

ПРОКУРАТУРА

**ИЗСЛЕДВАНЕ НА ПРАКТИКАТА И РЕЗУЛТАТИТЕ
ПО НАКАЗАТЕЛНИ ПРОИЗВОДСТВА ЗА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ
ПО ТРАНСПОРТА ПРЕЗ ПЕРИОДА 2010-2014 г.**

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

СЪДЪРЖАНИЕ

Уводни бележки	1
Раздел Първи Анализ на състояните се в отчетния период нормативни изменения, оказали влияние върху правната защита на обществените отношения, свързани с транспорта и безопасността на движението	1
Раздел Втори Съпоставки на данните, събрани по линия на пътната безопасност (административни нарушения, пътнотранспортни произшествия, брой на пострадалите лица в тях, съотношения, концентрация)	4
Раздел Трети Анализ на наличните в ПРБ статистически данни по години относно наказателните производства за престъпления по транспорта. общи заключения относно начина на приключване на досъдебните и наказателните производства от този вид – в национален мащаб и по региони	10
1. Образуване досъдебни производства за престъпления по транспорта	11
2. Прекратени досъдебни производства, образувани за престъпления по транспорта	12
3. Спрени досъдебни производства, образувани за престъпления по транспорта	13
4. Прокурорски актове, внесени в съда за престъпления по транспорта	15
5. Оправдани лица с влязъл в сила съдебен акт	17
6. Осъдени лица с влязъл в сила съдебен акт	18
7. Осъдени лица с влязъл в сила съдебен акт по вид наложено наказание	20
8. Предложения за решаване на делото със споразумение	23
9. Предложения за освобождаване от наказателна отговорност, с налагане на административно наказание по чл. 78а НК	25
10. Прилагане на съкратеното съдебно следствие	27
Раздел Четвърти Преглед на приключените дела с предмет престъпления по транспорта със съставомерен резултат причинена смърт, тежка или средна телесна повреда, за всяка година от обхвата на изследването. Срочност на разследванията. Съпоставка на типичните резултати от приключените с осъждане наказателни производства по региони. Анализ на тенденциите.	29
Раздел Пети Становище относно адекватността на правната защита на обществените отношения, свързани с транспортната безопасност и евентуалната необходимост от нови нормативни разрешения	33
Раздел Шести Предложения	35

УВОДНИ БЕЛЕЖКИ

Транспортните престъпления са самостоятелна група престъпления по българския Наказателен кодекс, отличаващи се със специфични особености, с оглед обекта, обективната и субективната страна на престъплението.

Транспортната безопасност е единство от нормално функциониране на механичния транспорт и неприкосновеността на човешкия живот, здраве и собственост.

Главен компонент на комплекса транспортна безопасност е човекът и на първо място – водачът на пътното превозно средство. Той трябва да притежава високи професионални качества, развито чувство за дълг и отговорност, добре да познава правилата за движение. Според статистиката, в 90% от случаите източник на опасността е субективният фактор (човек), който неправилно борави с техниката, източник на повишена опасност.

За пътнотранспортните произшествия и престъпления способстват и различни обективни фактори, които могат да бъдат разделени на технически, организационно-управленски и организационно-правни.

Към групата на техническите условия можем да отнесем наличието или липсата на достатъчно съвременни пътища, качеството на пътната настилка, осветеност и др. Под организационно-управленски условия се разбират различните пропуски в организацията на пътното движение, в обучението на водачите, недостатъци в техническото обслужване и др. Организационно-правните фактори включват организацията на мерките за контрол на пътното движение, ефективността на правните механизми, чрез които то се регулира и чрез които държавата реализира отговорността на нарушители и извършители на престъпления.

Престъпността по транспорта в България има някои особености, които я отличават от тази в други европейски страни. Строителството и подобряването на пътната инфраструктура изостава и не отговаря на нарасналия брой на автомобилите в страната.

По исторически причини, у нас е особено изразен символният статус на автомобила като белег на благосъстояние и критерий за определяне на социалното положение на неговия собственик. В младежката субкултура притежаването и експлоатацията на автомобила обозначават принадлежност и се използват като средство за себедоказване, отграничаване и дори противопоставяне на общоприети ценности. Това неминуемо се отразява върху криминогенните фактори, от които се влияят престъпленията по транспорта.

Тези и други национални особености обуславят разликите, които се констатират при изследване на причините за транспортната престъпност у нас и в другите страни от ЕС. В България основна причина за произшествията е превишената и несъобразена скорост, както и отнемане на предимство на МПС и отнемане на предимство на пешеходец, неправилно изпреварване, неправилни маневри и навлизане в лентите за насрещно движение. Употребата на алкохол е отнесена на пето място сред факторите и е причина за 2,59% пътнотранспортни произшествия с 2,12% загинали през 2014 г. За страните от Западна Европа, където пътната инфраструктура и организацията на движението са на високо ниво, основната причина за тежки пътнотранспортни произшествия е употребата на алкохол.

Настоящият анализ е изготвен на база приключеното през м. май 2015 г. изследване от Върховна касационна прокуратура, на движението и резултатите по наказателните производства за престъпления по транспорта за периода 2010 г. - 2014 г. като са отчетени и настъпилите законодателни промени в чл. 194, ал.1 НПК (ДВ бр. 42/09.06.2015 г.).

I. АНАЛИЗ НА СЪСТОЯЛИТЕ СЕ В ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД НОРМАТИВНИ ИЗМЕНЕНИЯ, ОКАЗАЛИ ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ ПРАВНАТА ЗАЩИТА НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ ОТНОШЕНИЯ, СВЪРЗАНИ С ТРАНСПОРТА И БЕЗОПАСНОСТТА НА ДВИЖЕНИЕТО

Измененията и допълненията в законодателната уредба, относно безопасността на движението, в периода 2010 г. – 2014 г., може да бъдат разгледани в два аспекта – наказателноправен и административноправен.

1. В наказателноправен план

От гледна точка на наказателното право, защитата на обществените отношения, свързани с транспорта и безопасността на движението, е уредена в НК, Глава единадесета „Общопасни престъпления“, Раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията“, чл. 340 – 346б.

За изследвания петгодишен период, са били направени съществени изменения и допълнения на чл. 343 НК (ДВ, 60 от 2012 г., в сила от 08.09.2012 г.) в посока засилване на наказателноправната защита по основни и квалифицирани състави на резултатните престъпления против транспорта, като:

- е завишено наказанието за причиняване на смърт по непредпазливост по основния състав на чл. 343, ал.1 б „в“ НК и е уреден особено тежък случай при това престъпление, наказуем с лишаване от свобода от три до десет години;

- обстоятелство, обуславящо по-тежка квалификация по чл. 343, ал.3 НК е предвидено управлението на МПС без необходимата правоспособност или на пешеходна пътека.

- е увеличен минимумът на наказанието за причиняване на средна или тежка телесна повреда при по-тежко квалифицирания състав на чл. 343, ал.3 НК.

Съгласно мотивите на вносителите на законопроекта, с него се реагира на 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 пътнотранспортни произшествия“*. Изрично е отбелязано, че расте броят на пешеходците, голяма част от които деца, намерили смъртта си на пешеходна пътека. Изводът на законотворците е, че за да бъде сведен до минимум броят на подобни пътнотранспортни произшествия, трябва да бъде завишена отговорността на водачите на МПС, като бъдат създадени по-строги наказателноправни разпоредби, регламентиращи наказанията за нарушителите, с цел извършителите на тези престъпления да получат наказание, адекватно на тежестта на извършеното от тях. Специално е изтъкнато, че управлението на МПС без необходимата подготовка и квалификация е една от основните причини за тежки пътнотранспортни произшествия. Що се отнася до пътнотранспортните произшествия на пешеходна пътека, макар според статистиката тези престъпления да не бележат изключително висок ръст, законодателят е приел, че те заслужават по-силен наказателноправен отпор заради тежкия си резултат и изключително негативния ефект върху общественото мнение.

Изрично е посочено (в мотивите към законопроекта), че „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.“

2. В административноправен план

Всъщност, превенцията на противоправно поведение, засягащо обществените отношения по транспортната безопасност, основно се осъществява с административнонаказателните санкции и едва на следващо място, със средствата на наказателното правораздаване.

Затова е необходим критичен анализ на ЗДвП, и по-конкретно на неговата Глава VII „Административнонаказателна отговорност“, чиито резултати водят до негативни, а в някои конкретни хипотези и до абсурдни констатации.

В рамките на изследвания период от време, в целия нормативен акт са правени много изменения и допълнения. От гледна точка на целения превантивен ефект, най-съществено внимание беше отделено именно на санкционните административни разпоредби. Тъй като и в тази си част законът е изменян и допълван многократно (някои текстове, по няколко пъти), не е възможно, а и не е необходимо да се обсъждат и коментират всички конкретни изменения и допълнения. Резонно е очакваното, че при тенденцията за увеличаване на санкциите в част на наказателноправните норми, такава тенденция следва да е проявена и в административнонаказателните разпоредби. Общото впечатление е, че това се прави хаотично, при видима липса на системеност и логичен подход.

Все още има и архаични, загубили своето значение санкции, като „глоба в размер на 10 лв.“ (чл. 183, ал. 1 ЗДвП).

Известна част от предвидените санкции са в размер, неадекватно малък, предвид ефекта, който бива предизвикван от конкретното нарушение, особено когато е масово. Добра илюстрация дава съпоставката между подхода, с който наказателният и отрасловият (административният) закон третират пешеходните пътеки – като място, на което участниците в пътното движение са уязвими и е необходима превенция срещу потенциално тежки последици от неспазване на правилата. От една страна е дадена специална наказателноправна защита срещу причиняването на пътнотранспортни произшествия със съставомерен резултат. От друга страна обаче, спирането и паркирането върху и на разстояние под 5 м пред и зад пешеходна пътека, което е съществена предпоставка за ПТП, се санкционира по административен ред твърде леко – с глоба 50 лв., съгласно разпоредбата на чл. 183, ал.4 ЗДвП, непроменяна от 2007 г. Подобни примери за неспособни да постигнат превантивен ефект административни санкции са налице и в случаите на:

- нарушаване на правилата за движение по обособено платно за движение на релсово пътно превозно средство, правилата за преминаване през железопътен прелез или паркиране на спирките на превозните средства от редовните линии за обществен превоз на пътници, на водача се налага глоба в размер от **20 до 150 лв.** (чл. 180, ал. 1, т. 3);

- неправилно паркиране върху тротоара или при навлизане след знак, забраняващ влизането на съответното пътно превозно средство, в забранената посока на еднопосочен път или движение в тази забранена посока, се налага глоба в размер на **30 лв.** (чл. 183, ал. 3, т. 2 и 5);

- движение с несъобразена скорост, неспазване на дистанция или нарушение, довело до пътнотранспортно произшествие, се наказва с глоба от **100 до 200 лв.**, ако деянието не съставлява престъпление (чл. 179, ал. 2).

- значително превишаване на разрешената скорост на движение в населено и извън населено място;

- нарушаване на установените с нормативен акт предписания във връзка със състоянието на материалната база и с изпълнението на учебните програми в учебните форми за подготовка на водачи на моторни превозни средства (чл. 178, ал. 1, т.6 ЗДвП), както и неосигуряване на достъп на контролните органи до обектите за контрол или отказ да се представят документи, отнасящи се до дейността на контролирания обект (чл. 178, ал. 1, т.10 ЗДвП). В тези случаи, когато нарушението по т. 6 и по т.10 е извършено повторно, е предвидено по леко наказание по чл. 178, ал.2 в сравнение с наказанието за основния състав на нарушението.

Редом с това през изследвания период са завишени имуществените санкции, за множество други нарушения, част от които не са така честа или пряка предпоставка за причиняване на ПТП (напр. чл. 177, ал.3, чл. 178г ЗДвП)

3. Междинен извод

Предвид изложеното до момента, би могло да се обобщи, че за постигане на превантивен ефект и намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия, включително и тези със съставомерен резултат по НК, би следвало да се постави акцент върху административнонаказателните разпоредби и тяхното своевременно и точно прилагане. Хаотичните и несинхронизирани промени, включително увеличаването на санкциите в отделни разпоредби нарушава баланса и логиката на закона и пречи на адекватното му прилагане. Такъв подход не може да доведе до реализиране на основната цел – намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия, чрез възпитаване на по-отговорно поведение и по-висока култура на движение по пътищата на всички участници в него.

II. СЪПОСТАВКИ НА ДАННИТЕ, СЪБРАНИ ПО ЛИНИЯ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ (АДМИНИСТРАТИВНИ НАРУШЕНИЯ, ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, БРОЙ НА ПОСТРАДАЛИТЕ ЛИЦА В ТЯХ, СЪОТНОШЕНИЯ, КОНЦЕНТРАЦИЯ)

Анализът на данните за състоянието на пътната безопасност в по-общ план и преценяване на степента на защита на обществените отношения, свързани с транспорта и безопасността на движението, следва да се съобразява с обстоятелството, че това е сложен комплекс от обществени отношения. Те се повлияват от няколко основни компонента – участниците в движението и тяхното поведение (хора), пътна инфраструктура и нейната безопасност (пътища) и автомобилен парк и техническото му състояние (автомобили). След като настъпи пътното произшествие, фактор се оказва възможността за получаване на навременна и качествена медицинска помощ (здравеопазване).

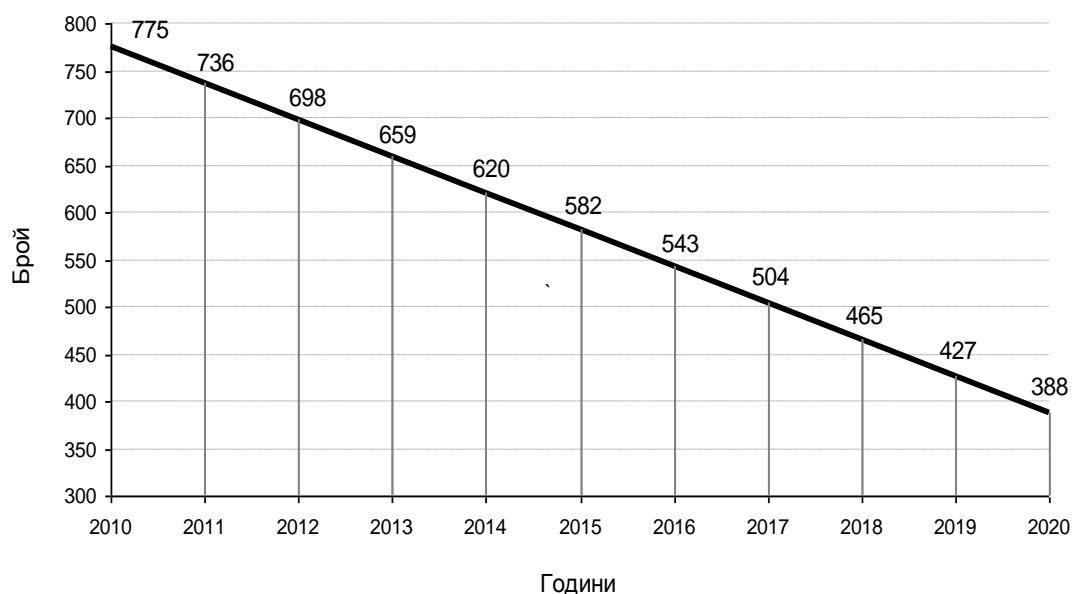
Пътнотранспортните инциденти пряко влияят върху смъртността и заболеваемостта на населението на страната, водят до огромни социални и икономически загуби и са част от политическия дневен ред. Приета е Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011–2020 г., чиито цели, задачи и срокове са отправна точка и за настоящия (а и на всеки друг подобен) анализ.

