

**МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ
РАБОТИ
НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКИ ИНСТИТУТ
ПО КРИМИНАЛИСТИКА И КРИМИНОЛОГИЯ
ЦЕНТЪР ЗА ПОЛИЦЕЙСКИ ИЗСЛЕДВАНИЯ**

ИВАН БАРЪМСКИ

**УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ ДЕЙНОСТТА
НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ ПРИ НАСТЪПВАНЕ
НА ПЪТНОТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ**



**СОФИЯ
2009**

Настоящата монографична разработка представя един изключително актуален проблем, свързан с безопасността на движението по пътищата по отношение на големия брой пътнотранспортни произшествия в нашата страна и пострадалите при тях лица. Направен е обстоен литературен обзор на законодателната и полицейската практика при настъпване на леки и тежки ПТП. Особено внимание е отделено на организацията на работа и реда за обслужване на ПТП, тактическите действия, както и административно-наказателната дейност на полицията. Подробно е разгледана наказателната и административноправната характеристика на ПТП и причините за тяхното настъпване като е направен анализ на състоянието, структурата и динамиката на тежките ПТП.

Задълбочено са анализирани резултатите от проведеното емпирично изследване с полицейски служители и са формулирани съответните изводи и препоръки за усъвършенстване на тяхната дейност.

Разработката е предназначена за служителите от пътната полиция, осъществяващи контрол на водачите на моторни превозни средства и обслужващи ПТП. Тя може да бъде полезна и за други специалисти, имащи отношение към безопасността на движението.

Авторът изказва своята благодарност на отдел "Пътна полиция" към ГД "Охранителна полиция", на отдел "Пътна полиция" – група "Тежки ПТП"-СДВР, както и на анкетиранияте полицейски служители на пътна полиция за оказаната помощ и съдействие при набирането на данните.

Специална благодарност на рецензентите гл. ас. Атанас Тодоров – АМВР и гл. инсп. Иван Златанов – група "Тежки ПТП"-СДВР, както и на н.с. Весела Генова – НИКК-МВР.

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е

ВЪВЕДЕНИЕ	7
 ГЛАВА ПЪРВА	
ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПЪТНОТРАНСПОРТНИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ	11
1. Същност, понятия и видове ПТП.....	11
2. Наказателноправна характеристика на тежките ПТП.....	19
3. Характеристика на леките ПТП, представляващи административни нарушения.....	36
4. Причини за настъпване на ПТП.....	40
5. Анализ на състоянието, структурата и динамиката на ПТП.....	47
5.1 Общи данни за пътнотранспортната обстановка.....	47
5.2 ПТП и пострадали при тях лица по вина на водачите на МПС, разпределени според допуснатите от тях нарушения.	54
5.3 ПТП и пострадали лица по вид на произшествията.....	57
5.4 ПТП и пострадали лица по вина на водачи според вида на пътните превозни средства.....	60
5.5 ПТП, убити и ранени лица по региони.....	62
5.6 ПТП и пострадали при тях лица по място на настъпване	64
5.7 Пътнотранспортни произшествия, разпределени по време на настъпване.....	70
ИЗВОДИ	74
 ГЛАВА ВТОРА	
ДЕЙНОСТ НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ ПРИ НАСТЪПВАНЕ НА ЛЕКИ ПТП	78
1. Организацията на работата на пътната полиция при настъпване на леки ПТП – посещение, оглед и тактика на действие.....	78
1.1 Получаване на сигнал за ПТП, подготовка, обезпеченост и време за реакция на дежурния	

	4
автоконтрольорски екип.....	78
1.2 Действия на полицията след пристигане на местопроизшествието – оглед, тактика и особености по разкриване обстоятелствата, довели до настъпването на леки ПТП.....	82
2. Административно-наказателна дейност на пътната полиция при настъпване на ПТП.....	89
3. Проблеми в организацията на работата на пътната полиция при обслужването на леки ПТП и възможности за тяхното решаване.....	93
4. Изводи и обобщения.....	100

ГЛАВА ТРЕТА

ДЕЙНОСТ НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ ПРИ НАСТЪПВАНЕ НА ТЕЖКИ ПТП103

1. Организацията на работата на пътната полиция при настъпване на тежки ПТП	103
1.1. Получаване на сигнал за тежко ПТП от оперативнодежурната част.....	103
1.2. Дейност на пътната полиция и разследващия полицаи преди посещаване на местопроизшествието.....	104
1.3. Дейност на пътната полиция по запазването и охрана на тежки ПТП.....	104
1.4. Действия на пътната полиция и разследващия полицаи по извършването на оглед на настъпило тежко ПТП. Тактика и методи за разкриване на важни за разследването обстоятелства.....	106
1.5. Видове назначавани експертизи от органите на досъдебното производство и различни способи за събиране на доказателства.....	113
2. Проблеми в организацията на работата на пътната полиция при обслужването на тежки ПТП и възможности за тяхното решаване.....	118
3. Обобщения, изводи и препоръки за усъвършенстване дейността на пътната полиция при настъпването на тежки ПТП.....	127

CONTENTS

INTRODUCTION	7
 CHAPTER ONE	
CHARACTERISTICS OF THE ROAD ACCIDENTS	11
1. Essence, concepts and types of road accidents.....	11
2. Criminal characteristics of severe car accidents.....	19
3. Characteristic of minor road accident, representing administrative offences.....	36
4. Reasons for the occurrence of an accident.....	40
5. Analysis of the status, structure and dynamics of the road accident.....	47
5.1 General information about the road conditions.....	47
5.2 Road accidents and victims, injured through the fault of drivers, divided according the type of offence.....	54
5.3 Road accidents and victims by type of accident.....	57
5.4 Road accidents and victims classified by type of vehicle.....	60
5.5 Road accidents, killed and injured persons classified by regions.....	62
5.6 Road accidents and injured persons classified by the place of occurrence.....	64
5.7 Road accidents, classified by the time of occurrence.....	70
CONCLUSIONS	74
 CHAPTER TWO	
ACTIVITIES OF THE TRAFFIC POLICE IN CASES OF MINOR ROAD ACCIDENTS	78
1. Working organization of the Traffic Police in case of minor accident - a visit, investigation and action tactics.....	78
1.1 Receiving of a signal of an accident, preparation, security and response time of the duty Traffic Police unit.....	78
1.2 Actions of the Traffic Police after the arrival on the spot – a view, tactics for disclosure of the circumstances that	

	7
led to occurrence of minor road accident.....	82
2. Administrative activities of Traffic Police in case of road accident.....	89
3. Problems in the working organization of the Traffic Police in cases of minor road accidents and opportunities for their solution.....	93
4. Conclusions and summary.....	100

CHAPTER THREE

**ACTIVITIES OF THE TRAFFIC POLICE
IN CASES OF SERIOUS ROAD ACCIDENTS103**

1. Working organization of the Traffic Police in case of serious road accident	103
1.1. Receiving of a signal for severe road accident.....	103
1.2. Activities of the Traffic Police and the investigation body, before the visit of the crime scene.....	104
1.3. Activities of the Traffic Police for safeguarding and preservation of severe road accidents.....	104
1.4. Actions of the Traffic Police and the investigation body during the crime scene investigation. Tactics and methods for detecting important circumstances for the investigation.....	106
1.5. Types of examinations, requested by the authorities of pre-trial proceedings and other means for collection of evidence.....	113
2. Problems in the working organization of the Traffic Police in cases of severe road accidents and opportunities for their solution	118
3. Summary, conclusions and recommendations for improvement of the Traffic Police actions in cases of serious road accidents.....	127

REFERENCES.....133

ВЪВЕДЕНИЕ

Нарастването на автомобилизацията през последните години в нашата страна, респективно измененията в интензивността и плътността на транспортните потоци, поставя сериозни проблеми по отношение организацията на пътното движение и ограничаване броя на пътнотранспортните произшествия (ПТП). В пряка зависимост от промените в интензивността на движението са тревожното нарастване на броя ПТП, убитите и ранените лица. Ежегодно в световен мащаб по данни от Световната здравна организация (СЗО) при ПТП загиват около 1,2 млн. души, а повече от 50 млн. биват ранявани [18]. На ден това прави по 3287 убити и 140 000 ранени, като 15 000 от тях остават с трайни увреждания. От същия доклад става ясно, че ако темповете на нарастване на жертвите от пътни инциденти останат непроменени, още до 2020 г. пострадалите ще бъдат с 65% повече в сравнение със сега. Ако тази прогноза се реализира, ПТП ще бъдат на трето място след някои тежки заболявания, причиняващи масова загуба на живот на планетата. Според СЗО, материалните щети вследствие на ПТП годишно надхвърлят 518 милиарда долара, а по данни на Световната банка в нашата страна, възлизат на 500 милиона евро [18].

В този контекст, големият брой на леки и тежки ПТП¹ предполага решаването на комплекс от задачи, свързани както с превенцията за недопускането им, така и с дейността на пътната полиция по обслужването на ПТП. Това включва редица действия от страна на полицейските и разследващите органи за изясняване причините и условията за тяхното настъпване и ограничаване размера на вредните последици. Добрата организация и тактика на органите на пътната полиция за всеки конкретен пътен инцидент, както и ефективното взаимодействие и сътрудничество на тези органи с разследващите полици при посещаване и обслужване на тежки ПТП ще допринесе

¹ Леки ПТП – ПТП с незначителни материални щети, които не съставляват престъпление по смисъла на НК. Виновните за причиняване на тези ПТП носят административно-наказателна отговорност.

Тежки ПТП – ПТП, при които има загинали и/или ранени хора или са причинени значителни материални щети. Тези ПТП съставляват престъпление, съгласно НК и отговорните за тяхното настъпване лица носят наказателна отговорност – гл. IX, раздел II, чл. 342-343 от НК.

за обективното решаване на тези задачи от гледна точка на законност, пълнота и всеостранност на полицейските действия. Според статистиката в нашата страна, най-честите ПТП са свързани със **сблъскване**. В тези случаи са възможни: сблъскване между две и повече МПС, блъскане на пешеходец, преобръщане на МПС извън пътя, блъскане в дърво, стълб или предпазна ограда, удар на велосипедист, мотоциклетист или каруца. Разбира се, наред с това съществуват и редица опити за инсценировка на ПТП с цел застрахователни измами при които е налице умишлено прикриване на истината относно обстоятелствата, свързани с настъпване на дадено ПТП.

Посоченото по-горе показва, че разглежданият проблем е изключително актуален. От предварителното проучване става ясно, че независимо от работещия механизъм и способности, използвани при обслужването на пътнотранспортните произшествия, съществуват някои неизяснени или нерешени проблеми, отнасящи се до следното.

- Дейност, ефективност, функции, права и задължения, методи и тактика на работа на специализираната група от пътни полицаи, обслужващи тежки ПТП.
- Обучение на състава на пътната полиция по запазване и охрана на тежки ПТП.
- Ниво на подготовка и компетентност на разследващите полицаи за работа с тежки ПТП, доколкото те работят заедно с пътните полицаи (ръководят разследването и налагат своя начин и метод на работа) и отражението му върху ефективността от съвместната им дейност.
 - Дейност на пътната полиция при леки ПТП.
 - Документиране на ПТП.
 - Обезпеченост на пътната полиция от гледна точка на сили и средства за обслужване на леки и тежки ПТП.
 - Ниво на взаимодействие на служителите от пътна полиция с водещия дознанието разследващ полицай при посещение на тежки ПТП.

Целта на научноизследователската разработка е да бъдат изследвани и проучени съществуващите проблеми в дейността на пътната полиция при настъпването на леки и тежки ПТП, тяхното

обслужване и свързаните с това действия на състава, да се направят оценки и предложат мерки, обезпечавщи по-висока резултатност в работата им по разкриване обективната истина около настъпили пътнотранспортни произшествия.

Реализирането на поставената цел е постигната чрез решаване на следните задачи:

- проучване и анализиране нормативната база, регламентираща дейността на полицията по обслужването на леките и тежките ПТП, както и различни литературни и електронни източници;
- анализ на състоянието, структурата и динамиката на ПТП;
- анализиране на административно-наказателната дейност на пътната полиция при настъпили ПТП по вина на водача;
- анализиране дейността на пътната полиция, свързана с посещаването и обслужването на леки и тежки ПТП и тактика на действие, както и проблеми, съпътстващи тази дейност; специално внимание ще се отдели на основните действия при извършване на огледа на произшествието;
- проучване и анализ на етапите от работата на пътната полиция по разследването на отделните пътнотранспортни произшествия.

В хода на изследването бяха използвани следните методи за събиране на емпирична информация.

- Проучване и анализ на документи – използван е за събиране на необходимите за изследването данни от нормативни, електронни и литературни източници, инструкции, методически указания и други работни материали, свързани с проблемите на изследването.
- Програмирано интервю – проучено е мнението на служителите от пътната полиция относно организацията на работата и използваните методи и тактика при разследване на леки и тежки ПТП, проблемите от правен, организационен и друг характер, които съпътстват тяхната дейност. Интервюто беше проведено в Столична дирекция на МВР – отдел “Пътна полиция” и Областните дирекции на МВР – Пловдив, Стара Загора и Шумен.
- Беседа – събрана е допълнителна информация от полицейските служители по проблеми, свързани с изследването.

В хода на проучването бяха анализирани всички регистрирани

ПТП и пострадали при тях лица, както и данните за административно-наказателната дейност на пътната полиция при пътнотранспортни произшествия за периода 2005–2007 г.

Изборът на регионалните центрове е направен в зависимост от предварителната информация за наличие на проблеми или постижения по обслужване на леки и тежки ПТП, както и според състоянието и динамиката на ПТП и установените нарушения.

Изследваните проблеми, направените препоръки, изводи и предложения са свързани с подобряване дейността на пътната полиция при настъпване на ПТП.

ГЛАВА ПЪРВА

ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПЪТНОТРАНСПОРТНИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ

1. Същност, понятия и видове ПТП

Статистиката на пътнотранспортната аварийност в нашата страна показва, че всяка година загиват средно около 1000 души и повече от 9000 получават сериозни наранявания и увреждания, а леко пострадалите са десетократно повече. Пътнотранспортните произшествия имат непредвидим и мигновен характер, а внезапно отнетият човешки живот е събитие, което поради своя неестествен характер причинява много болка и страдание на много хора.

Причините за този негативен резултат са много и различни, но безспорно основният фактор за безопасността на движението е човекът, тъй като случващото се на пътя е пряко свързано с неговото поведение и дейност.

Правната регламентация на понятието “пътнотранспортно произшествие” е отразена в §6, т. 30 от допълнителните разпоредби на Закона за движението по пътищата (ЗДвП). ПТП е събитие, възникнало в процеса на движението на пътните превозни средства, т.е. всяко съприкосновение (сблъсък) между движещи се МПС, хора или животни, в резултат на което е предизвикано нараняване или смърт на хора, повреда на пътнотранспортно средство, път, пътнотранспортно средство, товар или други материални щети.

В повечето случаи възникването на това събитие е свързано с нарушаване на определени правила за движение по пътищата, регламентираните в ЗДвП, правилници и наредби. В резултат настъпват различни видове неблагоприятни последици, като най-тежките от тях са нематериалните щети – смърт на едно или повече лица или причиняване на тежка, средна или лека телесна повреда. Тези случаи са подробно регламентираните в Наказателния кодекс на Република България в Глава единадесета – Раздел II – “Престъпления по транспорта и съобщенията”, чл. 342 и чл. 343 и Глава втора –

“Престъпления против личността” – Раздел II – “Телесна повреда”, чл. 128, ал. 2, чл. 129, ал. 2 и чл. 130, ал. 2 от Наказателния кодекс. Като убито при ПТП се счита всяко лице, загинало на местопроизшествието или починало в рамките на следващите 30 дни [3, с. 30].

На второ място следват материалните щети, вследствие на настъпилото пътнотранспортно произшествие, които от своя страна също биват леки и тежки. Те могат да са свързани, от една страна, с повреди по участващите в ПТП моторни превозни средства, като например изменения, деформации, остъргване, смачкване или друго физическо или химично въздействие върху корпуса на автомобила, рамата, ходовата част, двигателя и други определени детайли, възли и механизми. От друга страна, ПТП може да е предизвикало повреда на пътя, пътните съоръжения, превозваните товари или други материални щети. Причинените вреди и щети имат значение (в зависимост от своя размер и осигуреното минимално финансово обезпечение от съответната застрахователна компания за всеки конкретен случай) при определяне на имуществената и наказателната отговорност на виновния водач, посочени в чл. 342, ал. 3, т. а и чл. 343, ал. 1 от НК или за размера на административно-наказателната санкция по ЗДП, свързана с допуснатото нарушение.

Съгласно чл. 125 от ЗДвП службите за пътен контрол от Министерство на вътрешните работи (МВР) посещават всички пътнотранспортни произшествия, при които има загинал или ранен, предизвикано е задръстване на платното за движение, има данни за превоз на опасен товар или товар, разпилял се на пътното платно, в случаите, когато в произшествието участва превозно средство с чуждестранна регистрация или има съмнение, че някой от участниците е под въздействието на алкохол или друго упойващо вещество, както и когато между участниците в произшествието има разногласие относно обстоятелствата, свързани с него, а едно от моторните превозни средства не е в състояние да се придвижи на собствен ход поради причинените му при произшествието щети. В случаите, когато при произшествието са причинени само материални щети, които не възпрепятстват движението на МПС на собствен ход и между участниците има съгласие по отношение съпричастността им към събитието и причините, довели до неговото настъпване, съгласно

чл.123, т. 3, б от ЗДП и чл. 5, ал.1 от Наредба № Из-41 от 12.01.2009 г. водачите попълват своите данни в двустранен констативен протокол и уведомяват съответната регионална служба за контрол на пътното движение на МВР, на чиято територия е настъпило произшествието.

