

СТАНОВИЩЕ

по Законопроект за изменение на Наказателния кодекс, № 054-01-33, внесен от Красимир Георгиев Ципов, Десислава Вълчева Атанасова и Анна Василева Александрова на 24.04.2020 г.

Със законопроекта се предлага завишаване на наказанията за причиняване на смърт или тежка или средна телесна повреда от водач на моторно превозно средство, когато деянието е извършено в пияно състояние след употреба на наркотични вещества или техни аналози, както и за управление на моторно превозно средство след употреба на наркотични вещества или техни аналози. Въвежда се и завишаване на размера на глобите, с цел намаляване на нарушенията. Според вносителите завишаването на наказателната репресия спрямо извършителите на транспортни престъпления ще способства за намаляване на броя на пътните инциденти, а още в по-голяма степен следва да намали жертвите по пътищата, както и на пострадалите от такива произшествия. Смъртният резултат при пътнотранспортно произшествие и наказването на извършителя, при установена негова вина е крайното и най-тежкото проявление на несъобразяване с установените правила, което следва да бъде ограничено със страха от лишаване от свобода и сериозните глоби, които са предложени.

Също така се предлагат изменения и в Закона за движението по пътищата, с които се завишава срокът на прекратяване на регистрацията на пътно превозно средство на собственик, който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда и/или е употребил наркотични вещества или техни аналози, както и при отказ да му бъде извършена проверка с техническо средство и/или с тест за установяване концентрацията на алкохол и/или употребата на наркотични вещества или техни аналози, или не изпълни предписанието за изследване

с доказателствен анализатор или за медицинско изследване и вземане на биологични проби за извършване на химическо и/или химико-токсикологично лабораторно изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта му и/или за употреба на наркотични вещества или техни аналози, както и санкцията за водач на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина, който откаже да му бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол в кръвта и/или с тест за установяване употребата на наркотични вещества или техни аналози или не изпълни предписанието за изследване с доказателствен анализатор или за медицинско изследване и вземане на биологични проби за химическо лабораторно изследване за установяване на концентрацията на алкохол в кръвта му, и/или химико-токсикологично лабораторно изследване за установяване на употребата на наркотични вещества или техни аналози.

Предлага се в Закона за изпълнение на наказанията и задържането под стража нова хипотеза за определяне на строг режим на осъдените на лишаване от свобода. Хипотезата обхваща случаите, за които съдът е постановил принудително лечение поради алкохолна и/или наркотична зависимост.

Съставите на транспортните престъпления са очертани в Глава единадесета „Общопасни престъпления“, раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията“ от Особената част на Наказателния кодекс.

Изкуственото завишаване на наказателната репресия спрямо извършителите на транспортни престъпления не от естество да способства за намаляване на броя на пътните инциденти, нито да намали жертвите по пътищата. Необходим е по-задълбочен експертен и професионален анализ на резултатите относно конкретните причини и условия на настъпилите

инциденти. Научно доказано е, че завишаването на наказателната репресия и налагането на непосилно тежки наказания за определен тип престъпни деяния, не само, че не допринася за намаляване на техния брой, но дори в някои случаи води до обратен резултат, като тяхното увеличаване.

В мотивите се съдържат противоречиви изводи относно ефективността от засилване на наказателната репресия. Сочи се, че въпреки завишаването на наказанията, не намаляват регистрираните тежки пътнотранспортни произшествия и броят на пострадалите лица. Въпреки обективните изводи, основани на статистическа информация, данни от МВР и отчитане на съдебната практика, отново се предлага същата мярка, която вече е доказала липсата на положителен ефект. Затова смятам, че предложението отново би създадо единствено неоправдано очакване и погрешно разбиране, че решаването на действително сериозният проблем за обществото може да се сведе до промяна в размера на санкциите, без да бъде внимателно и сериозно анализиран.

Следва да отчетем, че всяка законодателна промяна следва да се анализира комплексно, като се съобразява правният ред в цялост, както предвидената административно-наказателна отговорност с нейните санкции, така и наказателната отговорност.