Стратегията поставя конкретни цели за достигане през 2020 г.:

- намаляване на броя на загиналите при ПТП с 50% (спрямо 2010 г.);
- намаляване на броя на тежко ранените при ПТП с 20 % (спрямо 2010 г.);

Стратегията посочва и темпа на намаляване на броя на загиналите през годините в абсолютни цифри, видни от графиката.

Темп на намаляване на броя на убитите, средно годишно,
за да се изпълни поетия ангажимент за намалението им с 50% до 2020



Данни от органите, контролиращи пътната безопасност

Първият основен и обективен показател за поведението на участниците в движението, засягащ пряко безопасността на движението, е броят на установените от КАТ административни нарушения на правилата за движение.

Специализираните контролни органи не са в състояние да установят и санкционират всички нарушения и нарушители, но все пак този показател отразява реално дисциплинираността на българския участник в пътното движение. Чрез него се установяват най-често допусканите нарушения на правилата за движение, ролята им за предизвикване на ПТП и за причиняване на смърт или наранявания на участниците в движението.

1. Анализ за 2010 г.

През 2010 г. органите на МВР са установили общо 1 079 167 нарушения на ЗДвП, от които 1 052 596 (97,54%) са извършени от водачите на МПС, 3 818 (0,35%) – от пешеходци и 22 753 (2,11%) – от водачи на други пътни превозни средства и други лица, чиито действия имат отношение към безопасността на движението. От установените по-горе нарушения, 49 261 са довели до настъпване на произшествия (ПТП), от които 48 942 (99,35%) са по вина на водачите на МПС, 58 (0,12%) – по вина на пешеходци и 261 (0,53%) – по вина на други участници или имащи отношение към безопасността на движението. От регистрираните 49 261 ПТП, при 6 610 (13,42%) е причинена смъртта на 775 човека и са ранени 8080.

През 2010 г. са образувани 967 досъдебни производства за престъпления по транспорта със съставомерен резултат причинена смърт, тежка или средна телесна повреда, което представлява 14,62% от пътнотранспортните произшествия, довели до загинали и ранени граждани през тази година.

От нарушенията, които пряко влияят върху безопасността на движението (като се абстрахираме от установените нередности на пътните документи, шофиране без валидна застраховка „Гражданска отговорност“ и др.), най-голям е броят на неспазване на скоростта – 250 005 (което е 23,75% от всички установени нарушения на водичите на МПС). От 48 942 ПТП, причинени по вина на водачите, шофирането с несъобразена скорост е причина за 13 771 от тях (28,14%). Макар че броят на ПТП, причинени

поради движение на водачите на МПС с несъобразена с конкретната обстановка или превишена скорост е под 1/3 от общия брой, при тези ПТП са загинали 380 от общо 775 (което представлява 49,03% от всички загинали), ранени – 3100 от общо 8080 (което е 38,37%). По тази причина са загинали 76 пешеходци, 202 лица – вследствие блъскане в дървета, стълбове, преобръщане и други видове единични ПТП и 80 – при сблъскване между МПС.

Друга основна причина за настъпили ПТП е неспазването на предимство, знаци и сигнали – 105 578 установени нарушения (което е 10,03% от всички нарушения на водачите), в резултат на което са причинени 12 145 ПТП по вина на водачите на МПС (което е 24,82% от всички ПТП по тяхна вина). При тези ПТП са загинали 58 човека (7,48% от всички загинали) и са ранени 1171 (14,49%).

През 2010 г. са установени и санкционирани 126 182 нарушения (11,99%) за неправилни маневри, неправилно спиране и паркиране и при тях са настъпили 8 640 ПТП (17,65% от всички ПТП, причинени от водачи). При тези произшествия са загинали 101 човека (13,03%) и са ранени – 640 (7,92%). От загиналите 70 (69,3%) са при челен удар между МПС, 18 са загинали при страничен удар под ъгъл, 5 са загинали при страничен удар.

Употреба на алкохол (до и над 1,2 промила) от водачите на МПС е установена в 19 198 случая (1,82%), а това е причина за настъпването на 1 423 ПТП (2,91%). При тези ПТП са загинали 25 човека (3,23%), а са ранени – 313 (3,87%). Над 63% от тези ПТП са регистрирани през тъмната част от денонощието. От загиналите, 15 са пътници, 6 – водачи, 3 – пешеходци и 1 – работник при ремонт на пътя.

Установени са и 3 259 (0,31%) случая, когато водач на МПС отнема предимството на пешеходец, в резултат на което са причинени 419 ПТП (0,86%). При тези ПТП са загинали 28 човека (3,61%), а са ранени – 236 (2,92%).

Неправилно движение по пътното платно е установено в 32 330 (3,07%) случая, а то е причина за 4 102 ПТП (8,38%).

Изложените по-горе основни нарушения са констатирани в 536 552 случая (50,97%) и са причина за 40 500 ПТП (82,75% от всички, причинени от водачи на МПС). Анализът на причините за настъпване на ПТП през 2010 г. е много подробен и е изложен в „Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011–2020 г.“.

2. Анализ за 2011 г.

През 2011 г. са установени общо 1 054 562 нарушения на ЗДвП, от които 1 034 602 (98,11%) са извършени от водачите на МПС, 8 680 (0,82%) – от пешеходци и 11 280 (1,07%) – от водачи на други пътни превозни средства и други лица, чиито действия имат отношение към безопасността на движението. От установените по-горе нарушения, 43 458 са довели до настъпване на произшествия (ПТП), от които 43 092 (99,16%) са по вина на водачите на МПС, 106 (0,24%) – по вина на пешеходци и 260 (0,60%) – по вина на други участници или имащи отношение към безопасността на движението. От регистрираните 43 458 ПТП, при 6 638 (което представлява 15,27%) е причинена смъртта на 656 човека и са ранени 8301.

През 2011 г. са образувани 919 досъдебни производства за престъпления по транспорта със съставомерен резултат причинена смърт, тежка или средна телесна повреда, което съотнесено към регистрираните пътнотранспортни произшествия с посочения резултат представлява 13,84%.

От нарушенията, които пряко влияят върху безопасността на движението, най-голям е броят на неспазване на скоростта – 251 372 (което е 24,30% от всички установени нарушения на водачите на МПС). От 43 092 ПТП, причинени по вина на водачите, шофирането с несъобразена скорост е причина за 12 517 от тях (което е 29,05%).

На следващо място, като основна причина за настъпили ПТП е неспазването на предимство, знаци и сигнали – 96 203 установени нарушения (което е 9,30 % от всички нарушения на водачите), в резултат на което са причинени 10 613 ПТП по вина на водачите на МПС (което е 24,63% от всички ПТП по тяхна вина).

През 2011 г. са установени и санкционирани 121 944 нарушения (11,79%) за неправилни маневри, неправилно спиране и паркиране и при тях са настъпили 6 933 ПТП (16,09% от всички ПТП, причинени от водачи).

Употреба на алкохол (до и над 1,2 промила) от водачите на МПС е установена в 17 014 случая (1,64%), а това е причина за настъпването на 1 237 ПТП (2,87%).

Установени са и 5 743 (0,56%) случая, когато водач на МПС отнема предимството на пешеходец, в резултат на което са причинени 624 ПТП (1,45%).

Неправилно движение по пътното платно е установено в 20 166 (1,95%) случая, а то е причина за 3 093 ПТП (7,18%).

Изложените по-горе основни нарушения за 2011 г. са констатирани в 512 442 случая (49,53%) и са причина за 35 017 ПТП (81,26% от всички, причинени от водачи на МПС).

3. Анализ за 2012 г.

През 2012 г. са установени общо 1 055 029 нарушения на ЗДвП, от които 1 032 436 (97,86%) са извършени от водачите на МПС, 12 290 (1,16%) – от пешеходци и 10 307 (0,98%) – от водачи на други пътни превозни средства и други лица, чиито действия имат отношение към безопасността на движението. От установените по-горе нарушения, 42 871 са довели до настъпване на произшествия (ПТП), от които 42 380 (98,85%) са по вина на водачите на МПС, 65 (0,15%) – по вина на пешеходци и 216 (0,50%) – по вина на други участници или имащи отношение към безопасността на движението. От регистрираните 42 871 ПТП, при 6 717 (което представлява 15,67%) е причинена смъртта на 601 човека и са ранени 8 193.

През 2012 г. са образувани 818 досъдебни производства за престъпления по транспорта със съставомерен резултат причинена смърт, тежка или средна телесна повреда, което съотнесено към регистрираните пътнотранспортни произшествия с посочения резултат представлява 12,17%.

От нарушенията, които пряко влияят върху безопасността на движението, най-голям е броят на неспазване на скоростта – 311 910 (което е 30,21% от всички установени нарушения на водачите на МПС). От 42 380 ПТП, причинени по вина на водачите, шофирането с несъобразена скорост е причина за 11 595 от тях (което е 27,36%).

На следващо място, като основна причина за настъпили ПТП е неспазването на предимство, знаци и сигнали – 90 234 установени нарушения (което е 8,74 % от всички нарушения на водачите), в резултат на което са причинени 9 482 ПТП по вина на водачите на МПС (което е 22,37% от всички ПТП по тяхна вина).

През 2012 г. са установени и санкционирани 114 289 нарушения (11,07%) за неправилни маневри, неправилно спиране и паркиране и при тях са настъпили 6 991 ПТП (16,50% от всички ПТП, причинени от водачи).

Употреба на алкохол (до и над 1,2 промила) от водачите на МПС е установена в 14 504 случая (1,40%), а това е причина за настъпването на 1 162 ПТП (2,74%).

Установени са и 8 838 (0,86%) случая, когато водач на МПС отнема предимството на пешеходец, в резултат на което са причинени 584 ПТП (1,38%).

Неправилно движение по пътното платно е установено в 19 279 (1,87%) случая, а то е причина за 2 938 ПТП (5,93%).

Изложените по-горе основни нарушения през 2012 г. са констатирани в 559 054 случая (54,15%) и са причина за 32 752 ПТП (77,28% от всички, причинени от водачи на МПС).

4. Анализ за 2013 г.

През 2013 г. са установени общо 1 119 016 нарушения на ЗДвП, от които 1 089 083 (97,31%) са извършени от водачите на МПС, 14 859 (1,33%) – от пешеходци и 15 199 (1,36%) – от водачи на други пътни превозни средства и други лица, чиито действия имат отношение към безопасността на движението. От установените по-горе нарушения, 43 469 са довели до настъпване на произшествия (ПТП), от които 42 887 (98,66%) са по вина на водачите на МПС, 100 (0,23%) – по вина на пешеходци и 266 (0,61%) – по вина на други участници или имащи отношение към безопасността на движението. От регистрираните 43 469 ПТП, при 7 016 (което представлява 16,14%) е причинена смъртта на 601 човека и са ранени 8 776.

През 2013 г. са образувани 785 досъдебни производства за престъпления по транспорта със съставомерен резултат причинена смърт, тежка или средна телесна повреда, което съотнесено към регистрираните пътнотранспортни произшествия с посочения резултат представлява 11,18%.

От нарушенията, които пряко влияят върху безопасността на движението, най-голям е броят на неспазване на скоростта – 342 779 (което е 31,47% от всички установени нарушения на водачите на МПС). От 42 887 ПТП, причинени по вина на водачите, шофирането с несъобразена скорост е причина за 11 861 от тях (което е 27,66%).

На следващо място, като основна причина за настъпили ПТП е неспазването на предимство, знаци и сигнали – 85 782 установени нарушения (което е 7,88 % от всички нарушения на водачите), в резултат на което са причинени 9 512 ПТП по вина на водачите на МПС (което е 22,18% от всички ПТП по тяхна вина).

През 2013 г. са установени и санкционирани 91 632 нарушения (8,41%) за неправилни маневри, неправилно спиране и паркиране и при тях са настъпили 7 020 ПТП (16,37% от всички ПТП, причинени от водачи).

Употреба на алкохол (до и над 1,2 промила) от водачите на МПС е установена в 14 687 случая (1,35%), а това е причина за настъпването на 1 034 ПТП (2,41%).

Установени са и 6 026 (0,55%) случая, когато водач на МПС отнема предимството на пешеходец, в резултат на което са причинени 626 ПТП (1,46%).

Неправилно движение по пътното платно е установено в 24 672 (2,26%) случая, а то е причина за 2 935 ПТП (6,84%).

Изложените по-горе основни нарушения за 2013 г. са констатирани в 565 578 случая (51,93%) и са причина за 32 988 ПТП (76,92% от всички, причинени от водачи на МПС).

5. Анализ за 2014 г.

През 2014 г. са установени общо 756 340 нарушения на ЗДвП, от които 735 184 (97,21%) са извършени от водачите на МПС, 11 989 (1,58%) – от пешеходци и 9 167 (1,21%) – от водачи на други пътни превозни средства и други лица, чиито действия имат отношение към безопасността на движението. От установените по-горе нарушения, 45 483 са довели до настъпване на произшествия (ПТП), от които 45 073 (99,10%) са по вина на водачите на МПС, 65 (0,14%) – по вина на пешеходци и 345 (0,76%) – по вина на други участници или имащи отношение към безопасността на движението. От регистрираните 45 483 ПТП, при 7 015 (което представлява 15,42%) е причинена смъртта на 660 човека и са ранени 8 635.

През 2014 г. са образувани 637 досъдебни производства за престъпления по транспорта със съставомерен резултат причинена смърт, тежка или средна телесна повреда, което съотнесено към регистрираните пътнотранспортни произшествия с посочения резултат представлява 9,08%.