Според причината на настъпване пътнотранспортните произшествия могат да се разделят на следните видове.

• ПТП, настъпили по вина на водача вследствие допускане на следните нарушения на правилата за движение:

- употреба на алкохол или други упойващи вещества;
- неспазване на пътните знаци, светофарни уредби, сигнали на регулировчик или маркировка;
- отнемане на предимство на ППС или пешеходец;
- неправилна маневра при престрояване, заобикаляне, завиване, разминаване или на заден ход;
- превишаване на разрешената скорост;
- несъобразена скорост – при ограничена или намалена видимост, при наличието на деца, несъобразена с пътните условия и с други условия ;
- неправилно изпреварване;
- неспазване на дистанция;
- нарушаване на правилата за превозване на хора и товари;
- навлизане в насрещното движение;
- неправилно използване на светлините;
- внезапна маневра на ППС с цел промяна посоката на движение.

• ПТП, настъпили в резултат на неправилни действия, допускани от пешеходците, като:

- внезапно слизане на пътното платно;
- излизане пред/зад МПС;
- при преминаване на светофар;
- пресичане на пътното платно на непредназначени за тази цел места;
- движение по пътя или трамвайната линия пред приближаващо се ППС;
- игра на пътното платно;
- употреба на алкохол;
- друго нарушение.

• **ПТП, настъпили в резултат на неправилни действия на пътници:**

- слизане и качване в движение;
- возене на опасно място;
- употреба на алкохол;
- друго нарушение.

• **ПТП, настъпили в резултат на нарушения от лица, отговарящи за:**

- техническото състояние и експлоатация на МПС – допускане в движение на технически неизправно ППС – спирачна система, кормилна и ходова част, светлини, износени гуми и др.;
- пътните условия и състоянието на пътното покритие (хлъзгава, неравна, разбита, неотводнена настилка и др.);
- организацията и регулирането на движението.

Според механизма на настъпване на ПТП, те се класифицират на различни видове, като сблъскване, преобръщане, блъскане в препятствие, стълб, и др., които са фиксирани подробно в картите за регистрация на ПТП и на базата на тях се правят отчети и задълбочени анализи. В зависимост от упоменатите по-горе нарушения на ЗДвП, пътнотранспортните произшествия се делят по следния начин:

• **Сблъскване между МПС, които могат да бъдат:**

- с насрещно движещо се МПС – или челен удар;
- с движещо се отпред МПС;
- със странично движещо се МПС – под някакъв ъгъл;
- блъскане в спряло МПС.

• **Преобръщане на МПС.**

Характерното за този вид ПТП е загубата на устойчивост вследствие на което е станало преобръщането. Към тях не се отнасят преобръщанията вследствие сблъскване между МПС или някакво препятствие. Те биват:

- на пътя;
- извън пътното платно.

• **Блъскане на МПС:**

- в препятствие на пътя;

- в стълб;
- в дърво;
- в предпазна ограда;
- в крайпътни съоръжения – мантинели, километрични знаци, сгради;
- от влак;
- на пешеходец;
- на велосипедист;
- на каруца;
- на животно.

• **Падане на пътник:**

- от движещо се ППС, МПС на обществения транспорт;
- от спряло МПС, но засегнат от заобикалящото го МПС.

Различното тълкуване на някои специфични понятия, свързани с пътнотранспортните произшествия, нерядко стават причина за неправилното установяване на обстоятелствата, а оттам и за появата на неточности в анализа на механизма на произшествията и оценката на доказателствата. Без запознаване с дефинициите на тези понятия, изградени в практиката, и конкретното им значение за наказателната или административна отговорност на водача на МПС, се затруднява работата както на оторизираните органи по контрол на пътното движение, така и на органите по досъдебното производство и съда. Разбира се, точни дефиниции на специалните термини са дадени в разпоредбите на Закона за движението по пътищата (ЗдВП), в раздела “Допълнителни разпоредби”, параграф 6, в Правилника за прилагане на Закона за движение по пътищата (в сила от 01.06.1996 г. приет с ПМС №36 от 05.03.1996 г., обн. ДВ, бр. 25 от 22 март 1996 г., попр. ДВ, бр. 72 от 23 август 1996 г., изм. ДВ, бр. 32 от 18 април 2006 г., изм. ДВ, бр. 46 от 12 юни 2007 г., изм. ДВ, бр. 34 от 1 април 2008 г., изм. ДВ, бр. 44 от 9 май 2008 г., изм. ДВ, бр. 53 от 10 юни 2008 г.), както и в други законови актове.

Често срещани и използвани в практиката на пътните полицаи, дознатели и съдебни органи понятия са следните.

• *Авария* – събитие, при което е настъпила внезапна повреда по определени части и агрегати на автомобила.

• *Аварийна обстановка* – определена пътна обстановка, в която водачът не разполага с техническа възможност за предотвратя-

ване на ПТП.

- *Техническа възможност за предотвратяване на ПТП* – възможността на водача да избегне сблъсък, занасяне или преобръщане чрез намаляване на скоростта на превозното средство или маневра.

- *Пътна обстановка* – съвкупността от обстоятелства, свързани с определено място или участък от пътната мрежа, които трябва да бъдат отчитани от водачите при избора им на режим на движение и управление на МПС.

- *Пътни условия* – фактори, характеризиращи от една страна, състоянието на пътната повърхност за определен пътен участък – в зависимост от нейния тип, техническо състояние, замърсеност и атмосферни условия, а от друга страна, към тях спадат видимостта, обзорността, релеф на местността, интензивността и характер на движението.

- *Платно за движение* – общата ширина на пътните ленти.

- *Пътни ленти* – надлъжната част от пътя, очертана или не с маркировка и осигуряваща движението на недвуколесни ППС в една посока едно след друго.

- *Пътно платно* – общата ширина на банкетите, тротоарите, платното за движение.

- *Обхват на пътя* – общата ширина на пътното платно, откосите и окопите.

- *Пътни съоръжения* – изкуствени конструкции (водостоци, мостове, виадукти, естакади, надлези, подлези, тунели, укрепителни и подпорни стени), чрез които пътят преодолява различни препятствия.

- *Пътни принадлежности* – технически средства за регулиране на движението и други съоръжения като предпазни огради, монтирани или изградени в обхвата на пътя, които служат за оформянето му като транспортно-съобщително съоръжение и за създаване на условия за безопасно и безпрепятствено движение.

- *Коефициент на сцепление на гумите с пътя* – използва се за оценка на условията на движение на МПС, определяне на скоростта на превозното средство и зависи от вида на пътното покритие, неговото състояние, състоянието на гумите и скоростта му.

- *Спирачен път* – спирачният път на един автомобил може да

се разгледа на две основни части, като първата е пътят, изминал през времето за реакция на водача, който лесно може да се изчисли по добре познатата формула $S=V.T$. В зависимост от сложността на ситуацията и особеностите на водача това време варира от 0,4 до 1,5 сек. Втората част на спирачния път е разстоянието, изминато от момента на задействане на спирачната система до окончателното спиране на автомобила. Стойността на тази част зависи от стойността на скоростта, повдигната на квадрат. Съществено влияние при тази част на спирачния път оказва и коефициентът на сцепление на гумите с пътната настилка. Когато настилката е мокра, кална, заснежена или заледена, дължината на спирачния път нараства няколко пъти.

- *Устойчивост на превозното средство* – запазване на направление на движение на превозното средство по отношение на пътя.

- *Масов център* – точката, в която условно се счита, че е съсредоточена цялата маса на автомобила.

- *Колея* – разстоянието между осите на предните колела на автомобила, както и осовото разстояние между задните колела.

- *Колесна база* – базата на автомобила е т.нар. “междуосие”. Това е разстоянието между осите на предния и задния мост, а при автомобил с три моста – от оста на предния мост до средата между осите на задните мостове.

- *Препятствие* – някакъв одушевен или неодушевен предмет, който се намира или може да се появи на пътя на движещо се моторно превозно средство и да създаде опасност за движението. С други думи, това препятствие принуждава водача на МПС да намали скоростта, да спре или да направи маневра. Такива препятствия могат да бъдат различни предмети като камъни, клони, части от автомобили, гуми, трупове на животни и др, както и превозни средства, спрени на забранени места на лентата за движение, движещи се превозни средства, извършващи неправилни маневри на пътя, неправилно пресичащи пешеходци, както и внезапно пресичащи платното за движение животни и др.

- *Опасност за движение* – ситуация, при която за предотвратяване на произшествието водачът е длъжен незабавно да предприеме дадена маневра, да намали скоростта или да спре. Това са препятствия или особености на пътната обстановка, които създават голяма

вероятност за настъпване на ПТП с особено тежки последствия. Понятието “опасност” по принцип е твърде широко. Без да се класифицира опасността по отношение на времето, тя би могла да бъде непосредствена – в това число и внезапна, близка или далечна. В пространството може да бъде разположена напред, назад, в страни, на пътя, извън пътя, на кръстовище, пешеходна пътека или извън нея, и др.

- *Момент на възникване на опасността* – моментът на фактическата възможност на водача да възприеме препятствието на пътя, когато то се е появило на платното за движение или е близо до него.

- *Опасна зона на спиране* – зоната, включваща минималното разстояние, което изминава превозното средство от момента на възприемане и реагиране на възникнала опасност до преустановяване на движението. Опасната зона на спиране на всеки автомобил е различна и зависи от много фактори като коефициент на сцепление, осветеност, скорост на движение съобразно пътната обстановка и правилата за движение, време на възприемане на опасността и реакция на водача и др.

- *Време за реакция на водача* – времето от момента на възприемане на опасността до въздействието върху системите за управление на превозното средство, т.е. до началния момент на предприемане на маневра с оглед предотвратяване на опасната ситуация.

- *Обзорност* – възможността за оглед на пътната обстановка от мястото на водача в определено направление. Вътрешно ограничение на обзорността може да създават затъмнени, запотени или дефектни челни или странични стъкла, както и огледалото за задно виждане, или други поставени на или в близост до тях предмети или товари. Външното ограничение на обзорността се създава от други превозни средства, зелени насаждения в близост до пътя, както и други препятствия.

- *Видимост* – определено разстояние, в рамките на което водачът има обективната възможност да забележи появата на опасност или препятствие на пътя.

- *Линия на пряка видимост* – правата линия между две точки, която не се прекъсва от прегради като насипи, огради, постройки и други.

- *Намалена видимост* – разстоянието на видимост при здрач,

мъгла, валеж, запрашеност, задименост, тъмна част на денонощието, недостатъчна вътрешна обзорност.

- *Ограничена видимост* – изкуствено намаляване на разстоянието на видимост при движение по вертикални и хоризонтални криви, както и при наличието на крайпътни насаждения, сгради, пътни съоръжения и препятствия в обхвата на пътя.

- *Безопасна дистанция* – разстоянието между транспортно средство и подвижно или неподвижно препятствие (други превозни средства, пешеходци, бордюри, стълб), изключващо възможността за контакт.

В заключение следва да се посочи, че според отговорността на участниците в пътнотранспортните произшествия, те се делят на няколко вида [13, с.14].

- *Пътнотранспортни произшествия*, които представляват **престъпление** по Наказателния кодекс (гл. XI, раздел II, глава. II) и отговорните лица носят наказателна отговорност. Това важи за всички случаи на причиняване на средна, тежка телесна повреда, смърт или значителни материални щети – чл. 342, чл. 343 от НК.

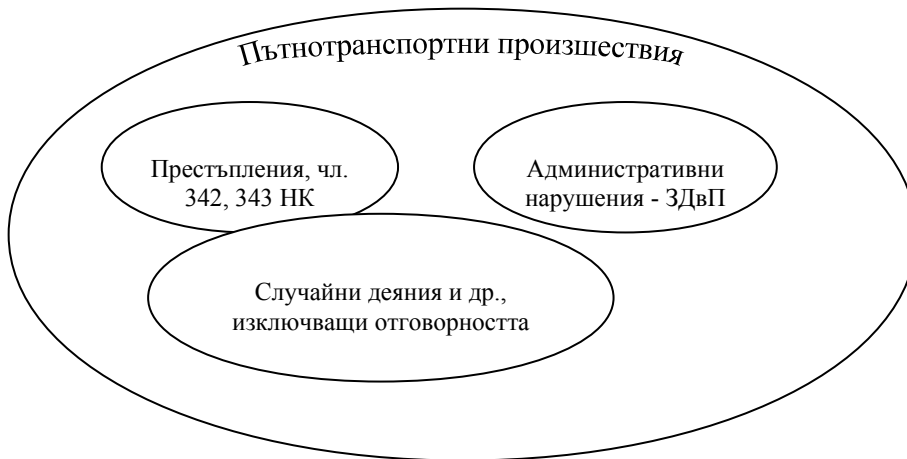
- *Пътнотранспортни произшествия*, които не представляват престъпление по Наказателния кодекс и извършителите не носят наказателна отговорност. По своята същност те са **административни нарушения** и за тях се носи административнонаказателна отговорност по Закона за движението по пътищата (ЗДвП) и Закона за административните наказания и нарушения (ЗАНН).

Освен наказателна и административна отговорност, виновните за настъпване на ПТП могат да носят гражданска имуществена отговорност по Закона за задълженията и договорите (ЗЗД) чл. 45, чл. 51 (обн. ДВ, бр. 275 от 22.11.1950 г.; посл.изм и доп. ДВ, бр. 50/2008 г.) за причинени вреди, както и дисциплинарна отговорност по Кодекса на труда, в случаите, когато виновният водач е в трудово-правни отношения с дадена пътнотранспортна организация.

Наред с наказателната и административната санкция, срещу виновно причинилия ПТП водач при определени обстоятелства могат да се приложат и принудителни административни мерки – чл. 171 и 172 от ЗДвП. Налагането на тези мерки от ръководителите на

службите за контрол се извършва чрез недопускане управлението на МПС, спиране от движение на МПС, отнемане на документите по чл. 165, ал. 2, т. 1, т. 2 и чл. 166, ал. 2, т. 1. Също така в определени случаи може да се пристъпи към отвеждане в поделенията на МВР на участници в ПТП, когато това е необходимо за разследване на произшествието, както и задържане на отговорно пазене до установяване на собствеността на регистрирано или подлежащо на регистриране МПС, на което идентификационният номер на рамата, поставен от производителя, липсва поради заличаване, отстраняване или повреда. Наказателната и административната отговорност е лична и засяга пряко единствено виновния за причиняването на ПТП участник в движението.

От изложеното е видно, че понятието “пътнотранспортно произшествие” е сложно по характер и включва различни по своята правна природа деяния – престъпления, административни нарушения и такива, свързани с наличието на обстоятелства, изключващи обществената опасност и противоправността на деянията или вината на извършителя – случайни деяния, деяния, извършени при неизбежна отбрана или крайна необходимост и др. (фиг.1).



Фиг. 1 *Структура на ПТП*

2. Наказателноправна характеристика на тежките ПТП

Тежките ПТП се квалифицират като престъпни деяния, за които е предвидена наказателна отговорност, регламентирана в гл. XI, раздел II, чл. 342, чл. 343 от НК. С тези правни норми се охранява безопасността на движението при различните видове транспорт, затова тяхното систематично място е в раздела от НК, озаглавен “Престъпления по транспорта и съобщенията”. Посочените престъпни състави криминализират не само произшествия, възникващи вследствие нарушението на правилата за движението при управление на МПС, а се прилагат и при управление на подвижен железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина – т.е. с посочените текстове се охранява безопасното движение и при останалите видове транспорт – железопътен, въздушен, морски и др. За целите на настоящото изследване тези разпоредби ще бъдат характеризирани с оглед охраната на обществените отношения, отнасящи се до безопасността на автомобилния транспорт, тъй като тежките ПТП са свързани с управлението на МПС.

Наказателноправната характеристика на автотранспортните престъпления предполага изясняване на техния родов и непосредствен обект, както и разкриване особеностите на тяхната обективна и субективна страна.

Родовият обект на престъплението (глава XI – “Общопасни престъпления” от НК) е доста сложен. Едни автори приемат, че с тях се засяга обществената сигурност (9, с. 332), а други смятат, че престъпленията в тази глава не са групирани с оглед общия родов обект, а въз основа на друг критерий – **общата опасност**, която те създават и която съществува при всяко от тях, независимо от възможните обекти на посегателство [7, 38–40]. Според тези автори, обща опасност представлява преди всичко възможността с престъп-

ното деяние да бъдат засегнати пряко или косвено няколко обществени отношения и в резултат да настъпят повече и различни по характер последици, като значение имат не само преките, но и косвените. Обща опасност е налице и когато могат да бъдат засегнати множество лица или вещи. Тя се характеризира и с това, че последиците от престъпното деяние трудно могат да се предвидят както по вид, така и по размер. Обикновено общата опасност е елемент от състава на престъплението и включва две или повече престъпни последици, които могат да бъдат дадени алтернативно или кумулативно. В този контекст общата опасност при ПТП е с алтернативно причиняване на редица последици – значителни имуществени вреди, средна или тежка телесна повреда, смърт на едно или повече лица.

