39-годишните – 26,3%, следвани плътно от младите водачи (18-24 годишните) – 25,4%.

С увеличаване на възрастта на водачите, причинили смърт при управление на МПС, техният дял намалява, като най-нисък е при над 60 годишните – 6,1% и 50-59 годишните – 8,5%.

Динамиката на броя на осъдените водачи по възрастови групи за втория изследван период 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. е отрицателна за водачите на възраст 18-29 г. (-2%; -7,8%) и тези на 40-49 г. – -10,6%.

Със слаб темп нараства броят на осъдените, причинили смърт по квалифицирания състав от групата на 30-39 годишните – 15,95, като увеличението при над 60 годишните е със 135,7%, като техният дял продължава да остава нисък.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343б от НК – употреба на алкохол и наркотици

343 б	Осъдени лица по чл. 343б от НК								
	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразп ределен и	Общо брой
2010-2015	88	6320 15,8%	6231 14,7%	12 021 27,7%	8964 22,3%	4723 13,4%	1423 5,5%		39 775
2016-2021	91	6 169 15,9	5 735 15,7	10 848 30,2	8726 22,5	5238 11,9 10,9	2138 3,6 50,2		39 116
2010-2021	179	12 489 15,8	11 966 15,2	22 869 29	17 690 22,4	9 961 12,6	3 561 4,5		78 891

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част от осъдените лица по чл. 343б от НК за управление на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества са мъже – 96,5%.

Най-висока е криминалната активност на осъдените от възрастовата група на 30-39 годишните, която заема дял от 29% от всички осъдени лица по този член, следвана от тази на 40-49 годишните – 22,4%. Сборната група на младите водачи на възраст от 18 до 29 г., обаче се изравнява по относителен дял с тази на 30-39 годишните, дори излиза напред с 30,1%. Тези резултати до известна степен разколебават ширещото се убеждение, че преобладаващата част от осъдените за управление на МПС след употреба на алкохол или наркотици са младежи. Както е видно, и водачите на средна възраст вземат съществено участие в подобна престъпна дейност.

През втория изследван период 2016-2021 г. динамиката на осъдените лица по чл. 343б от НК във възрастовите групи от 18 до 49 г. е отрицателна. Изненадващо е нарастването в групите на над 50 годишните, като при 50-59 годишните то е с 10,9%, а при над 60 г. – с 50,2% спрямо 2010-2015 г.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343б, ал. 1 от НК – употреба на алкохол над 1,2 промила

Чл.343 в ал.1	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпр	общо
2010 - 2015 г.	84	5758 8,9	5447 11	10 476 26,8	7977 27,4	4334 17,9	1359 7,6	5	35 440
2016 - 2021 г.	56	2345 16,2 -59,3	2897 15,4 -46,8	7026 29,6 -32,9	7220 22,5 -9,5	4724 12,2 9	2001 3,8 47,2	120	26 389
2010 - 2021 г.	140	8103 13,1	8344 13,5	17 502 28,3	15 197 24,5	9 058 14,6	3360 5,4%	125	61 829

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част от осъдените лица по чл. 343б ал. 1 от НК за управление на МПС след употреба на алкохол с концентрация в кръвта над 1,2 промила са мъже – 96,4%.

Най-висока е криминалната активност на осъдените от възрастовата група на 30-39 годишните, която заема дял от 28,3% от всички осъдени лица по този текст за периода, следвана от тази на 40-49 годишните – 24,5%. Ако обединим осъдените млади водачи в обща възрастова група (18-29 г.), тя ще заеме втори по големина относителен дял – 26,6%. Това означава, че водачите на младежка и средна възраст между 18-49 г. са основното ядро осъдени лица, които управляват МПС след значително количество изпит алкохол.

През втория изследван период 2016-2021 г. динамиката на осъдените лица по чл. 343б, ал. 1 от НК във възрастовите групи от 18 до 49 г. е отрицателна спрямо първия период 2010-2015 г. Най-голям е темпът на намаление при осъдените водачи на 18-29 годишна възраст – с -59,3%; групата на 25-29 годишните е намаляла с -46,8%, а тази на 30-39 годишните с -32,9%. Нарастване се констатира в групите на над 50 годишните, като при 50-59 годишните то е с 9%, а при осъдените лица над 60 г. – с 47,2% спрямо 2010-2015 г.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343б, ал. 2 от НК – употреба на алкохол над 0,5 промила, рецидив

Чл.343 б, ал.3	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпр	общо
2010 - 2015 г.	3	478 11,6	722 17,6	1470 35,7	983 23,9	389 9,5	64 1,5%		4109
2016 - 2021 г.	2	137 4,9 -94,9	298 10,7 -58,7	842 30,3 -42,7	916 32,9 -6,8	456 16,4 17,2	126 4,5 94,9	3	2780
2010 - 2021 г.	5	615 8,9	1020 14,8	2312 33,6	1899 27,6	845 11,8	190 2,8	3	6 889

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 99,1% от осъдените лица по чл. 343б, ал. 2 от НК за управление на МПС след употреба на алкохол с концентрация в кръвта над 0,5 промила, след като са били осъдени с влязла в сила присъда по ал.1 на същия член, са мъже.

Рецидивните прояви са най-характерни за осъдените от възрастовата група на 30-39 годишните, тъй като тя заема дял от 33,6% от всички осъдени лица по този член за периода, следвана от тази на 40-49 годишните – 27,6%. Следваща по значимост е групата на осъдените млади водачи от обединената възрастова група (18-29 г.) – 23,7%.

И тук се наблюдава описаната вече характерна динамика на броя на осъдените лица по чл. 343б и чл. 343б, ал.1 от НК – през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. тя е отрицателна във възрастовите групи от 18 до 49 години. Най-голям е темпът на намаление при осъдените водачи на 18-29 годишна възраст – с -94,9%; групата на 25-29 годишните е намалела с -58,7%, а тази на 30-39 годишните с -42,7%. При 40-49 годишните водачи темпът на намаление на прояви на рецидив е нисък – 6,8%. Нарастване се констатира в групите на над 50 годишните, като при 50-59 годишните то е със 17,2%, а при осъдените лица над 60 г. – с 94,9% - двойно спрямо 2010-2015 г. Тези данни показват, че част от предприеманите мерки за превенция на управлението на МПС след употреба на алкохол спрямо младите водачи са дали резултат.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343 б, ал. 3 от НК – употреба на наркотични вещества

Чл.343в, ал.3	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпределени	общо
2010 - 2015 г.	1	84 37,2	62 27,4	75 33,2	4 1,8	0	0		226
2016 - 2021 г.	33	3580 37,2 42,6 пъти	2463 25,6 39,7 пъти	2869 29,8 38,2 п	566 5,9 141 п	56 0,6	11 0,1		9625
2010 - 2021 г.	34	3664 37,2	2525 25,6	2944 29,8	570 5,7	56 0,5	11 0,1	47	9 851

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 97% от осъдените лица по чл. 343б, ал. 2 от НК за управление на МПС след употреба на наркотични вещества, са мъже. Делът на осъдените жени по този член през 2016-2021 г. е 5,1%.

Управлението на МПС след употреба на наркотични вещества се среща най-често при лицата от възрастовата група на 18-24 годишните, която за периода 2010-2021 заема дял от 37,2%. Следват 30-39 годишните с дял от 29,8% от всички осъдени лица по този член за периода, и тази на 25-29 годишните – с 25,6%. В останалите възрастови групи дяловете на осъдените лица са незначителни. Ако разглеждаме обединената група на младите водачи (18-29 годишните) – то тя включва повече от половината от осъдените по чл. 343б, ал.3 от НК лица с впечатляващ относителен дял от 62,8%.

Динамика на броя на осъдените лица през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. е силно положителна. Осъдените водачи на 18-29 годишна възраст през втория разглеждан период са се увеличили 42,6 пъти спрямо първия; 25-29 годишните – 39,7 пъти; 30-39 годишните – 38,2 пъти. С увеличаване на възрастта намалява и броя на осъдените лица по възрастови групи. Може да се приеме, че осъдените лица за управление на МПС след употреба на наркотици са преобладаващо младежи на възраст 18-29 години. Най-голяма част от осъдените жени по този член се откриват в същия възрастов диапазон.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343б, ал. 4 от НК – употреба на наркотични вещества - повторност

Чл. 343 б, ал.4	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпр	общо
2016 - 2021 г.	0	107	77	111	24	2			322
		33,2	23,9	34,4	7,5				

За периода от 2016-2021 г. след създаване на ал. 4 на чл. 343б НК осъдените лица за повторно управление на МПС след употреба на наркотични вещества са общо 322, от които групата на 18-29 годишните е най-многобройна – 57,1%. Делът ѝ е разпределен както следва: 18-24 годишните осъдени за повторно управление на МПС след употреба на наркотици са 33,2% (1/3 от всички осъдени по този текст), а 25-29 годишните – 23,9%. Лицата на 30-39 години, управлявали повторно МПС след употреба на наркотици са 34,4%. Тъй като в посочения 5-годишен период осъдените лица са изтърпявали наложеното им наказание, не може да се направи обоснован извод относно евентуална бъдеща криминална активност по този член.

**Характеристика на осъдените лица по чл. 343в от НК -
неправоспособни водачи**

Чл. 343 в	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпр	общо
2010 - 2015 г.	180	3271	2623	3489	1417	317	53		11 350
	1,6	28,8	23,1	30,7	12,5	2,8	0,5		
2016 - 2021 г.	101	1182	1260	2013	1017	375	151		6 114
		19,3	20,6	32,9	16,6	6,1	2,5		
		-63,9	-52	-42,3	-28,2	18,3	184,9		
2010 - 2021 г.	281	4453	3883	5502	2434	692	204	15	17 464
	1,6	25,5	22,2	31,5	13,9	3,9	1,1		

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 99,1% от осъдените лица по чл. 343в от НК за управление на МПС без свидетелство за правоуправление, са мъже.

Управлението на МПС от водачи без документ за правоуправление се наблюдава най-често във възрастовата група на 30-39 годишните осъдени лица - 31,5% или всеки трети от осъдените лица за периода 2010-2021 г.

Следват 18-24 годишните с дял от 25,5% и 25-29 годишните с 22,2%, като тяхната сборна възрастова група (на младите водачи – 18-29 години) излиза напред с общ относителен дял от 57,7%. С увеличаване на възрастта намалява и делът на осъдените в останалите възрастови групи.

Динамиката на броя на осъдените лица по чл. 343в от НК през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. е отрицателна. Осъдените водачи на 18-24 годишна възраст през втория разглеждан период намаляват с най-силен темп – с -63,9%; 25-29 годишните – с -52%; 30-39 годишните – с -28,2%. През втория период броят на осъдените над 50 годишни лица нараства – при 50-59 годишните – с 18,3%, а при над 60 годишните – почти 3 пъти.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343в, ал. 1 от НК – управление на МПС в срока на лишаване от право да управлява МПС след като е лишаване от право по административен ред

Чл. 343б, ал.1	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпр	общо
2010 - 2015 г.	5	79 19,6	96 23,8	123 30,8	66 16,3	29 7,2	6 1,5		404
2016 - 2021 г.	0	13 8,9 -83,5	32 21,9 -66,7	60 41,1 -51,7	29 19,9 -56,1	5 3,4 -82,8	7 8,9		146
2010 - 2021 г.	5	92 16,7	128 23,3	183 33,3	95 17,3	34 6,1	13 2,3	0	550

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 98,6% от осъдените лица по чл. 343в, ал. 1 от НК за управление на МПС без свидетелство за правоуправление в срока на изтърпяване на наказание лишаване от право на управление, наложено по административен ред, са мъже.

Това престъпление се извършва най-често от водачи във възрастовата група на 30-39 години – 33,3% или всеки трети осъден. Следват 25-29 годишните осъдени с 23,3% и 18-24 годишните с дял от 16,7 %, като тяхната сборна възрастова група на младите водачи – 18-29 години е с общ относителен дял от 40%. В останалите възрастови групи делът на осъдените намалява с увеличаване на възрастта.

Динамиката на броя на осъдените лица по чл. 343в, ал. 1 от НК през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. е отрицателна. Броят на 18-24 годишните през втория разглеждан период намалява с най-силен темп – с -83,5%, следвани от осъдените на 50-59 годишна възраст – с 82,8% ; 25-29 годишните – с -66,7%; 30-39 годишните – с -56,1%.

Може да се заключи, че през втория разглеждан период 2016-2021 г. броят на лицата, осъдени за управление на МПС без свидетелство за правоуправление в срока на изтърпяване на наказание лишаване от право на управление, наложено по административен ред, намалява с високи темпове.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343, в ал. 2 от НК – повторно управление на МПС без свидетелство за правоуправление в едногодишен срок

Чл. 343 б, ал.2	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпр	общо
2010 - 2015 г.	175	3192	2527	3 366	1351	288	47		10 946
		29,2	23,1	30,8	12,3	2,6	0,4		
2016 - 2021 г.	101	1076	1100	1 729	831	295	115		5 262
		20,4	20,9	32,9	15,8	5,6	2,2		
		-66,3	-56,5	-48,6	-38,5	2,4	2,4	пъти	
2010 - 2021 г.	276	4 268	3 627	5 095	2 182	583	162	9	16 202
	1,7	26,3	22,4	31,4	13,5	3,5	1		

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 99,2% от осъдените лица по чл. 343в, ал. 2 от НК за повторно управление на МПС в едногодишен срок без свидетелство за правоуправление, са мъже.