При анализа на установените (санкционирани) административни нарушения на ЗДвП през 5-годишния период (2010–2014 г.), се откроява **драстичното спадане** на

техния брой през 2014 г. В предходните години нарушенията са били над 1 млн.: 2010 г. – 1 079 167, 2011 г. – 1 054 562, 2012 г. – 1 055 029, 2013 г. – 1 119 016, а през 2014 г. спадат на 756 340, което е с 320 353 и с 29,75% под средната годишна стойност (1 076 693). Това намаление не се дължи на повишаване на съзнателността и спазване на правилата за движение от участниците, тъй като броят на причинените ПТП през 2014 г. е по-голям от този за предходната година (и съразмерен с броя им за анализирания период), броят на ПТП с причинени смърт и раняване е съразмерен с предните години, а броят на загиналите нараства с 10%, спрямо предходните две години, при запазване на броя на ранените. Явно е, че причините за рязкото намаляне на броя на установените (санкционирани) нарушения на ЗДВП през 2014 г. и за рязкото завишаване на броя на загиналите, са други. Едно от възможните обяснения е, че това намаление се дължи на промяната, настъпила през 2014 г., във връзка с налагането на наказания за тези нарушения по ЗДВП чрез електронен фиш при използване на мобилни технически средства (подвижни камери). През 2013 г. глобите, наложени с фиш на водачите на МПС, са били 650 016, а през 2014 г. – 421 117, т.е. по-малко с 228 899. Горното може да се обясни с влизането в сила на Тълкувателно решение № 1/26.02.2014 г. по т.д. № 1/2013 г. на ОСК на ВАС, което по същество отмени възможността (по чл. 189, ал. 4 ЗДВП), чрез издаването на електронен фиш да се налага глоба за административно нарушение по ЗДВП, което е установено, в отсъствието на контролен орган и на нарушителя, чрез заснемане с мобилно техническо средство. ВАС прие, че такова заснемане може да се прави само със стационарно техническо средство, за да е приложим чл. 189 ЗДВП (с електронен фиш), а за нарушенията, установени с мобилно техническо средство, следва да се прилага общият ред по ЗАНН – чрез съставяне на писмени актове за установяване на административно нарушение, а в сроковете по чл. 34 ЗАНН да се издава наказателно постановление с налагане на съответното административно наказание. В анализа си МВР сочи и други възможни причини за този спад: проведени през 2014 г. инициативи с превантивен характер (не се сочат конкретно), въвеждане в експлоатация системата „3М система за скорост“ и др.

От нарушенията, които пряко влияят върху безопасността на движението и през 2014 г. най-голям е броят на неспазване на скоростта – 123067 (което е 16,74% от всички установени нарушения на водачите на МПС). От 45 073 ПТП, причинени по вина на водачите, шофирането с несъобразена скорост е причина за 10 914 от тях (което е 24,21%). Макар че тези нарушения са под 1/6 от общия брой, те са причина за 38,11 % от тежките ПТП със загинали и ранени граждани.

Друга основна причина за настъпили ПТП е неспазването на предимство, знаци и сигнали – установени са 69 964 такива нарушения (което е 9,52 % от всички нарушения на водачите), в резултат на което са причинени 10 067 ПТП по вина на водачите на МПС (което е 22,33% от всички ПТП по тяхна вина). От тази категория са и установените 5678 (0,77%) случая, когато водач на МПС отнема предимството на пешеходец, в резултат на което са причинени 588 ПТП (1,30%). Общо поради отнемане предимството на МПС и на пешеходци са настъпили 34,38% от тежките ПТП през 2014 г.

През 2014 г. са установени и санкционирани 79 784 нарушения (10,85%) за неправилни маневри, неправилно спиране и паркиране и при тях са настъпили 7 754 ПТП (17,20% от всички ПТП, причинени от водачи). Това нарушение е причина за 16,44% от тежките ПТП.

Употреба на алкохол (до и над 1,2 промила) от водачите на МПС е установена в 14 627 случая (1,99%), а това е причина за настъпването на 1 002 ПТП (2,22%).

Неправилно движение по пътното платно е установено в 18 054 (2,46%) случая, а то е причина за 3 297 ПТП (7,31%).

Изложените по-горе основни нарушения през 2014 г. са констатирани в 311 174 случая (42,33%) и са причина за 33 622 ПТП (74,59% от всички, причинени от водачи

на МПС). МВР е направило анализ на причините за настъпване на ПТП и броя на жертвите от тези произшествия. Въз основа на него, се уточнява, че всички ПТП, при които са загинали или ранени хора, може да се разпределят в три групи (при тях са загинали 91,97% от всички загинали в ПТП).

А) ПТП при сблъскване между две МПС, при които са пострадали най-много граждани.

Б) ПТП с едно МПС, които основно са в резултат на недооценяване от страна на водача на моментните пътни условия, интензивността на движението, на собствените възможности и тези на автомобила, поради което се движат с несъобразена скорост.

В) Блъскане на участник в движението извън МПС, най-вече пешеходци. При този вид ПТП са загинали 150 граждани, което е 22,73% от всички загинали 660 граждани през 2014 г. по пътищата на страната.

Данни от други институции и организации

С Постановление № 220/03.10.2003 г. на МС е определен съставът и дейността на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата (Комисията). Тя се председателства от министъра на вътрешните работи, а нейни членове са и зам.-министрите, които имат някакво отношение към движението по пътищата и здравето на гражданите.

На сайта на Комисията е публикуван протокол от заседанието ѝ от 20.01.2015 г. и Насоки за разработване на Закон за движение по пътищата, с цел ограничаване на загиналите и ранени граждани от пътнотранспортни произшествия през 2015 г. В тези Насоки много подробно са анализирани причините за ПТП с последвала смърт и травми на гражданите, като са набелязани конкретни текстове в бъдещия нов Закон за движение по пътищата. Подготвен е и План за работа по създаване на този нов Закон за движение по пътищата.

Всички задачи и въпроси, поставени към Работната група със Заповед № 5576/02.12.2014 г. – за анализ на причините за ПТП, за предложения на законодателни промени, са били обсъждани и от Комисията.

Няма единствено предложения и преценка за необходимостта от промени в Наказателния закон. По този въпрос обаче е взето отношение в действащата *„Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата 2011–2020 г.“*. В нея ясно е посочено, че следва да се изостави *„тенденцията за абсолютизиране на грешките и нарушенията на участниците в движението като причини за ПТП, поради което усилията бяха насочвани предимно към увеличаване размера на санкциите“*, а да се въздейства комплексно върху *„трите основни фактора, определящи движението и неговата безопасност – поведението на участниците в движението, безопасността на пътната инфраструктура и на автомобилния парк, както и особено важния показател за намаляване на последствията – своевременната долекарска и специализирана медицинска помощ“*.

III. АНАЛИЗ НА НАЛИЧНИТЕ В ПРЪ СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ПЕРИОДА 2010 г.- 2014 г. ПО ГОДИНИ ОТНОСНО НАКАЗАТЕЛНИТЕ ПРОИЗВОДСТВА ЗА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТА. ОБЩИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТНОСНО НАЧИНА НА ПРИКЛЮЧВАНЕ НА ДОСЪДЕБНИТЕ И НАКАЗАТЕЛНИТЕ ПРОИЗВОДСТВА ОТ ТОЗИ ВИД – В НАЦИОНАЛЕН МАЩАБ И ПО РЕГИОНИ

Статистическото изследване на престъпленията по транспорта включва досъдебните производства за престъпления по чл. 340–343в НК от Глава единадесета „Общопасни престъпления“, Раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията“ от Наказателния кодекс. Така определеният обхват на изследването, престъпления по

чл. 340–343в НК, обхваща престъпленията по транспорта (наричани за краткост по-надолу ПТ).

Изследването представя динамиката както за страната като цяло, така и по окръжни райони, за периода 2010 г.–2014 г.

За всеки показател е посочена средната стойност за страната. В графичен вид са представени данните в абсолютни стойности и като съотношения с друг основен показател през петте години от изследвания период.

Използвани са и данни по основните показатели за отделните окръжни райони, с цел извеждане на изводи и тенденции за териториалната специфика на работа по този вид дела.

За нуждите на изследването, всички военноокръжни прокуратури са обединени в „район ВОП“, поради което оптимизирането на военноокръжните прокуратури, извършено през 2014 г., е неотнормимо към изследването. Район ВОП обхваща териториално цялата страна и е без значение, какъв е броят на военноокръжните прокуратури през отделните години от изследването. Поради специфичната ограничена от закона функционална компетентност на военните прокуратури, образуваните дела от тях за престъпления по транспорта са малко на брой.

Специализираната прокуратура не е включена в изследването, тъй като този вид престъпления са извън функционалната ѝ компетентност.

Статистическите данни за изследването са изведени от таблиците на официалната статистическа отчетност на Прокуратурата.

Данните за прекратените и спрените досъдебни производства са изведени от Унифицираната информационна система (УИС) на прокуратурата, тъй като данни по тези показатели не се събират отделно в официалната статистика на Прокуратурата по текстове от НК.

1. ОБРАЗУВАНИ ДОСЪДЕБНИ ПРОИЗВОДСТВА ЗА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТА



През периода 2010 г.–2014 г. дялът на новообразуваните ДП за престъпления по транспорта (ПТ) варира между 11% и 12,5% от всички новообразувани ДП в прокуратурата. Поради разликата само от 1,5% в петгодишния период, може да се каже, че този вид дела формират сравнително постоянен дял в структурата на престъпността за страната. Най-висок е дялът им през 2010 г. (12,5%), а най-нисък през 2013 г. (11,1%).

Тенденции за периода 2010 г. – 2014 г.

- Наблюдава се ясно изразена тенденция на намаляване на броя на образуваните досъдебни производства за престъпления по транспорта.

- Относително е запазен дялът на образуваните ДП за такива престъпления, спрямо общия брой образувани ДП. Разликата между най-високия и най-ниския дял през петте години е само 1,5%.

- Образуваните досъдебни производства са основно по чл. 343, чл. 343б и чл. 343в НК. По чл. 341а и чл. 341б НК няма образувани ДП.

- Средният дял на образуваните ДП за престъпления по чл. 343в НК е 23,7 % от всички ДП, образувани за престъпления по транспорта. Близък като стойност е и дялът на образуваните дела за престъпления по чл. 343 НК – 24,1 %.

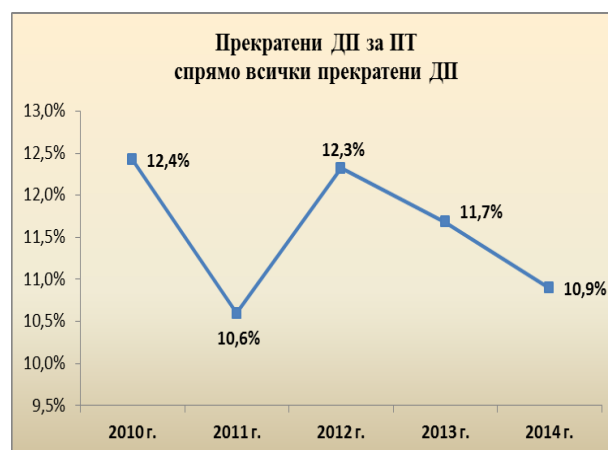
- Най-голям е дялът на образуваните ДП за престъпления по чл. 343б НК – 40,5% от всички ДП, образувани за престъпления по транспорта.

- Наблюдава се териториален стабилитет на концентрацията на новообразуваните дела в определени окръжни райони. Констатира се повтораемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на образуваните ДП за ПТ, спрямо всички образувани дела. Такава повтораемост има за районите Смолян, Търговище и СГП (през целия период), за Пловдив (за четири от годините), за Кърджали и Русе (за три от годините) и за района на ОП София и ВОП (за две от годините пред периода).

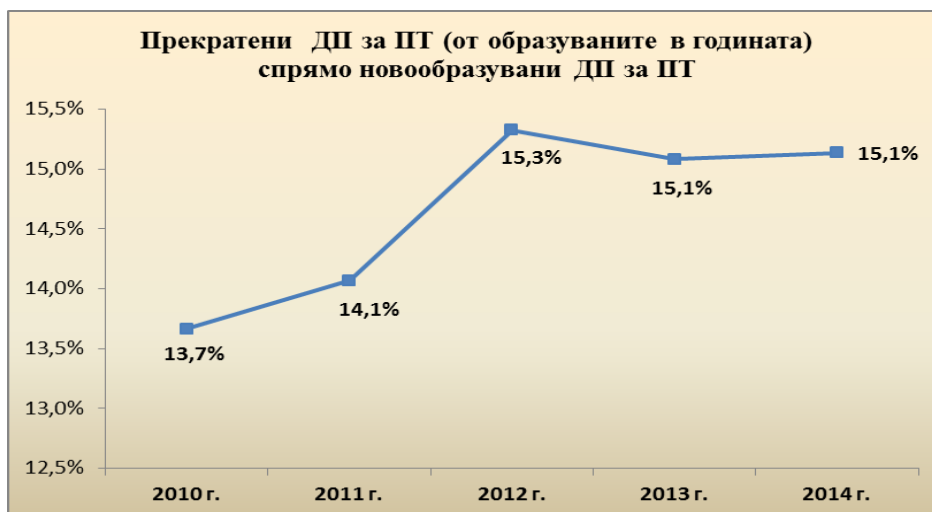
2. ПРЕКРАТЕНИ ДОСЪДЕБНИ ПРОИЗВОДСТВА, ОБРАЗУВАНИ ЗА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТА

През наблюдавания период дялът на прекратените досъдебни производства за престъпления по транспорта, спрямо всички прекратени ДП, варира от 10,9% до 12,4%. Разликата между най-високия дял, който е през 2010 г., до най-ниския от 2014 г. е 1,5%. Устойчивост по този показател се наблюдава в периода 2010 г. –2012 г. От 2012 г. до 2014 г. е налице тенденция на намаляване.

Наблюдава се тенденция на намаляване и на броя на прекратените ДП за престъпления по транспорта в петгодишния период. Особено ясно е изразена тя през последните три години.



Средният дял за периода на прекратените ДП за ПТ, спрямо новообразуваните ДП за престъпления по транспорта, е 14,7%. След нарастване в периода 2010 г. –2012 г., през последните три години се наблюдава устойчивост по този показател.



Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Наблюдава се ясно изразена тенденция на намаляване на броя на прекратените досъдебни производства, образувани за престъпления по транспорта. Особено ясно е изразена тя през последните три години.

- Налице е устойчивост на относителния дял на прекратените ДП за престъпления по транспорта, спрямо всички прекратени дела в периода 2010 г.–2012 г. От 2012 г. до 2014 г. има ясно изразена тенденция на намаляване.

- Средният дял за периода на прекратените ДП за ПТ, спрямо образувани ДП за ПТ, е 14,7%.

- Средният дял за периода на прекратените ДП за ПТ, спрямо всички прекратени ДП от прокурор, е 11,6%.

- Прекратените досъдебни производства са основно по чл. 343 НК. Средният дял на прекратените ДП за престъпления по чл. 343 НК е 61,7% от всички прекратени ДП, образувани за престъпления по транспорта. Следва делът на прекратените ДП, образувани за престъпления по чл. 343б НК – 23,2%. За престъпления по чл. 343в НК прекратените дела са 12,8% от всички прекратени ДП, образувани за престъпления по транспорта.

- Налице е повторемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на прекратени ДП за ПТ, спрямо всички прекратени дела.