Следва да се прави разлика между общата опасност, присъща на всички общоопасни престъпления, в това число и на транспортните, и конкретната опасност, която е налице при някои престъпления от тази група (създаване на опасност за живота и здравето на друго или опасност за причиняване на имуществени вреди) и в повечето случаи е елемент от основния състав, а понякога – и от квалифицирания (например чл.330, ал. 2 т.1 и 2 НК) [7, с. 41].

Непосредственият обект на разглежданите престъпления (чл.342, 343 НК) са обществените отношения, отнасящи се до нормалната, безаварийна работа на транспорта, в случая – на автомобилния [8, с.170,174; 11, с. 115,135].

Обектът е свързан с безопасността на движението на МПС, чието нарушаване води до причиняване на вреди на други, охранявани от правото обществени отношения, свързани с личността на гражданите, с обществено и лично имущество. Тези обществени отношения обаче се разглеждат в качеството им на **допълнителни непосредствени обекти** на посегателство, които не са определящи за правната природа на престъплението [6, с. 20].

Както беше отбелязано, тежките ПТП са деяния, които осъществяват два основни състава на престъпления – чл. 342, ал. 1 и 2 и чл. 343, ал.1 от НК, а чл. 343, ал. 2 и чл. 343а от НК представляват привилигировани състави, а чл. 343, ал. 3 от НК – квалифициран. От обективна страна признаците на двата основни състава са еднакви; те се различават единствено по особеностите на тяхната субективна страна. С оглед по-голяма яснота на анализа, при тяхното характе-

ризиране ще бъде използван терминът “автотранспортно престъпление”, като акцент ще бъде поставен върху различията на субективната страна на посочените състави.

Признаците на състава на престъплението, характеризиращи неговата обективна страна, са: изпълнителното деяние, настъпилите вредни последици, причинната връзка между тях.

Изпълнителното деяние при автотранспортните престъпления представлява общественоопасно действие или бездействие, което се изразява в **нарушаване правилата за движение на МПС по пътищата и правилата за техническата и стопанска експлоатация**. Правните норми, с които се регламентират разглежданите престъпления, са бланкетни. Поради многообразието на инкриминираните житейски ситуации, те препращат към нормативните актове, регламентиращи обществените отношения, свързани с транспорта, чрез създаване на съответни изисквания и правила. Такива са ЗДвП и ППЗДвП, както и някои специализирани правни уредби, свързани със спецификата на някои категории МПС например автобуси, двуколесни МПС, МПС, превозващи извънгабаритни товари, общоопасни средства, и др. От посоченото следва, че фактът на нарушението трябва да бъде безспорно установен. В наказателноправната теория се изказват различни мнения относно това, дали деянието при автотранспортните престъпления трябва да представлява нарушение на конкретна правна норма, или може да бъде всякакво поведение, което подлага хората на опасност в конкретно създадената ситуация [6, с. 26–30]. Нашето пътнотранспортно законодателство съдържа някои общи правни норми, които инкриминират като нарушения на правилата за движение определени типични и често срещани поведенчески стереотипи на водачите, създаващи опасност за участниците в него. Такива са например движението с несъобразена скорост (чл. 20 и 21 ЗДвП), употребата на алкохол и други упойващи вещества, непредприемане на необходимите мерки винаги, когато е налице опасност за движението и др. Поради това следва да се приеме, че е достатъчно да бъде нарушена макар и обща правна норма, за да може деянието да бъде квалифицирано като пътнотранспортно престъпление, ако са налице останалите елементи на състава [7, с. 61].

Нарушаването на правилата за техническа експлоатация и на правилата за пътното движение се отнасят главно към следните

сфери:

- неспазване правилата за техническо обслужване и добро качество на ремонта на пътнотранспортните средства;
- превишаване на скоростта или движението с несъобразена с пътните условия скорост;
- управление на МПС след употреба на алкохол;
- неспазване сигналите на светофара, пътните знаци и жестовете на регулировчика, както и маркировката на пътя;
- неспазване на предимство при преминаване на кръстовище, неправилно изпреварване;
- нарушения от страна на пешеходците;
- управление на МПС от неспособен водач;
- неправилно изпълняване на маневри – престрояване завиване, изпреварване, разминаване, спиране, престой, паркиране, движение на заден ход, преминаване покрай спирки и кръстовища и др.;
- нарушения, свързани с изправността на превозното средство, отнасящи се до извършването на технически преглед, отстраняването на дефекти, и повреди и др.

По-подробно проблемите, възникващи при определяне на конкретните нарушения на правилата за движение, ще бъдат разгледани по-нататък в изложението.

Следва да се подчертае, че правилата за движение и експлоатация имат двойствен характер. От една страна, те са свързани с определени технически знания и умения, отнасящи се до управлението на МПС – извършване на маневри, управление съобразно конкретни условия на пътя (заледяване, мъгла), както и други действия от техническо естество. В същото време те имат и правен характер – чрез тях се предписва дължимо поведение. В този контекст автотехническите експертизи, които се назначават с оглед изясняване обективната страна на автотранспортните произшествия, следва да третираат проблемите и да дават заключения относно техническата страна на правилата, които са нарушени, а правният им характер трябва да бъде предмет на преценка от съда и органите на разследването [6, с. 31].

Вредните последици, настъпили при ПТП, също са елемент от състава на автотранспортните престъпления. Престъпленията по чл. 342, ал. 3 и чл.343, ал. 1 са резултатни – за да бъде съставомерно деянието е необходимо непременно вследствие на него да са настъ-

пили общественоопасни последици. Когато нарушаването на правилата за движение не води до нанасяне на такива, то деянието не представлява ПТП. Ако тяхната обществена опасност е ниска – настъпили са незначителни имуществени вреди или лека телесна повреда, деянието ще бъде квалифицирано като административно нарушение или леко ПТП. За да е налице престъпление, респективно тежко ПТП, следва степента на обществената опасност на вредните последици да бъде висока – да е настъпила смърт на едно или повече лица, средна или тежка телесна повреда, значителни имуществени вреди.

Тежката телесна повреда представлява наличие на увреждания, засягащи основни органи и функции на човешкия организъм така, че здравето на пострадалия остава увредено до края на живота му или поне за неопределено дълъг период. Тези увреждания са регламентирани в чл. 128, ал. 2 от НК и могат да се изразят в постоянни разстройства на жизненоважни за човека органи, като например постоянна слепота с едното или двете очи, загуба на орган, крайник и др., т.е. необходимо е да бъде налице разстройство на здравето, опасно за живота на пострадалия [13, с. 89].

Средната телесна повреда (чл. 129, ал. 2 от НК) се състои в съществено засягане на организма на човека, което може да бъде както анатомично, така и функционално. То може да бъде постоянно или ограничено във времето. Характерно за тези увреждания е наличието на белега “трайност”. Съдебната практика се ориентира към изискване за тяхната минимална продължителност във времето от около 30 дни, като не се изключват и неопределено дълги периоди [13, с. 93]. Такива увреждания са трайното отслабване на зрението, счупването на челюст, избиването на зъб и др., които довеждат до постоянно разстройство на здравето, неопасно за живота на пострадалия, или временно разстройство на здравето му, опасно за живота.

Причиняването на лека телесна повреда, вследствие на ПТП, не е основание за образуване на наказателно производство за автотранспортно престъпление и деянието е несъставомерно. Поради пониската степен на обществена опасност, за него следва да бъде търсена административнонаказателна и гражданска отговорност на виновното лице.

Значителните имуществени вреди могат да бъдат нанесени на други МПС, сгради, превозвани товари, пътни съоръжения и други обекти на пътя. Вредите представляват оценъчна категория и при изчисляване на техния размер се имат предвид само преките имуществени вреди, а не пропуснатите ползи. Съдебната практика е възприела определянето им на базата на минималната работна заплата. В тях следва да се включи стойността на всички повреди, настъпили като пряка и непосредствена последица от деянието, без оглед на това, дали се касае до обществено или частно имущество (Решение №735 от 20.06.1969 г. по н.д. 625/69 III н.о. [11, с. 133]. В повечето случаи стойността на значителните вреди се определя чрез експертна оценка. Пределният им лимит се установява, като се умножи по 70 размерът на минималната работна заплата и полученото се раздели на пет. В оценката се включват отделните увредени части и ремонтът им като се приспада стойността на овехтяването [8, с. 180].

Причинната връзка между настъпилите вредни последици и нарушаването на правилата на движение също е необходим елемент от състава на автотранспортните престъпления. По принцип отговорност за ПТП, независимо дали от наказателен или административен характер, би могла да се търси дотолкова, доколкото е нарушено конкретно правило за движение по пътищата. Невинаги обаче извършеното нарушение има отношение към настъпилото ПТП. Необходимо е да бъде изяснена причинно-следствената връзка между тях и да се определи субектът или субектите на това деяние, както и дали те са го причинили виновно или не.

При този вид престъпни посегателства идентифицирането на причинно-следствената връзка поставя редица проблеми и е особено важен елемент от работата на пътната полиция и на съдебните и разследващите органи. При по-голямата част от ПТП се засягат повече от един участник в движението (обикновено двама и повече – две и повече МПС – или МПС и пешеходец). Правилното определяне на връзката между нарушението и вредните последици подпомага да се изясни въпросът, поведението на кого от участниците е пряка и непосредствена причина за ПТП и кой от тях следва да бъде определен като негов извършител. Този проблем е особено остър, когато повече участници в движението са нарушили установените правила. Когато причинната връзка е елемент от състава на престъ-

плението, какъвто е случаят с автотранспортните престъпления, е необходимо тя да бъде доказана.

Част от авторите считат, че нейното установяване е правен въпрос, който е от компетентността на разследващите органи. Те възразяват срещу възможността експертите, на които е възложена автотехническа експертиза, да дават заключения относно наличието или отсъствието на причинна връзка с установените при ПТП нарушения на водачите [6, с. 59]. Според тях експертизата е компетентна да установи само причинна връзка между техническата неизправност на превозното средство и настъпването на ПТП. Пътнотранспортните произшествия са резултат от сложно взаимодействие между редица причини и условия. Те могат да бъдат както неправомерни действия или бездействия (нарушения на правилата за движение) на водача, така и следствие от невнимателното поведение на други участници в движението, включително пострадали. Такива могат да бъдат и особеностите на пътя, времето, техническото състояние на превозните средства, средствата за сигнализация и др. По-подробно те ще бъдат дискутирани в следващото изложение.

Необходимо е да се подчертае, че причинната връзка между нарушението и вредните последици при автотранспортните престъпления трябва да бъде установена и доказана в хода на разследването, а не да се предполага. Тя трябва да съществува реално и независимо от съзнанието на хората [6, с. 60]. В този смисъл се прави разлика между субективната страна на деянието, елемент от която е формата на вина на водача, извършил ПТП – дали е бил длъжен и дали е могъл да предвиди настъпването на вредните последици, причинната връзка между нарушението и причинените вреди, която има обективен характер и възниква реално, извън неговото съзнание. Поради това при разследването на ПТП причинната връзка следва да се обсъжда само след установяване факта на нарушението на безопасността на движението (съответното действие или бездействие) и характера на настъпилите вредни последици. В този смисъл неправомерното поведение на лицата трябва да предшества настъпването на последиците.

При това е необходимо не само да е налице външна последователност между тях, но и да се определят ролята и значението на факта на нарушението на правилата в общия механизъм на събитието.

Нерядко ПТП възникват като следствие от цял комплекс причини и условия. Един и същ вреден резултат може да бъде причинен едновременно от съвместните действия на няколко лица. Възможно е настъпилите вредни последици да са в причинна връзка с невиновно поведение на лицата. Ето защо е особено важно да се изясни причинната връзка между поведението на всеки участник в ПТП и противоправния резултат и неговия “принос” в общия механизъм на възникване на ПТП.

Фактическият въпрос, подлежащ на изясняване, е дали деянието на подвижен или неподвижен участник в движението е причина за настъпването на ПТП. При липса дори на един елемент във веригата между деянието и настъпилия резултат причинната връзка трудно би могла да се установи. Теоретично, ако при мислено премахване на даденото деяние, ПТП пак би настъпило, то определено може да се приеме, че това деяние не е негова причина или дори съпричина. По принцип съпричинител на ПТП е не само лицето, което непосредствено участва в произшествието, но и този, който с определени свои действия е повлиял за настъпването му, независимо дали е действал виновно или не [11, с. 24–29]. Така например, ползването на предимство невинаги представлява основание за освобождаване на водача от отговорност, въпреки че винаги следва да се има предвид при определяне степента на съпричиняване и респективно наказателната отговорност. Водачът, ползващ правото на предимство, ще носи отговорност за съпричиняване на ПТП наред с основния нарушител, който не се съобразява с това право, ако първият е имал възможността да вземе ефективни мерки за предотвратяване на ПТП, съгласно чл. 20, ал. 1 и ал. 2 от ЗДП, но не го е направил [15].

Наред с това, за установяването на причинно-следствената връзка между извършеното нарушение на правилата за движение и съставомерните последици е необходимо да се определят времето и мястото на настъпилото неблагоприятно събитие. В тази посока са и задълженията на органите на пътната полиция, разследващите полицаи и експертите, в зависимост от характера и вида на настъпилото ПТП.

Поради сложността на причинно-следствения процес на възникване на автотранспортните престъпления е необходимо да се разгледа **механизмът** на тяхното настъпване. В общия случай под

механизъм на ПТП се разбират отделните етапи, обстоятелства и фактори, формиращи следите от последствията на взаимодействията си обекти в началния, кулминационния и заключителния етап от развитието на пътнотранспортното произшествие. С други думи, това е процесът на доближаване на превозното средство до мястото, където в даден момент възниква определена аварийна ситуация, включваща сблъсък в подвижен или неподвижен обект, излизане от пътя, занасяне или преобръщане, т.е. целият аварийен процес, продължаващ до момента на прекратяване настъпването на тежки и разрушителни последствия за участниците в ПТП, моторните превозни средства и заобикалящите ги обекти и предмети.

Установяването на обстоятелствата около ПТП и неговия механизъм обикновено не е лесна задача, особено при тежките произшествия, защото самият процес на настъпване на произшествието е резултат от едновременното действие на поредица причини (нарушения на ЗДВП, допуснати от водач, пътник или пешеходец, техническа неизправност, недостатъци на пътя и т.н.). За да бъде направен обстоен и задълбочен анализ на механизма на настъпване на ПТП е необходимо да бъде изградена определена версия, която се базира на фиксираната обстановка на ПТП, разположението на участниците на пътя един спрямо друг и спрямо определени ориентири, спирачни следи, показания на свидетели, отделните действия на участниците преди, по време и след сблъсъка. Това спомага да бъде възстановен максимално точно механизмът на настъпване на ПТП, от момента на възникване на опасната обстановка до крайния момент на произшествието.

Съществуват три основни фази, характеризиращи ПТП: начална, кулминационна и крайна [11, с.20–27; 1, с. 8, с. 64].

▲ **Началната фаза** е фазата преди възникване на аварийната ситуация. Тя включва следните елементи:

- *Времето, необходимо на водача за възприемане на опасността*, породена от различни причини, свързани със субективните и обективни фактори, предпоставящи настъпването на ПТП. Самото зрительно възприемане се дели на възможно и фактическо. Възможното възприемане на опасността е мястото, откъдето тя вече може да бъде забелязана. Фактическото обаче определя времето и мястото, откъдето опасността фактически е забелязана.

Двете възприятия могат и да съвпадат като място и това би могло да послужи при съпоставяне на възможните и фактическите действия на водача.

- *Време за реакция на водача* – времето от фактическото възприемане на опасността до момента на предприемане на действия с цел предотвратяване на ПТП – задействане на спирачната система или рязка маневра с волана с цел избягване на евентуален удар в препятствие или друго МПС. Това време за реакция е с различна продължителност – от 0,4 до 2 сек., в зависимост от това, дали водачът е очаквал опасността или не, както и от неговото психично и физическо състояние, употреба на алкохол и др. Средното време за реакция е около 0,68 сек.

- *Време за сработване на спирачната уредба*, включващо и спирачното закъснение.

▲ **Кулминационната фаза**, е най-тежка, сравнително краткотрайна и включва сблъсък между два и повече обекта. С други думи това е фазата на кулминационния момент или моментът, в който настъпва фактическият сблъсък - непосредствен удар на едно МПС в друго, в съоръжение, сграда, пешеходец, велосипедист, препятствие или преграда. По време на тази фаза настъпват т.нар. “първични материални и нематериални щети”, получени вследствие големите сили и енергия, генерирани при сблъсъка между обектите.

▲ **Крайна фаза** – отразява момента непосредствено след удара до пълното установяване на автомобила в покой (при определени обстоятелства като възникване на пожар (крайната фаза продължава и след спиране на транспортните средства). Известно е, че при нея се формират вторичните материални и нематериални щети. Продължителността ѝ зависи основно от скоростта на движение на моторните превозни средства в момента на сблъсъка, тяхната маса и посока на движение. В зависимост от посочените условия, превозните средства могат да не спрат мигновено, а да продължат своето движение и след удара, като количествата им на движение² при челно сблъскване имат различни знаци, а при попътно – еднакви. С

² Количество на движението е вектор, с определена големина и посока и определя свойството на превозното средство да запазва движението си с постоянна скорост. Количеството на движение – M зависи от масата – $m[\text{kg}]$ и скоростта на превозното средство – $v[\text{m/s}]$, т.е. $M=m \cdot v[\text{kgm/s}]$.