Завишаването на наказателната отговорност извежда на преден план единствено репресивната цел на наказанието, без да отчита неговата корективна цел. То е пряко свързано с наказателната политика на държавата и не следва да се разглежда на „парче“ и отделно от приетата наскоро Концепция на Република България за наказателна политика за периода 2020 -2025 г. Следва да се има предвид, че законопроекът незначително горепосочената концепция. В нея се подчертава, че системата на наказанията е изградена с приоритет върху тежките наказания, което

показва силно репресивния ѝ характер, а статистиката сочи, „че повишаването на размерите на наказанията не води до намаляване на престъпността. В Концепцията се подчертава, че прекомерното завишаване на санкциите не води до превенция, а завишените размери на наказанията представляват криминогенен фактор за извършване на по-тежки престъпления

Концепцията съдържа критика към порочния подход към законотворчеството, включващ в себе си непрекъснати промени, обичайно изразяващи се в ожесточаване на наказателната репресия, която критика следва да бъде подкрепена. Наказателният кодекс не бива да се превръща в инструмент за справяне с процеси и явления, посрещани с обществен упрек и тревожност, като всяка промяна следва да се преценява с оглед необходимостта от нея в краткосрочен и дългосрочен план. Прекомерното повишаване на санкциите в отделни престъпни състави не отчита относителната тежест на наказанията, не води до качествени изменения в приложението на генералната превенция и в редица случаи не е съобразено с изискванията на Общата част на НК. Също така увеличените размери на наказанията представляват и криминогенен фактор за извършване на по-тежки престъпления.

На следващо място в концепцията се подчертават като примери за драстични разлики между минимумите и максимумите на предвидените в НК престъпни състави за транспортни престъпления. Посочва се, че по чл. 343, ал. 3, т. „б“ от НК минималното наказание за причиняване на смърт е 3 години лишаване от свобода, а максималното – 15 години, а в особено тежки случаи предвиденото наказание варира от 5 до 20 години лишаване от свобода.

Въпреки приетите с тази концепция насоки за развитие на наказателното правосъдие, внесенят законопроект предвижда и без това

високите наказания да бъдат допълнително увеличени. За съжаление, законопроектът не е съобразен с изразените в концепцията разбирания, че „въвеждането на несъразмерни минимуми/максимуми на наказанията изоставя обществената опасност на престъплението като мярката, от която законодателят трябва да се ръководи и с която трябва да се съобразява при определяне строгостта на наказанието“.

Без да се съобразява систематиката на Наказателния кодекс, от необходимото степенуване на престъпленията по тежест и от съответствието на предвидените наказания с тежестта на деянията, се предлагат нови диспропорции в системата на наказателните санкции. Ако се приеме предложението, причиняването на смърт по непредпазливост при престъпления по транспорта по чл. 343, ал. 1 б. „в“ НК ще се наказва с лишаване от свобода от 3 до 8 години, а в особено тежки случаи – от 4 до 12 години. Когато деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотици, наказанието ще е от 5 до 15 години лишаване от свобода, а в особено тежки случаи – от 6 до 20 години. За сравнение може да се посочи, че причиняването на смърт по непредпазливост при извършване на дейност, представляваща източник на повишена опасност (чл. 123 от НК), се наказва с лишаване от свобода от 1 до 6 години. Ако деянието е извършено в пияно състояние или е причинена смърт на повече от едно лице, наказанието е лишаване от свобода от 3 до 10 години, а в особено тежки случаи – от 5 до 15 години. Дисбалансът в основните състави на двете групи непредпазливи престъпления е очевиден, и то при еднородна форма на вината – непредпазливост, при еднакъв престъпен резултат – смърт, и при еднакъв квалифициращ признак – употреба на алкохол.

Липсата на критерии при завишаване на санкциите за престъпленията по транспорта буди особени тревоги, когато предлаганите

санкции се съпоставят с предвидените наказания за други престъпления, извършени при по-тежката форма на вина – умисъл, и значим обект на посегателство. За управление на моторно превозно средство след употреба на наркотици (без да е извършено пътно-транспортно произшествие) се предлага наказание от 1 до 5 години лишаване от свобода, а за умишлено склоняване към проституция по чл. 155, ал. 1 НК наказанието е до 3 години лишаване от свобода, без специален минимум. Блудството с малолетно лице по чл. 149 от НК се наказва с лишаване от свобода от 1 до 6 години, точно колкото и установяването на контакт от педофили през интернет с малолетни лица за блудствени действия, полово сношение, проституция или порнографско престъпление (чл. 155а НК).