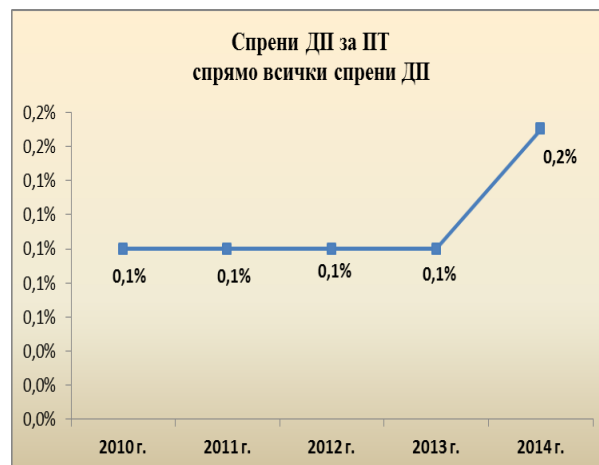
И през петте изследвани години, районът на ОП София е с най-висок дял на прекратени досъдебни производства, спрямо общия брой прекратени дела. Традиционно този район е и след районите с дял на образувани ДП за ПТ над средния за страната. През две или три от наблюдаваните години, сред районите с най-висок дял са били и тези на ОП Търговище, Смолян, Кърджали и ВОП. В районите на ОП Смолян и Кърджали, както бе посочено по-горе, новообразуваните ДП за ПТ заемат най-голям дял, спрямо общия брой на новообразуваните ДП за всички престъпления.

При окръжните райони с най-нисък дял, динамиката през петте години е по-голяма. През отделните години различни окръжни райони са в групата на петте с най-нисък дял. Открояват се обаче 2011 г. и 2012 г., когато петте окръжни района с най-нисък дял са почти едни и същи.

3. СПРЕНИ ДОСЪДЕБНИ ПРОИЗВОДСТВА, ОБРАЗУВАНИ ЗА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТА¹

¹ Статистическите данни за спрени дела са изведени от УИС.

Спрени досъдебни производства в годината на образуването им



Данните са представени общо, поради близостта и еднаквостта им през петте изследвани години.

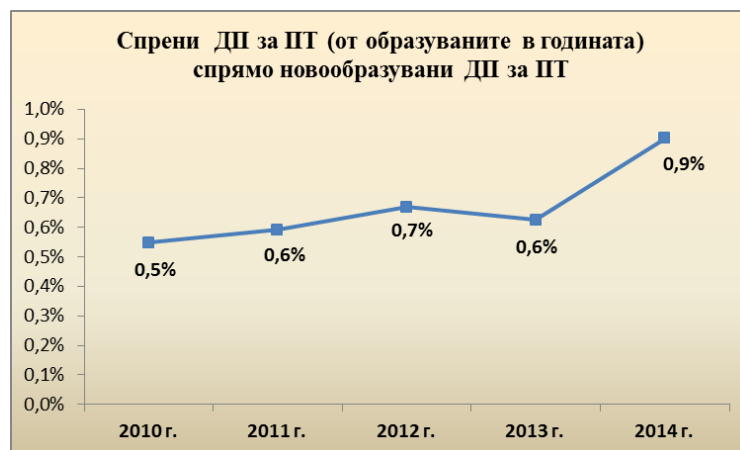
Средно за периода 2010 г.–2014 г. в прокуратурата се спират 59,4% от досъдебните производства, образувани през годината за всички престъпления.

Делът на спрените досъдебни производства за престъпления по транспорта, спрямо всички спрени ДП, е незначителен, започва от 0,1% през първите четири години от изследването и достига до 0,2% през последната година от изследването.

За периода 2010 г.–2013 г. спрените ДП за ПТ, спрямо всички спрени в прокуратурата ДП, са средно 0,1%. Над средния процент за страната са окръжните райони на Смолян (0,7%) и Силистра (0,7%).

През 2014 г. делът на спрените производства за тези престъпления е 0,2%. Най-висок е този дял за ВОП – 12,5 %, ОП Силистра – 1% и ОП Кърджали – 0,9%. През предходните четири години обаче, във ВОП не е имало такива спрени ДП.

Спрените ДП за престъпления по транспорта, спрямо новообразуваните ДП за тези престъпления през всяка от годините в периода, са под 1,0 %.



Данните са следните, по години:

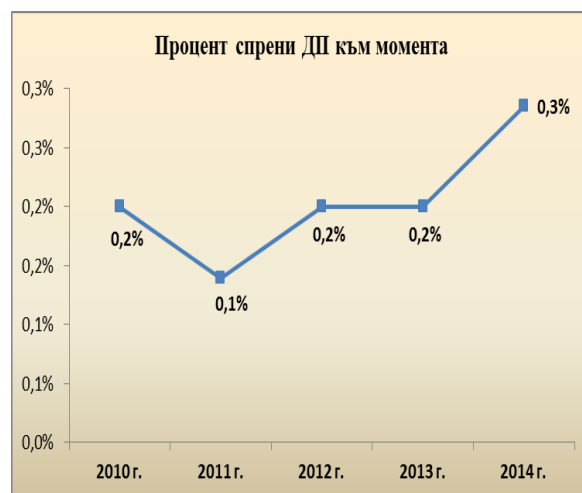
- **2010 г.** – 0,5 %, като с най-висок дял са районите ОП Русе – 1,6%, СГП и ОП Пловдив – с по 1,3%. ВОП, ОП Плевен, ОП Кюстендил, ОП Разград и др. нямат спрени ДП.

- **2011 г.** – 0,6 %, като с най-висок дял са отново ОП Русе – 1,3%, СГП и ОП Смолян с по 1,2%. ВОП, ОП Перник, ОП Кюстендил и др. нямат спрени ДП.
- **2012 г.** – 0,7%, като с най висок дял са ОП Ст. Загора – 1,5%, СГП – 1,4%. ВОП, ОП Видин, ОП Кюстендил нямат спрени ДП.
- **2013 г.** – 0,6%, като с най висок дял са ОП Русе – 2,2%, ОП Варна – 1,6%, СГП – 1,3%. ОП Смолян, ОП Кърджали, ОП Видин, ВОП нямат спрени ДП.
- **2014 г.** – 0,9 %, като с най висок дял са ВОП – 2,6%, ОП Хасково – 2,2%, ОП Кърджали и ОП Силистра – с по 1,9%. Само в два района (ОП В. Търново и ОП Перник) през 2014 г. няма спрени ДП.

Средният дял за периода на спрени ДП за ПТ, спрямо образуваните в същия период ДП за този вид престъпления, е 0,7%.

Спрени досъдебни производства към м. май 2015 г.

Това са досъдебните производства, образувани през изследваните години, които са спрени през наблюдавания период и към м. май 2015 г. продължават да бъдат спрени. Делът на спрени ДП за престъпления по транспорта е незначителен.



Спрени досъдебни производства за ПТ към м. май 2015 г., като абсолютни стойности, също са малко. Броят им през годините е сравнително постоянен. През 2014 г. обаче броят им рязко се повишава от 208 ДП през 2012 г., когато те са и най-много от четирите предходни години, и достигат до 327 общо спрени ДП за ПТ към края на 2014 г.

Тенденции за периода 2010 г. – 2014 г.

- Констатира се много нисък дял на спрени ДП за престъпления по транспорта, спрямо всички спрени в прокуратурата ДП. В петгодишния период този дял е в рамките на 0,1%–0,2%.
- Спрени ДП за престъпления по транспорта, спрямо новообразуваните ДП за тези престъпления, са под 1,0 %.
- В периода 2010 г.–2013 г. се наблюдава устойчивост на броя на спрени дела в годината на образуването им. През 2014 г. обаче броят им нараства, спрямо 2013 г., с 28,7% (129 при 92 за 2013 г.). Същото се отнася и за броя на останалите спрени дела

към м.май 2015 г., като през 2014 г. броят на спрените дела е нараснал с 38,2%, спрямо 2013 г. (327, при 202 за 2013 г.).

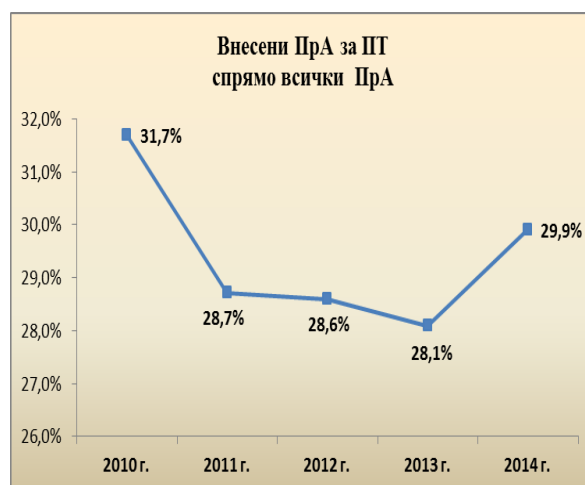
4. ПРОКУРОРСКИ АКТОВЕ, ВНЕСЕНИ В СЪДА ЗА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТА

Предмет на анализ в този раздел са внесените в съда прокурорски актове за престъпления по транспорта. Това са всички внесени в съда прокурорски актове през съответната година, независимо от това, кога е било образувано досъдебното производство.

През целия изследван период, броят на внесените в съда прокурорски актове за ПТ постоянно намалява. От 14450 внесени в съда прокурорски актове през 2010 г., през 2014 г. броят им е намалял на 10626 акта, като намалението е с почти 1/3.

Делът на внесените актове в съда за ПТ спрямо всички внесени в съда прокурорски актове бележи спад в периода 2010 г.–2013 г. През 2014 г. се наблюдава увеличение с 1,8 пункта.

За сравнение, в петгодишния период е намалял и общият брой внесени в съда прокурорски актове за всички видове престъпления. Най-ясно изразена е тенденцията на намаляване в периода 2011 г.–2014 г., като само през 2011 г. има леко увеличение на общо внесените актове, спрямо 2010 г.



Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Наблюдава се ясно изразена тенденция на намаляване на броя на внесените в съда прокурорски актове за престъпления по транспорта, като същевременно трайно намалява и общият брой на внесените прокурорски актове в съда.

- В периода 2010 г.–2013 г. устойчиво намалява и дялът на внесените в съда прокурорски актове за престъпления по транспорта, спрямо общо внесените актове. През 2014 г. този дял нараства (29,9%), но остава по-нисък от този през 2010 г. (31,7%).

- Средният дял за периода на внесените в съда актове за ПТ, спрямо образуваните ДП за такива престъпления, е 77,2%. Последните три години се наблюдава устойчивост по този показател.

- Най-голям е дялът на внесените актове за престъпления по чл. 343б НК – 62,6% от всички внесени в съда актове за престъпления по транспорта. Следват внесените актове по чл. 343в НК – с дял от 27,2 % от общо внесените актове за този вид престъпления.

- Налице е повтораемост през годините на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на внесени актове за ПТ, спрямо всички внесени актове в съда. Тази повтораемост е функция от констатираната по-горе териториална концентрация на образуваните дела за този вид престъпления. Такава повтораемост е констатирана за районите на ОП Перник, София, Кърджали и Варна (с най-висок дял) и районите на ВОП, Ямбол, Хасково и Разград (с най-нисък дял). За ОП Перник, дялът на внесените в съда прокурорски актове за престъпления по транспорта, спрямо всички внесени в съда актове от тази прокуратура, е сред най-високите и през петте години от изследвания период.

5. ОПРАВДАНИ ЛИЦА С ВЛЯЗЪЛ В СИЛА СЪДЕБЕН АКТ

Общо оправдани лица за всички престъпления

Дялът на оправданите лица с влязъл в сила съдебен акт спрямо всички лица, по отношение на които постановеният съдебен акт е влязъл в сила и през петте изследвани години е средно 2,5%.

Постановените оправдателни присъди и причините за тях подробно се разглеждат в годишните доклади на главния прокурор за прилагането на закона и дейността на прокуратурата и разследващите органи.

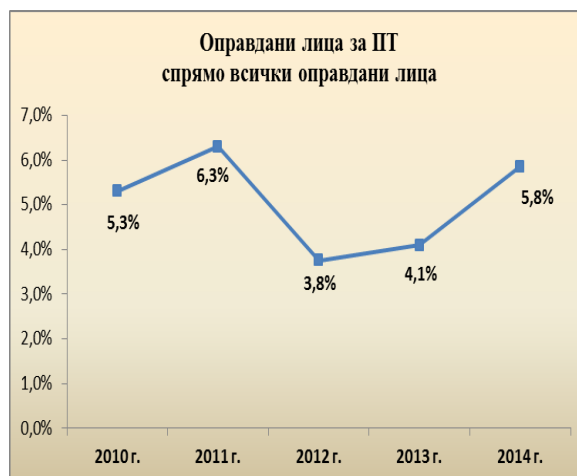
Дял на оправданите лица² за престъпления по транспорта, спрямо всички оправдани лица

През изследвания петгодишен период няма ясно откритоена тенденция на намаляване или увеличаване на оправданите лица за ПТ. Това се наблюдава, както при абсолютния брой на оправданите лица, така и при техния дял спрямо всички оправдани лица. Най-голям е дялът на оправданите лица и като стойност, и като дял през 2011 г. Най-нисък е техният дял през 2012 г., но като стойност най-малко оправдани лица има през 2012 г. – 2013 г. През същите две години е и най-ниското ниво на оправданите лица за ПТ, спрямо всички оправдани лица.

Средният дял на оправданите лица за ПТ, с влязъл в сила съдебен акт през изследвания период, спрямо всички оправдани лица е 5,1%. Най-нисък е дялът на оправданите за ПТ лица през 2012 г. (3,8%), а най-висок е през 2011 г. (6,3%).

² Навсякъде в изложението, където се говори за оправдани/осъдени лица, се разбира оправдани/осъдени лица с влязъл в сила съдебен акт.

Може да се каже, че през изследвания период се наблюдава относителна устойчивост, както на абсолютния брой на оправданите лица за ПТ, така и на техния дял спрямо всички оправдани лица.



Окръжните райони, в които не са постановени оправдателни присъди за ПТ през изследвания период са 9 (за 2010 г.–2012 г.), а през последните две години от периода – 7.

В района на ОП Смолян през целия изследван период няма оправдани лица за ПТ. За района Разград – през четири от годините от периода, районите Хасково и Силистра – през три от годините. В четири от районите: Русе, Търговище, Кърджали и Видин, не е имало оправдани лица за ПТ през две от годините в периода. Данни за тези райони по години са представени в следващата таблица.

Райони без постановени оправдателни присъди за ПТ				
2010 година	2011 година	2012 година	2013 година	2014 година
ОП Силистра	ОП Сливен	ОП Силистра	ОП Добрич	ОП Добрич
ОП Търговище	ОП Търговище	ОП Разград	ОП Силистра	ОП Разград
ОП Разград	ОП Ловеч	ОП Шумен	ОП Разград	ОП Ловеч
ОП Русе	ОП Ст. Загора	ОП Габрово	ОП Смолян	ОП Русе
ОП Смолян	ОП Смолян	ОП Ст. Загора	ОП Монтана	ОП Смолян
ОП Хасково	ОП Хасково	ОП Смолян	ОП Перник	ОП Видин
ОП Кърджали	ОП Кърджали	ОП Хасково	ВОП	ОП Перник
ОП Видин	ОП Враца	ОП Перник		
ОП Кюстендил	ВОП	ВОП		

Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Наблюдава се относителна устойчивост на абсолютния брой на оправданите лица с влязъл сила съдебен акт за ПТ в петгодишния период, като нивата им в началото и края на периода са много близки.
- Налице е устойчивост и на относителния дял на оправданите лица за ПТ, спрямо всички оправдани лица.
- Средният дял на оправданите лица за ПТ с влязъл в сила съдебен акт през периода, спрямо лицата с постановен окончателен акт за ПТ (оправдани и осъдени), е незначителен (**0,5%**) и е много по-нисък от средния процент на оправданите лица за всички престъпления (**2,5%**), спрямо лицата с постановен окончателен съдебен акт за всички престъпления.
- Наблюдава се повторемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на оправданите лица за ПТ, спрямо всички оправдани лица. Районите на ОП

Благоевград и ОП Шумен са сред тези с най-висок дял оправдани лица през три от изследваните пет години. Окръжните райони Плевен и Варна са сред районите с най-нисък дял през четири от петте години, а Пловдив – през три от годините.