други думи, в единия случай те се изваждат, а в другия се събират, като в резултат се образува и сумарното количество на движение, а оттам и скоростта на движение на обектите след удара, която от своя страна също може да бъде с положителен или отрицателен знак.

Напълно възможно е не само хоризонтално движение на превозните средства след сблъсък, а и завъртане около оста им или еднократно или многократно преобръщане, както и разцепване на различни съставни части.

Специфични са случаите, когато скоростта на МПС след удара е нула или с отрицателен знак, т.е. може да има изместване на автомобила в обратна на движението му посока. Това се наблюдава най-често при единични ПТП от вида удар в дърво, стълб, неподвижен масивен обект или при челен сблъсък между лек и товарен автомобил. В тези случаи почти цялата кинетична енергия, причиняваща деформациите, ще бъде насочена към лекото превозно средство.

Всички тези фази са взаимосвързани и се извършват за определени интервали от време, през които превозното средство изминава определено разстояние. Те се анализират поотделно с оглед изясняване правомерността на действията на участниците в ПТП, определяне дължината и траекторията на спирачния път на автомобила, като основната цел е възстановяване на неговия механизъм. Това е необходимо, за изясняване причинната връзка между деянията на участниците в ПТП и тяхната правомерност.

ПТП представлява престъпление, когато, освен разгледаните по-горе обективни признаци на състава, са налице и такива, характеризиращи неговата **субективна страна**. Те са свързани с виновното поведение на субекта на престъплението, тъй като противоправните деяния, неизвършени виновно, не могат да бъдат квалифицирани като престъпни посегателства, нито като административни нарушения. Обективните признаци на престъплението могат да бъдат вменени във вина на лицето, само ако са намерили отражение в неговата субективна страна – т.е. налице е единство между обективна и субективна страна.

Формата на вината при автотранспортните престъпления може да бъде умишлена или непредпазлива.

- *Умишлената форма на вина* – чл. 342, ал. 3 и чл. 11, ал. 2 от

НК. При нея се изисква съзнание на общественотоопасния характер или допускане на общественотоопасните последици от деянието, в резултат на което се създава ситуация, при която настъпването на ПТП е неизбежно. При това деянията могат да бъдат извършени както с пряк, така и с евентуален умисъл.

• *Неумишлената форма на вина* се нарича непредпазливост. При нея съзнанието трябва да обхваща възможността за настъпване на общественотоопасните последици, може да се изрази в две форми – небрежност и самонадеяност – чл. 343, ал. 1 и чл. 11 ал. 3 от НК [11, с. 30–35]. При небрежността деецът е могъл и е бил длъжен да предвиди общественотоопасния резултат от своето деяние, а при самонадеяността той е предвиждал този резултат, но се е надявал да го предотврати [8, с.170, 174; 11, с.115, 135, с.30-35].

При автотранспортните престъпления от значение е субективното отношение на дееца (умисъл или непредпазливост) към настъпилите вредни последици – смърт, телесни повреди, значителни имуществени вреди. Нарушението на правилата за движение може да бъде извършено както умишлено, така и непредпазливо, но това субективно отношение не се отразява задължително върху формата на вината. Определящо при разглежданите ПТП е не отношението към деянието (в случая нарушение на правилата за движение), а към резултата [8, с.175].

Понякога ПТП могат да се дължат на **извинителна грешка** (чл.14 НК). Тя представлява неадекватно отражение на обективната действителност в съзнанието на субекта, като при това се изключва не само съзнанието, но и възможността за осъзнаване, че вследствие на съзнателната му дейност и целените с нея резултати ще настъпят странични последици, които ще имат престъпен характер. Грешката, обаче трябва да обхваща елементите от обективната действителност – деянието, причинния процес, вредния резултат.

Извинителната грешка изключва не само умисъла, но и непредпазливостта на деянието. Особено важно е тя да се отличава от непредпазливите автотранспортни престъпления, тъй като там границата е най-близка. Неизвинителната грешка е правно релевантна и влияе върху квалификацията на деянието. Обикновено като неизвинителни грешки се сочат грешките в правото (незнанието на правилата за движение), грешките при преценката на подходяща

скорост, съответстваща на пътните условия, в преценката на пътната обстановка (хлъзгав път) и др.

Често в практиката се наблюдават ситуации, при които ПТП възникват вследствие на **случайно деяние** (чл.15 НК). В тези случаи се изключва субективната страна на деянието и се приема, че то не е извършено виновно. Те биват два вида.

1. Когато случайното деяние е в резултат на случайно събитие, т.е. непредвидимо е поради обективната невъзможност на дееца да го предвиди или да предвиди настъпилите вследствие на него вредни последици.

2. Когато по обективни причини водачът не е бил длъжен или е бил длъжен, но не е могъл да предвиди настъпването на общественоопасните последици, или когато е можел да ги предвиди, той не е можел да ги предотврати.

Пътнотранспортни произшествия могат да настъпят и при наличие на обстоятелства, изключващи противоправността или обществената опасност на деянието.

Такива са действията на водача, извършени в условията на **крайна необходимост**, когато той е принуден да действа екстремно и допуска нарушение на правилата за движение, от което настъпват вредни последици. За да бъде деянието квалифицирано като извършено при крайна необходимост причинените вреди трябва да са по-малко значителни от предотвратените – чл.13, ал. 1 от НК [11, с. 35, 44; 8, 166-169]. Такива могат да бъдат някои спасителни маневри, защото при тях водачът невинаги може да направи преценка относно значимостта на интересите и често поведението му е резултат на рефлекс пред опасността. Деянието, извършено при крайна необходимост, е съзнателно – деецът съзнава обществената опасност на вредите, които може да причини. Ето защо то не може да бъде извършено по непредпазливост. При транспортните престъпления се приема, че деецът не може да се позовава на крайна необходимост, когато сам е създал състояние на непосредствена опасност [8, с. 169].

Друга ситуация, при която са налице обстоятелства, изключващи противоправността на деянието, се наблюдава при ПТП, извършени при **неизбежна отбрана** (чл.12 НК). В тези случаи деянието формално съдържа признаците на умишлено автотранспортно престъпление, но чрез него се предотвратява или отблъсква непос-

редствено и противоправно нападение срещу водача или друго лице. Неизбежната отбрана не може да се приложи при непредпазливи деяния [8, с.168].

Субект на престъпленията по чл. 342 и чл. 343 от НК е всяко наказателно отговорно лице, управляващо МПС, независимо от неговата правоспособност. Тук се включват и чуждестранни водачи на МПС, водачи на лични и служебни МПС.

Субекти на посочените престъпления могат да бъдат и работници или служители по транспорта, чиито противоправни деяния са предизвикали ПТП. Според Постановление №6/1969 г. на Пленума на ВС, такива са работещите във ведомствения транспорт и транспорта за общо ползване, на които по надлежния ред е възложена дейност във връзка с експлоатацията на транспорта, ремонта на подвижния състав, пътя и съоръженията.

За автотранспортните престъпления е предвиден и **квалифициран състав** – чл.343 ал. 3 от НК, който обуславя **по-тежка** наказателна отговорност за дееца. В тези случаи трябва да бъдат налице едновременно изискванията, предвидени в основния състав, както и следните обстоятелства.

- ПТП да бъде извършено в **нетрезво състояние** – количеството на алкохол в кръвта на дееца е над 0,5 промила. То представлява непригодност на водача да управлява МПС поради употребения алкохол и се изразява в неадекватно възприемане на обстановката и окръжаващата го среда, както и в невъзможност правилно да ръководи и контролира своите действия. Нетрезвото състояние е качество на водача, затова не е необходимо да се търси причинна връзка между това състояние и допуснатите от водача нарушения на правилата за движение, респективно на общественотоопасните последици [8, с. 178].

- ПТП е настъпило след употреба на **наркотични вещества или техни аналози**.

- Настъпила е смърт или телесна повреда на **повече от едно лице**.

- Деецът е **избягал от местопроизшествието**. В случая неговата цел е да укрие своята самоличност, за да избегне наказателната отговорност. Всяко безпричинно напускане на мястото на произшествието, т.е. без да са налице сериозни и убедителни мотиви за това,

при ясното съзнание на дееца, че е причинил съставомерни последици, представлява бягство по смисъла на закона. Квалифициращият признак “бягство от местопроизшествието” е налице и тогава, когато водачът укрива авторството си, състоянието си, както и всички обстоятелства, които биха допринесли за разкриване на обективната истина [11, с.166].

● Деянито представлява **особено тежък случай** – чл. 342 ал. 3 “в” – тази квалификация се установява с оглед доказателствата при всеки отделен случай, като следва да е налице изключително висока степен на обществена опасност на деянието и дееца – наличие на повече от едно квалифициращи обстоятелства (пияно състояние и бягство от местопроизшествието, многобройни пострадали лица и др.), предишни осъждания и т.н. [11, с. 173; 8]. Обикновено става въпрос за съвкупност от негативни обстоятелства и действия както от страна на виновния субект, така и по отношение на тежестта на настъпилите съставомерни последици – чл. 93, т. 8 от НК.

По друг начин се поставя въпросът за отговорността на водача, когато той използва транспортното средство като **оръдие на убийство** или за причиняване на вреда по отношение здравето на своята жертва. Такова деяние не може да бъде квалифицирано като ПТП, а представлява умишлено убийство или умишлено причиняване на телесна повреда – престъпление против личността, като МПС е инструмент, средство за неговото извършване.

Предвидени са и **привилегировани състави** на автотранспортните престъпления, които обуславят по-лека наказателна отговорност за дееца. Те са следните.

● Деецът е извършил всичко, зависещо от него, за **оказване помощ на пострадалите** (чл. 343а НК). Това може да се изрази чрез физически действия по спасяване на застрашен човешки живот, уведомяване на службата за спешна медицинска помощ, както и всякакви действия, свързани със запазване здравословното състояние и безопасността на пострадалите. Както е известно, съгласно чл. 123 ЗДвП водачът на ППС – участник в ПТП, е длъжен да уведоми компетентната служба на МВР, да остане на място, да окаже, ако е възможно, помощ на пострадалите, да не премества превозното средство и да не променя състоянието му, ако то не пречи на движението или, освен ако е необходимо спешно да се транспортира

пострадал, след което да се завърне незабавно и да изчака пристигането на представител на МВР и дознател. Съобразно необходимостта, той трябва да вземе мерки за безопасността на движението.

- Имушествените вреди и телесната повреда по чл. 343 са причинени на **съпруг, възходящ, низходящ, брат или сестра** (чл. 348б НК). В тези случаи наказателното преследване се възбужда по тѣжба на пострадалия. Деецът може да бъде лишен по административен ред от право да управлява моторно превозно средство и когато не е подадена тѣжба или подадената тѣжба е оттеглена.

- При причиняване на тежка и средна телесна повреда или значителни вреди, когато деянието е извършено по непредпазливост, наказателното производство се прекратява, ако **пострадалият поиска** това (чл. 343 ал. 2 НК).

Според Наказателнопроцесуалния кодекс (НПК, в сила от 29.04.2006 г.), когато ПТП представлява престъпление по смисъла на НК, разследващи органи са следователите и разследващите полицаи – чл. 52. (1) от НПК (изм. ДВ, бр. 69 от 2008 г.), като последните са служители на Министерството на вътрешните работи и действат под ръководството на прокурор – чл. 52, ал. 2 и 3 НПК. Тези полицейски служители са структурно обособени в Главна дирекция “Досъдебно производство”, която е национална специализирана структура на МВР за разследване на престъпления. – чл. 52 (нов ДВ, бр. 69 от 2008 г.), ал. (1) от ЗМВР и могат да заемат длъжности от младши до главен разследващ полицай – чл. 217, ал. 3 от ЗМВР.

В случаите, когато има достатъчно основания за образуване на досъдебно производство – чл. 207–211 НПК, то започва с постановление на прокурора – чл. 212 (1). НПК допуска възможност досъдебното производство да се приеме за образувано към момента на съставяне на акта за първото действие по разследването, когато е извършен оглед на местопроизшествието и свързаните с него процесуални действия. В тези случаи разследващият орган уведомява прокурора незабавно или не по-късно от 24 часа – чл. 212, ал. 2 и 3. В НПК подробно са регламентирани редът, сроковете и методите за водене на досъдебно производство, както и правата и задълженията на разследващия орган и на останалите участници в него.

До голяма степен в работата по ПТП, представляващи престъпления по Наказателния кодекс, е необходимо всестранно и обекти-

вно да се установят всички обстоятелства и причини за настъпването на пътнотранспортното произшествие още от началния момент до приключването на разследването и предаването на наказателното дело в съда. Този процес включва изграждането на следствени версии, основани на фактическите данни, на събитието и неговите отделни обстоятелства, подлежащи на проверка. Версията е работен инструмент на разследващия полицаи и трябва да се характеризира с гъвкавост и развитие в хода на разследването. На база на основната версия като причина за събитието се изграждат и частни версии, в които по-детайлно се разглеждат обстоятелствата, свързани с пътнотранспортното престъпление [3, с. 62].

Затрудняващи хода на разследването фактори са липсата на свидетели, неизвестни водачи или МПС, умишлено прикриване на следите и т.н., в това число и инсценировка на ПТП.

3. Характеристика на леките ПТП, представляващи административни нарушения

Върху безопасността на движението по пътищата влияние оказват фактори от различен характер, но основният е свързан със спазването на правилата за движение от всички участници. Тяхното пренебрегване – съзнателно или не, в много случаи води до настъпване на леки или тежки ПТП.

Най-общо може да се каже, че леките ПТП не се различават от тежките по вид и причина за настъпване, тъй като ситуациите, при които могат да възникнат, и обстоятелствата, които ги пораждат, са до голяма степен идентични. Основната разлика, както вече беше посочено, се състои в тежестта на настъпилите последици, обуславяща по-висока степен на обществена опасност на извършеното, и респективно – по-строга отговорност за виновните участници.

Пътнотранспортни произшествия, при които няма убити и сериозно пострадали лица, както и причинени значителни имуществени щети, се квалифицират като леки и не представляват автотранспортни престъпления. При тях липсва обективният елемент на състава – указаните вредни последици и извършителите им не носят наказателна отговорност. Съгласно чл. 6 от ЗАНН *административно нарушение е това деяние (действие или бездействие), което*

нарушава установения ред на държавното управление, извършено е виновно и е обявено за наказуемо с административно наказание, налагано по административен ред. В чл. 7, ал. 1 от ЗАНН се посочва, че *деянието, обявено за административно нарушение, е виновно, когато е извършено умишлено или непредпазливо.* Непредпазливите деяния не се наказват само в изрично предвидените случаи. С чл. 11 от ЗАНН по отношение на административните нарушения се обявяват за приложими разпоредбите от общата част на НК, регламентиращи вината, вменяемостта, обстоятелствата, изключващи отговорността, и др. В този смисъл, посоченото по-горе относно характеристиката на автотранспортните престъпления е в сила и относно административните нарушения. Разликата, както беше споменато, следва да се търси в общественотоопасните последици от деянието. При административните нарушения те се изразяват в нанасяне на лека телесна повреда на участник в движението или в незначителни имуществени вреди.

Леката телесна повреда – чл. 130 НК – бива два вида. При първия на пострадалия се причинява разстройство на здравето, изразяващо се в анатомични увреждания или функционални смущения, по-леки от указаните в чл. 128 и 129 НК – получени при средна и тежка телесна повреда. Тези увреждания не са постоянни, продължителни, трайни или опасни за живота. Такива могат да бъдат контузни и порезни рани на кожата, одрасквания, охлузвания и др.

Вторият вид леки телесни повреди в най-ниска степен засягат здравето и организма на пострадалите. Изразяват се в претърпяна болка и страдание. Болката е краткотрайно преживяване на неприятно усещане, произтичащо от физическо въздействие. Страданието се характеризира като продължаваща болка [13, с. 96].

Съставите на административните нарушения по ЗДвП, както и съответстващите им санкции, определени в чл. 174–186 ЗДвП, се отнасят както за нарушения, вследствие на които са причинени леки ПТП, така и за такива, от които подобен вреден резултат не е настъпил. Когато основното нарушение на водача, вследствие на което е настъпило ПТП, бъде съпътствано от други нарушения на ЗДвП е необходимо това внимателно, подробно и точно да бъде отразено в акта за административно нарушение от актосъставителя.

Проучването на различни нормативни източници потвърди

актуалността и към момента на установено от предишно изследване противоречие по отношение на някои текстове в ЗАНН и ЗДвП [16, с. 199]. Например, според чл. 188 от ЗДвП, “Собственик или този, на когото е предоставено МПС, отговаря за извършеното от него нарушение”. С други думи, собственикът понася наказание, предвидено за извършеното нарушение, ако не посочи на кого е предоставил МПС. Това важи и за случаи на виновно причиняване на ПТП, когато водачът е напуснал местопроизшествието и се е укрил. Така формулиран и отразен в ЗДвП, този текст е в противоречие на чл. 24, ал. 1 от ЗАНН, както и на чл. 35 (1) от НК, където е записано, че административната, респ. наказателната отговорност е лична. Според чл. 52, ал. 2 от ЗАНН, ако актът не е бил предявен на нарушителя, наказващият орган го връща веднага на актосъставителя. Това означава, че е необходимо да са докаже и открие именно този водач, който е управлявал автомобила и е причинил ПТП, като неговото нарушение, самоличност и вина трябва да бъдат установени по безспорен начин. В такива случаи е позволено наказателни постановления да се издават, дори ако е допусната нередовност на акта (чл. 53, ал. 2 от ЗАНН). Трябва да се има предвид, че вменяването на съвина или съучастие на собственика при отказ да посочи лицето, на което е предоставено управлението на МПС, може да е свързано със затруднения от нормативен характер.