Тук най-активни са възрастовите групи на 30-39 години с дял от 31,4% от осъдените по този текст за целия изследван период 2010-2021 г. Следват 18-24 годишните осъдени с 26,3% и 25-29 годишните с дял от 22,4 %, като тяхната сборна възрастова група на младите водачи – 18-29 години е с общ относителен дял от 48,7% и обхваща близо половината от осъдените. В останалите възрастови групи делът на осъдените намалява с увеличаване на възрастта.

Динамиката на броя на осъдените лица по чл. 343в, ал. 2 от НК през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. е отрицателна. Броят на 18-24 годишните през втория разглеждан период намалява с най-силен темп – с -66,3%, следвани от 25-29 годишните – с -56,5%, 30-39 годишните – с -48,6% и 40-49 годишните с -38,5%. Броят на осъдените над 60 г. намалява 2,4 пъти. Броят на осъдените лица между 50-59 годишна възраст е нараснал с 2,4 %, но въпреки това остава нисък.

През втория разглеждан период 2016-2021 г. броят на лицата, осъдени за управление на МПС без свидетелство за правоуправление в срока на изтърпяване

на наказание лишаване от право на управление, наложено по административен ред, намалява във всички възрастови групи, с изключение на 50-59 годишните.

Сред най-честите нарушители, които управляват без свидетелство за правоуправление, са по-младите водачи на възраст от 18-29 години, следвани от 30-39 годишните.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343в, ал. 3 от НК – управление на МПС в срока за изтърпяване на ПАМ временно отнемане на свидетелство за правоуправление

Чл.343 б, ал.1	14-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60 плюс	неразпр	общо
2016 - 2021 г.		93	128	224	157	75	29	6	712
		13,1	18	31,5	22,1	10,5	4,1		

За периода 2016-2021 г. преобладаващата част – 97,8% от осъдените лица по чл. 343в, ал. 3 от НК за управление на МПС в срока на изтърпяване на ПАМ временно отнемане на свидетелство за правоуправление са мъже.

Това престъпление се извършва най-често от водачи на средна възраст от групите на 30-39 години – 31,5% и на 40-49 годишните с дял от 22,1% от всички осъдени лица по този член. Следват групите на 25-29 годишните осъдени с 18%, на 18-24 годишните с дял от 13,1 %, а 50-59 годишните заемат дял 10,5%. Сборната група на младите водачи 18-29 г. се изравнява по относителен дял с тази 30-39 годишните – 31,1%.

Профил на извършителите на пътнотранспортни престъпления

Гореизложените данни дават възможност да се направи обобщение относно социално демографската характеристика на най-често срещаните извършители на пътнотранспортни престъпления.

Те са неженени **мъже** със средно или основно образование на възраст от 18-39 години, която включва младите пълнолетни водачи на МПС и лицата в началото на средната възраст.

Най-много са осъдените **жени** водачи на МПС от същия възрастов диапазон 18-39 г. като броят на жените на възраст 40-49 г. стремително нараства и през двата изследвани 6-годишни периода. При жените, за разлика от мъжете, преобладават осъдените лица със средно и по-високо от средното образование.

Осъдените лица за управление на МПС след употреба на наркотици, както и неправоспособните водачи, са преобладаващо младежи на възраст от 18-29 години.

VIII. ИЗВОДИ**1. Структура на наказаните пътнотранспортни престъпления по чл. 343-343в от НК****Структура на наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК за периода 2010-2021 г.**

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК са общо 105 830. Те представляват 30,4% или малко под една трета от общата наказана престъпност в страната. Най-висок е дялът им спрямо общата наказана престъпност през 2018 г. – 35,3%, а най-нисък – през 2016 г. – 26,5%.

За периода 2010-2021 г. коефициентът на престъпност на пътнотранспортните престъпления е 123,8, като е най-висок през 2010 г. – 151,02 и през следващите години намалява, достигайки най-ниски стойности през 2020 г. – 103.

Съответно коефициентът на общата престъпност в страната за същия период е 404,8 – близо три пъти по-голям. Той е най-висок в периода 2010-2014 г. с пик през 2011 г. – 499,53, след което намалява и достига най-ниски стойности през 2020 г. – 340,93.

От всички пътнотранспортни престъпления, завършили с осъждане през 2010-2021 г., 52,6% са наказани през 2010-2015 г., а 47,4% – през 2016-2021 г.

Най-голям е дялът на престъпленията по чл. 343б от НК, инкриминиращи управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества. Те представляват впечатляващите 75,6% или три четвърти от всички наказани пътнотранспортни престъпления в страната за периода 2010-2021 г.

Престъпленията по чл. 343в от НК, инкриминиращи управлението на МПС от неспособни водачи, заемат 17,8% или близо една пета от структурата на наказаните пътнотранспортни престъпления за изследвания 12-годишен период.

Пътнотранспортните престъпления с висока степен на обществена опасност поради наличие на загинали, ранени или значителни имуществени вреди

по чл. 343 от НК за 12 годишния период заемат само 6,1% от структурата на всички наказани пътнотранспортни престъпления за периода.

На последно място в структурата на наказаната престъпност по чл. 343-343в от НК са престъпленията по привилегирвания състав, чл. 343а от НК, чийто дял е едва 0,5%.

Структура на наказаните престъпления по чл. 343-343в от НК за 2010-2015 г. и 2016-2021 г.

През 2016-2021 г. наказаните пътнотранспортни престъпления намаляват спрямо наказаните през 2010-2015 г.

През 2010-2015 г. делът на престъпленията, инкриминиращи управлението на МПС след употреба на алкохол или наркотици по чл. 343б е 72,1% от наказаните пътнотранспортни престъпления за периода, а за 2016-2021 г. – 79,3%. Те са структуроопределящи за наказаната пътнотранспортна престъпност по чл. 343-343в от НК в страната.

Престъпленията по чл. 343в от НК, свързани с управлението на МПС от неспособни водачи през 2010-2015 г. заемат дял от 21,5% или една пета от всички наказани престъпления за периода, а през 2016-2021 г. този дял намалява на 13,8%.

Делът на престъпленията по останалите престъпни състави на чл. 343 и 343а (основен, квалифициран и привилегирован) от НК и през двата изследвани 6-годишни периода заемат сходни дялове в структурата на наказаната престъпност за съответния период.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343 от НК – основен и квалифициран състав

За 2010-2021 г. повече от половината (56,8%) от наказаните престъпления по чл. 343 от НК за периода са по квалифицираните състави – чл. 343, ал. 3 и 4 от НК. За същия период наказаните престъпления по основния състав – чл. 343, ал. 1 от НК са 43,2%.

През 2010-2015 г. наказаните престъпления по основния състав чл. 343, ал. 1 от НК преобладават с дял от 54,8% от всички наказани пътнотранспортни престъпления за периода по чл. 343 от НК, а в периода 2016-2021 г. този дял намалява на 31,8%.

През 2010-2015 г. делът на наказаните престъпления по квалифицираните състави чл. 343, ал. 3 и 4 от НК е 45,2%, или под една втора от всички наказани пътнотранспортни престъпления по чл. 343 от НК за периода, а през 2016-2021 г. се увеличава на 68,2%, или над две трети.

През 2016-2021 г. броят на наказаните престъпления по квалифицираните състави скача двойно спрямо тези по основния състав и съотношението на дяловете им в структурата на чл. 343 от НК коренно се променя.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 1 от НК – причинени имуществени вреди, средна, тежка телесна повреда и смърт

През периода 2010-2021 г. в структурата на наказаната престъпност по основния състав на чл. 343, ал. 1 от НК най-висок е дялът на престъпленията с настъпила смърт по чл. 343, ал.1, б. „в“ от НК – 55,6% от всички наказани престъпления по основния състав на чл. 343, ал. 1 НК за периода. Два пъти по-нисък е дялът на наказаните престъпления с настъпила средна или тежка телесна повреда (чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК) – 27,6%, а дялът на тези с причинени значителни имуществени вреди по чл. 343, ал. 1, б. „а“ от НК е най-нисък – 16,7%.

И през двата изследвани 6-годишни периода в структурата на наказаната престъпност по чл. 343, ал. 1 от НК преобладава дялът на престъпленията с настъпила смърт – чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК – над половината от всички наказани престъпления за всеки период по чл. 343, ал. 1 от НК.

Наказаните престъпления с причинена тежка или средна телесна повреда по основния състав (чл. 343 ал.1 от НК) са с приблизително равни дялове през двата изследвани 6-годишни периода, като дялът на престъпленията с причинени имуществени вреди през втория период намалява значително.

През изследвания 12-годишен период 2010-2021 г. преобладават наказаните престъпления с настъпила средна телесна повреда (82,2% от всички престъпления по чл. 343, ал. 1, б. „б“), като през втория период дялът на престъпленията с настъпила тежка телесна повреда се увеличава.¹⁸⁵

Структура на чл. 343, ал. 3 и ал. 4 от НК – квалифициран състав, средна, тежка телесна повреда и смърт

През периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по квалифицираните състави **чл. 343, ал. 3 и ал. 4 от НК** заемат дял от 56,8% от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК. През 2010-2015 дялът им е 36% от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК за периода, а през 2016-2021 г. той е нараснал на 62,2%.

През изследвания 12-годишен период най-голям е дялът на наказаните престъпления по **чл. 343, ал. 3, б. „а“, от НК**, визиращи настъпила средна или тежка телесна повреда и особено тежки случаи при наличие на квалифициращи обстоятелства – 75% всички наказани престъпления по квалифицирания състав и над една трета – 36,7% от структурата на чл. 343 от НК. През втория изследван период 2016-2021г. дялът им е нараснал и заема почти от половината от всички наказани престъпления по чл. 343 от НК за периода.

През 2010-2021 г. престъпленията по **чл. 343, ал. 3, б. „б“** от НК, визиращи настъпила смърт и особено тежки случаи при наличие на квалифициращи обстоятелства заемат дял отблизко една пета – 24,7% от структурата на наказаната

¹⁸⁵ Изводът е направен въз основа на неконкретизираните данни, предоставени от НСИ относно пътно транспортните престъпления с настъпили средните и тежките телесни повреди.

престъпност по чл. 343, ал. 3 от НК, съотв. 11,8% от всички наказани престъпления за периода по чл. 343 от НК. През втория изследван период 2016-2021 г. делът им намалява спрямо този от първия период (20,1% към 32,7%).

През 2010-2015 г. при всяко осмо от десет наказани престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК (82,8%), извършено в пияно състояние, е била причинена смърт. През 2016-2021 г. се наблюдава обратна тенденция – този дял намалява 4 пъти спрямо този от предходния период – 12% за сметка на дела на наказаните престъпления с причинени средна или тежка телесна повреда в пияно състояние, когато вече при всяко девето от наказаните престъпления по чл. 343, ал. 3, б. „б“ от НК, извършени в пияно състояние, е причинена средна или тежка телесна повреда.¹⁸⁶

През 2010-2021 г. наказаните престъпления по **чл. 343, ал. 4 от НК** с настъпване на смърт на едно или повече лица и телесна повреда на едно или повече лица представляват 14,2% от структурата на наказаната престъпност по квалифицирания състав чл. 343, ал. 3 и ал. 4 от НК, съотв. 8% от всички наказани престъпления за периода по чл. 343 от НК. През 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 техният дял намалява.

В структурата на престъпленията по чл. 343, ал. 4 от НК преобладават наказаните престъпления, при които е настъпила смърт и телесна повреда на едно или повече лица (92,6%) Те се увеличават през втория разглеждан период на 97,8% от 88,6% през първия.

Структура по чл. 343а от НК – леко наказуеми състави

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по леко наказуемите състави заемат 0,5% от структурата на наказаната престъпност по чл. 343-343в от НК. Делът им спрямо престъпленията по основния и квалифицирания състав чл. 343, ал. 1, б. „б“, б. „в“, ал. 3 и ал. 4 от НК е 8,6%, като през втория период намалява от 10,2% през предходния 6-годишен период на 7,3%. При под една десета от наказаните престъпления по чл. 343, завършили с тежка или средна телесна повреда или смърт, е била оказана помощ на пострадалия от извършителя.

Структура по чл. 343а, ал. 1 от НК

През 2020-2021 г. леконаказуемият състав по чл. 343, ал. 1 от НК е прилаган най-често при настъпила смърт или особено тежки случаи (**чл. 343а, ал. 1, б. „б“** от НК) – 74,6%, с леко увеличение през втория спрямо първия изследван 6-годишен период.

Най-нисък е делът на леконаказуемите случаи с настъпила телесна повреда или смърт на едно или повече лица при наличието на квалифициращи обстоятелства по **чл. 343, ал. 1, б. „в“** от НК – 3,1% за 2010-2021 г.

¹⁸⁶ Изводът е направен въз основа на неконкретизирани данни, предоставени от НСИ относно пътно транспортните престъпления с настъпили средните и тежките телесни повреди и смърт в пияно състояние.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343б от НК - управление на МПС след употреба на алкохол и наркотици

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по чл. 343б от НК, инкриминиращи управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества, са най-масовите пътнотранспортни престъпления и заемат най-значителен дял в структурата на наказаната престъпност по чл. 343 – 343в от НК от 75,6%.