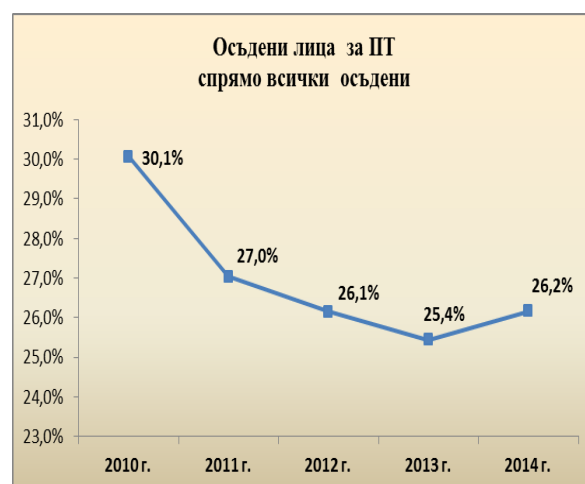
- В значителен брой (почти 1/3) окръжни райони няма оправдани лица за ПТ. В периода 2010 г.–2012 г. това са 9 района, а за последните две години – 7 района.

6. ОСЪДЕНИ ЛИЦА С ВЛЯЗЪЛ В СИЛА СЪДЕБЕН АКТ

През изследвания период се наблюдава тенденция на намаляване на общия брой осъдени лица за всички престъпления. Изключение прави само 2011 г., когато има ръст на осъдителните присъди.

През петте години от изследвания период, броят на осъдените лица за ПТ, по отношение на които съдебният акт е влязъл в сила, намалява през всяка една от годините, спрямо предходната. Такава тенденция на намаление се наблюдава и при относителния им дял, спрямо всички осъдени лица, за периода 2010 г.–2013 г. През 2014 г. обаче, има увеличение спрямо предходната година и нивото му е почти идентично с това от 2012 г., т.е. последните 3 години се наблюдава стабилност по този показател. Най-високият дял на осъдените лица за ПТ е бил през 2010 г. – 30,1% от всички осъдени лица. И като абсолютен брой, през 2010 г. осъдените лица са най-много от годините през изследвания период.

Средният дял на осъдените лица за ПТ, спрямо всички осъдени лица през изследвания период, е 27%, т.е. над ¼ от осъдените лица с влязъл в сила съдебен акт са осъдени за ПТ.



Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Наблюдава се устойчива тенденция на намаляване на общия брой на осъдените лица за ПТ с влязъл в сила съдебен акт. Същата тенденция на намаляване се констатира и при общия брой осъдени лица за всички престъпления.

- Тенденция на намаление се наблюдава и при относителния дял на осъдените за ПТ, спрямо всички осъдени лица за периода 2010 г.–2013 г. През 2014 г. обаче, има увеличение, спрямо предходната година, като нивото е почти идентично с това от 2012 г. Може да се направи извод, че последните 3 години има устойчивост по този показател.

- Средният дял на осъдените лица с влязъл в сила акт за ПТ, спрямо лицата с постановен окончателен акт (осъдени и оправдани) за ПТ през периода, е 99,5%. Този дял е по-висок от средния дял на осъдените лица с влязъл в сила съдебен акт за всички престъпления (97,5%), спрямо лицата с постановен окончателен съдебен акт за всички престъпления.

- Наблюдава се повтораемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на осъдените лица за ПТ, спрямо всички осъдени лица. Районите на ОП София, Варна и Перник са сред тези с най-висок дял оправдани лица през всичките пет години от периода, като през четири от тях ОП София е с най-високия дял. Окръжните райони Хасково и Стара Загора са сред районите с най-нисък дял и през петте години, като районът на ВОП през четири от годините е с най-ниския дял за страната.

- В почти 1/3 от окръжните райони всички присъди за ПТ са били осъдителни. В периода 2010г.–2012 г. това са 9 района, а за последните две години – 7 района.

В района на ОП Смолян през целия изследван период всички лица с постановен окончателен съдебен акт за ПТ са осъдени, за район Разград – през четири от годините от периода и райони Хасково и Силистра – през три от годините. В четири от районите: Русе, Търговище, Кърджали и Видин, всички присъди за ПТ са осъдителни през две от годините в периода.

7. ОСЪДЕНИ ЛИЦА С ВЛЯЗЪЛ В СИЛА СЪДЕБЕН АКТ ПО ВИД НАЛОЖЕНО НАКАЗАНИЕ

Най-често налаганото наказание за престъпления по транспорта е наказанието „пробация“. Същото е наложено в 54,2% от влезлите в сила осъдителни съдебни актове.

Следващото по честота на налагане наказание е условното „лишаване от свобода“ (чието изпълнение е отложено по реда на чл. 66 НК). То е наложено средно в 25,8% от осъдителните актове в периода.

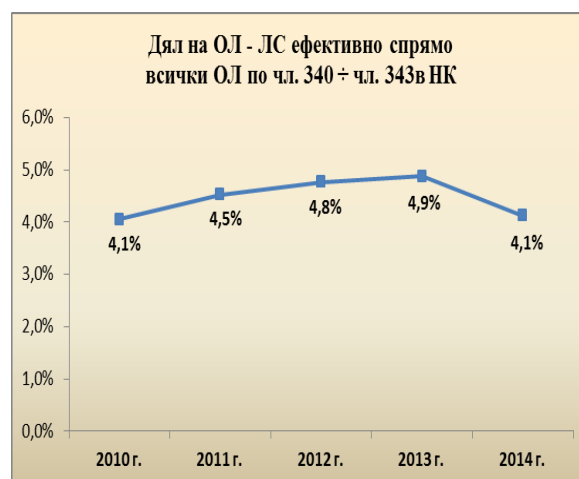
Наказанието „глоба“ е налагано при 14,4% от присъдите, а най-малко приложимо е ефективното „лишаване от свобода“ (чието изпълнение не е отложено по реда на чл. 66 НК) – в 4,5% от осъдителните съдебни актове.

Наложените наказания са разгледани по-долу, според тяхната тежест, а не според честотата на прилагането им.

Лишаване от свобода – ефективно

Налагането на наказание „лишаване от свобода, чието изпълнение не е отложено по реда на чл. 66 НК“ (лишаване от свобода – ефективно) е най-рядко налаганото наказание за престъпления по транспорта. Средно за петте изследвани години, то е наложено при едва 4,5% от лицата, осъдени за ПТ. През четири поредни години (2010 г.–2013 г.) това наказание бележи ръст като дял, спрямо всички наложени наказания за ПТ. Спад (до нивото от 2010 г.) се наблюдава през 2014 г.

При броя на осъдените лица обаче, този вид наказание намалява непрекъснато от 2011 г., когато е бил най-голям броят на осъдените лица, с наложено такова наказание.

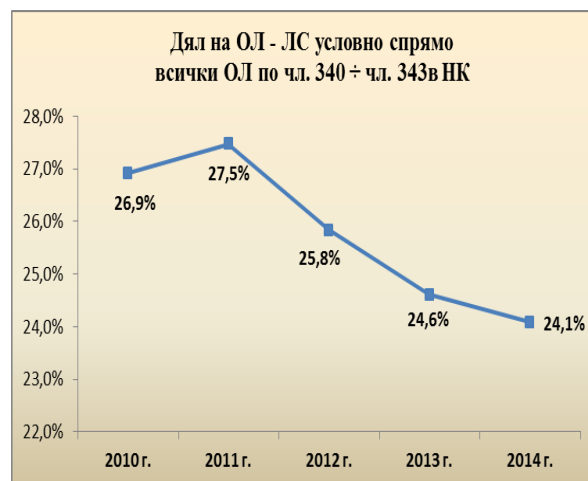
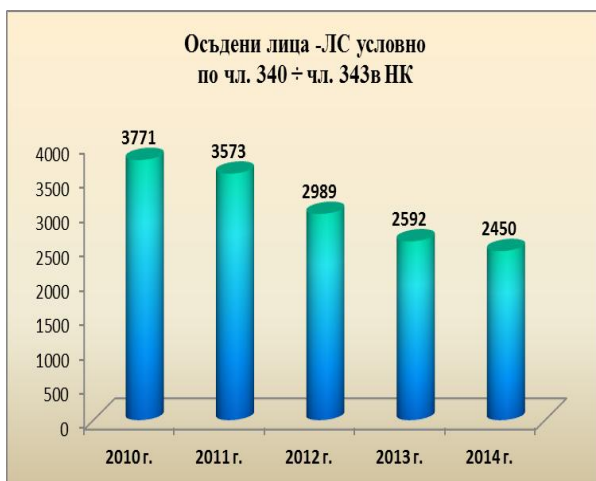


Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Ефективното лишаване от свобода е най-рядко налаганото наказание за престъпления по транспорта (4,5% от лицата, осъдени за ПТ).
- През последните четири години (2011 г.–2014 г.) се наблюдава устойчива тенденция на намаляване на общия брой на осъдените лица за ПТ на ефективно лишаване от свобода.
- Налице е тенденция на нарастване на относителния дял на осъдените с този вид наказание за ПТ, спрямо всички осъдени лица за ПТ за периода 2010 г.–2013 г. През 2014 г. обаче, има намаление, като нивото му достига това от 2010 г.
- Отново има повторемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на осъдените на ефективно лишаване от свобода лица за ПТ, спрямо всички осъдени лица за този вид престъпления. За четири поредни години (2011 г.–2014 г.) районът на ОП Габрово е сред петте района с най-висок дял на това наказание. За три поредни години (2012 г.–2014 г.) запазват нисък дял на този вид наказание районите на ОП Перник, ОП София и район ВОП, като в последния през 2014 г., както и през 2012 г. няма наложено наказание „лишаване от свобода – ефективно”.

Лишаване от свобода – условно

Наказанието „лишаване от свобода, чието изпълнение е отложено по реда на чл. 66 НК” (лишаване от свобода – условно) е второто по честота на налагане наказание за престъпления по транспорта след пробацията. Това наказание средно през периода е наложено по отношение на 25,8% от санкционираните лица за ПТ. Най-голям е дялът на този вид наказание през 2011 г. – 27,5%. Оттогава в периода 2011 г.–2014 г. се наблюдава спад, за да достигне най-нисък дял на налагане през 2014 г. – 24,1%. При броя на лицата, на които е наложено наказание „лишаване от свобода – условно”, се наблюдава тенденция на постоянно намаляване в петгодишния период.



Тенденции за периода 2010 г. – 2014 г.

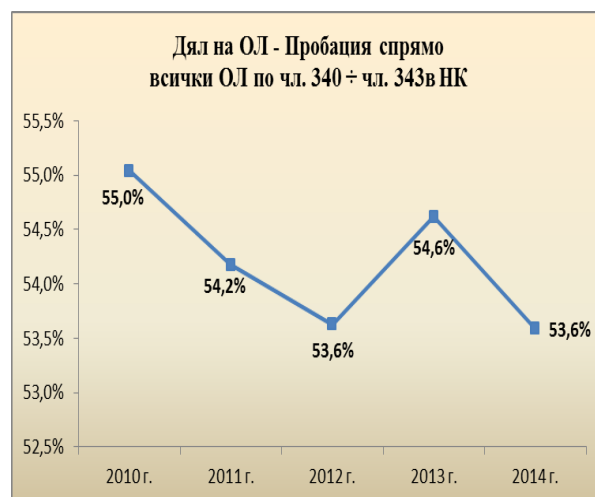
- Условното лишаване от свобода е второто по честота (след пробацията) налагано наказание за престъпления по транспорта (25,8% от санкционираните лица за ПТ).
- В петгодишния период се наблюдава устойчива тенденция на намаляване на общия брой на осъдените лица за ПТ на условно лишаване от свобода.

- За периода 2011 г.–2014 г. е налице тенденция на намаляване и на относителния дял на осъдените с този вид наказание за ПТ, спрямо всички осъдени лица за ПТ.

- Отново има повторемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на осъдените на условно лишаване от свобода лица за ПТ, спрямо всички осъдени лица за ПТ. И през петте години от периода, най-голям е делът на осъдените лица на този вид наказание в районите на ОП Русе, Разград и Кърджали. През четири от годините районите на ОП София, Варна, а Перник (за три от годините) са сред тези с най-нисък дял на това наказание.

Пробация

Наказанието „пробация“ е най-често налаганото наказание за престъпления по транспорта. Средно през изследвания период, то е наложено по отношение на 54,2 % от осъдените лица. В абсолютен брой, осъдените лица постоянно намаляват след 2010 г. Делът на осъдените лица на наказание „пробация“, спрямо общо осъдените лица за ПТ, бележи спад през три поредни години от изследвания период (2010 г.–2012 г.), за да покаже увеличение през 2013 г. През последната 2014 г. делът се връща до нивата от 2012 г., когато е 53,6%.



Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Пробацията е най-честото налагано наказание за престъпления по транспорта (54,2% от санкционираните лица за ПТ).

- В петгодишния период се наблюдава устойчива тенденция на намаляване на общия брой на осъдените лица за ПТ с наложено наказание „пробация“.

- За периода 2010 г.–2012 г. е налице тенденция на намаляване и на относителния дял на осъдените на пробация за ПТ, спрямо всички осъдени лица за ПТ. След нарастване през 2013 г., през 2014 г. този дял намалява и достига нивото на 2012 г., т.е. за последните три години е налице устойчивост по този показател.