По друг начин стои въпросът, когато собственик, длъжностно лице или водач допуска или предоставя управлението на моторно превозно средство на лице, което не притежава съответното свидетелство за управление, употребило е алкохол или друго упойващо вещество. В тези случаи, ако това се докаже, при леки ПТП би трябвало на собственика на МПС да се търси отговорност по ЗДвП и да получи административно наказание по чл. 177, ал. 1, т. 3 от ЗДвП, а при тежки произшествия със загинали и ранени лица, той трябва да понесе съответната наказателна отговорност за допускане на т.нар. “неизвинителна грешка”, което може да се квалифицира като деяние извършено виновно по непредпазливост – чл. 11, ал. 3 от НК. С други думи неговото нарушение по отстъпването на МПС на друго лице, което няма право да го управлява или не в състояние, е в индиректна причинна връзка с настъпилите съставомерни последици [11, с. 42].

Производството по установяване на административните нарушения и налагане на административни наказания се регламентира в ЗАНН – в Глава трета, чл. 33–82. Неговите елементи и основни етапи ще бъдат разгледани в следващото изложение с оглед изясняване проблемите в дейността на органите на пътната полиция в тази насока. Тук само ще се посочи, че честа практика при обжалване на наказателни постановления (чл. 59 и 60 ЗАНН) е те да бъдат отменени от съда поради неточности, грешки или непълнота в съставения акт за административно нарушение или протокола за ПТП, пропуски при издаване на наказателното постановление и при установяване на нарушението, неизпълнение на задълженията на наказващия орган по чл. 52, ал. 4 от ЗАНН за събиране на доказателства за извършените нарушения, станали причина за настъпване на ПТП. В тази връзка могат да се посочат и проблеми по чл. 189, ал. 4, касаещ реда за издаване на наказателни постановления, и много други допуснати процесуални нарушения както при актосъставянето, така и по отношение на експлоатацията на техническите средства за контрол на скорост и алкохол. Разбира се, като цяло обжалваните постановления съставляват малка част от общия брой издадени такива, което говори за добре свършена работа от страна на автоконтрольора и административнонаказващия орган, но все пак е важно да се доведат до минимум причините за наличието на упоменатите пропуски, оттам и на възможностите, които те дават за отмяната на предвидените за съответното нарушение наказания на виновните дейци.

4. Причини за настъпване на ПТП

За изясняване на причините за настъпване на ПТП е необходимо да се разгледа комплексно системата човек-път-автомобилоколна среда, тъй като те са взаимно свързани и всеки от тези елементи в определена степен влияе на безопасността на движението по пътищата. Както вече се спомена, основният и най-важен фактор е човекът, тъй като най-често пътнотранспортните произшествия са вследствие на неговото действие или бездействие. С други думи, причините за настъпването на ПТП се обуславят от редица обективни и субективни фактори [14, с. 37].

Към обективните фактори могат да се посочат някои пропуски

по отношение условията за реализиране на процеса на движение – организацията и контролът на пътното движение, контролът на техническата изправност на превозните средства, състоянието на пътната мрежа и нейната пропускателна способност, чийто темпове на модернизация не съответстват на ръста и техническите възможности на МПС, пътните съоръжения и маркировки, пътни знаци, светофарни уредби и др.

Извън посочените обективни фактори е важно да се споменат атмосферните условия и годишните сезони, тъй като и те са важен елемент на пътната обстановка и влияят съществено върху безопасността на движението. Добре известно е, че при неблагоприятни пътни условия водачите на МПС трябва да бъдат в много по-голяма степен внимателни и предпазливи по време на управление на МПС. Пътната обстановка се различава не само през годишните сезони и дните от седмицата, но и през различните часове на денонощието, особено през тъмната му част, когато видимостта е намалена, интензивността на движението също, което предполага движение с по-големи скорости, умората на водачите е по-голяма, а оттам съществува и по-голям риск от настъпване на ПТП.

Не на последно място като обективна предпоставка за ПТП е и техническото състояние на МПС. В чл. 138 и чл. 139 от ЗДвП са изброени изискванията за допускане на МПС по пътищата, отворени за обществено ползване. Освен годишния технически преглед, всеки водач трябва да следи автомобила си и при наличието на неизправност или повреда по основни възли и системи като спирачна система, кормилно устройство, джанти и гуми, двигател, трансмисия и окачване, светлини, да вземе незабавни мерки за тяхното отстраняване. За съжаление обаче практиката показва, че ПТП, макар и неговият брой, настъпват именно поради техническа неизправност на МПС, което говори за занижен технически контрол на превозните средства и от страна на оторизираните за това органи, и от страна на водачите.

Един от най-разпространените фактори за настъпване на ПТП, е **неправилният избор на скоростта на МПС**, превишаването ѝ или недостатъчен контрол на превозното средство, което е нарушение на чл. 20 и чл. 21 от ЗДвП. В случая върху избора на водача действа цял комплекс причини и условия, които се намират в сложно

взаимодействие помежду си. Затова и съдебната практика им отделя специално внимание. В правилата за движение в нашата страна се използват следните понятия, свързани със скоростта: съобразена и несъобразена скорост, ниска или намалена скорост, препоръчителна скорост, разрешена максимална скорост (с пътен знак или общо ограничение за населено или извън населено място), неразрешена скорост (превишена), задължителна минимална скорост и др. [16, с. 73–87]. По принцип разрешена е скоростта, която е в рамките на нормативно установената – чл. 21, ал. 1 и ал. 2 от ЗДВП. Тези норми обаче са в сила, когато е налице съчетаване едновременно на няколко фактора, като дневно време и благоприятни атмосферни условия, добро състояние на пътната настилка, технически изправен автомобил, неналичие в близост или на пътното платно на невнимателни, уязвими или употребили алкохол пешеходци, които съставляват потенциална опасност за движението, и др. Не на последно място като фактор, влияещ на избора на подходящата скорост на движение, е и стажът на водача зад волана. Сравнително рядко има такова съчетание на благоприятни фактори, затова е недопустимо винаги да се управлява с максимално разрешената според предписаната в правилата за движение скорост. До максимума може да се достига само при наличие на изискванията на чл. 20, ал. 2 от ЗДВП. Именно затова са въведени и другите понятия като съобразената скорост. Според чл. 20, ал. 2 от ЗДВП, водачите на пътните превозни средства са длъжни при избиране на скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението и с всички други обстоятелства, които имат значение за безопасността на движението. Те са длъжни да направят всичко възможно, за да намалят скоростта или да спрат превозното средство във всички случаи, когато възникне опасност за движението, т.е. подходящата скорост е онази, която е в съответствие не само със законовите изисквания, но и с конкретните обективни условия на пътя. При търсенето на изход за избягване на всякаква опасност за движението по пътищата е необходимо единодействие между водачите на ППС на базата на предприемането на едни и същи маневри, като намаляване на скоростта и спиране.

Много често несъобразената скорост е посочвана в актовете за

административно нарушение като основна причина за настъпило леко ПТП. С други думи, водачът е нарушил чл. 20, ал. 2 от ЗДвП, т.е. движел се с несъобразена скорост, вследствие на което не е имал възможността да спре и е причинил ПТП. Административно-наказателната отговорност, която той трябва да понесе, е по чл. 179, ал. 2 от ЗДвП, ако деянието не съставлява престъпление. За да бъде превишената скорост отразена като причина за такова ПТП е необходимо размерът на нейното превишение да бъде неоспоримо доказан. Извън упоменатия текст в ЗДвП – чл. 182, ал. 3, указващ начина за установяване на скоростните превишения, това може да бъде направено и на база оставени спирачни следи, разстояние на отделени части от автомобила, евентуално блокирал скоростомер към момента на удара и други начини, по които сравнително точно може да се изчисли скоростта на автомобила, като за целта се вземат предвид и множество други показатели.

Важно е да се разгледа обаче съотношението между основното правило за скоростта – чл. 20, ал. 2 ЗДвП, и някои други правила на пътното движение, с които най-често то се съпоставя при търсене на наказателна и административна отговорност. Това са най-вече правилата за движение нощно време, при заслепяване или влошени метеорологични условия – чл. 77 от ЗДвП, тъй като в тези случаи водачът няма необходимата видимост и не може да спре в рамките на разстоянието на тази видимост. Особено при движение нощем дължината на опасната зона на спиране не може да надвишава разстоянието, което се осветява от фаровете на автомобила, то обаче, понякога е недостатъчно за предотвратяване на вредноостните последици.

Други правила от ЗДвП, визиращи скорост, касаят случаи от взаимоотношенията между водачи на МПС и пешеходци, когато водач, управляващ МПС, приближава към кръстовище, пешеходна пътека и особено в районите на спирките на превозни средства, детските градини и училищата и др. (чл. 47, чл. 65, чл. 66, ал. 2, чл. 67, чл. 117, чл. 119, ал. 1). Определено при преминаването покрай такива места не може да се разчита само на предписаните в ЗДвП правила, както и на задължението и на пешеходците да не навлизат внезапно на платното за движение. До известна степен те се припокриват с чл. 20, ал. 2 или се явяват негови частни случаи. Разпоредбата на чл. 20, ал. 2 е актуална и при маневриране – чл. 25, ал. 1 от ЗДвП,

изпреварване – чл. 42, ал. 2, т. 3, движение по стеснен пътен участък или при разминаване, както и когато по посоката на движение има препятствие, с цел пропускане на насрещно движещото се превозно средство – чл. 44, ал. 2 и чл. 46. Според ЗДвП, водачът трябва да се движи със съобразена скорост и при спряло пред пешеходна пътека ППС, което му позволява да спре – чл. 119, ал. 2, при приближаване на МПС със специален режим на движение, с цел да го пропусне, а при необходимост и да спре – чл. 104, ал. 1. Това важи и когато трябва да пропусне пешеходец, стоящ на банкета или тротояра и сигнализира с ръка намерението си да премине по пешеходната пътека – чл. 120, ал. 2, както и при преминаване през участъци от пътя, където има вода, кал или дребни камъни, за да не причини изцапване или нараняване на пешеходците – чл. 121, и особено при приближаване към спиращ, спрял или потеглящ автобус, превозващ деца – чл. 122. Добре е да се уточни, че самото задължение по чл. 20, ал. 1 за непрекъснато контролиране на пътното превозно средство по време на движение включва постоянното наблюдение на пътя и динамично изменящата се пътна обстановка. Вземат се под внимание намиращите се в обхвата му други участници в движението – независимо дали са в покой или в движение, както и контролирането изправността на превозното средство, сигурността на пътниците и товара. Без изпълнението на това изискване, водачът не би могъл да вземе бързо и адекватно решение за стойност на скорост и спиране.

Оценката дали един водач се е движел със съобразена или несъобразена скорост, не е лесна и изисква комплексно и задълбочено разглеждане на конкретния казус и посочването ѝ като причина за ПТП трябва да бъде обективно доказано, а не субективно определено в зависимост от настъпилите неблагоприятни последици. Невинаги обективните пътни условия могат да бъдат предвидени от водача и той да се съобрази с тях, от друга страна, дали ще съумее да предотврати настъпването на произшествието в някои случаи зависи не само от него самия, но и от други фактори, които не са повлияни от неговата воля. Например внезапната поява на някаква опасност за движението. В тези случаи може да се говори за случайно събитие и водачът не следва да носи отговорност – още повече, ако е взел необходимите мерки за безопасност и за намаляване на ско-

ростта и спиране. Обвинението на водач за причиняване на ПТП поради нарушението “движение с несъобразената скорост” може да бъде основателно, само ако се установи, че при наличието на отрицателно действащи фактори на пътната обстановка водачът е трябвало да се движи с по-ниска скорост [16, 73–87; 11, 56–59].

Субективните фактори са свързани със субективната страна на престъплението и с личността на дееца, който може да бъде водач на МПС, пътник и пешеходец, или друг участник в движението. **Социално-демографските характеристики** като пол, възраст, образование, социален статус, положение в обществото, обвързаност с групировки от “сенчестия” бизнес, зависимости към определени вещества като алкохол, дрога и т.н. могат да бъдат посочени като фактори от субективен характер, тъй като те оказват определено влияние върху личността на водачите и останалите участници в движението с оглед настъпване на ПТП.

Друг основен фактор е **психо-физиологичният статус**, който касае личността на водача – интелект, психо-физиологично състояние (най-вече към момента на настъпване на ПТП), здравословно състояние, състояние на умора (което намалява бдителността и забавя реакциите) и те не са адекватни към динамично изменящата се пътнотранспортна обстановка.

Специално внимание е необходимо да се обърне на фактора “**алкохол**” и неговото влияние върху поведението на водача и респективно безопасното управление на МПС. Известно е, че водач, употребил алкохол, е с повишено самочувствие, намалено внимание, със забавени реакции и некоординирани движения, което в много от случаите се оказва фатално при вземане на решения, касаещи пътната обстановка и ситуацията в движението. Според официалната статистика на тежки ПТП, през последните години произшествията, настъпили вследствие употреба на алкохол от страна на водачите на МПС, се нареждат на второ място по тежест на произшествието с един убит на всяко седмо ПТП, след свързаните с неправилно изпреварване и неспазване на скоростните режими. Трябва да се има предвид, че в много случаи превишената или несъобразена скорост е следствие на приповдигнатото настроение на водачи, употребили алкохол. Редът за установяване употребата на алкохол или друго упойващо вещество от водачите на МПС е регламентиран

в Наредба №30 от 27.06.2001 г., изм. и доп., ДВ, бр. 23 от 17.03.2006 г., съгласно чл. 174, ал. 4 от ЗДвП. При тежки ПТП в много от случаите не се прави проверка за употреба на алкохол, тъй като най-важното е да се окаже максимално бързо спешна медицинска помощ на пострадалите и те да бъдат транспортирани до най-близкото медицинско заведение, с цел спасяване на живота им. В този смисъл, според чл. 5 от Наредба №30, “при невъзможност за извършване на проверка с техническо средство на място от всички участници в ПТП, се вземат кръвни проби от лекар в лечебното заведение, в което са транспортирани за помощ или настанени за лечение. В тези случаи длъжностното лице от съответната служба за контрол не попълва талон за медицинско изследване”. От съществена важност е да бъде установено точното количество алкохол към момента на действието, което се извършва по специални формули, отчитащи темпа на резорбция на алкохола в кръвта, имайки предвид началния час на събитието. В съдебната практика има случаи в процеса на разследване, в които и при стриктно спазване на всички изисквания за проверка употребата на алкохол от водач на МПС – участник в тежко ПТП, алкохолът от причина може да се окаже следствие, т.е след инцидента е възможно поради стресовата ситуация водачът да употреби алкохол и това обстоятелство да се подкрепи от показанията на свидетели [2, 164–167]. Макар и нарушение по чл. 123, ал.1, т. 2 “б” е от ЗДвП, при липса на достатъчно данни за употреба на алкохол преди и по време на управление на МПС може да се очаква да отпадне наказателната отговорност по чл. 343, ал. 3.

Проблеми от различно правно естество се срещат и при участници в леки ПТП, които са употребили алкохол, и това е станало причина за настъпването му. При леки ПТП виновните носят административнонаказателна отговорност не само за причиняване на ПТП по чл. 179, ал. 2, а и по чл. 174 от ЗДвП, ако концентрацията им в кръвта е до 1,2 промила. Част от тези проблеми са именно установяването на водача на МПС към момента на произшествието. Ако в автомобила са били най-малко двама души, в някои случаи е възможно те да се договорят и друг правоспособен водач, неупотребил алкохол, да седне зад волана. Също е от решаващо значение и времето за което органите на пътна полиция ще получат сигнала за произшествието и те в зависимост от заетостта си ще могат да го

посетят, тъй като всяко забавяне, понякога с повече от два часа са, е достатъчно да обезсмисли проверката за алкохол, което води до отпадане на кореспондиращата с това нарушение наказателна мярка.

Доста дискутиран през последните години е въпросът с обучението и квалификацията на водачите и отражението на тази подготовка върху пътнотранспортния травматизъм. По статистически данни за 2007 г. броят на настъпилите ПТП по причина слаба квалификация на водача е 112, при които са били убити 20 и ранени 135 души. Тенденцията през периода 2005–2007 г. за броя на тези произшествия и ранени лица е низходяща, докато при убитите се наблюдава почти двойно увеличение. Тежестта им през 2005 г. се измерва с един убит на всяко 25^{-то} ПТП, докато през 2007 г. се регистрира по един убит на всяко пето (вж. таблица 6). Тези данни макар и не толкова фрапиращи като абсолютни стойности, в сравнение с пътнотранспортния травматизъм, причинен поради други нарушения на водача (скорост, отнемане на предимство, неправилни маневри, употреба на алкохол), все пак са достатъчно респектиращи и въз основа на тях може да се направи изводът, че квалификацията на водачите влияе за извършването на ПТП и понякога е фактор, допринасящ допускането на изброените по-горе най-често срещани нарушения с висок пътнотранспортен травматизъм. За по-ясно дефиниране на проблема и изготвяне на съответните изводи и препоръки е необходимо възлагането на специално научно изследване на проблема, което най-общо да има за задача да проучи нивото на подготовка на кандидат-водачите, включващо времето, необходимо за тяхното обучение като пълноправни участници в движението, степента на усвояване на нужните знания, умения и реакции за безопасно управление на МПС в градски и извънградски условия. Всичко това, разбира се, е в пряка връзка с критериите и изискванията за придобиване правото за управление на МПС и нивото на контрол на техните знания.

