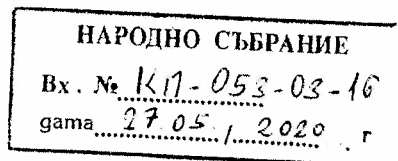




ПРОКУРАТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ГЛАВЕН ПРОКУРОР

№ 435/2020 г. ГП
София, 27.05.2020 г.



ДО
Г-ЖА АННА АЛЕКСАНДРОВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
КОМИСИЯТА ПО ПРАВНИ ВЪПРОСИ
ПРИ 44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

На Ваш изх. № КП-053-03-16/11.02.2020 г.

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО АЛЕКСАНДРОВА,

Във връзка с получения законопроект за допълнение на Наказателния кодекс, № 054-01-8, внесен от Станислав Стоянов Иванов и група народни представители на 06.02.2020 г., изразяваме следното становище.

Вносителите предлагат допълнение на Наказателния кодекс (НК) със създаването на нов чл. 234г НК, с който се предвижда въвеждане на нови престъпни състави, като се криминализира извършването на обществен превоз на пътници без съответното разрешение, регистрация или лиценз, когато се изискват такива.

При изработването на всеки законопроект нормативно се изисква да се съобразяват изрично определени принципи¹, сред които са необходимост, обосновааност, пропорционалност. Приложените мотиви не съдържат конкретни съображения, които да обосновават причините за предложеното допълнение. Декларативно е изложено твърдение за неговата наложителност, тъй като „са налице увредени обществени отношения, които е невъзможно да бъдат защитени единствено с административни санкции“, прието за „[ф]акт, който е неоспорим“.

Практически липсват аргументи, обосноваващи обществена необходимост от ангажиране на наказателна отговорност при положение, че предлаганото изпълнително деяние към настоящия момент изпълва състава на административно нарушение по Закона за автомобилните превози (вж. чл. 93, ал. 1).

Не са приведени каквито и да е относими статистически данни, които да представят актуалното положение относно честотата и интензитета на засягане на съответните обществени отношения. Не е изследвана и обсъдена ефективността на

¹ Вж. чл. 26, чл. 28 от Закона за нормативните актове.

прилагането на административно-наказателната отговорност, за да се изведат цитираните заключения, вкл. че административно-наказателните санкции, въпреки ефективното им приложение, не могат да изпълнят превантивна и възпираща функция.

Така не се съобразява принципното положение да се предвижда наказателноправна защита като крайна и най-сериозна форма на държавна реакция на общественоопасни противоправни деяния, а разширяването на обхвата ѝ да става обосновано, когато другите видове отговорност обективно не биха могли да гарантират съответния обществен и личен интерес. Още повече, че в случая предложената нормативна промяна ще затвърди проявлението на друг съществен недостатък на законодателството² ни – дублиране на отговорности с различна тежест за едно и също изпълнително деяние (вж. основния състав по чл. 234г, ал. 1 и цитирания текст от Закона за автомобилните превози). Това още един път показва, че факторът обществена опасност, който следва да е водещ при пристъпване към увеличаване на репресивната тежест, е напълно игнориран.

По този начин със законопроекта се поставят и нови предизвикателства пред компетентните органи, които следва да осигурят спазването на принципа *ne bis in idem*³. Създават се нормативни предпоставки при идентични правонарушения нарушителите да се третират нееднакво, по различен ред и с различна тежест на санкциите. Държавната реакция за всеки конкретен случай би се предопределяла от случайно стечение на обстоятелства или неправомерно търсена цел, което ще е проблематично както от гл.т. на правната сигурност на гражданите, така и с оглед на увеличаване на корупционния риск, доколкото от административнонаказващия орган ще зависи дали да се наложи административно наказание (глоба 2000 – 6000 лв) или да се сезира прокуратурата за реализиране на наказателна отговорност (лишаване от свобода, отнемане на МПС и пр.).

От съществено значение е и спазването на изискванията както за съразмерност на санкцията по отношение на деянието, съобразно предвидените състави, така и за запазване на баланса спрямо аналогични по обществена опасност престъпления - сходните по степен на обществена опасност прояви да се третират по сходен начин. Неприемливо е за формално престъпление - по чл. 234г, ал. 1 (идентично с административно нарушение по Закона за автомобилните превози) да се предвижда наказание лишаване от свобода и отнемане на МПС (неправилно посочено в проекта като конфискация), а особено по ал. 3 (лишаване от свобода до 10 г. и конфискация на част или на цялото имущество). Трудно защитими (твърде високи) са размерите на лишаване от свобода за всяка от алинеите на текста (минимумът по ал. 1 е 3 г., а за ал. 2 и 3 – 5 г.).

Следването на небалансиран подход при криминализацията влошава ефективността на наказателната репресия, вкл. води до неефикасност при използване на наличните ресурси, като време и средства. Необходимо е да се отчита и обстоятелството, че наказателният процес обективно е значително по-скъп и по-бавен.

² Вж. констатациите, заявените цели и мерки в публично оповестената за обсъждане Концепция за наказателната политика 2020-2025 г.

³ Вж. чл. 33 от Закона за административните нарушения и наказания, Тълкувателно решение № 3/2015 г. на ОСНК на ВКС.

Проектът се нуждае и от повече прецизност в правотехническо отношение при формулиране на съставите. Наложително е да се обсъди цялостно възприетият подход като съдържание на отделните алинеи и систематиката им (основен състав на формално престъпление в ал. 1, квалифициран състав на резултатно престъпление в ал. 2, квалифициран състав на формално престъпление в ал. 3). Специално внимание следва да се обърне на цитираната използваните понятия, вкл. на посочената по-горе допуснатата неточност по ал. 1 на чл. 234г (смесване на отнемането (на предмета/средството) по реда на чл. 53 НК и конфискацията като вид наказание по см. на чл. 44 НК), съдържанието, което се влага в „неправомерни доходи“ и т.н.

По изложените съображения предложеният законопроект не може да бъде подкрепен.

Благодаря за предоставената възможност да бъде изразено становище от Прокуратурата на Република България.

ГЛАВЕН ПРОКУРОР

ИВАН ГЕШЕВ