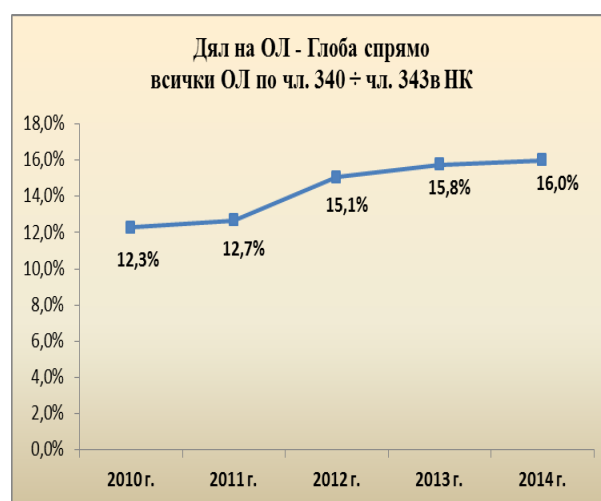
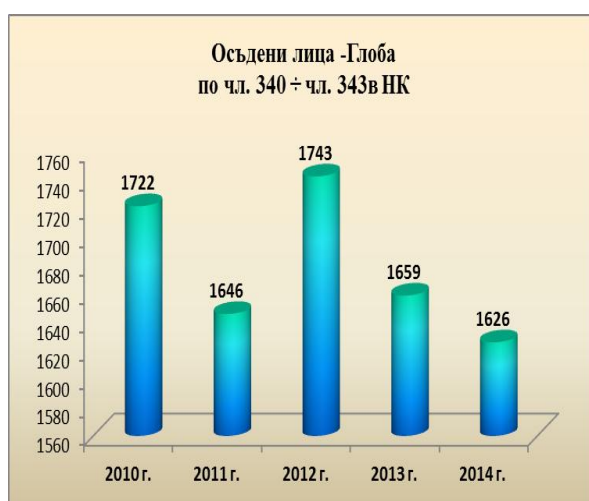
- Отново има повторемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на осъдените на „пробация“ лица за ПТ, спрямо всички осъдени лица за ПТ. И през петте години от периода, най-голям е делът на осъдените лица на този вид наказание в районите на ОП София и Перник (средно за периода над 70% от осъдените за ПТ в тези райони са с наложено наказание „пробация“. През 2012 г. този дял за ОП Перник е

78,8%). През всички години от периода районът на ОП Русе е сред тези с най-нисък дял на това наказание. През 2014 г. делът на пробацията в този район е 24,3%, т.е. два пъти по-нисък от средния за страната.

Глоба

Делът на този вид наказание, спрямо всички осъдени лица за ПТ, средно за наблюдавания период е 14,4%.

През изследваните години делът му бележи непрекъснат ръст, от 12,3% през 2010 г. до 16,0% през 2014 г. Най-голям е броят на санкционираните лица с наказание глоба през 2012 г., а най-нисък – през 2014 г. В периода 2012 г. –2014 г. се констатира тенденция на намаление на броя на осъдените/санкционираните лица на този вид наказание³.



Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Глобата е третото по честота на налагане наказание/санкция за престъпления по транспорта след пробацията и лишаването от свобода – условно (14,4% от санкционираните лица за ПТ).

- В периода 2012 г.–2014 г. се констатира тенденция на намаление на броя на осъдените/санкционирани лица на наказание „глоба“.

- В петгодишния период е налице тенденция на непрекъснато нарастване на относителния дял на осъдените/санкционирани на глоба лица за ПТ, спрямо всички осъдени–санкционирани лица за ПТ.

- Отново има повторемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на осъдените/санкционирани на глоба лица за ПТ, спрямо всички осъдени лица за ПТ. През три от петте години от периода сред районите с най-висок дял са районите на ОП Силистра и Габрово. През всички години от периода районите на ОП Русе, Плевен и СГП са сред тези с най-нисък дял на това наказание/санкция. През четири от годините СГП е с най-ниския дял за страната (средно около 3%).

³ В данните са включени глобите, наложени кумулативно по НК, както и като административна санкция по чл. 78а НК.

8. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РЕШАВАНЕ НА ДЕЛОТО СЪС СПОРАЗУМЕНИЕ

Дял на внесените предложения за решаване на делото със споразумение⁴ за престъпления по транспорта, спрямо всички внесени в съда прокурорски актове

Внесените в съда предложения за споразумения през изследвания петгодишен период, в абсолютна стойност, показват увеличение или намаление през годините, като пикът им е през 2010 г.–2011 г. Най-голям е техният брой през 2011 г., а най-малък е през 2013 г.

Същевременно, техният дял, спрямо общо внесените в съда прокурорски актове за ПТ, бележи непрекъснат ръст през годините. Увеличението им за наблюдавания петгодишен период е с 8%.



Дял на внесените предложения за решаване на делото със споразумение за престъпления по транспорта, спрямо всички внесени в съда предложения за споразумения

Делът на внесените в съда предложения за решаване на делото със споразумение за престъпления по транспорта, спрямо всички внесени в съда споразумения, намалява през периода 2010 г.–2013 г., а през 2014 г. отново нараства.

Средният дял на внесените в съда споразумения за ПТ, спрямо всички внесени споразумения, за изследвания период е 35,4 %.



⁴ Включени са само споразуменията, изготвени в досъдебната фаза.

Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Внесените в съда предложения за споразумения, като абсолютна стойност, не показват ясно изразена тенденция на намаляване или увеличаване в периода. Стойностите им през петте наблюдавани години са динамични, с максимум през 2011 г. и минимум – през 2013 г.

- Налице е устойчива тенденция в петгодишния период на нарастване на относителния дял на предложенията за споразумения, спрямо общо внесените в съда прокурорски актове за ПТ.

- Като дял от всички внесени в съда предложения за споразумения обаче, тези за престъпления по транспорта намаляват през периода 2010 г.–2013 г., а през 2014 г. отново нарастват. Средният дял на внесените в съда споразумения за ПТ, спрямо всички внесени споразумения, за изследвания период е 35,4 %.

- Внесените предложения за споразумения са основно по чл. 343б НК, за който разпоредбата на чл. 78а НК не се прилага⁵. Делът на тези споразумения е 82,4% от всички внесени споразумения за ПТ. На следващо място са споразуменията по чл. 343в НК – 13,5%. Най-малък дял заемат споразуменията по чл. 343а НК – 0,2%, за който обаче се внасят най-много предложения по чл. 78а НК.

- И при споразуменията е налице повтораемост през годините на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на внесени предложения за споразумения за ПТ, спрямо всички внесени актове в съда. Такава повтораемост е констатирана за районите на ОП София, Враца, Бургас и Добрич (с най-висок дял) и районите на Пловдив, Смолян и Габрово (с най-нисък дял).

- Има повтораемост и на окръжните райони с най-висок и с най-нисък дял на внесени предложения за споразумения, спрямо всички внесени споразумения в съда. С най-висок дял такива са районите на ОП Варна, ОП Перник и ОП София, а с най-нисък дял са Пловдив, Хасково и Русе.

- Констатират се драстични различия в прилагането на института спрямо престъпленията по транспорта в различните райони. Някои прокуратури традиционно внасят над 60% от делата си за престъпления по транспорта по този начин, а други – под 7 %.

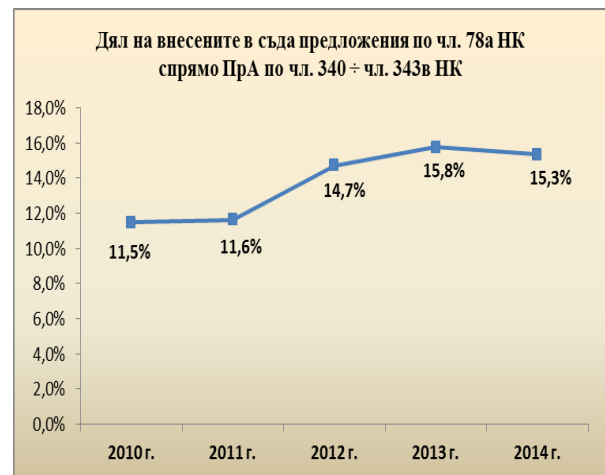
9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ НАКАЗАТЕЛНА ОТГОВОРНОСТ, С НАЛАГАНЕ НА АДМИНИСТРАТИВНО НАКАЗАНИЕ ПО ЧЛ. 78а НК

Дял на внесените в съда предложения за освобождаване от наказателна отговорност с налагане на административно наказание по чл. 78а НК за престъпления по транспорта, спрямо всички, внесени в съда прокурорски актове за престъпления по транспорта

Внесените в съда предложения за освобождаване от наказателна отговорност по чл. 78а НК през изследвания петгодишен период, в абсолютна стойност, показват увеличение или намаление през годините, като пикът им е през 2012 г. –2013г. Най-малък е броят им през 2011 г.

Същевременно, техният дял, спрямо общо внесените в съда прокурорски актове за ПТ, бележи ръст през годините. Леко отстъпление от тази тенденция се наблюдава през 2014 г., когато делът им намалява с 0,5%, спрямо 2013 г., но остава по-висок от предходните 2010 г.–2013 г.

⁵ Съгласно ТР № 2 от 2007 г. на ОСНК на ВКС.



Дял на внесените в съда предложения за освобождаване от наказателна отговорност, с налагане на административно наказание по чл. 78а НК за престъпления по транспорта, спрямо всички внесени в съда предложения по чл. 78а НК.

Както вече бе отбелязано по-горе, през изследвания период внесените в съда предложения за освобождаване от наказателна отговорност с налагане на административно наказание по чл. 78а НК за ПТ, като абсолютна стойност, не показват ясно изразена тенденция на намаляване или увеличаване. Стойностите им през петте наблюдавани години са динамични с максимум в периода 2012 г.–2013 г. и минимум през 2011 г.

Като дял от всички внесени в съда предложения по чл. 78а НК обаче, тези за ПТ бележат непрекъснат ръст. Увеличението им през наблюдавания период е с 8,5% – от 29,3% през 2010 г. достигат до 37,3% през 2014 г.

Такава възходяща тенденция вече бе констатирана по-горе и при анализа на внесените в съда предложения по чл. 78а НК за ПТ, спрямо всички внесени в съда прокурорски актове за този вид престъпления.



Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- Внесените в съда предложения за освобождаване от наказателна отговорност по чл. 78а НК, като абсолютна стойност, не показват ясно изразена тенденция на

намаляване или увеличаване в периода. Стойностите им са динамични, с максимум в периода 2012 г. – 2013 г. и минимум – през 2011 г.

- Делът на предложенията по чл. 78а НК за ПТ, спрямо общо внесените в съда прокурорски актове за ПТ, устойчиво нараства през първите четири години от периода. През 2014 г. този дял намалява с 0,5%, спрямо 2013 г., но остава по-висок от предходните 2010 г.–2013 г.

- Като дял от всички внесени в съда предложения по чл. 78а НК обаче, тези за ПТ бележат непрекъснат ръст. Увеличението им през наблюдавания период е с 8,5% – от 29,3% през 2010 г. те достигат до 37,3% през 2014 г.

- Внесените предложения по чл. 78а НК са основно по чл. 343а НК.

- Средният дял на внесените предложения по чл. 78а НК по чл. 343а НК е 54,2% от всички внесени в съда актове за престъплението по чл. 343а НК. Следват внесените предложения по чл. 343в НК – с дял от 35,1% от общо внесените актове по чл. 343в НК.

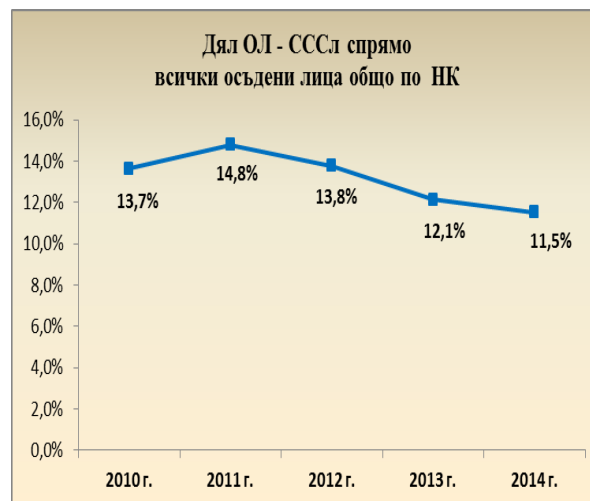
- В структурата на внесените предложения по чл. 78а НК за ПТ, обаче, най-голям дял имат тези за престъпление по чл. 343в НК – средно 69,9% от всички внесени в съда предложения по чл. 78а НК за престъпления по транспорта. Следват тези по чл. 343 НК – 24,2%, за престъпления по чл. 343а НК са внесени 2,8% от всички внесени предложения за ПТ.

- Налице е повтораемост през годините на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на внесени предложения по чл. 78а НК за ПТ, спрямо всички внесени актове в съда. Такава повтораемост е констатирана за районите на ОП Силистра и СГП (с най-висок дял) и районите на Перник, Кюстендил, Ямбол и Кърджали (с най-нисък дял).

- Има повтораемост и на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на внесени предложения по чл. 78а НК за ПТ, спрямо всички внесени такива в съда. Такава повтораемост е констатирана за районите с най-висок дял за ОП Варна (през всички години в периода), ОП София и Благоевград (за три от годините). Повторение има и при тези с най-нисък дял: ВОП и Кюстендил (през целия период) и ОП Ямбол (през четири от годините).

10. ПРИЛАГАНЕ НА СЪКРАТЕНОТО СЪДЕБНО СЛЕДСТВИЕ

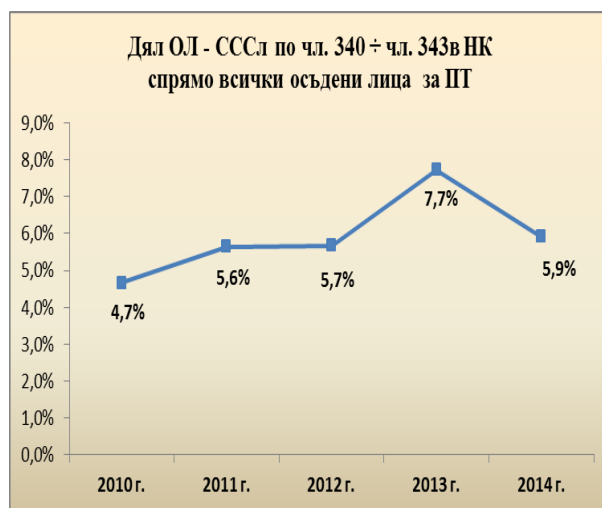
Приложение на съкратеното съдебно следствие (общо по всички текстове от НК)



Съкратеното съдебно следствие (СССл) се прилага през изследваните 5 години средно при 10,4% от наказателните производства.

Броят на осъдените лица по реда на СССР нараства за периода 2010 г.–2011 г. и след това започва процес на непрекъснато намаление. Същата тенденция се наблюдава и при относителния дял на осъдените лица по реда на СССР, спрямо всички осъдени лица.

Приложение на съкратеното съдебно следствие по наказателни производства за престъпления по транспорта



Приложението на СССР по дела за ПТ не следва общата тенденция на приложение на този институт за всички престъпления. Броят на осъдените лица по реда на СССР за ПТ нараства за периода 2010 г. 2011 г., след което следва спад, за да достигне най-големия брой осъдени лица за ПТ през 2013 г. През 2014 г. броят им отново намалява и достига своя минимум в петгодишния период.

При относителния дял на осъдените лица по реда на СССР, спрямо всички осъдени лица, се наблюдава устойчиво нарастване през първите четири години от периода. През 2014 г. този дял намалява, но остава по-висок от този през периода 2010г.–2012 г., макар през 2014 г. броят им да е най-нисък.

СССл се прилага през изследвания период средно при 5,9% от осъжданията.

Най-често СССР се прилага при чл. 343б НК – средно 34,3% от приложението на СССР, следва чл. 343в НК – 29,1% и чл. 343 НК – 19,9%.

Тенденции за периода 2010 г.–2014 г.