През 2010-2021 г. преобладаващи в структурата на наказаната престъпност по чл. 343б от НК са престъпленията **по чл. 343б, ал. 1 от НК**, свързани с управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда с дял от 78% от всички наказани престъпления по чл. 343б от НК, както и в структурата на общата наказана престъпност по чл. 343-343в от НК с дял от 59%. През 2016-2021 г. делът им намалява, но стойностите им продължават да остават високи.

През 2010-2021 г. наказаните престъпления по **чл. 343б, ал. 3** от НК, които инкриминират управлението на МПС след употреба на наркотични вещества, заемат дял от 12,8 % от всички престъпления по чл. 343б от НК и 9,7 % от всички наказани престъпления по чл. 343-343в от НК за периода. През 2016-2021 г. структурата на наказаната престъпност по чл. 343б, ал. 3 от НК рязко се изменя, като тези престъпления вече заемат дял от една четвърт или 25,2% спрямо 0,6% за 2010-2015 г. или една пета – 20% от всички наказани пътнотранспортни престъпления за 12-годишния период.

През 2010-2021 г. всеки девети от осъдените по чл. 343, ал. 1 от НК повторно е управлявал МПС след употреба на алкохол и е осъден за престъпленията **по чл. 343б, ал. 2 от НК** за управление на МПС с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, след като е бил осъден с влязла в сила присъда за такова деяние. Делът на наказаните престъпления **по чл. 343б, ал. 2 от НК** в структурата на чл. 343б от НК е 8,7%, а в структурата на наказаната престъпност по чл. 343-343в от НК – 6,6%.

Делът на наказаната престъпност по **чл. 343б, ал. 4 от НК**, инкриминиращ повторното управление на МПС след употреба на наркотични вещества след 2016 г. за периода 2016-2021 г. е 0,8% от структурата на наказаните престъпления по чл. 343б от НК.

Структура на наказаната престъпност по чл. 343в от НК – управление без СУМПС

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по чл. 343в от НК, визиращи управление на МПС без правоспособност, заемат втори по големина относителен дял от 17,8% в структурата на всички наказани пътнотранспортни престъпления – чл. 343-343в от НК. Намалението през втория разглеждан 6-годишен период е незначително.

През 2010-2021 г. в структурата на чл. 343в от НК преобладават наказаните престъпления по **чл. 343в, ал. 2 от НК**, свързани с повторно управление на МПС

без СУМПС в едногодишен срок от наказването на лицето по административен ред за същото деяние с дял от 91,9% от всички случаи на управление на МПС без правоспособност по чл. 343в от НК и 16,4% от наказаната престъпност по чл. 343-343в НК. През втория изследван 6-годишен период техният дял в структурата на чл. 343в от НК намалява от 96,3% през 2010-2015 г. на 84,5%, но стойностите му продължават да остават високи.

За периода 2010-2021 г. наказаните престъпления по **чл. 343в, ал. 1 от НК** за управление на МПС в срока на изтърпяването на наказанието лишаване от право за управление на МПС, са с дял от 3,3% в структурата на чл. 343в от НК.

За периода 2016-2021 г. наказаните престъпления по **чл. 343в, ал. 3 от НК** за нарушаване на наложена ПАМ за временно отнемане на СУМПС, са с дял от 13% в структурата на наказаните престъпления по чл. 343в от НК и превишават с 6 пъти дела на престъпленията по чл. 343в, ал. 1 от НК за същия период.

2. Характеристика на осъдените за пътнотранспортни престъпления лица

За периода 2010-2021 г. са осъдени общо 103 371 лица, като наказаните престъпления за същия период са 105 830.

През втория 6-годишен период 2016-2021 общият брой осъдени лица за пътнотранспортни престъпления намалява, като намалението започва още от края на първия период.

Тези тенденции кореспондират на тенденциите, констатирани при анализа на динамиката на пътнотранспортните престъпления – намалението на общия брой на престъпленията по чл. 343-343в от НК през периода 2010-2021 г. и резкия им скок през 2016 г. обуславят сходна динамика и по отношение на осъдените лица.

Осъдени лица и наложени наказания

Най-често налаганото наказание за извършено пътнотранспортно престъпление е **лишаването от свобода**. През 2010-2021 г. наказанието лишаване от свобода за престъпления по чл. 343-343в от НК е наложено на 66,5% от всички осъдени лица за периода. На една трета от осъдените (32,9%) е наложена пробация.

През 2010-2021 г. ясно се очертава настъпилата промяна в политиката към засилване на наказателната репресия по отношение на пътнотранспортни престъпления. През първия изследван период **2010-2015 г.** преобладаващото наказание е **пробацията**, наложено на повече от половината осъдени лица (59,7%), а на лишаване от свобода са осъдени 39,4%. През 2015 г. спрямо 2010 г. се отбелязва отрицателна динамика и при двете най-често налагани наказания. През втория разглеждан период **2016-2021 г.** настъпва промяна вследствие на

приетите изменения в чл. 343б и чл. 343в от НК в посока увеличаване на вида и размера на наказанията по отношение на управлението на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества или от неправоспособни водачи. През втория изследван период лишаването от свобода е наложено на 97% от осъдените лица, а на пробация са осъдени едва 2,8%. Така през 2016 г. се отбелязва темп на нарастване на осъдените на лишаване от свобода със 130% и темп на намаляване на осъдените на пробация с -87,5% спрямо предходната 2015 г. В края на 12-годишния период през 2021 г. темпът на нарастване на осъдените на лишаване от свобода е 83,9% спрямо началната 2010 г., а темпът на намаление на осъдените на пробация е -98,2%.

През 2010-2021 г. се наблюдава спад и в налагането на наказанията глоба и обществено порицание, като през 2021 г. на глоба са осъдени 11 лица и 5 – на обществено порицание.

Срок на наложеното наказание лишаване на от свобода

През 2016-2021 г. се увеличава дялът на лицата с наложено наказание за срок от 6-12 месеца, а дялът на лицата с определен по-нисък срок на това наказание през този период намалява в сравнение с 2010-2015 г.

Осъдени лица по пол

За периода 2010-2021 г. от общо осъдените 103 371 лица за пътнотранспортни престъпления 96,6% са мъже, а 3,4% са жени.

През 2016-2021 г. се отбелязва намаление на броя на осъдените мъже и увеличение на осъдените жени с над 1,4 пъти. Въпреки това дялът на осъдените жени остава незначителен спрямо този на мъжете.

Осъдени лица по възраст

За периода 2010-2021 г. най-активни при извършване на пътнотранспортни престъпления са осъдените лица на възраст от 18-49 години. Най-голям е дялът на осъдените водачи на възраст от 30-39 г. – 29%. Следват осъдените на възраст 40-49 г. – 20,7%. Осъдените лица от групата на младите водачи - 18-24 г. са 17,9%, а 25-29 годишните – 16,3%. *Ако младите водачи се обединят в обща група на 18-29 годишните, те ще представляват над една трета (34,2%) от всички осъдени лица* за извършени пътнотранспортни престъпления.

С прехвърлянето на възрастовата граница от 50 г. броят на осъдените рязко намалява.

Динамика на осъдените лица по пол и възраст

И през двата изследвани периода във всички възрастови групи се наблюдава намаление на осъдените лица, с изключение на групата на 50-59 годишните, която бележи минимален темп на увеличение през 2021 г. спрямо 2010 г. с 3,1% и тази над 60-годишните със значително нарастване от 113,6% или 2 пъти. Въпреки това броят на осъдените от последните две възрастови групи остава нисък.

Тъй като броят на мъжете е структуроопределящ за разпределението на осъдените лица по пол, то зависимостите по отношение на тях следват общите тенденции за осъдените лица за 2010-2021 г. За разглеждания 12 годишен период през 2021 г. в повечето възрастови групи осъдени мъже се отбелязва темп на намаление спрямо началната 2010 г.

Във втория разглеждан период 2016-2021 г. тенденциите към намаление продължават, макар и с по-ниски темпове. Изключение прави групата на осъдените млади водачи – 18-24 г., която нараства с 5,8%, както и тази на над 60-годишните, където нарастването е с 14,5%.

През 2016 г. спрямо 2015 г. се наблюдава рязко покачване на броя на осъдените в групите на над 40 годишните водачи мъже. При 40-49 годишните увеличението е с 27,1%, при 50-59 годишните – с 30,1% и при над 60 годишните – с 40%.

През периода 2010-2021 г. броят на осъдените жени, за разлика от броя на осъдените мъже, нараства във всички възрастови групи. През 2021 г. спрямо началната 2010 г. най-голямо е нарастването при осъдените 40-49 годишни жени водачи – със 135,3%, както при 25-29 годишните – с 80,8%.

За периода 2010-2021 г. най-голям е дялът на осъдените жени на възраст от 30-39 г. – 31,2%, следвани от възрастовата група на 18-24 годишните – 22,3%, на 25-29 годишните – 18,5% и тази на 40-49 годишните – 18,1%. Общата възрастова група на 18-29 годишните излиза напред с 40,8%. Този дял при осъдените млади водачи жени на 18-29 години е по-голям от този на осъдените водачи мъже на същата възраст - 34%. Дяловете на осъдените 18-24 годишни, 25-29 годишни и 30-39 годишни жени са по-големи от тези на осъдените мъже в същите възрастови групи.

През **2016-2021 г.** динамиката при осъдените жени е положителна, а темповете на нарастване са значителни.

Образование на осъдените лица

Преобладават осъдените лица със средно образование, следвани от тези с по-ниско от средното. Осъдените лица с по-високо от средното образование са 5,4%.

По-голяма част от осъдените жени с по-високо образование са склонни да извършват пътнотранспортни престъпления в сравнение с мъжете.

Семейно положение на осъдените лица

За периода 2015-2021 г.¹⁸⁷ преобладаващата част от осъдените лица за пътнотранспортни престъпления са неженени/неомъжени. Те представляват близо половината от всички осъдени лица през този период – 43,3%.

Осъдени лица и пътнотранспортни престъпления

Чл. 343 от НК – основен и квалифициран състав (средна, тежка телесна повреда, смърт, квалифициращи обстоятелства)

За периода 2010-2021 г. най-много са осъдените 30-39 годишни с дял 23,1% от всички осъдени лица през периода по този текст. След тях са младите водачи 18-24 г. с 22,2% и лицата на възраст от 40-49 г. – 17,4%. Осъдените пълнолетни младежи на 18-29 годишна възраст представляват 36,6% от всички осъдени и се открояват като едни от най-честите причинители на тежки инциденти на пътя.

Осъдените за престъпления по чл. 343 от НК преимуществено са мъже, но осъдените жени се увеличават с 61,5% през периода 2016-2021 г., въпреки все още ниския им брой.

През 2016-2021 г. се наблюдава темп на нарастване на осъдените мъже от възрастовите групи над 50 години.

Чл. 343, ал. 1, б. „а“ от НК – значителни имуществени вреди

Най-често значителни имуществени вреди на пътя се причиняват от лица на средна възраст - 30-39 годишните – 27,3%, но сборната група на осъдените млади водачи на възраст 18-29 г. заема общ дял от 32,4%.

През 2016-2021 г. осъдените лица по този текст намаляват.

Чл. 343, ал. 1, б. „б“ от НК – средна или тежка телесна повреда

Не се наблюдава ясно изразена възрастова група от водачите, осъдени за причиняване на средни и тежки телесни повреди на пътя. Сборната група на младите водачи (18-29 г.) обаче излиза напред с 34,5% или всеки трети от всички осъдени по този текст, следвана от 30-39 годишните с 24,1%.

След 50-годишна възраст броят на осъдените по този текст намалява.

Чл. 343, ал. 1, б. „в“ от НК - смърт

За периода 2010-2021 г. относителният дял на причинилите смърт е сходен с този на причинилите тежки или средни телесни повреди.

За разглеждания 12-годишен период осъдените за причинена смърт при ПТП жени са значително повече от осъдените жени за причинена средна или тежка телесна повреда (близо 3 пъти).

¹⁸⁷ Предоставените данни от НСИ са непълни.

Не се наблюдава ясно изразена най-често срещана възрастова група от водачи, осъдени за причиняване на смърт. Сборната група на 18-29 годишните обаче заема предни позиции с 33,3% или всеки трети от всички осъдени по този член.

За периода 2010-2021 г. осъдените лица за причиняване на смърт при ПТП намаляват, като през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. спадът е с -33%.

Чл. 343, ал. 3 от НК – квалифициращи обстоятелства

За периода 2010-2021 г. най-голям е дялът на осъдените млади водачи на МПС – 18-24 годишните – 24%, 30-39 годишните – 23,2%. Сборната група на младите водачи 18-29 г. отново излиза напред с 38,9%

През втория разглеждан период (2016-2021 г.) осъдените лица по чл. 343, ал. 3 от НК за деяние, извършено при квалифициращи обстоятелства, се увеличават с темп на нарастване 75%.

Преобладават мъжете, като дялът на жените се увеличава с ускорен темп на нарастване 318,8% спрямо 2010-2015 г.

Темпът на нарастване на осъдените лица по този текст се увеличава с увеличаване на възрастта, което е индикатор да се изследва по-задълбочено влиянието на този фактор върху способностите на водача, предвид очакваното увеличаване на дела на застаряващото население в България.