5. Анализ на състоянието, структурата и динамиката на ПТП

5.1 Общи данни за пътнотранспортната обстановка

От органите на пътната полиция през 2007 г. са регистрирани

8010 тежки пътнотранспортни произшествия, при които са загинали 1006 и са ранени 9827 души. Извън тежките ПТП, за същия период са настъпили 94882 леки ПТП.

Тези резултати са на фона на интензивното нарастване на автомобилния парк през последните 10 години, като до средата на 2008 г. общият брой на регистрираните пътни превозни средства у нас е 2 792 489. От тях 2 214 186 са леки автомобили, 254 829 – товарни, и 23 932 – автобуси. През последните две години се наблюдава рекордно увеличение – почти двойно, на новорегистрираните автомобили, като само за 2007 г. техният брой е достигнал 413 886, а за първите шест месеца на 2008 г. новорегистрираните МПС са 156 557. За сравнение, до 2006 г. у нас са били регистрирани около 200 000 моторни превозни средства годишно. Категоричен е превесът на употребяваните автомобили – около 85% от общия брой. Броят на водачите на МПС към края на 2008 г. надхвърля 4 300 000.

Ако направим съпоставка с пътнотранспортната аварийност за предходната 2006 година, не можем да не отчетем известно намаляване като абсолютен брой на ПТП с 211; убити – с 37, и ранени – с 387, макар да се запазва тежестта на произшествията от 1 убит на всяко осмо ПТП. Разглеждайки обаче статистиката за последните 7 години, се вижда, че нивото на пътнотранспортната аварийност и на нейните жертви и пострадали през 2007 г. е значително над средното за периода, като от предходните години с изключение на 2006 г., подобен ръст на убитите е отчетен през 2001 г. Това показва, че предприетите законодателни мерки в посока засилване тежестта на наложените наказания за нарушаване на правилата за движение по пътищата и повишеният контрол на пътната безопасност все още не са постигнали търсения ефект (таблица 1).

Таблица 1

**Общ брой ПТП, убити и ранени и произшествия
по вина на водачи на МПС**

Година	Общ брой ПТП, убити и ранени			ПТП, убити и ранени по вина на водачи на МПС		
	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени
2001	6709	1011	7984	6070	910	7395
2002	6769	959	8100	6246	895	7592

2003	6997	960	8488	6491	906	7990
2004	7612	943	9308	7076	898	8757
2005	8224	957	10112	7709	892	9600
2006	8222	1043	10215	7770	987	9756
2007	8010	1006	9827	7623	943	9440
Средно	7506	983	9148	6998	919	8647

От таблица 1 е видно, че средно около 90% от ПТП и около 93% от убитите и ранените са по вина на водачите на моторни превозни средства. Този факт недвусмислено показва, от една страна, значимостта на спазването на правилата за движение от водачите на МПС, и от друга, необходимостта от ефективен механизъм, чрез който да се налага изпълнението на това тяхно задължение.

Коефициентът на тежест (1 убит на 1 ПТП) за 2007 г. е равен на средния за последните седем години, като подобна е тежестта и при пострадалите, взети като общ брой (загинали и ранени) на едно пътнотранспортно произшествие (таблица 2).

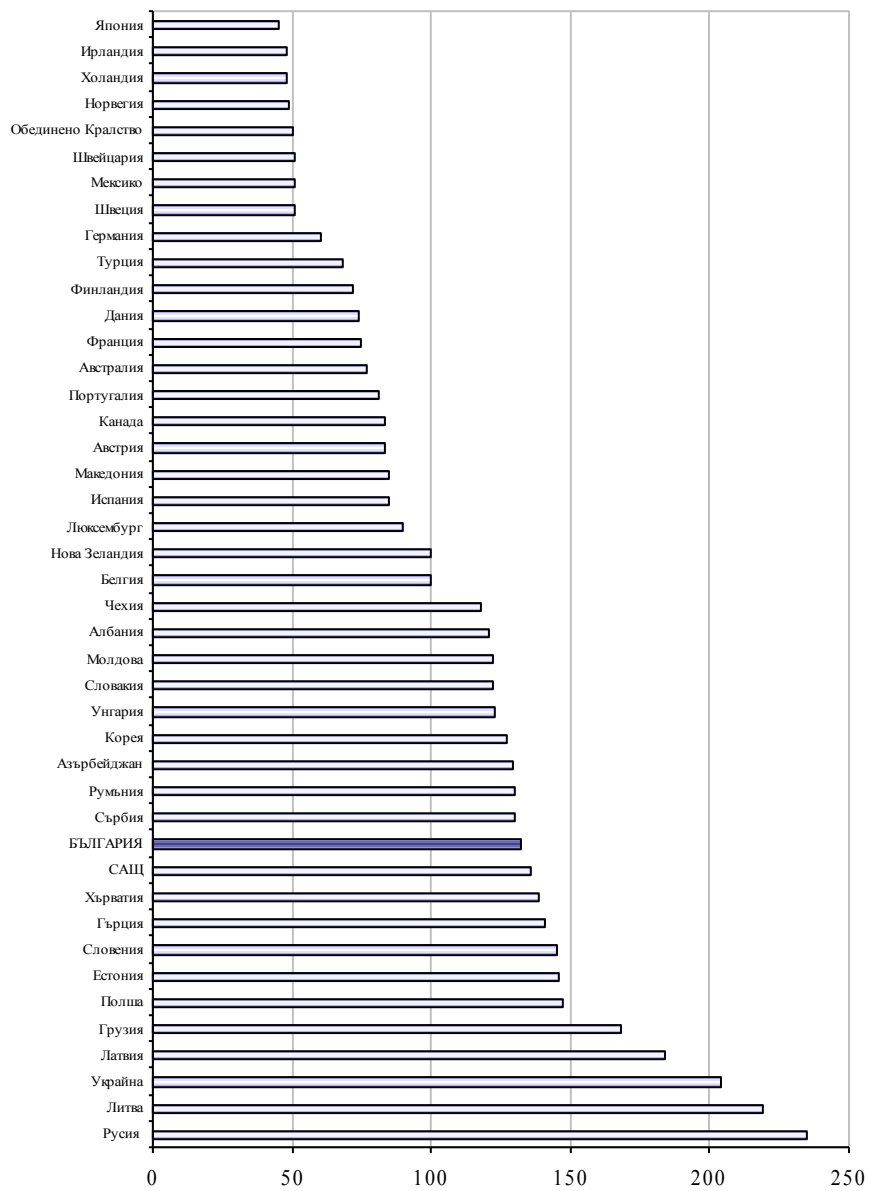
Таблица 2

Коефициент на тежест на ПТП

Година	Убити на 1 ПТП	Ранени на 1 ПТП	Общо пострадали на 1 ПТП
2001	0,15	1,19	1,34
2002	0,14	1,2	1,34
2003	0,14	1,21	1,35
2004	0,12	1,22	1,35
2005	0,12	1,23	1,35
2006	0,13	1,24	1,37
2007	0,13	1,23	1,35
Средно	0,13	1,22	1,35

Интерес представляват последните данни за 2007 г. от Международния транспортен форум (ITF) за броя на загиналите при пътнотранспортни произшествия в 44 страни от Европа, както и в САЩ, Корея и Япония на 1 млн. души от населението [16]. Съпоставяйки

данните по този показател се вижда, че България е сред първите 12 държави със 135 убити на 1 млн. жители, което я доближава до САЩ, Хърватия, Гърция, Словения, като с подобни и по-ниски резултати са Сърбия, Румъния, Корея, Унгария, Словакия, Молдова, Албания и Чехия. Със значително по добри показатели са повечето държави от Западна Европа, южната ни съседка Турция, Канада, като с най-малък брой убити на глава от населението е Япония., а с най-голям – Русия. Средната стойност на показателя за ЕС е 95 убити на 1 млн. км. (фиг. 2).



Фиг. 2. Общ брой на убитите при пътнотранспортни произшествия на един милион души население през 2007 г.

Представените по-долу данни в таблици 3, 4 и 5 съдържат освен абсолютния брой на загиналите при ПТП в различните държави и темпа на прираста отразяващ относителното им изменение (намаляване или нарастване) спрямо предходната 2006 г. [17].

Таблица 3

Жертви на ПТП в страни от Западна Европа

Държава	Брой на убитите	Темп на прираста 2007/2006 г., в %
Австрия	691	-5,3
Белгия	1067	-0,2
Дания	406	32,7
Финландия	380	13,1
Франция	4620	-1,9
Германия	4949	-2,8
Гърция	1578	-4,8
Исландия	15	-51,6
Люксембург	43	19,4
Малта	12	9,1
Холандия	791	-2,5
Норвегия	233	-3,7
Португалия	854	0,5
Испания	3823	-6,8
Швеция	471	5,8
Швейцария	384	3,8
Обединеното кралство	3059	-7,2

Като цяло в страните от Западна Европа тенденцията е за известно намаляване на броя на убитите при пътнотранспортни произшествия през 2007 година, като по забележимо е в Австрия – 5,3%, Гърция – 4,8%, Исландия – 51,6%, Испания – 6,8%, и Обединеното

кралство – 7,2%. В същото време Дания, Финландия Люксембург и Швеция бележат темп на нарастване в сравнение с 2006 г., съответно с 32,7%, 13,1%, 19,4% и 5,8%.

За разлика от по-благоприятната тенденция в западноевропейските държави по отношение на пътнотранспортния травматизъм и най-вече неговите жертви през разглеждания сравнителен период, в страните от Централна и Източна Европа, където сме и ние, се наблюдава значително увеличаване на пътнотранспортните произшествия и последиците от тях (таблица 4) [17].

Таблица 4

Жертви на ПТП в страни от Централна и Източна Европа

Държава	Брой на убитите	Темп на прироста 2007/2006 г., в %
БЪЛГАРИЯ	1006	-3,5
Хърватска	619	0,8
Чешка република	1222	15,0
Естония	196	-3,9
Македония	173	23,6
Унгария	1232	-5,4
Латвия	419	2,9
Литва	740	-2,6
Полша	5583	6,5
Румъния	2794	12,8
Сърбия	962	6,9
Словакия	661	8,7
Словения	293	11,8
Турция	5004	8,0
Украйна	9481	38,1
Русия	33308	1,8

С изключение на България, Естония, Унгария и Литва, които показват известен спад в ръста на ПТП и леталния изход от тях спрямо предходната година, със съответно 3,5%, 3,9%, 5,4% и 2,6%, всички останали държави бележат нарастване на броя на тежките

пътнотранспортни злополуки. Най изразено е то в Украйна – 38,1%, Македония – 23,6%, Чехия – 15%, Румъния – 12,8% и Словения – 11,8%. Що се отнася до страните извън Европа, резултатите от 2007 г. са по-скоро обнадеждаващи, като само Мексико и Нова Зеландия показват по-голям темп на прираста на жертвите от ПТП, съответно с 10% и 7,9% (таблица 5) [17].

Таблица 5

Жертви на ПТП от други страни извън Европа

Държава	Брой на убитите	Темп на прираста 2007/2006 в %
Австралия	1616	1,1
Канада	2729	-5,6
Япония	5744	-9,6
Корея	6166	-2,5
Мексико	5398	10,0
Нова Зеландия	422	7,9
Съединени Щати	41059	-3,9

Статистиката на пътнотранспортната аварийност в страните от Европейския съюз показва, че преките загуби от ПТП възлизат на около 2% от брутния вътрешен продукт на всяка от тези страни. Специалисти са изчислили, че общо загубите от пътнотранспортни произшествия в нашата страна (при убити 1006 души при през 2007 г.) възлизат приблизително на около 1 млрд. лв. годишно. Всичко това определено показва, че всяко ПТП е свързано със значителни по размер социално-икономически разходи, като особено тежки са нематериалните загуби, причиняващи болки и страдания на хората.

В този смисъл, за да има ефективна и работеща система, противодействаща на войната по пътищата, е необходимо да се отдели повече внимание не само на репресивната страна към нарушителите на правилата за движение, свързана с прилагането на принудителните административни мерки и налагането на достатъчно сериозни наказания според допуснатите нарушения на ЗДвП, но и на превенцията по отношение безопасността на движението по пъти-

щата. Защото много по-добре е всички институции, имащи отношение към пътната безопасност, да отделят повече средства и сили за предотвратяване на ПТП, отколкото да се превръщат само в техни регистратори. В този смисъл е и идеята и залегналите цели на Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007–2010 г. и Европейската харта за пътната безопасност.

5.2. ПТП и пострадали при тях лица по вина на водачите на МПС, разпределени според допуснатите от тях нарушения

През разглеждания тригодишен период (2005–2007 г.), най-голям е относителният дял на пътнотранспортните произшествия, настъпили в резултат на превишена или несъобразена скорост от страна на водачите – общо 42,6%. Средно годишно техният брой възлиза на 3279 тежки ПТП, при които биват убивани по 484 и ранявани по 4072 души с относителни дялове съответно от 51,37% и 42,5% от общия им брой по вина на водачите на МПС. Тежестта на тези произшествия се измерва с един убит на всяко пето или шесто ПТП. Според класификацията на произшествията и пострадалите по този показател, най-много регистрирани от тях има по причина несъобразена скорост с пътните условия – 2240 ПТП с 329 убити и 2906 ранени, а с най-голяма тежест от един убит на всяко трето ПТП са произшествията вследствие несъобразена скорост при намалена и ограничена видимост. Наблюдаваната през периода тенденция е за леко намаляване броя на тези ПТП, както и на убитите и ранени при тях лица, като разликата е по-съществена между 2006 г. и 2007 г. (таблица 6).

Пътнотранспортни произшествия по вина на водачите на МПС според допуснатите нарушения – средни данни за периода 2005–2007 г.

Нарушения	2005–2007 година					
	ПТП		убити		убити	убити
	броя	%	броя	%	броя	%
Общо	7701	100,00	941	100,00	9599	100,00
Отнемане предимство на пешеходец	687	8,9	41	4,37	681	7,1
Отнемане предимство на ППС при престрояване	42	0,57	1	0,1	51	0,5
Отнемане предимство на ППС при заобикаляне	24	0,3	3	0,27	26	0,3
Отнемане предимство на ППС при завиване	577	7,5	32	3,43	784	8,2
Отнемане предимство на ППС при разминаване	165	2,13	12	1,3	226	2,3
Отнемане на друго предимство	489	6,33	20	2,13	675	7
Неправилно престрояване	15	0,17	2	0,17	16	0,2
Неправилно заобикаляне	34	0,43	5	0,5	36	0,4
Неправилно завиване	105	1,37	6	0,6	140	1,4
Неправилно разминаване	44	0,57	7	0,77	75	0,8
Превишена скорост при общо ограничение	9	0,13	6	0,7	10	0,1
Превишена скорост при ограничение със знак	5	0,1	2	0,2	5	0,1
Несъобразна скорост при ограничена видимост	74	0,97	14	1,43	88	0,9
Несъобразна скорост при намалена видимост	80	1,07	29	3,07	89	0,9
Несъобразна скорост при наличие на деца	133	1,73	6	0,63	132	1,4
Несъобразна скорост с пътните условия	2240	29,1	329	35	2906	30
Несъобразна скорост с други условия	738	9,57	98	10,4	841	8,8
Неправилно изпреварване – забрана с маркировка/знак	76	1	12	1,23	117	1,2
Неправилно изпреварване – насрещно движещо се МПС	94	1,23	33	3,47	167	1,7
Неправилно изпреварване – ограничена/намалена видимост	17	0,2	1	0,13	26	0,3
Неправилно изпреварване – други ограничения	45	0,6	6	0,67	59	0,6
Неспазване на дистанция	166	2,17	9	0,97	216	2,3
Неправилно спиране, престой	14	0,2	2	0,17	16	0,2
Навлизане в насрещно движение	323	4,2	92	9,77	519	5,4
Внезапна промяна посока на движение	130	1,67	23	2,43	158	1,6
Неправилно движение на заден ход	237	3,07	15	1,57	233	2,4
Неправилно ползване на светлини	4	0,07	0	0	5	0,1
Неправилен превоз на хора	63	0,8	2	0,23	63	0,7
Неправилен превоз на товар	7	0,1	1	0,07	10	0,1
Неправилно теглене на МПС	2	0,03	0	0	2	0
Употреба на алкохол	344	4,47	44	4,7	439	4,6
Друго нарушение на водача	535	6,93	74	7,9	565	5,9
Недостатъчна квалификация	182	2,37	15	1,6	217	2,3

От данните в таблица 6 е видно, че след пътнотранспортната аварийност, причинена от неспазване или несъобразяване на скоростта на движение, най-често допусканото нарушение от водачите, вследствие на което са настъпили значителен брой ПТП, е “отнемането на предимство на МПС”. Групирайки този вид произшествия може да се каже, че средногодишно от тях настъпват по 1297 ПТП с относителен дял от 16,83%, при които загиват по 68 и биват ранявани по 1762 души с относителни дялове съответно от 7,23% и 18,3%. Въпреки големият им брой, тежестта им не е голяма и се изразява в един убит на всяко двадесет и пет ПТП. Ако разгледаме поотделно ПТП, настъпили по причина нарушаване на правилата за движение, се вижда, че на едно от челните места като абсолютен брой и относителен дял е “Отнемане на предимство на пешеходец”. Ситуацията е тревожна, тъй като самото нарушение предполага съприкосновение между МПС и най-уязвимите участници в движението – пешеходците, като обикновено последните най-често понасят сериозни нематериални щети. За посочения период са настъпили 687 ПТП от вида, при които са загинали 41 и ранени 681 души или с други думи, на всяко шестнадесето пътнотранспортно произшествие е загивал човек. Относителните им дялове са съответно 8,9%, 4,37% и 7,1% спрямо всички ПТП и пострадали лица.