- В петгодишния период се наблюдава относителна устойчивост на броя на осъдените за ПТ лица по реда на СССР, с максимум през 2013 г. и минимум през 2014 г. Липсва ясно изразена тенденция на нарастване или намаление.

- През първите четири години от периода е налице тенденция на непрекъснато нарастване на относителния дял на осъдените за ПТ лица по реда на СССР, спрямо всички осъдени лица за ПТ. През 2014 г. делът им намалява, но остава по-висок от този през периода 2010г.–2012 г., въпреки намаления брой осъдени по реда на СССР през 2014 г.

- Най-често СССР се прилага при чл. 343б НК – средно 34,3% от приложението на СССР, следва чл. 343в НК – 29,1% и чл. 343 НК – 19,9%.

- Отново има повтораемост на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на осъдените лица за ПТ по реда на СССл, спрямо всички осъдени лица за ПТ. През целия изследван период само ОП Пазарджик е сред петте окръжни района с най-висок дял на приложение на СССл. Районът на СГП е сред тези с най-нисък дял, също през петте години от периода. Районите на ОП София и Кюстендил през четири от изследваните години също са сред тези, при които делът на осъдените лица е най-нисък.

От анализа на статистическите данни за наказателните производства за престъпления по транспорта за периода 2010 г.–2014 г. по окръжни райони е видно, че при всички показатели има повтораемост през годините на окръжни райони с най-висок и с най-нисък дял на данните. Тази повтораемост е функция, както от териториалната концентрация на образуваните дела за този вид престъпления, така и от създадената в съответния окръжен съдебен район традиционна прокурорска и съдебна практика за решаването на делата.

IV. ПРЕГЛЕД НА ПРИКЛЮЧЕНИТЕ ДЕЛА С ПРЕДМЕТ ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО ТРАНСПОРТА СЪС СЪСТАВОМЕРЕН РЕЗУЛТАТ ПРИЧИНЕНА СМЪРТ, ТЕЖКА ИЛИ СРЕДНА ТЕЛЕСНА ПОВРЕДА, ЗА ВСЯКА ГОДИНА ОТ ОБХВАТА НА ИЗСЛЕДВАНЕТО. СРОЧНОСТ НА РАЗСЛЕДВАНИЯТА. СЪПОСТАВКА НА ТИПИЧНИТЕ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИКЛЮЧЕНИТЕ С ОСЪЖДАНЕ НАКАЗАТЕЛНИ ПРОИЗВОДСТВА ПО РЕГИОНИ. АНАЛИЗ НА ТЕНДЕНЦИИТЕ

В Наказателния кодекс на Република България са предвидени тринадесет състава на престъпления, които имат като резултат създаване на опасност за живота и здравето на друго или причинена смърт, тежка или средна телесна повреда. Това са текстовете на чл. 342, ал. 1, ал. 2 и ал. 3, б. „б“ и б. „в“, чл. 343, ал. 1, б. „б“ и „в“, ал. 3 на този текст, б. „а“ и „б“, чл. 343, ал. 4 и чл. 343а, ал. 1, б. „а“, „б“, „в“ и „г“.

През изследвания период са приключени 4126 дела с влязла в сила присъда по посочените текстове с предмет престъпления по транспорта, при които е причинена смърт, тежка или средна телесна повреда. Оправдателни присъди са произнесени в 98 случая. По години, присъдите се разпределят по следния начин: 2010 г. – 967 присъди, от тях 23 оправдателни; 2011 г. – 919, от тях 25 оправдателни; 2012 г. – 818, от тях 22 оправдателни; 2013 г. – 785, от тях 12 оправдателни; 2014 г. – 637, от тях 16 оправдателни.

Известно е, че сročността на разследване на този вид престъпления силно се влияе от бързината на изготвяне и от качеството на автотехническите, медицинските и комплексните експертизи, които се извършват по делата. Качеството на експертизите влияе на бързината на процеса и в съдебната фаза.

По чл. 342, ал. 1 НК (нарушаване на правилата за движение при управление на ж.п. средство, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина, при което се допуска причиняване на телесна повреда или смърт) за петгодишния период са приключени 19 дела с влезли в сила присъди, от които две са оправдателни. Те са приключени в: София – 7, Пловдив – 2, Велико Търново – 2, Плевен – 2, Варна, Ловеч, Сливен, Стара Загора и Шумен – по 1.

По чл. 342, ал. 2 НК (нарушаване на правилата на експлоатация или изискванията за добро качество на ремонт на подвижния състав на пътищата или на съоръженията, от работник или служител по транспорта, при което се допуска причиняване на телесна повреда или смърт) в изследвания период не са водени дела.

По чл. 342, ал. 3, б. „б“ НК (умишлено причиняване на средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица, със или без имуществени вреди, в резултат

на деянията, посочени в ал. 1 и ал. 2 на чл. 342) в петгодишния период са приключени 22 дела, от които едно с оправдателна присъда.

По чл. 342, ал. 3, б. „в“ НК (умишлено причиняване на смърт на едно или повече лица, със или без средна или тежка повреда или причинени значителни имуществени вреди) в проверявания период е приключено едно дело – в ОП Пловдив през 2013 г.

По чл. 343, ал. 1, б. „б“ НК (причиняване по непредпазливост тежка или средна телесна повреда, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди)

За петгодишния период са приключени общо 1408 дела с 42 оправдателни присъди. Причиняването на средна или тежка повреда е най-често срещаната квалификация при този вид транспортни престъпления. Посочените дела представляват 34,12% от всички дела за престъпления по транспорта с резултат смърт, средна или тежка телесна повреда.

По години, за периода съществува плавна тенденция към намаляване на броя дела, водени за това престъпление, като най-малък е броят им през 2014 г.: 2010 г. – 284, 2011 г. – 301, 2012 г. – 294, 2013 г. – 276 и 2014 г. – 211. Най-много присъди по този текст са произнесени през изследвания период в района на ОП Пловдив – 146, от които две оправдателни. В района на Пловдив са наказани за този вид престъпления и най-много извършители за една година – 41 през 2012 г. След района на Пловдив по брой влезли в сила присъди следва Варна – 119, със 7 оправдателни, Стара Загора – 87, с две оправдателни присъди и СГП – 75, от които 6 оправдателни.

През изследвания период най-добри стойности по показателя срочност на досъдебното производство по делата, водени по чл. 343, ал. 1, б. „б“ НК, се наблюдават в района на средно и малко натоварени прокуратури в областни центрове, като Пазарджик: през 2010 г. – 8 дела, като средно едно дело е приключено за 158 дни в досъдебното производство, а общо наказателното производство до влизане на присъдата в сила е продължило 329 дни. За 2011 г. при 13 приключени дела сроковете са съответно 132 и 237 дни, за 2012 г. при 12 приключени дела сроковете са 96 и 332 дни, за 2013 г. при 10 дела сроковете са 129 и 272 дни и за 2014 г. при 4 дела – съответно 141 и 268 дни. Подобни са резултатите в Габрово, Стара Загора, Кърджали, Разград, Сливен. От натоварените прокуратури подобни са резултатите на ОП Пловдив. Най-бавно се развива наказателният процес в района на ОП Бургас: за 2010 г. при 30 дела показателите са 322 и 523 дни, за 2011 г. при 28 дела 348 и 53, за 2012 г. при 27 дела – 424 и 588, за 2013 г. при 14 дела – 312 и 876 и за 2014 г. при 21 дела – 527 и 809 дни. В съседния на Бургас район на ОП Варна показателите са: за 2010 г. при 23 влезли в сила присъди 126 и 260 дни, през 2011 г. при 26 присъди – 348 и 494, през 2012 г. при 24 присъди – 248 и 458, през 2013 г. при 23 дела – 277 и 433 дни и през 2014 г. при 23 присъди – 284 и 433 дни.

По този текст наказанието лишаване от свобода, налагано условно с изпитателен срок, е определяно в различни размери в районите на съдилищата. В района на СГП през 2011 г. средният размер на условното наказание лишаване от свобода е 21 месеца, през 2012 г. – 19 месеца, през 2013 – 16 и през 2014 г. – 22 месеца. В района на ОП Пловдив средният размер е за 2010 г. – 9 месеца, за 2011 г. – 3, за 2013 г. – 5 и за 2014 г. – 6 месеца. За района на ОП Варна стойностите са съответно по години: за 2011 г. – 8 месеца, за 2012 г. – 21, за 2013 г. – 3 и за 2014 г. – 8 месеца. За района на Велико Търново сроковете са: 2011 г. – 9, 2012 г. – 3, 2013 г. – 14 и 2014 г. – 6 месеца.

Наказанието пробация е определяно в най-продължителни срокове в района на ОП Пловдив .

Има незначителни различия при определянето на наказанието глоба в отделните райони на съдилищата, в зависимост от натовареността и икономическото развитие. В района на по-малко натоварените прокуратури, то по правило нараства по размер през годините и в края на изследвания период двойно надвишава стойностите от 2010 г.

По чл. 343, ал. 1, б. „в“ НК (причиняване на смърт по непредпазливост в резултат на деяния по чл. 342 НК, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди)

За изследвания период са приключени 742 дела, или 17,98% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда. Видима е тенденцията на намаляване на влезлите в сила присъди: за 2010 г. – 211, 2011 г. – 178, 2012 г. – 144, 2013 г. – 109 и 2014 г. – 100. Оправдателните присъди за периода са 19.

Най-много присъди по този текст са произнесени в района на СГП – 146, от които 10 оправдателни. Следват: ОП Пловдив – 60 присъди, Бургас – 48, Варна – 44 и Стара Загора – 34.

През изследвания период до голяма степен се запазват проявените вече при анализа на практиката по чл. 343, ал. 1, б. „б“ НК характеристики за отделните райони. Например показателят срочност на досъдебното производство по делата, водени по чл. 343, ал. 1, б. „в“ НК, в района на Пазарджик остава почти непроменен, в сравнение със срочността по дела по чл. 343, ал. 1, б. „в“ НК: през 2010 г. – 6 дела, като средно едно дело е приключено за 120 дни в досъдебното производство, а общо наказателното производство до влизане на присъдата в сила е продължило 264 дни. За 2011 г. при 4 приключени дела сроковете са съответно 111 и 142 дни, за 2012 г. при 6 приключени дела сроковете са 110 и 148 дни, за 2013 г. при 6 дела сроковете са 121 и 197 дни и за 2014 г. при 3 дела – съответно 137 и 240 дни. Подобни са резултатите в районите на Сливен, Плевен, Търговище. Най-бавно се развива наказателният процес отново в района на ОП Бургас – за 2010 г. при 8 дела показателите са 332 и 468 дни, за 2011 г. при 7 дела – 460 и 532, за 2012 г. при 14 дела – 607 и 1065, за 2013 г. при 10 дела – 487 и 860 и за 2014 г. при 9 дела – 880 и 1630 дни.

По чл. 343, ал. 3 (предишна ал.2), б. „а“ НК (причиняване по непредпазливост на тежка или средна телесна повреда на едно или повече лица в резултат на деяния по чл. 342 НК, извършени в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или деецът е избягал от местопроизшествието или е управлявал без необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека)

За изследвания период са приключени 998 дела с влязла в сила присъда, или 24,18% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда. По години те се разпределят по следния начин: 2010 г. – 203, 2011 г. – 201, 2012 г. – 174, 2013 г. – 218 и 2014 г. – 202. Оправдателните присъди за периода са 8.

Най-много присъди по този текст са произнесени в района на ОП Пловдив – 104 присъди, Варна – 83, Бургас – 72, СГП – 66 и Стара Загора – 65.

По чл. 343, ал. 3 (предишна ал.2), б. „б“ НК (причиняване по непредпазливост на смърт на едно или повече лица в резултат на деяния по чл. 342 НК, извършени в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или деецът е избягал от местопроизшествието или е управлявал без необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека)

За изследвания период са приключени 302 дела, или 7,32% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда. Видима е тенденцията на намаляване на влезлите в сила присъди: за 2010 г. – 96, 2011 г. – 68, 2012 г. – 52, 2013 г. – 47 и 2014 г. – 39. Оправдателните присъди за периода са 7.

Най-много присъди по този текст са произнесени през изследвания период в района на ОП Бургас – 41, от които една оправдателна. След района на Бургас по брой влезли в сила присъди следват СГП – 31, ОП Пловдив – 27 присъди, Варна, Добрич и Сливен – с по 15.

За това престъпление не е възможно да се установи приблизително повтарящ се и траен стереотип на сроковете, в които се приключват делата в досъдебната и съдебната фаза, но все пак е забележима тенденцията в по-малко натоварените прокуратури тези срокове да са по-къси. Налице е голямо многообразие в показателите, както между отделните райони, така и по години в рамките на един и същ район. Най-бавно се развива наказателният процес отново в района на ОП Бургас: за 2010 г. при 14 дела показателите са 530 и 900 дни, за 2011 г. при 8 дела – 497 и 791, за 2012 г. при 4 дела – 400 и 873, за 2013 г. при 8 дела – 560 и 999 и за 2014 г. при 7 дела – 421 и 916 дни. В съседния на Бургас район на ОП Варна показателите са: за 2010 г. при 5 влезли в сила присъди – 477 и 675 дни, през 2011 г. при 4 присъди – 725 и 908, през 2012 г. при 3 присъди – 160 и 199, през 2013 г. при 1 дело – 592 и 668 дни и през 2014 г. при 2 присъди – 225 и 560 дни.

Наказанието лишаване от свобода, определено да се изтърпи ефективно в района на ОП Пловдив е: през 2010 г. с размер средно 36 месеца, през 2011 г. – 39 месеца, през 2012 г. – 43 месеца, през 2013 г. – 26 месеца и през 2014 г. – 38 месеца. За района на ОП Варна стойностите са: за 2010 г. – 30 месеца и за 2012 г. – 22 месеца. За района на ОП Пазарджик: 2010 г. – 30 м., 2011 г. – 36 м., 2012 г. – 34 м., 2013 г. – 42 м. и 2014 г. – 36 м.

По чл. 343, ал. 4 НК (причиняване по непредпазливост на смърт на едно или повече лица и на телесна повреда на едно или повече лица, вкл. и при особено тежки случаи)

За изследвания период са приключени 236 дела, или 5,71% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда. Видима е след 2012 г. тенденцията на намаляване на влезлите в сила присъди: за 2010 г. – 60, 2011 г. – 69, 2012 г. – 59, 2013 г. – 31 и 2014 г. – 17. Оправдателните присъди за периода са 6.

Най-много присъди по този текст са произнесени в района на Софийската градска прокуратура – 30, от които 2 оправдателни. След района на СГП по брой влезли в сила присъди следват ОП Пловдив – 17 присъди, ОП София и Стара Загора – с по 16.

През изследвания период не могат да се установят проявени при анализа на практиката по чл. 343, ал. 4 НК отчетливи характеристики, тъй като делата са относително малко на брой и такива не са гледани във всички райони.