Чл. 343, ал. 3, б. „а“ и „б“ от НК – квалифициращи обстоятелства при тежка или средна телесна повреда, смърт, особено тежки случаи

За причиняване на средна или тежка телесна повреда, смърт, особено тежки случаи при наличието на квалифициращи обстоятелства – чл. 343, ал. 3, б. „а“ и „б“ от НК по отношение на осъдените лица по възрастови групи се наблюдават зависимости, идентични на тези по чл. 343, ал. 3 от НК. Групата на осъдените млади водачи 18-29 г. е най-многобройна.

Дялът на осъдените водачи над 50 г. възраст, причинили телесни повреди и смърт при квалифициращи обстоятелства, се увеличава със значителни темпове на нарастване, а при особено тежките случаи запазва стойностите от 2010-2015 г.

През 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. намалява броят на осъдените на възраст 18-29 г., причинили особено тежък случай или смърт. Намаляват лицата на средна възраст 30-39 г., осъдени за особено тежки случаи, но причинилите смърт от същата възрастова група се увеличават.

Чл. 343б от НК – употреба на алкохол и наркотици

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част от осъдените лица по чл. 343б от НК за управление на МПС след употреба на алкохол и наркотични вещества са мъже – 96,5%.

Най-висока е криминалната активност на осъдените от възрастовата група на 30-39 годишните, която заема дял от 29%. Сборната група на младите водачи на възраст от 18 до 29 г. се изравнява по относителен дял с тази на 30-39 годишните с 30,1%. Групата на 40-49 годишните също е представена с дял от 22,4%. Тези резултати до известна степен разколебават ширещото се убеждение, че преобладаващата част от осъдените за управление на МПС след употреба на алкохол или наркотици са младежи. Водачите на средна възраст също имат съществено участие в тази престъпна дейност.

През втория изследван период 2016-2021 г. динамиката на осъдените лица по чл. 343б от НК във възрастовите групи от 18 до 49 г. е отрицателна. Изненадващо е нарастването в групите на над 50 годишните.

Чл. 343б, ал. 1 от НК – употреба на алкохол над 1,2 промила

Най-много осъдени има във възрастовата група на 30-39 годишните, която заема дял от 28,3% от всички осъдени лица по този член за периода.

Обединената група на осъдените млади водачи е с втори по значимост относителен дял – 26,6%, следвани от 40-49 годишните – 24,5%.

Водачите на младежка и средна възраст между 18-49 г. са основното ядро осъдени лица, които управляват МПС след значително количество изпит алкохол.

През 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. динамиката на осъдените лица по чл. 343б, ал. 1 от НК във възрастовите групи от 18 до 49 г. е отрицателна спрямо първия период 2010-2015 г. Темпът на намаление на броя на осъдените млади водачи е най-висок.

Чл. 343б, ал. 2 от НК – употреба на алкохол над 0,5 промила, рецидив

През 2020-2021 г. проявите на рецидив при управление на МПС след употреба на алкохол са най-характерни за осъдените от възрастовата група на 30-39 годишните с дял от 33,6% от всички осъдени лица по този член за периода, следвана от тази на 40-49 годишните – 27,6%. Сборната група на младите водачи 18-29 г. заема дял от 23,7%.

През 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. динамиката е отрицателна във възрастовите групи от 18 до 49 години. Най-голям е темпът на намаление при осъдените млади водачи на 18-29 годишна възраст – с -94,9%. Нарастване се констатира при над 50 годишните.

Тези данни показват, че част от предприеманите мерки за превенция на управлението на МПС след употреба на алкохол спрямо младите водачите дават резултат.

Чл. 343 б, ал. 3 от НК – употреба на наркотични вещества

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 97% от осъдените лица по чл. 343б, ал. 2 от НК за управление на МПС след употреба на наркотични вещества, са мъже. Делът на осъдените жени по този текст през 2016-2021 г. е 5,1%.

Управлението на МПС след употреба на наркотични вещества се среща най-често при лицата от възрастовата група на 18-24 годишните, която за периода 2010-2021 заема дял от 37,2%. Следват 30-39 годишните с дял от 29,8% от всички осъдени лица по този текст за периода, и тази на 25-29 годишните – с 25,6%. Обединената група на младите водачи – 18-29-годишните включва повече от половината от осъдените лица по чл. 343б, ал. 3 от НК с впечатляващ относителен дял от 62,8%.

С увеличаване на възрастта намалява и броят на осъдените лица по възрастови групи.

Чл. 343б, ал. 4 от НК – употреба на наркотични вещества - повторност

Групата на 18-29 годишните е най-многобройна – 57,1%.

Чл. 343в от НК - неспособни водачи

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 99,1% от осъдените лица по чл. 343в от НК за управление на МПС без свидетелство за правоуправление, са мъже.

За периода 2010-2021 г. повече от половината осъдени лица за управление на МПС от водачи без свидетелство за правоуправление са млади водачи – 18-29 години (57,7%). Следват лицата на 30-39 годишна възраст с дял от 31,5%.

Динамиката на броя на осъдените лица по чл. 343в от НК през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. е отрицателна, като броят на 18-24 годишните намалява с най-силен темп.

Чл. 343 в, ал. 1 от НК – управление на МПС в срока на лишаване от право да управлява МПС, след като е лишавано от право по административен ред

През 2010-2021 г. сборната възрастова група на младите водачи – 18-29 години е с общ относителен дял от 40%, следвана от 30-39 години – 33,3%.

През 2016-2021 г. динамиката на броя на осъдените лица по чл. 343в, ал.1 от НК спрямо 2010-2015 г. е отрицателна, като 18-24 годишните намаляват с най-значителен темп.

Като цяло броят на лицата, осъдени за управление на МПС без свидетелство за правоуправление в срока на изтърпяване на наказание лишаване от право на управление, наложено по административен ред, намалява с високи темпове.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343в, ал. 2 от НК – повторно управление на МПС без свидетелство за правоуправление в едногодишен срок

За периода 2010-2021 г. преобладаващата част – 99,2% от осъдените лица по чл. 343в, ал. 2 от НК за повторно управление на МПС в едногодишен срок без свидетелство за правоуправление, са мъже.

Близо половината (48,7%) от осъдените за повторно управление на МПС в едногодишен срок без свидетелство за правоуправление са от сборната възрастова група на младите водачи – 18-29 години, а 30-39 години са представени с дял от 31,4%.

Динамиката на броя на осъдените лица по чл. 343в, ал. 2 от НК през 2016-2021 г. спрямо 2010-2015 г. е отрицателна, като осъдените 18-24 годишни намалява с най-висок темп.

Характеристика на осъдените лица по чл. 343в, ал. 3 от НК – управление на МПС в срока за изтърпяване на ПАМ временно отнемане на свидетелство за правоуправление

С приблизително еднакъв относителен дял преобладават осъдените лица от групите на 30-39 годишните с 31,5% и сборната група на младите водачи 18-29 г. с 31,1%.

IX. Анализ на регистрираните в периода 2010 – 2021 г. престъпления

*Брой на регистрираните престъпления
по чл. 343 - 343в от НК по години*

година	Обща регистрирана престъпност	Темп на спад/ръст
2010	11048	
2011	10311	
2012	9266	
2013	8898	
2014	9811	
2015	13307	
Общо за периода 2010 - 2015	62641	
2016	13725	
2017	10958	
2018	9053	
2019	7994	
2020	7643	
2021	7850	
Общо за периода 2016 - 2021	57223	-8,65%

През първия анализиран период в първите пет години се забелязва постепенен спад в броя на регистрираните престъпления, но последната година (2015) има рязко покачване в броя на регистрираните престъпления – ръст от 36,6% спрямо предходната година, съответно ръст от 20,5% спрямо 2010 г. Така, в края на периода 2010 – 2015 г. е налице ръст на тези престъпления, независимо от плавния им спад през първите четири години.

През втория анализиран период се установява устойчивост в тенденцията към намаляване на броя на регистрираните престъпления, като последната година (2021) има лек ръст по отношение на регистрираните през предходната (2020 г.¹⁸⁸), но продължава тенденцията към намаляване в сравнение с предходните години. Рязко спада броят на регистрираните престъпления през 2017 г. спрямо 2016 г. (с 20 %), а в края на периода (2021 г.) спадът спрямо първата година от периода (2016 г.) е 42,8 %.

Регистрираните през 2021 г. престъпления са с 40,7 % по-малко от регистрираните през 2010 г.

Общият брой на престъпленията, регистрирани през целия основен (втори) период (**57223** регистрирани престъпления), намалява с **8,65%** спрямо общия брой на регистрираните през периода за сравнение (първия период) престъпления (**62641** регистрирани престъпления).

¹⁸⁸ Обяснимо, с оглед наложените ограничителни мерки за движение във връзка с пандемията, през 2020 г. е най-нисък броят на регистрираните престъпления през втория период.

Брой на регистрираните в периода 2010 – 2021 г. престъпления по отделни текстове на НК

Текст от НК година	чл. 343, ал. 1, б. “а”	чл. 343, ал. 1, б. “б”	чл. 343, ал. 1, б. “в”	чл. 343, ал. 3	чл. 343а	чл. 343б, ал. 1	чл. 343б, ал. 2	чл. 343в, ал. 1	чл. 343в, ал. 2
2010	643	1700	376	113	35	7978	201	0	2
2011	476	1552	337	117	18	7599	201	2	9
2012	457	1665	320	138	16	6460	193	0	17
2013	367	1710	318	133	18	6126	210	2	14
2014	368	1760	368	149	24	5933	226	143	840
2015	379	1765	400	166	27	5487	350	442	4291
Общо за периода 2010 – 2015 / ръст за периода	2 690 -41%	10 152 +3,8%	2 119 +6,4%	816 +46,9%	138 -22,9%	39 583 -31,22%	1 381 +74,13%	589 +44100* %	5 173 +214450* %
2016	365	1825	387	221	26	6591	326	643	3341
2017	291	1657	345	221	19	5174	243	353	2655
2018	235	1644	357	225	14	4939	222	155	1262
2019	233	1589	385	230	11	4340	196	110	900
2020	204	1341	287	237	5	4261	194	105	805
2021	247	1394	319	205	8	4450	180	84	716
Общо за периода 2016 – 2021 / ръст за периода	1 575 -- 32,33%	9 450 -- 23,62%	2 080 -- 17,6%	1 339 -- 7,24%	83 -- 69,23%	29 755 -- 32,48%	1 361 -- 44,79%	1 450 -- 86,94%	9 679 -- 78,57%
Ръст в общия брой престъпления в основния период спрямо периода за сравнение	- 41,45%	- 6,9%	- 1,84%	+64,09%	- 39,86%	- 24,83%	- 1,45%	+146,18%	+87,11%

*Не може да се направи категоричен извод за причините, поради които в първите години на периода стойностите са толкова ниски, поради което се получава свръхголемият ръст през последните години на периода, но може да се предположи, че през първите години е налице латентна престъпност, и че нейното регистриране впоследствие се дължи на създаването и поддържането на електронни бази данни, които осигуряват възможност за бърза и лесна проверка на предходните нарушения.

В резултат на анализа на отделните текстове, за които има информация, се забелязват:

1. **Спад в общия брой престъпления**, регистрирани през основния период, спрямо периода за сравнение по следните текстове на НК:

- по чл. 343, ал. 1, б. “а” – с **41,45 %**
- по чл. 343, ал. 1, б. “б” – с **6,9 %**
- по чл. 343, ал. 1, б. “в” – с **1,84 %**
- по чл. 343а – с **39,86 %**
- по чл. 343б, ал. 1 – с **24,83 %**
- по чл. 343б, ал. 2 – с **1,45 %**

Като цяло, и през двата периода е видима **устойчива тенденция към намаляване на регистрираните престъпления** по чл. 343, ал. 1, б. “а”, чл. 343а, чл. 343б, ал. 1 НК, като в някои години има леко покачване на броя спрямо предходната година, но не и спрямо първата година от съответния период.

Регистрираните престъпления по чл. 343, ал. 1, б. “б”, чл. 343, ал. 1, б. “в” и чл. 343б, ал. 2 и чл. 343б, ал. 2 НК бележат **ръст през първия** период и **спад през втория**.