На трето място според средните показатели за аварийност се групират ПТП, предизвикани от извършването на неправилни маневри от водачите на МПС. Средно на година от тях настъпват по 565 ПТП, с 58 убити и 658 ранени лица, като на всяко десето произшествие се регистрира по един убит. Относителните им дялове са съответно 7,28%, 6,04% и 6,8%. Най-голям е броят на произшествията при неправилно движение на заден ход – по 237 годишно, а най-много са убитите при внезапна промяна посоката на движение – 23. При последните и тежестта е най-висока – един убит на всяко шесто ПТП.

Употребата на алкохол е на следващо място като причина за настъпване на ПТП. Средно за периода настъпват по 344 ПТП (4,47%), при които биват убивани по 44 (4,7%), и ранявани по 439 (4,65%) души. През последните три години броят на ПТП, свързани с употребили алкохол участници в движението, и ранените при тях лица бележи тенденция на намаляване, докато при убитите се забе-

лязва известна устойчивост за периода. Тежестта на тези ПТП също не е толкова висока и се изразява с един загинал на всяко осмо ПТП.

С най-голяма тежест са пътнотранспортните произшествия поради неправилно изпреварване и навлизане в насрещно движение, като определено и при двата вида нарушения неизменно присъства фактора “скорост”. Произшествията поради навлизане в насрещно движение са по 323 годишно, при които убитите са 92, а ранените – 519. При тях се регистрира по един убит на всяко трето ПТП. В повечето случаи челният сблъсък между две движещи се едно срещу друго МПС води до тежки последици. Подобни като механизъм на настъпване и тежест са ПТП, причинени поради неправилно изпреварване. Средногодишният им брой за периода е 232 ПТП с 52 убити и 369 ранени лица, като най-много са загиналите при неправилно изпреварване при насрещно движещо се МПС – или при т.нар “челен удар”. При този вид ПТП също на всяко трето загива човек.

Прави впечатление, че немалко са произшествията поради недостатъчна квалификация на водача, независимо, че тежестта при тези ПТП не е висока – един убит на всяко петнадесето ПТП. Средногодишно от тях настъпват по 182, при които загиват по 15 и биват ранявани по 217 души.

5.3. ПТП и пострадали лица по вид на произшествията

Статистическото разпределение на пътнотранспортните произшествия и пострадали при тях лица по вид показва, че на първо място по честота на настъпване е ПТП – **блъскане на пешеходец**, като средногодишния брой на тези произшествия е 2524 (30,98%) или всяко трето. Тези ПТП се нареждат на едно от челните места и по брой пострадали при тях лица. При блъскане на пешеходец всяка година загиват по 263 и са ранявани по 2385 лица. Относителните им дялове са съответно 26,2% и 23,72% от общия брой ПТП, а тежестта им се измерва с един убит на всяко девето ПТП. До голяма степен причини за настъпването на тези произшествия са неспазването на правилата за движение по пътищата, както от страна на водачите на МПС, така и от страна на пешеходците. Големият пътнотранспортен травматизъм при тези ПТП е обясним преди всичко с високата степен на уязвимост на пешеходците, защото в основната си част потърпевши са именно те (таблица 7).

Таблица 7

**Пътнотранспортни произшествия, разпределени по вид –
средни данни за периода 2005–2007 г.**

Вид на произшествията	Средни данни 2005–2007 г.					
	произшествия		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%
Общо	8152	100,0	1002	100,0	10051	100,0
Сблъскване между МПС	2253	27,66	294	29,3	3468	34,49
Блъскане в движещо се отпред МПС	288	3,523	37	3,67	389	3,877
Блъскане в спряло МПС	247	3,014	22	2,19	306	3,059
Преобръщане на МПС на пътя	169	2,088	12	1,22	204	2,022
Преобръщане на МПС извън пътя	659	8,092	90	8,89	895	8,913
Блъскане в препятствие на пътя	28	0,338	2	0,16	34	0,331
Блъскане в стълб	263	3,227	37	3,72	354	3,513
Блъскане в дърво	538	6,59	129	12,8	720	7,183
Блъскане в предпазна ограда	268	3,29	33	3,26	347	3,464
Блъскане на МПС от влак	7	0,083	3	0,33	9	0,11
Блъскане на пешеходец	2524	30,98	263	26,2	2385	23,72
Блъскане на велосипедист	446	5,477	45	4,52	415	4,145
Блъскане на каруца	110	1,342	13	1,32	138	1,383
Блъскане на животно	26	0,339	2	0,23	28	0,265
Падане на пътник	97	1,196	4	0,39	98	0,976
Друг вид	229	2,794	17	1,71	261	2,618

Пътнотранспортните произшествия от вида “сблъскване между МПС” са на следващо място по абсолютни и относителни параметри, като средногодишно за изследвания период от тях настъпват по 2253 ПТП (27,66%). При този вид ПТП са регистрирани най-много убити и ранени лица, съответно по 294 и 3468 на година, с относителни дялове от 29,3% и 34,49% спрямо общия им брой. Тежестта на тези произшествия е висока и се изразява с един убит на всяко седмо ПТП. Конфликтните ситуации, водещи до сблъсък между МПС, са много и различни. Най-общо да се разделят на: на-срещен сблъсък или т.нар. “челен удар”, който заема основен дял от тези ПТП и е с най-висока тежест; сблъсък под определен ъгъл

между МПС; страничен сблъсък; сблъсък под прав ъгъл, реализиращ се обикновено на четириклонни кръстовища и др.

Статистиката сочи, че следващите по честота на пътнотранспортна аварийност са **единичните ПТП от вида “преобръщане на МПС на пътното платно и извън него”** – по 828 годишно, с 102 убити и 1099 ранени лица, което съставлява съответно 10,2%, 10,13% и 10,9% от всички ПТП и пострадали при тях. Основната част от тези ПТП **настъпват извън пътното платно** – 658 годишно, с 90 убити и 895 ранени или около 80%, с 88% от убитите и 80% от ранените при тях лица спрямо всички случаи на преобръщане на МПС. Пътнотранспортният травматизъм е значителен и се изразява с един убит на всяко седмо произшествие.

От групата на единични ПТП сериозен дял заемат тези от вида **“блъскане в дърво”** – средногодишно по 538, при които загиват по 129 (приблизително всеки десети от общия брой убити лица) и биват ранявани по 720 души. Тяхната тежест е много висока – един убит на всяко четвърто ПТП.

По абсолютни показатели за аварийност следват пътнотранспортните произшествия от вида **“блъскане на велосипедист”**, при които годишно настъпват по 446 ПТП, с 45 убити и 415 ранени лица, или по един убит на всяко десето ПТП. Тежестта им е сравнително висока, което е обяснимо с незащитеността на велосипедистите като участници в движението, а като причина за тяхното настъпване могат да се посочат освен нарушаването на правилата за движение и липсата на достатъчно велосипедни алеи.

Със значително по-ниска степен на аварийност – като брой ПТП, но не и като тежест са тези от вида **“сблъскването с попътно движещо се превозно средство”** – всяко 28^{мо}. При тях ежегодно загиват по 37 и биват ранявани по 389 лица. Тежестта им е един убит на всяко седмо или осмо произшествие. Подобна е и картината на пътнотранспортната аварийност при единични пътнотранспортните произшествия от вида **“блъскане в предпазна ограда”** и **“блъскане в стълб”**. Абсолютните и относителните им показатели са сходни и може да се направи обобщението, че всяко 30^{то} ПТП е от този вид. Тежестта им се измерва с един убит на всяко седмо произшествие.

Пътнотранспортните произшествия от вида **“блъскане на ка-**

руца ” са с много по-ниска честота на настъпване – средно по 110 годишно или всяко 74^{то} ПТП, но тежестта при тях е висока – на всяко осмо пътнотранспортно произшествие се регистрира по един убит. Това, както и при инцидентите с пешеходци и велосипедисти, е обяснимо до голяма степен с уязвимостта на пътуващите в каруцата, а причината, в повечето случаи, е необозначено със съответните светлоотразителни знаци ППС и превозван товар, през тъмната част от денонощието.

5.4. ПТП и пострадали лица по вина на водачи според вида на пътните превозни средства

Основната част от регистрираните пътнотранспортни произшествия по вина на водачи на МПС са с участието на леки автомобили. Средногодишният им брой е 5982, при които загиват 719 и биват ранени 7684 лица (съответно 77,7% от всички ПТП с виновен водач, 76,4% от убитите и 80,1% от ранените). Средната тежест за разглеждания период се измерва с един убит на всяко осмо ПТП (таблица 8).

На следващо място, най-често в ПТП попадат водачите на товарни автомобили, или средно по 476 годишно, със 77 убити и 555 ранени, с относителни дялове съответно от 6,19%, 8,15% и 5,78%. Тежестта им се изразява с един убит на всяко шесто ПТП.

За разглеждания период най-малък брой произшествия с товарни автомобили и пострадали при тях лица е отчетен през 2007 г., като най-голямо е намалението спрямо предходната 2006 г. и е с около 20% както за ПТП, така и за убитите и ранени лица. Произшествията с автобуси са със значително по-нисък относителен дял (2,21%), като подобен е и дялът на пострадалите лица. През последните три години не се забелязват съществени колебания в техните стойности. Тежестта им е сравнително висока – един убит на всяко осмо ПТП.

Таблица 8

**ПТП по вина на водачи с убити и ранени при тях лица,
разпределени по вид на пътните превозни средства**

Вид на ППС	2005 г.			2006 г.			2007 г.			Средни данни за периода 2005 – 2007г.					
	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени	ПТП	убити	ранени	ПТП	отн. дял	убити	отн. дял	ранени	отн. дял
	брой	брой	брой	брой	брой	брой	брой	брой	брой	брой	%-	брой	%-	брой	%-
ОБЩО	7709	892	9600	7770	987	9756	7622	943	9439	7700	100	941	100	9598	100
лек автомобил	5984	678	7687	5987	743	7741	5976	735	7625	5982	77,7	719	76,4	7684	80,1
товарен автомобил	505	76	613	514	85	585	410	69	467	476	6,19	76,7	8,15	555	5,78
влекач с полуремарке	64	21	65	63	44	110	76	24	84	67,7	0,88	29,7	3,15	86,33	0,9
специален автомобил	18	1	23	31	6	35	30	3	43	26,3	0,34	3,33	0,35	33,67	0,35
автобус	174	24	219	166	21	220	171	22	214	170	2,21	22,3	2,37	217,7	2,27
автовлак	14	6	15	8	4	10	5	3	3	9	0,12	4,33	0,46	9,333	0,1
трамвай	24	0	25	18	3	16	13	0	16	18,3	0,24	1	0,11	19	0,2
тролейбус	13	1	15	34	4	35	13	2	13	20	0,26	2,33	0,25	21	0,22
мотоциклет	307	40	322	333	32	368	354	39	394	331	4,3	37	3,93	361,3	3,76
мотопед	96	5	105	132	5	142	98	4	103	109	1,41	4,67	0,5	116,7	1,22
трактор	21	3	26	22	5	24	18	6	27	20	0,26	5	0,5	25,67	0,27
велосипед	164	19	158	151	12	144	131	6	128	149	1,93	12,3	1,31	143,3	1,49
каруца	49	3	59	57	5	74	47	4	58	51	0,66	4	0,43	63,67	0,66
друго ППС	276	15	268	254	18	252	280	26	256	270	3,51	19,7	2,09	258,7	2,7

Известна тревога буди състоянието на аварийността при произшествията с мотоциклети и мотопеди – всяко седемнадесето ПТП е с тяхно участие (5,7% от ПТП, и 4,43% от убитите). Тежестта им е висока и се измерва с един убит на всяко десето ПТП. Определено пътнотранспортните произшествия с двуколесни МПС са с най-високи относителни показатели на аварийност спрямо ПТП с останалите видове ППС. След тях на общия фон на пътнотранспортна аварийност по вина на водачи и по видове ППС се открояват ПТП с велосипеди. Средният брой пътнотранспортни произшествия с този вид ППС е 149, при които биват убивани по 12 и ранявани по 143 души годишно. Една от причините е липсата на изградени специални велосипедни алеи с оглед избягване конфликтни точки с другите видове МПС. Не на последно място причина е и слабата подготовка на тези участници в движението по отношение на правилата за движение по пътищата, както и рядкото им санкциониране.

Макар и с ниски относителни параметри на пътнотранспортна аварийност, най-висока е тежестта при ПТП с участието на влекач с полуремарке и автоvlak – средно по две или три годишно, което до голяма степен е обяснимо с голямата маса, здравина на конструкцията и габаритите им.

5.5. ПТП, убити и ранени лица по региони

Разпределението на ПТП и пострадали при тях лица във всеки регион е различно, тъй като е обусловено от редица специфични особености в различните области, като инфраструктура, интензивност на движение, създадена организация на движение, съществуващи възможности от гледна точка на сили и средства от страна на пътната полиция и други ангажирани с безопасността на движението ведомства за осъществяване на ефективен контрол и превенция на пътното движение (таблица 9).

**ПТП и пострадали при тях лица, разпределени по региони
за периода 2005–2007 г.**

Области	Средни данни за периода 2005 – 2007 г.					
	ПТП	отн. дял	убити	отн. дял	ранени	отн. дял
	броя	%-	броя	%-	броя	%-
ОБЩО	8152	100,0	1002	100,0	10051	100,0
София-град	1942	23,8	113	11,3	2333	23,2
Благоевград	378	4,63	46	4,62	485	4,82
Бургас	407	4,99	88	8,82	475	4,73
Варна	509	6,24	65	6,45	628	6,25
В.Търново	282	3,46	35	3,5	372	3,7
Видин	84	1,03	16	1,6	97	0,97
Враца	160	1,97	30	3,03	201	2
Габрово	133	1,63	19	1,9	153	1,53
Добрич	170	2,09	33	3,33	214	2,13
Кърджали	143	1,75	11	1,13	180	1,79
Кюстендил	121	1,48	17	1,73	139	1,38
Ловеч	206	2,52	27	2,69	269	2,68
Монтана	74	0,91	12	1,23	85	0,85
Пазарджик	174	2,13	30	2,96	189	1,88
Перник	121	1,48	22	2,23	134	1,34
Плевен	324	3,97	31	3,13	443	4,41
Пловдив	703	8,62	83	8,32	883	8,78
Разград	145	1,78	17	1,73	182	1,81
Русе	427	5,24	41	4,09	530	5,27
Силистра	88	1,08	19	1,86	95	0,94
Сливен	269	3,3	38	3,76	336	3,34
Смолян	101	1,24	5	0,5	132	1,31
София - област	246	3,02	62	6,15	311	3,09
Ст.Загора	475	5,83	53	5,29	639	6,36
Търговище	74	0,9	18	1,76	87	0,87
Хасково	184	2,25	33	3,26	202	2,01
Шумен	114	1,39	16	1,6	140	1,4
Ямбол	99	1,22	21	2,1	118	1,17

Съвсем логично, предвид големия пътничко- и автомобилпоп-ток, с най-високи относителни и абсолютни показатели на аварийност е град София. Средногодишният брой на тежки ПТП в столицата е 1942, като убитите са 113, а ранените 2333 лица, а относителните им дялове са съответно 23,8%, 11,3% и 23,2%. Тенденцията на

пътнотранспортната аварийност в столичния град през разглеждания период определено е към намаляване на ПТП и пострадалите при тях лица. Това намаление е по-изразено от 2005 към 2006 година – с около 20%, с изключение на убитите, които през 2006 г. са се увеличили с 11 спрямо предходната. В по-малка степен, с около 10% е наблюдаваното понижаване броя ПТП и ранените при тях лица през 2007 г. в сравнение с 2006 година, а при убитите спадът е с 3,4%. След София най-голям е броят на настъпилите пътнотранспортни произшествия в област Пловдив, следван от Варна, Стара Загора, Русе и Бургас, като от тях най-тревожно е положението в черноморската област Бургас, където годишният брой на убитите – 88 души с относителен дял от 8,82%, е най-висок спрямо всички останали региони, с изключение на столицата и съответно тежестта на тези произшествия се измерва с един убит на всяко четвърто или пето ПТП. Като доста тревожна може да се определи обстановката и в други области, където е регистриран по-висок относителен дял на убитите спрямо средното за страната ниво, например Благоевград – 4,62%, Велико Търново – 3,5%, Сливен – 3,76%, и особено в София-област с дял от 6,15% и тежест от един убит на всяко трето или четвърто ПТП. В повечето от посочените регионални центрове се наблюдава и високо ниво на ранените участници в движението. За 2007 г. увеличение на ПТП спрямо предходната се наблюдава в регионите Видин, Добрич, Ловеч, Перник, Плевен, Пловдив, Разград, Сливен, София-област, Търговище и Шумен. В сравнително по-малки области като Силистра и Търговище например, въпреки малкия брой на ПТП, тежестта им е висока и се измерва с един убит на всяко четвърто произшествие. Най-благоприятна по отношение на пътнотранспортния травматизъм е обстановката в регионите Монтана, Кърджали, Кюстендил, Смолян, Шумен и Ямбол.