По чл. 343а, ал. 1, б. „а“ НК (причиняване по непредпазливост на средна или тежка телесни повреди в резултат на транспортно произшествие, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди, ако деецът е направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или пострадалите)

За изследвания период са приключени 201 дела, или 4,87% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда. По години, те се разпределят по следния начин: за 2010 г. – 42, 2011 г. – 52, 2012 г. – 36, 2013 г. – 41 и 2014 г. – 30. Оправдателните присъди за периода са 9.

Най-много присъди по този текст са произнесени в района на ОП Варна – 30, от които 1 оправдателна. След Варна по брой влезли в сила присъди следват ОП Стара Загора – 21 с една оправдателна, Бургас – 19 с една оправдателна, Русе – 17.

За района на ОП Пловдив през 2011 г. средният размер на определеното наказание глоба е 1000 лв., през 2012 г. – 1600, през 2013 г. – 1500, през 2014 г. – 1000 лв. В района на ОП Варна средната стойност за всяка от четирите години 2011 г.– 2014 г. е 1000 лв. За района на Софийската градска прокуратура стойностите са 2010 г. – 1000 лв., 2013 г. – 1700 лв. и 2014 г. – 1000 лв.

По чл. 343а, ал. 1, б. „б“ НК (причиняване на смърт по непредпазливост в резултат на транспортно произшествие, ако деецът е направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или пострадалите.)

За изследвания период са приключени 171 дела, или 4,14% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда. По години те се разпределят по следния начин: за 2010 г. – 46, 2011 г. – 26, 2012 г. – 37, 2013 г. – 42, 2014 г. – 20. Оправдателните присъди за периода са 19.

Най-много присъди по този текст са произнесени в района на Софийската градска прокуратура – 26, от които 1 оправдателна. След района на СГП по брой влезли в сила присъди следват ОП Варна – 22 с една оправдателна, ОП Бургас – 14, ОП Сливен – 13, ОП Плевен – 12, ОП Пловдив – 9.

Наказанието лишаване от свобода, налагано условно с изпитателен срок в района на ОП Пловдив, през 2010 г. е средно в размер на 18 месеца, през 2011 г. – средно в размер на 6 м., през 2012 г. – 18 м., през 2013 г. – 9 м., 2014 г. – 6 м. Определяните размери на това наказание в района на ОП Варна – за 2010 г. са средно 12 м., 2011 г. – 12 м., 2012 г. – 23 м., 2013 г. – 16 м., 2014 г. – 12 м. За района на СГП – 2010 г. – 15 м., 2011 г. – 25 м., 2012 г. – 7 м., 2013 г. – 13 м.

По чл. 343а, ал. 1, б. „в“ НК (причиняване по непредпазливост на средна или тежка телесна повреда на повече от едно лице в резултат на транспортно произшествие в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или деецът е избягал от местопроизшествието или е управлявал без необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, ако деецът е направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или пострадалите)

За изследвания период са приключени 15 дела, или 0,31% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда. И тук е видима тенденцията на намаляване на влезлите в сила присъди: за 2010 г. – 5, 2011 г. – 3, 2012 г. – 3, 2013 г. – 2, 2014 г. – 2. Оправдателни присъди за периода няма.

В районите на ОП Стара Загора и ОП Бургас са произнесени по 3 присъди, на Русе, Пловдив и Благоевград – по 2 и Враца, Добрич и Кърджали – по 1.

По чл. 343а, ал. 1, б. „г“ НК (причиняване по непредпазливост на смърт на повече от едно лице в резултат на транспортно произшествие в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или деецът е избягал от местопроизшествието или е управлявал без необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, ако деецът е направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или пострадалите)

За изследвания период са приключени 10 дела, или 0,24% от общия брой приключени дела по транспорта със съставомерен резултат смърт, средна и тежка телесна повреда, от които в района на ОП Бургас – 3, Добрич и Пловдив – по 2 и Враца, Силистра и Шумен – по 1.

Като обобщение при анализа на **продължителността** на досъдебното производство и наказателния процес по дела с предмет престъпления по транспорта, може да се посочи, че срочността по всеки от посочените текстове в рамките на отделните региони остава приблизително непроменена през изследвания петгодишен период. За това задържане на показателите приблизително на едно ниво през периода в района на една окръжна прокуратура, причините вероятно са създадените традиции и стереотипи в работата и принципни междуличностни отношения при специалистите, ангажирани в разследването. Различия се констатират между показателите на прокуратурите от отделните райони и те могат да се обяснят, както с различията в картината на престъпността в отделните райони на страната, така и (там където условията са сравними) единствено с наличие на специфичен за района стил и подход към работата, ориентирани към постигане на бързина и качество, или на тяхната липса.

Като приемлив резултат при проверката на показателя срочност на досъдебното производство по тези текстове от Наказателния кодекс за страната, би могъл да бъде посочен приблизително срок от 150-200 дни. Логично е да се очаква

продължителността на съдебната фаза да е по-кратка и това наистина се случва, но за съжаление, не може да се приеме за принцип.

Множество отделни фактори от различен характер се намират във взаимодействие и като резултат се формира причинният комплекс, обуславящ престъпността по транспорта. Невъзможно е да се даде сравнителна оценка на влиянието на всеки един от тях и те не могат да се разглеждат като независими еднородни единици, всяка от които произвежда някаква измерима част от съвкупния продукт. Това се отнася и до оценката на непосредственото въздействие на прилагането на наказателния закон върху престъпността, което е част от причинния комплекс, на съдържащото влияние на закона и общото предупредително въздействие на произнесените присъди върху правосъзнанието на населението.

Всяко отделно престъпление възниква вследствие взаимодействието на две групи фактори – от една страна, индивидуалните особености на личността на дееца и от друга – фактори на средата: физически, обществени и икономически.

В литературата се изтъква по-непосредствената връзка, която се констатира между пътнотранспортните произшествия и определен стил на живот и поведение, светогледа и културата на дееца, спазването на реда и общото ниво на дисциплина в обществото. В този смисъл, ако присъдата може да въздейства предупредително при рационално замислени и планирани престъпления, при импулсивно осъществявани престъпления това въздействие е незначително. При непредпазливите престъпления, а такива са повечето престъпления по транспорта, извършителите често не мислят за възможните последици, тъй като са настроени твърде оптимистично.

Поради изложеното, според нас, трудно може да се даде обоснована и обективна оценка на ролята на наказателноправните мерки и да се направят изводи за начина, по който определените с влезли в сила присъди наказания през изследвания период са повлияли на престъпността по транспорта със съставомерен резултат смърт и причинени средни и тежки телесни повреди. Както бе казано по-горе, налице е тенденция на намаляване на броя на тези престъпления, но тя е според нас, повече в резултат на засилване на контрола по приложение на Закона за движение по пътищата, отколкото на произнесените присъди. Съотнесени към наказанията, наложени по административен ред, наказанията по присъдите са незначителен процент и за разлика от първите, като абсолютен брой те не нарастват през годините, а намаляват.

V. СТАНОВИЩЕ ОТНОСНО АДЕКВАТНОСТТА НА ПРАВНАТА ЗАЩИТА НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ ОТНОШЕНИЯ, СВЪРЗАНИ С ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ И ЕВЕНТУАЛНАТА НЕОБХОДИМОСТ ОТ НОВИ НОРМАТИВНИ РАЗРЕШЕНИЯ

Становищата на научните работници и на експертите по безопасност на движението съвпадат – действащата към момента правна уредба, изградена с дългогодишните усилия на законодателя с известни уговорки е адекватна на обществените отношения, свързани с транспортната безопасност. Тя естествено подлежи на усъвършенстване в определени насоки.

1. Прокуратурата на Република България, на базата на анализ на данните за образувани дела по чл. 343б НК, през 2010 г. е предложила на Министерството на правосъдието, с оглед работата по изготвяне на нов Наказателен кодекс, декриминализация на някои престъпни състави, сред които и управлението на МПС след употреба на алкохол (алкохолно опиване в лека и средна степен) и връщане към административна отговорност, каквато е била налице до 1994 г. по чл. 44а ЗДвП, като същевременно се въведе кумулативно конфискация при тежка степен на алкохолно опиване (над 1.8 промила) на автомобила, когато той принадлежи на виновния водач или глоба в размер на неговата равностойност, когато не принадлежи. Предложено е

също така и декриминализиране на деянието по чл. 345 НК и преминаване към административна отговорност срещу лице, което си служи с контролни знаци, издадени за друго моторно превозно средство или неиздадени от съответните органи. Като мотив е изтъкнато и че основният дял на внесените в съда прокурорски актове за общоопасни престъпления по Глава единадесета от НК се формира от актовете за престъпления по чл. 343б и чл. 343в НК – над 70% за целия период до 2010 г. Същата тенденция се запазва и до 2014 г. включително. Тези данни са представени и в Доклада за прилагането на закона и за дейността на прокуратурата и на разследващите органи през 2011 г., с предложение да се осмисли степента на криминализация и да се подпомогне законодателят при обсъждането на въпроси, свързани с декриминализиране на деяния, позволяващи адекватно санкциониране по административен ред – чрез по-високи глоби, по-продължителен срок на лишаване от права и др. и с цел да се покаже, доколко ресурсите на органите на досъдебното производство са ангажирани по случаи, които по правило не представляват фактическа и правна сложност, но са многобройни и ограничават възможността, усилията да се концентрират върху разследване и доказване на тежката престъпност.

Нашето становище е, че тези идеи остават актуални и днес. Декриминализацията на някои деяния и преминаване към административнонаказателна отговорност би могло да повлияе благотворно на безопасността на движението, като доведе до увеличаване на дела на кратковременното задържане като административно наказание. Известно е, че кратковременното задържане запазва антикриминалния си ефект за около една година. В предложението на прокуратурата до Министерството на правосъдието е направен прецизен и детайлен юридически анализ и са набелязани и необходимите промени в Административнопроцесуалния кодекс.

В хода на настоящото изследване се откриха проблемни области и се поставиха на обсъждане въпроси, които не винаги засягат пряко дейността на прокуратурата, но са важни за усъвършенстване на системата на противодействие на този вид престъпления.

Така например, необходима е специализация на разследващи полицаи, които ще разследват престъпления по транспорта, така че в регионалните дирекции да работят достатъчно на брой разследващи, специално обучени в тази специфична дейност по разследване.

Уместно е да се прецени възможността за евентуално разширяване на правомощията на следователите, чрез промяна на чл. 194 ал. 1 от НПК, но след анализ на ефекта от последните негови изменения (ДВ бр. 42 от 2015 г.).

Следва да се обсъди предложението за изменение на НПК, при образувано досъдебно производство по преценка на наблюдаващия прокурор, според установените факти и обстоятелства, да се отнема от нарушителите свидетелството за правоуправление, като тази мярка да подлежи на съдебен контрол. Според нас тази мярка за процесуална принуда следва да се взема от съда, по предложение на прокурора.

2. В хода на изследването се установиха някои проблеми, част от които биха могли да бъдат преодолени с мерки от организационен характер.

Често поставян проблем е този с експертизите – автотехнически и съдебномедицински, с тяхното просрочване, липса на специалисти и на стимули за работа на експертите. Разпространено е мнението, че нито една от експертизите не се извършва в определения срок. Може би е необходимо да се укаже на апелативните прокуратури да анализират състоянието на експертния потенциал в района на окръжните прокуратури, влизаци в района им. Уместно би било окръжните прокурори да планират съвещания с експертите и набележат мерки за подобряване на качеството и сročността на експертизите, съобразно характера на необходимите експертни знания. Тези съвещания биха могли да се провеждат веднъж годишно с експертите по съдебни

райони и резултатите от тях да се вземат предвид при упражняване на правомощията на апелативните прокурори по чл. 401, вр. с чл. 398, ал.1 ЗСВ.

Съществуват мнения, че Наредба № 30 от 2001 г. за реда за установяване на употребата на алкохол или друго упойващо вещество от водачите на МВР създава много възможности за успешно обжалване на актовете на държавните органи, като не осигурява високо качество на изследването. Известен е експеримент, при който една и съща кръвна проба, изследвана в четири различни лаборатории, е показала четири различни резултата. Очаква се наредбата да бъде променена, като проект е изготвен в министерство на здравеопазването и предстои неговото разглеждане.

VI. ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Въз основа на настоящото изследване могат да се предложат мерки за ограничаване на престъпленията по транспорта и подобряване безопасността на движението, в следните направления:

1. Промени в нормативната уредба

Налице е необходимост от преодоляване на тенденцията от последните години на периодично повишаване на санкциите в наказателноправните норми в раздел II „Престъпления по транспорта и съобщенията“, Глава единадесета „Общопасни престъпления“ от НК. По наше мнение пределът за възможно увеличаване на санкционната тежест вече е достигнат и съществува реална опасност от нарушаване на баланса между предвидените наказания за престъпленията, извършени при форма на вина умисъл и непредпазливост.

Необходимо е преосмисляне на системата за наказания на девиантно поведение в сферата на транспортната безопасност, с ориентация повече към административни, но достатъчно тежки наказания – високи по размер глоби, лишаване от правоуправление на МПС, допълнителни изисквания за възстановяване на това право. Наред с тези традиционно прилагани мерки, удачно би било въвеждането и на нови по характер мерки, насочени към превенция за въздействие на нарушителите, доказали своята ефективност в други европейски страни. Такива например биха могли да бъдат временно отнемане на свидетелства за управление на МПС и временно отнемане на регистрационни табели (спиране на автомобила от движение).

Доколкото в съставите на престъпленията по транспорта и административните нарушения в тази сфера са налице сходни признаци, както и поради възможността за приложение на разпоредбата на чл.78а от НК, водеща в крайна сметка до налагане на санкция по административен ред за редица престъпления, декриминализацията на посочените в анализа деяния би могла да повлияе благотворно на транспортната безопасност. Съществуват възможности за по-бързо, по-ефективно и спестяващо ресурси за системата постигане на добри санкционни резултати по административен ред, както и за избягване на дублиране на функциите на държавните органи.

Промени следва да се извършат и в областта на административния процес, с цел неговото усъвършенстване, в посока опростяване на процедурата и постигане на повече ефективност.

Измененията в действащото законодателство следва да бъдат внимателно подготвени от широк кръг специалисти от практиката и академичните среди, с привличане на заинтересованите организации и неправителствения сектор. Кампанийността и преследването на краткосрочни цели не могат да решат сложните проблеми на транспортната безопасност.

2. Други мерки

Промените от нормативен порядък следва да бъдат съпътствани от широк кръг мерки, с цел повишаване на информираността, превенцията и обучението на цялото

население за спазване на правилата, осигуряващи транспортната безопасност и предотвратяване на рисковото шофиране. Тук следва да се отнесат модернизирането на методите на преподаване в курсовете за шофиране, въвеждане на учебни дисциплини за информираност за безопасността на движението още от началния курс на образование, завишаване контрола над собствениците на нощни заведения, действия срещу шофирането без автомобилна застраховка, въвеждане на ранно обучение за управление на МПС.

Предприемането на мерки в посочените направления неминуемо би довело до намаляване броя на пострадалите и общите неблагоприятни последици за страната от този вид престъпност.

СОФИЯ

М. СЕПТЕМВРИ 2015 г.