2. **Ръст в общия брой престъпления**, регистрирани през основния период, спрямо периода за сравнение по следните текстове на НК:

- по чл. 343, ал. 3 – с **64,09 %**
- по чл. 343в, ал. 1 – с **146,18 %**
- по чл. 343в, ал. 2 – с **87,11 %**

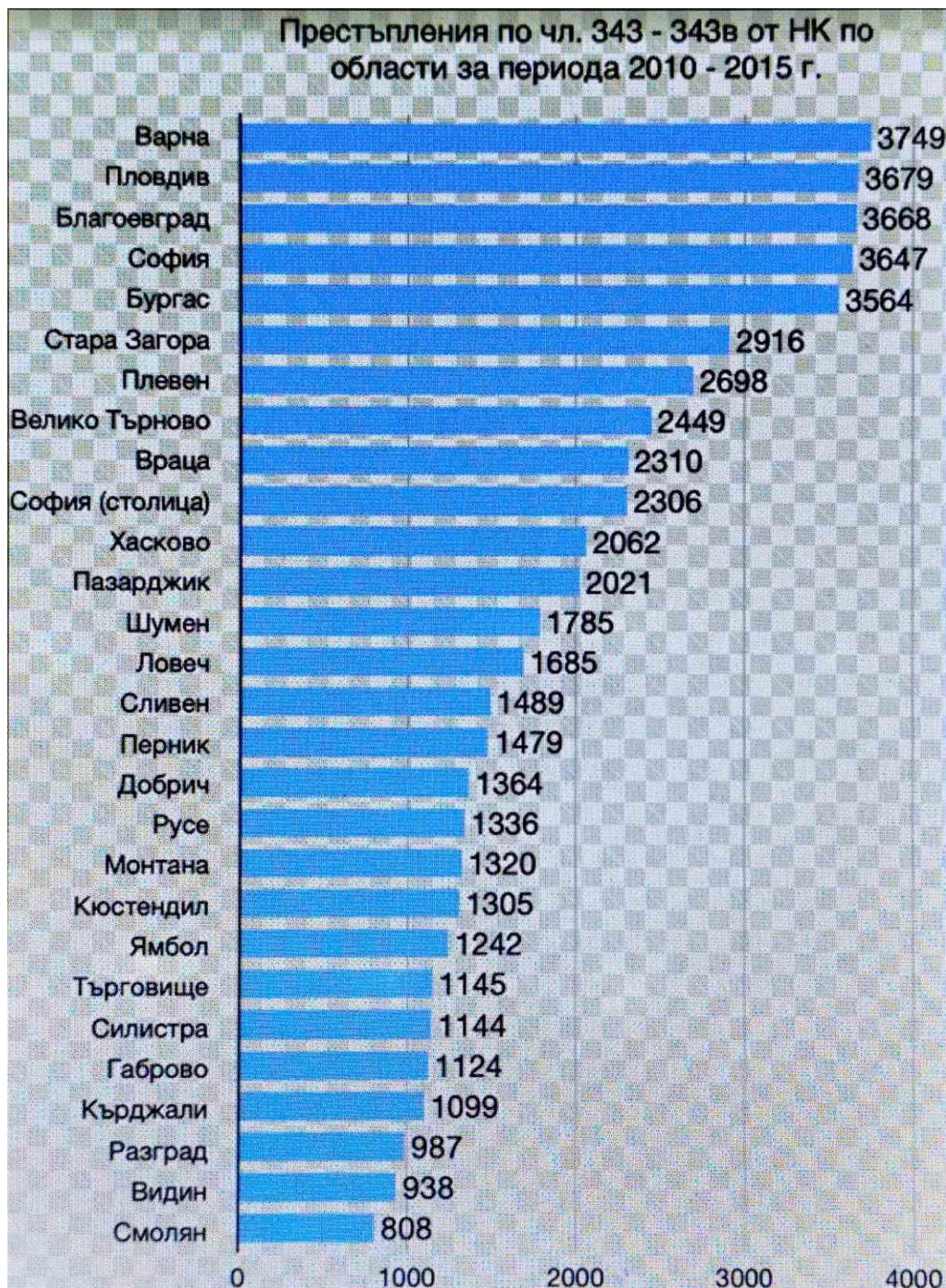
Ръст за тези престъпления се забелязва и в края на изследвания период спрямо началото му (**през 2021 г. спрямо 2010 г.**).

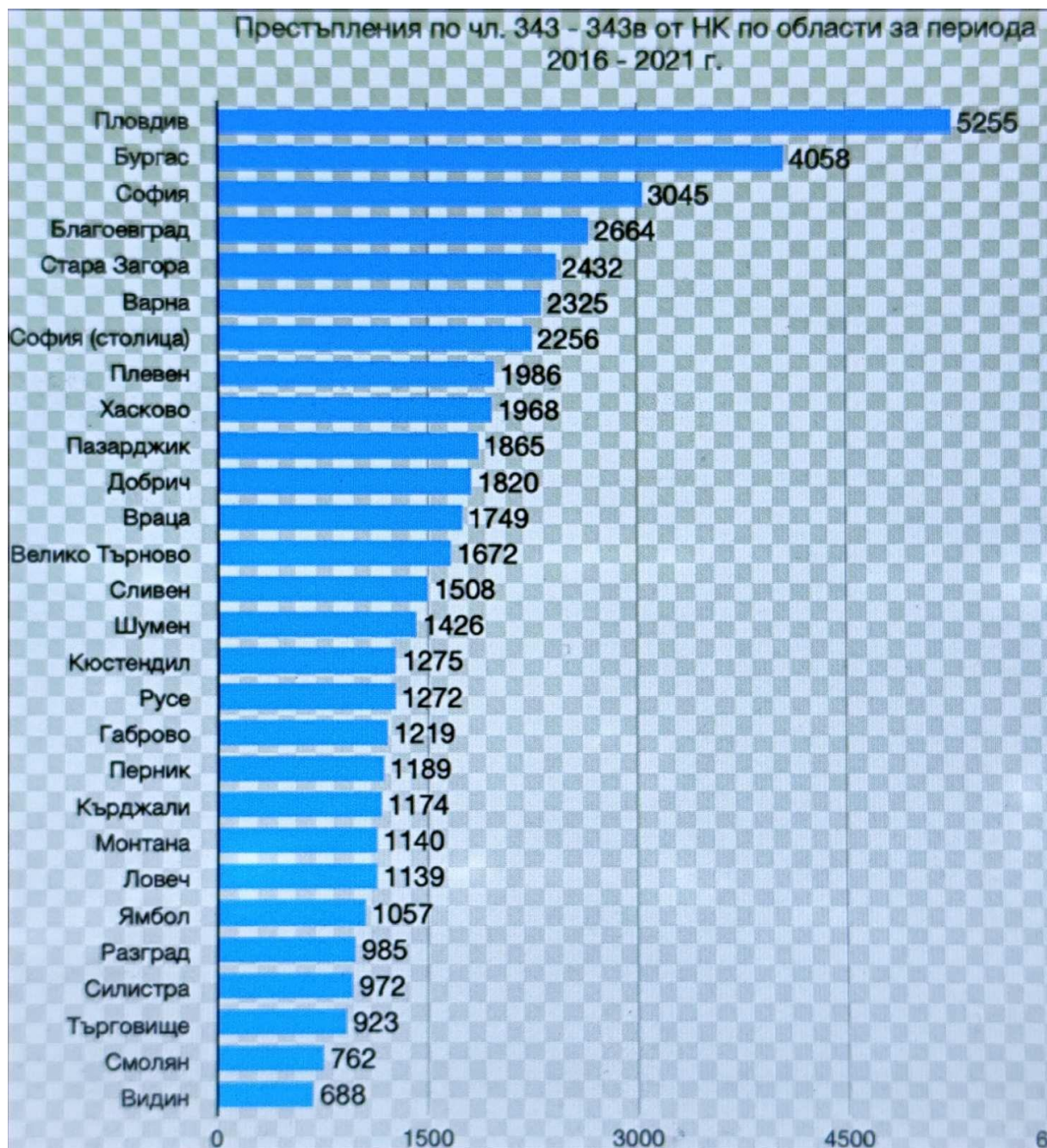
Впечатление прави сравнително малкият брой регистрирани престъпления по всички текстове на чл. 343а НК и техният спад – от 138 регистрирани престъпления за сравнителния период (2010 - 2015 г.) на 83 регистрирани престъпления през основния период. Това до голяма степен обяснява и липсата на детайлна статистика в МВР по отделните алинеи на чл. 343а НК – числата варират от пет регистрирани престъпления за 2020-та година до 35 през 2010-та година. Това прави необосновано събирането на по-детайлни данни, тъй като престъпленията са толкова малко, че на тяхна база не биха могли да се направят каквито и да е статистически изводи.

Силно впечатление прави и рязкото увеличаване на броя на регистрираните престъпления по чл. 343в НК – от 93,14%, като престъпленията по ал. 1 нарастват със 146,18%, а тези по ал. 2 – с 87,11%.

Следва да се отбележи, че в данните на МВР отсъства информация в пълнота за регистрираните престъпления по чл. 343б, ал. 3, но с оглед данните на НСИ за броя престъпления, и доколкото двата набора от данни се намират в права корелация помежду си, можем да заключим, че и регистрираната престъпност по чл. 343б, ал. 3 нараства със сходни темпове на наказаната престъпност.

Териториално разпределение на наказаните престъпления по транспорта





2010 - 2015

Област	Брой престъпления
Варна	3749
Пловдив	3679
Благоевград	3668
София	3647
Бургас	3564
Стара Загора	2916
Плевен	2698
Велико Търново	2449
Враца	2310
София (столица)	2306
Хасково	2062
Пазарджик	2021
Шумен	1785
Ловеч	1685
Сливен	1489
Перник	1479
Добрич	1364
Русе	1336
Монтана	1320
Кюстендил	1305
Ямбол	1242
Търговище	1145
Силистра	1144
Габрово	1124
Кърджали	1099
Разград	987
Видин	938
Смолян	808

2016 - 2021

Област	Брой престъпления
Пловдив	5255
Бургас	4058
София	3045
Благоевград	2664
Стара Загора	2432
Варна	2325
София (столица)	2256
Плевен	1986
Хасково	1968
Пазарджик	1865
Добрич	1820
Враца	1749
Велико Търново	1672
Сливен	1508
Шумен	1426
Кюстендил	1275
Русе	1272
Габрово	1219
Перник	1189
Кърджали	1174
Монтана	1140
Ловеч	1139
Ямбол	1057
Разград	985
Силистра	972
Търговище	923
Смолян	762
Видин	688

Брой престъпления Област	2010 – 2015 г.	2016 – 2021 г.	Население 2011	Население 2021	Прираст на населението %	Ръст на престъпленията %
Благоевград	3668	2664	323552	292227	-9,7	-27,37
Бургас	3564	4058	415817	380286	-8,5	+13,86
Варна	3749	2325	475074	432198	-9,0	-37,98
Велико Търново	2449	1672	258494	207371	-19,8	-31,72
Видин	938	688	101018	75408	-25,4	-26,65
Враца	2310	1749	186848	152813	-18,2	-24,29
Габрово	1124	1219	122702	98387	-19,8	+8,45
Добрич	1364	1820	189677	150146	-20,8	+33,43
Кърджали	1099	1174	152808	141177	-7,6	+6,82
Кюстендил	1305	1275	136686	111736	-18,3	-2,3
Ловеч	1685	1139	141422	116394	-17,7	-32,4
Монтана	1320	1140	148098	119950	-19,0	-13,64
Пазарджик	2021	1865	275548	229814	-16,6	-7,72
Перник	1479	1189	133530	114162	-14,5	-19,61
Плевен	2698	1986	269752	226120	-16,2	-26,39
Пловдив	3679	5255	683027	634497	-7,1	+42,84
Разград	987	985	125190	103223	-17,5	-0,2 %
Русе	1336	1272	235252	193483	-17,8	-4,79
Силистра	1144	972	119474	97770	-18,2	-15,03
Сливен	1489	1508	197473	172690	-12,6	+1,28
Смолян	808	762	121752	96284	-20,9	-5,69
София (столица)	2306	2256	1291591	1274290	-1,3	-2,17
София	3647	3045	247489	231989	-6,3	-16,51
Стара Загора	2916	2432	333265	296507	-11,0	-16,6
Търговище	1145	923	120818	98144	-18,8	-19,39
Хасково	2062	1968	246238	211565	-14,1	-4,56
Шумен	1785	1426	180528	151465	-16,1	-20,11
Ямбол	1242	1057	131447	109693	-16,5	-14,9

Х. Резултати от проведените интервюта

На поканите за провеждане на събеседвания и анкети се отзоваха малък брой представители на различните институции, поради което изследването не може да претендира за представителност. Същевременно, при проведените събеседвания се установява познаване на проблемите в дълбочина от отзовалите се представители на институциите, което предопределя значимостта на получената чрез събеседванията информация.