Всяко засилване на наказателните мерки от различен характер срещу престъпността е лесен начин за получаване на обществена подкрепа, но това не може да бъде единствено основание за постоянен държавнически стремеж към непрекъснато увеличаване на размера и естеството на санкциите или внезапна немотивирана с правни аргументи промяна в прилагането на утвърдени отделни наказателноправни норми и институти. Най-често срещаните от тях могат да бъдат наречени (с някои условности) шофиране след употреба на алкохол или наркотични вещества и шофиране без правоспособност.

За периода между 2008 г. и 2010 г. включително средният годишен брой на регистрираните престъпления по чл. 343б от НК е 11 151, а на тези по чл. 343в от НК – 3789. За периода между 2017 г. и 2019 г. включително средният годишен брой на регистрираните престъпления по чл. 343б от НК е 7742, а на тези по чл. 343в от НК – 2401. Видно е драстичното намаляване на регистрираните престъпления по цитираните законови разпоредби, което в случая с голяма степен на вероятност означава и сериозен спад на броя на действително извършените престъпления против

транспорта. Процентът на разкриваемост на този тип престъпления е изключително висок, защото те по правило не се заявяват от гражданите, а се установяват от самите контролни органи по транспорта – почти всяко регистрирано престъпление ще е и с разкрит автор. Нивата на неуловената от статистиката пътна престъпност може и да са много по-високи от регистрираната, но това ще е еднакво валидно за всеки изследван период при сравнително равни други условия. За да се достигне до извод за действително драстично увеличаване на общата престъпност от подобен тип, което да обоснове промяната в третирането на извършителите, при явното намаляване на регистрираната такава, то трябва да са налице данни за например много силно занижаване на пътния контрол по организационни или корупционни причини, каквито данни не са известни. Не бива да се забравя и, че установяване на шофиране след употреба на наркотични вещества на практика започна през последните години, защото преди това просто нямаше масово използване на тестове, т.е. скритата престъпност по този показател преди десет години със сигурност е била много по-висока от днешната. По данни на Министерство на вътрешните работи катастрофите предизвикани от водачи, управлявали МПС под въздействието на наркотични вещества - от началото на 2017 г. до 2020 г. - катастрофи са причинили 188 дрогирани шофьори.

От друга страна следва да се подчертае, че идеята за завишаване на глобите относно транспортните престъпления в НК и в Закона за движение по пътищата по принцип е добра и би следвало да се приеме от законодателя, тъй като в момента предвидените размери на глобата са ниски по своя характер. Глобата се определя съобразно два критерия – тежест на извършеното престъпление и имотното състояние на извършителя на престъплението.

Следва да се помисли дали не се стига до противоречието с основни принципи на пропорционалността и справедливостта и от адекватното тяхно прилагане. С предложението се нарушава баланса, като се създават условия за равно третиране на извършителите на различни по тежест и обществена опасност престъпления. Същевременно възприетият подход е дискриминационен, доколкото предполага неоправдан от нищо по-неблагоприятно третиране на извършителите квалифицирани престъпления по чл. 343 НК спрямо извършилите други престъпления при професионална непредпазливост при същите условия (пияно състояние причинена смърт на повече от едно лице), пр. чл. 123, ал. 3 НК (3) *„Ако в случаите по предходните алинеи деецът е бил в пияно състояние или ако е причинена смърт на повече от едно лице, наказанието е лишаване от свобода от три до десет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до петнадесет години.“* По принцип прекомерната употреба на наказателноправни санкции, както и тяхното необосновано завишаване не само не ги прави резултатни, но и води до отслабване на ефективността на наказателната политика.

Недопустимо е за деяния, при които тежкия противоположен резултат (смърт и телесни увреждания) е бил допуснат по непредпазливост, независимо от укоримостта на състоянието, в което се е намирал извършителят, да бъдат налагани наказания равни или поне близки по размер с тези, предвидени за тежки умишлени престъпления, като например убийство или други посегателства върху личността, включително деянията по чл. 342 НК.

Предложеното завишаване на санкцията се явява неоправдано и несъобразено с правилото в правната доктрина за забрана за прекомерност, а също така и за съразмерност на наказанието (чл. 35, ал. 3 НК *„Наказанието е съответно на престъплението.“*).

Поради всичко гореизложено смятам, че предлаганият законопроект не следва да се приема от Народното събрание.

23.11.2020 г.

адвокат Николай Николов