Събеседвания със съдии

Проблемите, които се установяват от съдиите по делата за пътнотранспортни престъпления, са следните:

- Твърде често протоколите за оглед от досъдебното производство са негодни и със сгрешени разстояния. Това налага вещите лица да ползват фотоалбумите. *Фотоалбумите трябва да се ценят като годни доказателствени средства, без оценката им да се поставя в зависимост от годността на протокола за оглед.* Това позволява вещите лица да направят точна скица. Често протоколите страдат от различни пропуски. Част от тях ги правят негодни, но в друга част има фрапантни липси, които не ги правят негодни, но не могат да се запълнят – например липсва ориентир. Необходимо е да се отдели ресурс, за да се гарантира качеството на протоколите при тежките ПТП;
- Във връзка с първия посочен проблем се извежда *необходимост от специализирано обучение на разследващите органи и служителите на МВР, които съставят протоколите за оглед;*
- Трябва да се повиши капацитета на МВР с оглед запазване на местопроизшествието, правилното и подробно описание на всички детайли, правилно заснемане и отразяване в протокола;
- Според наблюденията на съдиите, вещите лица разполагат с по-добра техника от разследващите органи, вкл. дроне, чрез които се получава по-точно изследване на мястото на произшествието. Като проблем се извежда *кадровото и материалното осигуряване на разследването;*
- Констатират се случаи, когато към огледния протокол има 2-3 снимки и след изискване на целия диск за целите на експертизата,

вещите лица откриват информация, която влиза в противоречие с описанието в протокола. Това налага отново извод за необходимост от обучение на разследващите органи;

- Твърде *малко са вещите лица*, които имат компетентност да се справят с прецизното изготвяне на автотехнически експертизи и те са свръхнатоварени, което води често до отлагане и до значително забавяне на делата. Често се забелязват диаметрално противоположни изводи в изготвените АТЕ, което води до извод за недостатъчна компетентност на голяма част от вещите лица. Масовият проблем не е просто с намирането на експерти, а с качеството на експертизата. Накрая отново опират до 4-5 вещи лица в цялата страна. Често се стига и до 11-торна експертиза, а проблемът се задълбочава, когато вещите лица започнат да си правят отводи, особено при дела с особен интерес;
- Често в резултат на експертизата се налага извод за промяна в механизма на извършване на деянието до степен, която го прави несъответен на обвинителния акт. Това често води до необходимост и от допълнителни експертизи – например химическа (за боята), за установяване на контакт между автомобилите;
- Независимо от това, че протоколът за химическо изследване е писмено доказателство, после се назначава химическа токсикологична експертиза – това е практически проблем;
- Противоречиви са вижданията относно прилагането на условно осъждане, особено в хипотезите на извършване на деянието в пияно състояние. Необходимо е да се отчита, че санкцията е комплексна и именно в цялост трябва да води до лична превенция – освен лишаване от свобода, може да се наложи и лишаване от права и пробационна мярка (чл. 67, ал. 3 НК), която трябва да се ползва адекватно. Добра възможност е при условното осъждане да се предвижда дълъг изпитателен срок и пробационна мярка, както и да се включват лицата в курсове, работа с психолог и др., а при възстановяване на правото на управление – опреснителни курсове;
- Ограничението за сключване на споразумение не постига положителен резултат (по много дела се стига до изключително забавяне или постигане на оправдателни присъди поради недопустимостта на споразумението при настъпила смърт, би могло да се обмисли допускането му със съгласието на пострадалия);
- Често се забелязва неточно описание и липса на яснота в обвинителния акт, което води до оправдателна присъда;
- Необходимо е *прецизиране на закона (да се отчита повлияването)* във връзка с управление след употребата на наркотични вещества,

предвид възможността за следи от употреба преди месеци или дори години;

- Противоречиви са вижданията относно криминализирането на отказа за проверка за алкохол / наркотици, както и за отнемането на МПС, което създава редица практически проблеми, вкл. при решаване със споразумение, както и при съхраняването, и би могло да предизвика отговорност на държавата. Отнемането на МПС не възпрепятства продажбата му, само обезпечителната мярка пречи на това. Проблем възниква при съвкупност с престъпление по чл. 280, ал. 2, т. 5, във вр. с ал. 5 НК. Като абсурдно се преценява законовото положение отнемането по чл. 343, ал. 5 НК да става по преценка на съда, предвид последиците от деянието, а по чл. 343б НК отнемането да е задължително;
- Необходимо е засилване на капацитета за изследвания на кръвните проби, вкл. кадрово обезпечаване с токсиколози. Трябва да се обмисли използването и на частните лаборатории, които са сертифицирани;
- Санкциите са достатъчно високи и не е необходимо завишаването им, трябва да се вземат други мерки. По делата се забелязва как се започва с леки нарушения, но като останат ненаказани дълго време, се стига до тежки резултати. По делата, които стигат до ВКС, почти всички подсъдими са били многократно санкционирани. Може да се мисли за увеличаване на административните наказания, защото те имат превантивна роля;
- Необходимо е да се върне полигона, при част от неопитните извършители проблемът е в липсата на достатъчно обучение;
- Необходими са повече разяснителни кампании, както и въвеждане на обучение в училищата;
- При условно предсрочно освобождаване е редно срокът на изтърпяването на наказанието лишаване от права да започва да тече след освобождаването;
- Изпадането в казуистика при законодателните промени не е добра тенденция;
- Несъразмерно е да има реабилитация при престъпленията, но не и при предходни административни нарушения;
- Необходимо е уточняване на понятието „надлежен ред“ в Наредбата;
- Проблем се забелязва във връзка с участието на поемните лица, ако се наложи да свидетелстват, тъй като се извършва строго професионална дейност;
- Необходимо е да се направи изследване какъв процент от извършителите са наказвани преди извършване на престъплението по административен ред или са осъждани за престъпление;

- Необходими са комплексни мерки за отстраняване на причините и условията за ПТП: превишена скорост, пътна обстановка, неравности по пътя, липса на култура на движение (застъпване на проблема в образователната програма), подобряване на ефективността на шофьорските курсове, вкл. чрез полигон, ползване на интерактивни технологии, разясняване на резултатите от удара. При неопитните шофьори, когато са с висока скорост, всяка неправилна маневра е предпоставка за ПТП;
- Необходимо е да се осигури реално изпълнение на административните наказания, за да има превенция;
- Необходимо е да се подобри състоянието на пътищата, на хоризонталната и вертикалната пътна маркировка. При делата по ЗАНН масово се отменят фишове поради неправилно поставени знаци. Трябва да се направи проверка на поставянето им. Има случаи, в които търговски дружества поставят знаци пред обектите си без никаква причина и предизвикват рязко намаляване на скоростта, с което създават предпоставки за ПТП. Често огромна роля за настъпилите ПТП има пътната настилка;
- Липсата на реабилитация за административните наказания създава сериозни проблеми във връзка с прилагането на новата ал. 6 на чл. 343б НК (предходното деяние може да е извършено преди 20-30 години). Разумно е да се добави срок, аналогично на чл. 343в НК, както и да се въведе реабилитация за административните нарушения;
- Осигуряване на по-висока превенция може да стане чрез стимулиране на ползването на видеорегистратори;
- Поставяне на светлоотразители или стикери на връхните дрехи би могло да намали ПТП с пешеходци, колоездачи, тротинетки;
- Необходимо е активно да се работи с осъдените в местата за лишаване от свобода и пробационните служби.

Събеседване с вещи лица (за автотехнически и токсикологични експертизи)

С оглед гарантиране на качеството на авто-техническите експертизи, (вкл. за да не се налага назначаването на повторни или допълнителни експертизи), които забавят делата, е необходимо:

- Институционализиране на контрола за спазване на етичните норми от вещите лица;
- Провеждане на обучения на вещите лица, насочени към гарантиране на качеството на експертизите и верификация на данните. Необходимо е създаването на бюро (самостоятелна

структура), което да обучава и верифицира резултатите от обучението, като в комисиите се включват представители на потребителите (магистрати и служители на МВР) и на всеки две години да има верификация за всеки експерт. Алтернатива – да се възложи на Техническия университет в София провеждането на обучение (за автотехнически експертизи) и да се предвиди при регистрация на вещите лица да представят сертификата за обучение;

- Необходимо е да отпадне изискването за стаж (специалистите губят интерес през този период) и да се замени с верификация;
- Трябва всички експерти да се включат в професионални организации, които да гарантират и съдействат за обучението и контрола на качеството;
- Желателно е създаването на звено към КАТ, което да обучава и осигурява качеството на (да прави) огледите;
- Да се организира обучение в НИП по длъжности, за да се акцентира върху спецификата;
- Да се организира по-добре заплащането на експертите, като се отстранят бюрократичните спънки, които демотивират експертите да участват като вещи лица. Да се включи в бюджета на МВР перо „експертизи“, като разходите се прогнозира на базата на предходните години;
- Да се изготви отделна наредба за автотехническите експертизи.

Други предложения:

- Да се подобри дейността на МВР по съхранение на катастрофирани МПС (на отговорно пазене се дават в частни структури и адвокатите после оспорват с твърдение за манипулации – трябва да се съхраняват в държавни институции);
- Да се подобри дейността във връзка с техническите прегледи на МПС;
- Да се ползват средства от Фонда за безопасност на движението за обучение на служителите на МВР.

Във връзка с извършването на съдебно-химически (токсикологични) експертизи също са налице някои проблеми: липса на достатъчно лаборатории с необходимата техника и обучени кадри (съответно необходимост от обучение – в нито един университет не се провежда, необходими са специализирани сгради и техника, която се произвежда по поръчка и за минимум осем месеца; с наличната техника изследването на една проба трае 6 часа, а има апарати, които го правят за 15 минути); необходимост от целево финансиране на ВМА за материално

обезпечаване на дейността; необходимост от прецизиране на Наредбата във връзка с установяването на концентрацията на алкохол в кръвта към определен момент и съответно на наркотични вещества или техни аналози; необходимост от съобразяване на включването в метадонови програми на голяма част от водачите, някои от които са и професионалисти; необходимост от прецизиране във връзка с употребата на лекарствени средства (в изготвения проект за нова наредба се предлага въвеждането на минимални прагови стойности); необходимост от осигуряване на биологичен материал за последващо изследване; необходимост от антикорупционни мерки с цел недопускане на вписването на по-късен час на деянието.

Допълнителна трудност за малкото на брой вещи лица създава практиката да се извършват разпитите присъствено, вместо да се ползва видеоконференция, което би облекчило тяхната дейност, като спести времето за пътуване и даде възможност за по-бързо провеждане и приключване на производството.

Събеседване със служители на Държавната агенция „Безопасност на движението по пътищата“

Важна част от дейността на ДАБДП е насочена към отстраняване на предпоставките за пътнотранспортен травматизъм. Агенцията се стреми към изграждане на нов, по-системен подход за решаване на проблемите. Необходимо е подобряване на пътната инфраструктура. Трябва да се промени философията, характерна за традиционния подход – че водачът винаги е виновен. Търсенето на вината само във водача не решава проблемите и не отстранява предпоставките. Новият подход съобразява задълженията на тези, които са създали системата, да предприемат достатъчно адекватни мерки, за да избегнат вредоносния резултат, вкл. във връзка с грешката на водача. Значение имат множество фактори, касаещи цялата система – инфраструктурата (пътя, настилката (състоянието ѝ), маркировката, знаците, правилното определяне на скоростния режим в отделните участъци на пътя, изправността на автомобила, подготовката и състоянието на водача, контролната среда и др.

Важно значение във връзка с превенцията има моделът на поведение на родителите. Предлагат да се въведе квалифициращо обстоятелство, когато деянието е извършено в присъствието на деца. Различни мнения са изразени по повод отговорността на пътници, които се качват в автомобила, знаейки, че водачът е в пияно състояние.

Във връзка със законодателството се отбелязва, че промените са „на парче“ и често не се преминава цялата законодателна процедура. Най-често липсват мотиви (вместо тях има преразказ на предложенията), от народните представители не се изисква да имат такива, правят се недообмислени промени в

последния момент, които създават повече проблеми. Когато изпълнителната и съдебната власт не са достатъчно добре включени в законодателния процес, се стига до „кухи разпоредби“ – те са неизпълними и неприложими.

Във връзка с прилагането на чл. 234г НК¹⁸⁹ се сочи, че има над 300 случая в МВР, изпратени в прокуратурата и приключени с отказ да се образува досъдебно производство. Много често ПТП са свързани с нарушения и на други закони, например нерегламентиран превоз, неизпълнение на задължения за поддържане на пътя. Периодично се установява, че има пропуски във връзка с инвестиционния процес при строителство и ремонт на пътищата, но липсват мерки за отстраняване на пропуските. По възложена от Върховната административна прокуратура на АПИ и ДАБДП проверка са открити множество нарушения, но не са последвали мерки. Необходимо е да се гарантира ефективен контрол за спазването на строителните правила.

Необходимо е да се разгледа възможността камерите за трафик да се ползват за измерване на скорост. Голяма част от извършителите при употреба на алкохол, наркотици или техни аналози, след налагане на наказание отново извършват същото престъпление (около 20%). Често преди това са извършвани и административни нарушения. Осигуряването на превенция е свързано с адекватно въздействие още на ниво административни нарушения. Там има проблем с връчването и събираемостта на глобите. Проблем е липсата на задължение лицето да се лекува, ако е шофирало в пияно състояние или под въздействието на наркотици или техни аналози. Това е медицински проблем и не може да се реши със санкцията, необходимо е лечение (вкл. принудително). Често по-силен възпитателен ефект биха имали други наказания, а не лишаване от свобода – например пробация и поправителен труд.

Удачно е да се осигури обезпечаване на прилагането на превантивни мерки от Фонда за безопасност на движението и той да се управлява от МВР.

Наличието на контролни функции на ДАБДП, които обаче не са скрепени със санкционни правомощия, не може да гарантира изпълнението на даваните на АПИ и общините препоръки за отстраняване на пропуски.

С оглед осигуряване на превенция се провеждат обучения на служителите на общините.

¹⁸⁹ Чл. 234г. (Нов – ДВ, бр. 108 от 2020 г.) (1) Който без разрешение, регистрация или лиценз, които се изискват по нормативен акт или акт на Европейския съюз, извършва по занятие обществен превоз на пътници, се наказва с лишаване от свобода от една до три години.

(2) Когато деянието по ал. 1 е извършено от две или повече лица, сговорили се предварително за неговото осъществяване, или чрез използването на неистински или преправен документ или на документ с невярно съдържание, наказанието е лишаване от свобода от две до пет години и глоба от две до десет хиляди лева.

(3) (Обявена за противоконституционна с Решение № 12 на КС на РБ в частта "независимо чия собственост е" - ДВ, бр. 84 от 2021 г.) В случаите по ал. 1 и 2 моторното превозно средство, послужило за извършване на деянието, се отнема в полза на държавата, независимо чия собственост е, а когато липсва или е отчуждено, се присъжда неговата равностойност.

Събеседване със служители на отдел „Пътна полиция“ при Столичната дирекция на вътрешните работи – МВР

Служителите на СДВР оценяват положително мярката, която е прилагана преди – отнемането на свидетелствата за управление на МПС за неплатени глоби до заплащане на същите. Тази мярка е оказвала много голямо превантивно влияние на водачите с оглед на това не само да заплащат глобите си, а и да не извършват други нарушения на ЗДвП. Служителите са на мнение, че откакто тази мярка е отменена се наблюдава спад в събираемостта на наложените санкции, а извършените нарушения са се увеличили.

Общото мнение е, че превенцията е по-важна от наказването. Разясняването трябва да започне от подрастващите. Важна роля за правосъзнанието имат първо семейството, после училището, а наказването трябва да е на последно място.

Проблемите трябва да се съобщават от хора, които ги познават добре, защото са провеждани кампании, но те не са допринесли много.

Във връзка с наблюденията на служителите относно основните фактори, които причиняват или допринасят за причиняването на ПТП, служителите отбелязват, че е висок процентът на тежките ПТП с пешеходци, велосипеди, тротинетки. При тях основен фактор е невниманието, а не превишена скорост. Основните причини за настъпване на пътнотранспортни произшествия с лица от тази категория е несъобразена скорост и неспазване на предимство, които са породени от невнимание или непознаване на правилата за движение от тях.

Половината от всички загинали на територията на СДВР, а и в България са пешеходци. За София прави впечатление, че пътнотранспортните произшествия с тази категория участници в движението се реализират извън местата, предвидени за преминаване на пешеходците (пешеходните пътеки). Пропорционално с това нараства и броя на наказаните пешеходци, които пресичат неправилно пътното платно, което от своя страна показва, че въпреки завишения контрол, този тип ПТП остават с постоянна величина. Статистиката показва също, че загиналите пешеходци са предимно възрастни хора, пресичащи извън местата, определени за това, или блъснати от автомобили, движещи се на заден ход.

По повод на капацитета на СДВР за бързо и ефективно реагиране на сигналите за ПТП, се уточнява, че Столична дирекция на вътрешните работи е единствената в структурата на МВР, в която органите на „Пътна полиция“ са обособени в отдел. Това е така заради интензитета и обема на работа в столичния град, както и заради наситеното движение и темпа на урбанизация. Анализът сочи, че трафикът в столицата всяка година става все по-интензивен, броят на регистрираните автомобили все по-голям, а броят на служителите не се променя.

Дейностите по контрол на пътното движение и превенция предимно се извършват от служителите, назначени на изпълнителска длъжност – младши автоконтрольор.

Изпълнителският състав е преимуществено със средно образование и изпитват трудности в прилагането на нормите в ЗАНН и ЗДвП. Тези сложни правила водят до масово допускане на грешки при изготвянето на актовете. Необходимо е да се опрости начина на налагане на глобата и да се подобри събираемостта. По отношение на събираемостта бяха направени изменения на действащата нормативна база, като към момента темповете на събираемост са доста завишени.

Дейностите, извършвани от служителите на ОПП – СДВР, са изцяло дейности по контрол на пътното движение, произтичат от закони (ЗМВР, ЗДвП и др.), и подзаконовни нормативни актове. Те са част от дейността по контрол на безопасността на движението по пътищата (към пътищата се приравняват и улиците), отворени за обществено ползване. Отдел „Пътна полиция“ е компетентната служба, която обработва, регистрира, води на отчет и анализира пътнотранспортните произшествия, разработва, съгласува, предлага и прилага превантивни мерки и действия за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм. Такава дейност не е вменена на друга структура в МВР.

В ЗМВР ясно и точно са посочени основните дейности, които се извършват в МВР. Адекватно и логично те са разделени. Съответните дейности се извършват и от съответните служби, като между тях има взаимодействие, но не и изземване на компетентности, т.е. дейности по извършване контрол на пътното движение не могат да се извършват от служители на криминална полиция, икономическа полиция или разследващи органи и обратно.

Всяка длъжност е обвързана и със съответните компетенции и предвид това, длъжностите заемани в пътна полиция са обвързани с компетенции по контрол на пътното движение. Тези компетенции са съвкупност от професионални знания и умения, които са в областта на безопасността, организацията и контрола на пътното движение, а не други професионални направления.

Полицейските служители от ОПП при СДВР извършват и административнонаказателна дейност, основно със съставянето на АУАН за нарушения на ЗДвП и издадените въз основа на него подзаконовни нормативни актове, както и издаването на други служебни документи (констативни протоколи за ПТП с пострадали лица, протоколи за ПТП, фишове, ЗППАМ и други), като това изцяло е свързано с дейностите по контрол на пътното движение.

В ОПП при СДВР има 11 екипа дневна смяна и 6 екипа нощна смяна за обработване на ПТП, ако не се ползват отпуски и при натрупване на ПТП – та, а

и предвид засиленият трафик, който затруднява придвижването, са необходими около два часа за обработването на едно ПТП с материални щети (за запазване на местопроизшествието и събиране на доказателства по всеки случай са необходими три екипа).

Желателно е да се предприемат промени в законодателството, за да може при леките ПТП да се задължат застрахователите да се отзовават, а не служители на МВР. Това от своя страна ще увеличи времето за реален контрол на пътното движение, вместо служителите да обслужват леки пътни инциденти, изцяло оформени като застрахователни събития. Често причината да се търси съдействието на служители от ОПП при СДВР при леките пътнотранспортни произшествия е непознаване на ЗДвП и невъзможността участниците в ПТП да определят, кой е виновният или незнанието сами да попълнят двустранния констативен протокол (би могло да се помисли за по-подробни указания в самата форма на протокола).

Друг проблем, пред който са изправени служителите в пътна полиция, е често явяване в съдебни заседания, което отнема време дори в почивните за тях дни. При динамиката на ПТП и дългите периоди между събитието и съдебното заседание, в което да дават свидетелски показания, е логично безсмислието на подобни призовавания, защото е трудно служителите да си спомнят детайлите за всяко от многобройните ПТП и то след дълго време. При споделено от служителя заявление в съдебна зала, че не си спомня детайли за ситуацията, често се стига до отмяна на наказателното постановление от съответния съд.

Във връзка с поставените въпроси относно капацитета на СДВР да реагира своевременно и ефективно при сигналите за ПТП се установява недостатъчен брой служители с оглед нуждата от своевременно отзоваване, особено при употреба на алкохол. Динамиката на трафика в големите градове през последните години налага и съответно увеличаване на кадрите, които осигуряват контрол за спазването на правилата за движение. Тяхното присъствие на пътя само по себе си има превантивно значение. Липсват и достатъчно щатни бройки, но и достатъчно подготвени кандидати за заемане на свободните длъжности. Намалява мотивацията за заемане на длъжностите. Може да се направи извод за необходимост от бързи мерки за повишаване на мотивацията за заемане на тези длъжности.

В София има голяма концентрация на МПС, освен регистрираните местни, трябва да се отчита и ежедневният приток на други МПС. Това е предпоставка за засилен трафик и риска от настъпване на ПТП е по-голям. Нещо повече, следва да бъде променен подхода на статистическото отчитане на жертвите и ранените при тежки пътни инциденти, като се вземе предвид натовареността на движението и броя на преминалите автомобили в съответната областна дирекция на МВР, както

и броя на жителите в територията, обслужвана от всяка областна дирекция. Така ще бъде отчетен реално факторът „превенция“ за всяка областна дирекция.

Като основен проблем се идентифицира и липсата на вертикална и хоризонтална сигнализация. Пътната маркировка в страната не е на добро ниво, а знаковото стопанство е старо и много често не е съобразено с пътната обстановка или липсва. Това от своя страна пречи на водачите да възприемат адекватно пътната обстановка, както и да вземат правилни решения при управлението на автомобилите, което води до настъпване на пътни инциденти.

В заключение могат да се направят следните изводи:

1. Трябва да се направи анализ на дейността на служителите, ангажирани пряко с контрол на пътното движение и увеличаване на същия съобразно обслужваната територия, броя на преминалите МПС и жителите в съответната административна структура.
2. Да се направи оглед, анализ и полагане на нова пътна сигнализация.
3. Да се преразгледат и актуализират нормативните актове, касаещи административното и наказателното правораздаване.

XI. Основни изводи и препоръки

От анализираните данни е видно, че от изследваните престъпления по чл. 343 - чл. 343в НК с най-голям дял (**79,31%**) са престъпленията по чл. 343б:

- ✓ чл.343б, ал. 1 (53,08%)
- ✓ чл. 343б, ал. 3 (19,96%)
- ✓ чл. 343б, ал. 2 (5,57%)

Общият дял на тези престъпления от изследваните престъпления, **заедно с престъпленията по чл. 343в, ал. 2 НК (11,65%), е 90,96%.**

Почти 80% от изследваната престъпност е свързана с употребата на субстанции, които развиват зависимости.

Коефициентът на престъпност за престъпленията по чл. 343-343в НК отчита тенденция към плавно намаляване през наблюдавания период, а през сравнителния период намалява с по-високи темпове. Това означава намаляване на престъпността не само като абсолютна бройка, но и като съотношение към средногодишното население на Република България.

Престъпленията, при които са причинени телесни повреди и смърт, се увеличават през наблюдавания период (2016 - 2021 г.) спрямо сравнителния период (2010-2015 г.). Характерното е, че намаляват случаите с причинена смърт, а се увеличават значително случаите, при които резултатът е причиняване на телесни повреди. Престъпленията с причиняване на телесни повреди се увеличават от 1424 престъпления за сравнителния период (2010 - 2015 г.) на 2154 престъпления през наблюдавания период (2016 - 2021 г.) – нарастването е с 51,26% спрямо сравнителния период.

Престъпленията с причиняване на смърт намаляват от 1503 в сравнителния период (2010 - 2015 г.) на 1198 през наблюдавания период (2016 - 2021 г.) – отчита се спад с 20,29% спрямо сравнителния период.

Поради липсата на подробни (обособени) данни по отделните предложения на чл. 343, ал. 3 НК, не може да се направи извод дали има зависимост между темпа на растеж на престъпленията по чл. 343, ал. 3 НК,

извършени в пияно състояние и/или след употреба на наркотични вещества или техни аналози и темпа на растеж на престъпленията по чл. 343б.

През наблюдавания период престъпленията по квалифицираните състави на чл. 343, ал. 3 и ал. 4 НК са 113,98% повече (общо 2219 престъпления за наблюдавания период), отколкото по основния състав - чл. 343, ал. 1 НК (общо 1037 престъпления за наблюдавания период). Тоест мнозинството от престъпленията се наказват по квалификацията, а не по основния състав.

По данни на *Световната здравна организация* от декември 2023 г.¹⁹⁰, приблизително 1,19 милиона души умират всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия. Пътнотранспортните произшествия са водещата причина за смърт при деца и млади хора на възраст 5–29 години. 92% от смъртните случаи по пътищата в света се случват в страни с ниски и средни доходи, въпреки че тези страни имат около 60% от автомобилите в света. Повече от половината от всички смъртни случаи по пътищата са сред уязвими участници в движението, включително пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Пътнотранспортните произшествия струват на повечето страни 3% от техния брутен вътрешен продукт. Предвид тези данни, Общото събрание на ООН си поставя за цел за намаляване наполовина на глобалния брой смъртни случаи и наранявания от пътнотранспортни произшествия до 2030 г.

Имайки предвид рисковите фактори, СЗО акцентира върху *безопасният системен подход*, който предполага приспособяване към човешката грешка. Отбелязва се, че транспортните системи трябва да отговарят на нуждите на потребителите и да отчитат възможността за човешки грешки. Безопасният системен подход към пътната безопасност има за цел да осигури безопасна транспортна система за всички участници в движението. Този подход отчита уязвимостта на хората към сериозни наранявания и признава, че *системата трябва да бъде проектирана така, че да приема човешка грешка*. Крайбъгълните камъни на този подход са *безопасни пътища и крайпътни участъци, безопасни скорости, безопасни превозни средства и безопасни участници в движението*, всички те трябва да бъдат разгледани, за да се премахнат фаталните катастрофи и да се намалят сериозните наранявания.

¹⁹⁰ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. СЗО отбелязва, че всяка година животът на приблизително 1,19 милиона души е съкратен в резултат на пътна катастрофа. Между 20 и 50 милиона повече хора страдат от нефатални наранявания, като много от тях получават увреждане. Пътнотранспортните произшествия причиняват значителни икономически загуби на отделните хора, техните семейства и на нациите като цяло. Тези загуби произтичат от разходите за лечение, както и от загубата на производителност с оглед на убитите или инвалидизираните лица, както и за членовете на семейството, които трябва да отсъстват от работа или училище, за да се грижат за ранените.

Във връзка с *превишената скорост* като фактор за пътнотранспортен травматизъм, се сочи, че увеличаването на средната скорост е пряко свързано както с вероятността от възникване на катастрофа, така и с тежестта на последствията от катастрофата. Сочи се, че всяко увеличение на средната скорост с 1% води до 4% увеличение на риска от фатална катастрофа и 3% увеличение на риска от сериозна катастрофа. Рискът от смърт на пешеходци, блъснати от предни части на автомобили, нараства бързо (4,5 пъти от 50 км/ч до 65 км/ч). При странични удари кола в кола рискът от смърт за пътниците в колата е 85% при 65 км/ч.

Шофирането под въздействието на алкохол и всякакви психоактивни вещества или наркотици увеличава риска от катастрофа, която води до смърт или сериозни наранявания. В случай на шофиране в нетрезво състояние рискът от пътнотранспортна катастрофа започва при ниски нива на концентрация на алкохол в кръвта и се увеличава значително, когато концентрацията на алкохол на водача е $\geq 0,04$ ‰. В случай на шофиране с наркотици, рискът от настъпване на пътнотранспортна катастрофа се увеличава в различна степен в зависимост от използваното психоактивно вещество. Като пример се сочи, че рискът от фатална катастрофа сред тези, които са употребявали амфетамини, е около 5 пъти по-голям от риска, когато водачът не е употребявал.

Правилното *използване на мотоциклетна каска* може да намали риска от смърт при катастрофа с повече от 6 пъти и риска от мозъчна травма с до 74%. Поставянето на *предпазен колан* може да намали риска от смърт сред пътниците в автомобила с до 50%. Използването на *детски системи за обезопасяване* (детски седалки) може да доведе до 71% намаляване на смъртните случаи сред бебетата.

Значим фактор за транспортен травматизъм е *разсеяното шофиране*. Има много видове разсейване, които могат да доведат до затруднено шофиране. Разсейването, причинено от мобилните телефони, е отчетено като нарастващо безпокойство за пътната безопасност. Шофьорите, използващи мобилни телефони, са приблизително 4 пъти по-застрашени да участват в катастрофа, отколкото шофьорите, които не използват мобилен телефон. Използването на телефон по време на шофиране забавя времето за реакция (по-специално времето за реакция при спиране, но също и реакцията на пътните сигнали) и затруднява поддържането на правилната лента и спазването на правилната дистанция за следване. Телефоните със свободни ръце не са много по-безопасни от ръчните телефони. Текстовите съобщения значително увеличават риска от катастрофа.

Друг важен фактор е *несигурната пътна инфраструктура*. Проектирането на пътищата може да окаже значително влияние върху тяхната безопасност. Сочи се, че в идеалния случай пътищата трябва да

бъдат проектирани, като се има предвид безопасността на всички участници в движението. Това означава да се гарантира, че има подходящи съоръжения за пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти. Мерки като пешеходни пътеки, велосипедни алеи, безопасни точки за пресичане и други мерки за успокояване на трафика могат да бъдат от решаващо значение за намаляване на риска от нараняване сред тези участници в движението.

Несигурните превозни средства са другият идентифициран фактор от значение за транспортния травматизъм. Безопасните превозни средства играят решаваща роля за предотвратяване на катастрофи и намаляване на вероятността от сериозни наранявания. Съществуват редица разпоредби на ООН относно безопасността на превозните средства, които, ако се приложат към производствените и експлоатационни стандарти на страните, потенциално биха спасили много животи. Те включват изискване производителите на превозни средства да съобразяват разпоредбите относно челен и страничен удар, да включват електронен контрол на стабилността (за предотвратяване на прекомерно завиване) и да гарантират, че въздушните възглавници и предпазните колани са монтирани във всички превозни средства. Без тези основни стандарти рискът от пътнотранспортни произшествия – както за лицата в превозното средство, така и за тези извън него, се увеличава значително.

Неадекватната грижа след катастрофа също е от значение за живота и здравето на пострадалите. Закъсненията при откриване и предоставяне на грижи за участниците в пътнотранспортни произшествия увеличават тежестта на последиците от нараняванията. Грижата за наранявания след катастрофа е изключително чувствителна към времето: късненията от минути могат да имат необратими последици и да предпоставят изхода – живот и смърт. Подобряването на грижите след катастрофа изисква осигуряване на достъп до навременна доболнична помощ и подобряване на качеството както на предболничната, така и на болничната помощ, като например чрез програми за специализирано обучение.

Важно значение има и **неадекватното прилагане на законите за движение по пътищата**. Ако законите за движение по пътищата за шофиране в нетрезво състояние, носене на предпазни колани, ограничения на скоростта, каски и детски обезопасителни системи не се прилагат, те не могат да доведат до очакваното намаляване на смъртните случаи и нараняванията по пътищата, свързани със специфично поведение. Ако законите за движение по пътищата не се прилагат или се възприемат от субектите като неприлагащи се, е вероятно те да не се спазват и следователно ще имат много малък шанс да повлияят на поведението. Ефективното правоприлагане *включва* установяване, редовно

актуализиране и прилагане на закони на национално, общинско и местно ниво, като се отчитат идентифицираните рискови фактори, и разбира се, определянето на подходящи наказания.

С оглед предотвратяване на пътнотранспортните произшествия, СЗО отбелязва необходимостта правителствата да предприемат действия за справяне с пътната безопасност по адекватен начин. Това изисква участие на множество сектори като транспорт, полиция, здравеопазване и образование, както и частния сектор и организации на гражданското общество. Необходими са действия, насочени към безопасността на пътищата, превозните средства и всички участници в движението. Ефективните интервенции включват проектиране на по-безопасна инфраструктура и включване на функции за пътна безопасност в планирането на земеползването и транспорта, подобряване на характеристиките за безопасност на превозните средства; подобряване на грижите след катастрофи за жертвите на пътнотранспортни произшествия; определяне и прилагане на закони, свързани с ключови рискове, и повишаване на обществената осведоменост.

Изводите на СЗО се потвърждават и при проведените събеседвания – по мнение на специалистите, увеличаването на наказателната репресия само по себе си не е в състояние да осигури превенция, необходими са мерки за отстраняване на причините и условията за транспортния травматизъм.

На базата на събраните и анализирани данни от различните източници, вкл. от събеседванията с различни групи специалисти, които са ангажирани с дейности по контрол на пътното движение и с правораздаване, са направени съответните изводи. Мерките, които са необходими за преодоляване на транспортния травматизъм, следва да бъдат целенасочени, фокусирани върху конкретните идентифицирани проблеми, за да постигнат ефект. Видно от статистическите данни, като цяло транспортните престъпления намаляват, но делът и динамиката на престъпленията по чл. 343б и чл. 343в, ал. 2 НК изискват предприемането на допълнителни мерки, насочени към отстраняването на причините и условията за извършване на тези престъпления. Териториалното разпределение на транспортните престъпления също налага съобразяване на особеностите в съответните региони, от гл.т. на осъществявания контрол както върху движението на участниците, така и върху пътната инфраструктура. Промените в законодателството следва да бъдат внимателно обмисляни, защото ефективността на превенцията зависи от комплексното действие на множество фактори. При формулирането на правните разпоредби в Наказателния кодекс следва да се държи сметка за

яснотата, но и за отражението на начина на формулиране на признаците от състава на престъплението върху процесуалното развитие (с оглед бързината и доказването на всеки един от признаците). Същото се отнася и за формулирането на процесуалните разпоредби, особено на тези от тях, които са насочени към съевременно и успешно приключване на производството. Предвид значителното превантивно въздействие на изпълнението на наказанията (както за престъпления, така и (предимно) за административни нарушения), следва да се насочат усилията към подобряване на организацията на дейност на съответните органи.

В резултат на анализа, могат да се отправят някои препоръки за:

1. Структурни, кадрови и организационни мерки:

- ✓ към МВР, ПРБ и съответно НСИ – да се събират и обобщават данни поотделно за всяко предложение от отделните текстове на НК;
- ✓ при продължаване на изследването да се осигури достъп до съдебни дела с оглед изготвяне на качествен анализ (с цел типизиране на материалноправните, процесуалноправните проблеми, изследване на виктимизацията, задълбочено изследване на личността на извършителя и установяване на ефективността на налагани спрямо осъдения предходни административни наказания и наказания по НК);
- ✓ да се осигури по-добро ниво на комуникация между всички държавни органи, ангажирани с контрол и разследване на ПТП;
- ✓ да се подобри обучението по време на шофьорските курсове, вкл. да се върне полигона;
- ✓ да се осигури административен капацитет на МВР и по-силно присъствие на контролни органи на пътя (вкл. финансиране за необходимия за съвременния трафик щатен състав, ангажиран с контрол на движението (като се отчита територията, броя на автомобилите, особеностите на пътната обстановка), и необходимата материална база и техника);
- ✓ да се осигури обучение на експерти;
- ✓ да се изградят необходимите лаборатории за изготвяне на експертизи, а до осигуряването на достатъчно лаборатории да се обмисли възможността за ползване на частни лаборатории, които са сертифицирани;
- ✓ да се осигури контрол при авторемонтните дейности;

- ✓ да се отстранят пропуските и да се гарантира контролът върху строително-ремонтните дейности на пътищата;
- ✓ да се обмисли възможността за измерване на скорост от камерите за трафик;
- ✓ да се създадат програми за лечение на зависимости на лицата, извършили престъпления след употреба на алкохол, наркотици или техни аналози;
- ✓ да се направи оглед, анализ и полагане на нова пътна сигнализация;
- ✓ да се осигури реално изпълнение на административните наказания, за да има превенция;
- ✓ да се подобри състоянието на пътищата, на хоризонталната и вертикалната пътна маркировка;
- ✓ да се стимулира ползването на видеорегистратори;
- ✓ да се стимулира поставянето на светлоотразители или стикери на върхните дрехи от пешеходци, колоездачи, ползватели на тротинетки;
- да се институционализира контрола за спазване на етичните норми от вещите лица;
- да се организират обучения на вещите лица, насочени към гарантиране на качеството на експертизите и верификация на данните;
- да се обмисли създаването на звено към КАТ, което да обучава и осигурява качеството на огледите;
- да се организира обучение в НИП по длъжности, за да се акцентира върху спецификата;
- да се организира по-добре заплащането на експертизите и да се включи в бюджета на МВР перо „експертизи“, като разходите се прогнозират на базата на предходните години;
- да се подобри дейността на МВР по съхранение на катастрофирани МПС;
- да се подобри дейността във връзка с техническите прегледи на МПС;
- да се ползват средства от Фонда за безопасност на движението за обучение на служителите на МВР.

2. Усъвършенстване на нормативната уредба:

- ✓ да се анализират комплексно нормативните актове, регламентиращи административнонаказателното и наказателното правораздаване (вкл. прецизиране на съставите

- на престъпления и административни нарушения и осигуряването на по-добър баланс в предвидените наказания);
- ✓ да се предвиди в повече случаи пробация и да се обмисли въвеждане на наказание за извършителите на транспортни престъпления след употреба на алкохол, наркотични вещества или техни аналози общественополезен труд в център за работа с пострадали при ПТП;
 - ✓ да се обмисли отчитането в състава на престъплението на повлияването на извършителя от наркотици или техни аналози;
 - ✓ да се регламентират санкционни правомощия на ДАБДП при неизпълнение на дадените препоръки за отстраняване на пропуски по конкретни пътни участъци;
 - ✓ да се подобри нормативната уредба на експертизите;
 - ✓ да се преосмисли ограничението за сключване на споразумение при настъпила смърт (например със съгласието на пострадалия);
 - ✓ да се прецизира уредбата относно криминализирането на отказа за проверка за алкохол / наркотици, както и за отнемането на МПС;
 - ✓ при условно предсрочно освобождаване срокът на изтърпяването на наказанието лишаване от права да започва да тече след освобождаването;
 - ✓ да се въведе реабилитация при предходни административни нарушения;
 - ✓ да се прецизира понятието „надлежен ред“ в Наредбата;
 - ✓ да се обмисли възможността за заместване на поемните лица от видеозаписи.

3. Усъвършенстване на практиката на правоприлагащите органи:

- Да се осигури специализирано обучение на разследващите органи във връзка с качествено изготвяне на протоколите за оглед на местопроизшествие;
- Да се прилага по-често разпит на вещи лица чрез видеоконференция, с оглед недостатъчния им брой и голямата им натовареност, която се утежнява от необходимостта да пътуват;
- При прилагането на условно осъждане да се отчита, че санкцията е комплексна и именно в цялост трябва да води до лична превенция – освен лишаване от свобода, може да се наложи и лишаване от права и пробационна мярка (чл. 67, ал. 3 НК), която трябва да се ползва адекватно. Добра възможност е при условното осъждане да се

предвижда дълъг изпитателен срок и пробационна мярка, както и да се включват лицата в курсове, работа с психолог и др., а при възстановяване на правото на управление – опреснителни курсове;

- Да се осигури специализирано обучение за прокурорите с оглед подобряване на дейността по изготвяне на обвинителните актове (осигуряване на точно описание и яснота в обвинителния акт);
- Да се работи активно с осъдените в местата за лишаване от свобода и в пробационните служби.

4. Образователна, популяризаторска и изследователска дейност

- Да се въведе обучение в училищата, осигуряващо предпоставки за създаване на култура на движение;
- Да се подготвят и разпространят обучителни материали за млади водачи, съдържащи основни данни относно опасностите по пътя и необходимите маневри при тях;
- Да се организират повече разяснителни кампании, в които да участват професионалисти;
- Да се създадат и разпространят видеоклипове с данни относно пътнотранспортния травматизъм;
- Да се проведе социологическо изследване на мнението на съдии, прокурори, разследващи органи и служители на МВР, ангажирани с контрола върху движението;
- Да се направи качествен анализ на приключените дела, особено по отношение на делата завършили с оправдателните присъди и с условно осъждане.