5.6. ПТП и пострадали при тях лица по място на настъпване

Статистическите данни на пътнотранспортната аварийност през последните три години показват, че близо 2/3 от общия брой ПТП, или 68,3%, са настъпили в населените места, докато относителният им дял извън населените места е 31,7%. Подобно е съотношението по този критерий и при ранените лица, докато при убитите се наблюдава превес в извън населените места – по 580 годишно

срещу 422 в населените места. Оттам и тежестта на настъпилите ПТП в извън населените места е значително по-висока и се измерва с един убит на всяко четвърто ПТП, докато в населените места на всяко 13 ПТП загива човек.

Разглеждайки произшествията в населените места, съвсем закономерната констатация е, че градовете са с най-висок относителен дял на ПТП – 86,6%, както и по отношение на убитите – 75,7%, и ранени лица – 86,2%. До голяма степен предпоставка за това са високата интензивност на движението и големият брой участници. Тежестта им се измерва с един убит на всяко петнадесето ПТП, докато в селата тя е двойно по висока – на всяко седмо произшествие загива човек (таблица 10).

Таблица 10

Разпределение на ПТП и пострадали при тях лица в населени и извън населени места – средни данни за периода

	ПТП	Отн. дял %	Убити	Отн. дял %	Ранени	Отн. дял %
В нас. места	5567	100	422	100	6442	100
В градовете	4821	86,6	319	75,7	5553	86,2
В селата	746	13,4	103	24,3	889	13,8
Извън населени места	2585	100	580	100	3609	100
Автомагистрали	126	4,9	29	5,14	166	4,65
I клас	813	31,4	209	35,8	1112	30,8
II клас	645	24,9	145	24,9	929	25,7
III клас	497	19,2	101	17,4	698	19,3
IV клас	504	19,6	96,5	16,8	704	19,6

Най-голям е броят на убитите лица в населените места през 2007 г. – 475, или с близо 100 повече от предходната година. В сравнение с 2006 г., нарастване се отбелязва и по отношение броя на ПТП и ранените при тях лица. Аналогична е и ситуацията по отношение ръста на загиналите през последната година при ПТП в градовете и селата за тригодишния изследван период, като особено при последните се наблюдава трайна тенденция за нарастване на показателите за аварийност.

Тревожно е и състоянието на пътнотранспортната аварийност извън населените места, включващи автомагистрали и пътища от

първи до четвърти клас. Като абсолютен брой в тези места годишно се регистрират по 2585 ПТП, при които ежегодно загиват 57,8% от всички убити в населени и извън населени места. Както вече се спомена, и относителната тежест на тези произшествия е доста висока.

През разглеждания период най-много ПТП – приблизително всяко трето, настъпват на първокласните пътища в страната. При тези произшествия годишно загиват по 209 души, а биват ранявани по 1112. Тяхната тежест е много висока и се измерва с един убит на всяко трето или четвърто ПТП. Наблюдаваната тенденция обаче е за намаляване на показателите за аварийност, като през 2007 г. те са най-ниски за периода. Спрямо 2006 г. произшествията са намалели със 133, а убитите – със 78 човека.

На следващо място по честота на настъпване на ПТП и пострадали лица се нареждат пътищата от втори клас. На тях годишно настъпват по 645 ПТП със 145 убити и 929 ранени лица, като относителните им дялове съставляват съответно 24,9%, 24,9% и 25,7% от общия за извън населени места брой. Тежестта на тези произшествия се изразява с 1 убит на всяко четвърто произшествие. За последните три години най-голям брой на ПТП, убити и ранени е регистриран през 2006 г., а най-нисък – през 2007 г., когато произшествията са със 145 по-малко, убитите с 45, а ранените с 268 спрямо предходната.

Пътнотранспортната аварийност по третокласните и четвъртокласни пътища е сравнително близка по отношение на техните абсолютни и относителни показатели. Тежестта на произшествията, настъпили в тези места, е един убит на всяко пето ПТП. Разбира се, съществуват и някои характерни различия по отношение на динамичните им характеристики през отделните години от разглеждания тригодишен период. Показателите на аварийност на пътищата трети клас са най-ниски за периода, като намалението на произшествията, убитите и ранените спрямо 2006 г. е съответно със 145, 45 и 268. При четвъртокласните пътища най-голям е броят на убитите през 2007 г. – 104, като това е с 4 повече от предходната и с 19 повече от 2005 г.

На автомагистралите годишно настъпват най-малко пътнотранспортни произшествия, най-малко са и пострадали при тях лица извън населените места – по 126 ПТП с 29 убити и 166 ранени, с относителни дялове съответно 4,9%, 5,14% и 4,65%. Тежестта при

тези ПТП се измерва с един убит на всяко четвърто произшествие. Всичко това говори, че от една страна, тези пътища са до голяма степен обезопасени и сигурни и определено това влияе на честотата на пътнотранспортната аварийност, но от друга, когато по различни причини настъпят ПТП, те винаги са с тежки последици, най-вече поради високите скорости, развивани на тези места.

Анализът на статистиката за ПТП и пострадали при тях лица според мястото на настъпване показва, че основната част от тях са на пътна (улична) отсечка. В населените места средногодишният им брой е 3232, при които биват убивани по 300 и ранявани по 3674 лица, като относителните им дялове са съответно 58,1%, 71,7% и 57%. Приблизително на всяко десето или единадесето ПТП има загинал човек. Значително по-високи са тежестта и относителният дял на произшествията, възникнали на този вид пътен участък извън населените места – 83,3%, с 86% убитите и 83% ранени лица, като при тях на всяко четвърто ПТП загива по един човек (таблица 11).

Таблица 11

ПТП с убити и ранени лица, разпределени по вид на пътният участък – (средни данни за периода 2005–2007 г.)

Вид на пътният участък	В населени места						Извън населени места					
	ПТП		убити		ранени		ПТП		убити		ранени	
	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%	броя	%
Общо	5567	100	422	100	6442	100	2585	100	580	100	3609	100
Кръстовище	2152	38,6	106	25	2561	39,7	252	9,71	34	5,8	358	9,9
Пътен възел	50	0,88	3	0,72	60	0,93	58	2,23	9	1,6	88	2,4
Мост	39	0,7	5	1,27	47,5	0,74	44	1,7	19	3,3	69	1,9
Тунел	6	0,13	1	0,31	8	0,11	5	0,19	0	0	5	0,1
Пътна (улична) отсечка	3232	58,1	300	71,1	3674	57	2153	83,3	498	86	2990	83
Железопътен прелез	6	0,11	1	0,22	7	0,14	9	0,32	4	0,8	9	0,3
Друго място	82	1,48	5,67	1,37	84	1,32	66	2,54	15	2,6	90	2,5

Следващите по честота на аварийност пътни участъци са кръстовищата. В населените места всяко второ или трето ПТП настъпва на такова място, а убитите и ранени лица съставляват съответно

25% и 39,7% от общият им брой за населени места. Тежестта на тези ПТП, е сравнително по-малка спрямо настъпилите на пътна (улична) отсечка и се изразява с един убит на всяко двадесето ПТП. На кръстовища извън населените места годишно се регистрират 9,71% от ПТП или приблизително всяко десето произшествие, а убитите и ранени при тях лица съставляват съответно 5,8% и 9,9%. Тези данни показват, че въпреки относително малкият им за извън населени места брой, пътнотранспортните произшествия по този вид участъци са със значително по-тежки последици отколкото в населените места. Изразено чрез коефициента на тежест, на всяко седмо ПТП се регистрира убит. Като причина за това отново може да се определи факторът висока скорост, която в градовете и селата е по-рядко срещана. Пътнотранспортните произшествия, настъпващи на пътен възел, мост, тунел и жп. прелез са сравнително рядко срещани, но специално извън населените места тежестта им е значително по-висока, като особено при тези, възникнали на мост, има жертва на всяко второ ПТП.

Пътнотранспортните произшествия, настъпващи на характерни места от пътната мрежа, имат относителен дял от 19% спрямо всички ПТП, с 16,9% от убитите и 17,6% от ранените лица. Тяхната тежест се измерва с един убит на всяко тринадесето ПТП. Преобладаващата част от тези пътнотранспортни произшествия възникват в населените места и съставляват 16,2% от ПТП в тези места, с 16,9% убити и 17,6% ранени. Най-често това става на сигнализирани пешеходни пътеки – 385 годишно, с 23 убити и 398 ранени, и спирки на обществения транспорт – 357 годишно, с по 25 убити и 372 ранени лица (таблица 12).

Разглеждайки честотата на настъпване на тези произшествия, може да се обобщи, че от всички ПТП, възникнали в населените места, всяко петнадесето се реализира на спирките на обществения транспорт, а всяко четиринадесето на сигнализирани пешеходни пътеки. Тази констатация определено би могла да бъде от полза за насочване на вниманието при осъществяване на контролната и превантивна дейност от органите за пътен контрол.

Таблица 12

**ПТП, убити и ранени, разпределени по характерно място
на настъпване – средно за периода 2005 –2007 г.**

Характерни места	В населени места						Извън населени места					
	ПТП		убити		ранени		ПТП		убити		ранени	
	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%
Общо	5567	100	422	100	6442	100	2585	100	580	100	3609	100
Спирка на обществения транспорт	357	6,41	25	5,98	372	5,76	25	0,95	4	0,77	33	0,9
Сигнализирана пешеходна пътека	385	6,9	23	5,59	398	6,18	11	0,41	1	0,25	16	0,4
Несигнализиран пешеходен преход	38	0,67	3	0,71	39	0,6	2	0,06	1	0,21	3	0,1
Пешеходен подлез, надлез	39	0,7	5	1,18	38	0,59	2	0,06	1	0,21	1	0,1
Училище, детско заведение	47	0,87	2	0,56	55	0,86	1	0,05	0	0	2	0,1
Участък от пътя в ремонт	12	0,21	1	0,17	13	0,19	18	0,69	4	0,73	26	0,7
Стеснен участък	22	0,41	3	0,61	27	0,42	14	0,55	1	0,21	22	0,6
Друго място	4666	83,8	360	85,2	5501	85,4	2513	97,2	568	97,9	3505	97

Произшествията, настъпващи на други характерни места като несигнализиран пешеходни пътеки, пешеходен подлез, надлез, училища и детски заведения, участъци от пътя в ремонт или стеснени пътни участъци са доста редки. Средноаритметично на всяко от посочените места годишно настъпват около тридесет ПТП, което, отнесено към общия за населени места брой произшествия, означава, че в тези участъци настъпва едва всяко сто осемдесет и пет ПТП.

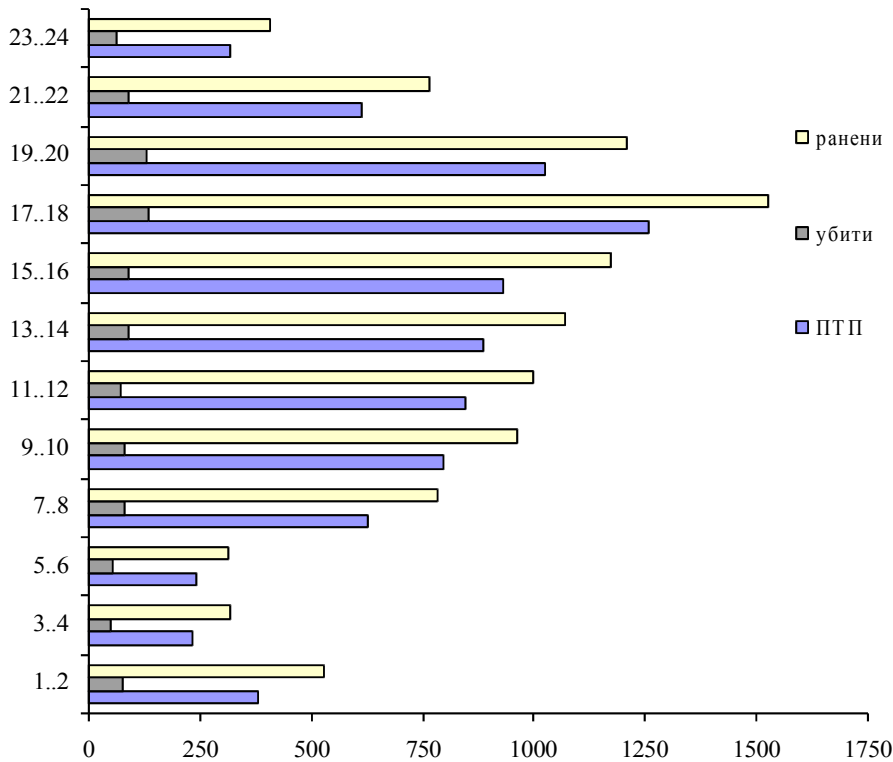
Извън населените места делът на произшествията, възникващи на характерни участъци, е незначителен, а разпределението на ПТП между тях до голяма степен е сходно с това в населените места. Освен подчертано по-високата аварийност на пешеходни пътеки и спирки на обществения транспорт, не се открояват специфични характерни места, които да имат ясно изразени и с по-голяма степен на тежест аварийни показатели.

5.7. Пътнотранспортни произшествия, разпределени по време на настъпване

Диференцирането на пътнотранспортните произшествия и пострадалите при тях лица по време на настъпване заема важно място в анализа на пътнотранспортната аварийност, тъй като определянето на конкретните пикови часове, дни и месеци, в които се наблюдава концентрация на ПТП, дава възможност за ефективно и целенасочено планиране и прилагане на съответните адекватни мерки от страна на органите, осъществяващи пътния контрол, по отношение на участниците в движението с оглед намаляване на травматизма по пътищата.

От графиката, предложена на фиг. 2, се вижда, че преобладаващата част от ПТП и пострадали при тях лица настъпват през деня и обхващат времето от 07 до 21 ч. Като функция на времето, техният брой постепенно нараства, което респективно задържа едно високо ниво на пътнотранспортна аварийност. Абсолютните и относителни показатели на аварийност на произшествията, настъпили между сутрешните и следобедните часове са сравнително сходни. Най-голям брой на ПТП за изследвания период 2005–2007 г. е регистриран в часовия интервал от 17 до 18 часа, когато настъпват по 1256 пътнотранспортни произшествия с относителен дял от 15,4%, при които биват убивани по 136 и ранявани по 1524 души., съставляващи съответно 13,57% от всички загинали и 15,16% от всички ранени. Тежестта на произшествията в този часови интервал се измерва с един убит на всяко девето ПТП (фиг. 3).

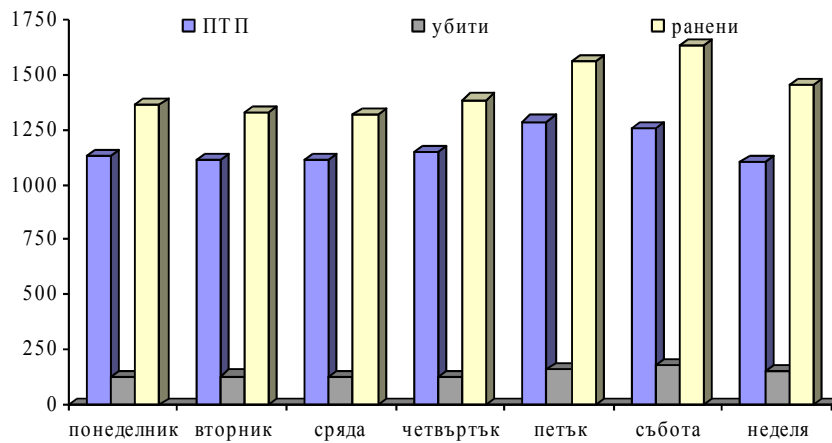
Следващият по честота на настъпване на ПТП времеви диапазон е от 19 до 20 часа. По това време годишно стават по 1027 ПТП, със 128 убити и 1209 ранени лица. Относителните им дялове са съответно 12,6%, 12,8% и 12%. Концентрацията на ПТП и пострадали лица в тези два часови интервала и като цяло високото ниво на пътнотранспортна аварийност от 07 до 21 ч. се обясняват преди всичко с натоварения трафик по улиците, особено през пиковите часове, сутрин, на обяд и след работно време, когато хората отиват на работа или бързат да се приберат и интензивността на автомобилно-пътникопотока е много висока.



Фиг. 3. Разпределение на ПТП и пострадалите при тях лица по часове от денонощието

Значително по-малък е броят на произшествията и пострадалите при тях лица през тъмната част от денонощието, обхващаща времето от 21 до 06 часа, като най-малко ПТП са регистрирани между 03 и 04 часа – средно по 231 ПТП на година, с 47 убити и 318 ранени, и между 05 – 06 часа, когато настъпват по 240 ПТП, при които биват убивани по 53 и ранявани по 313 лица. Характерното при тези произшествия е високата тежест, която се изразява средно с един убит на всяко четвърто или пето ПТП. С напредването на времето, т.е. след полунощ и в ранните сутрешни часове, успоредно с намаляване броя на ПТП нараства тяхната тежест.

Интерес представлява и разпределението на пътнотранспортните произшествия по дни от седмицата (фиг. 4).

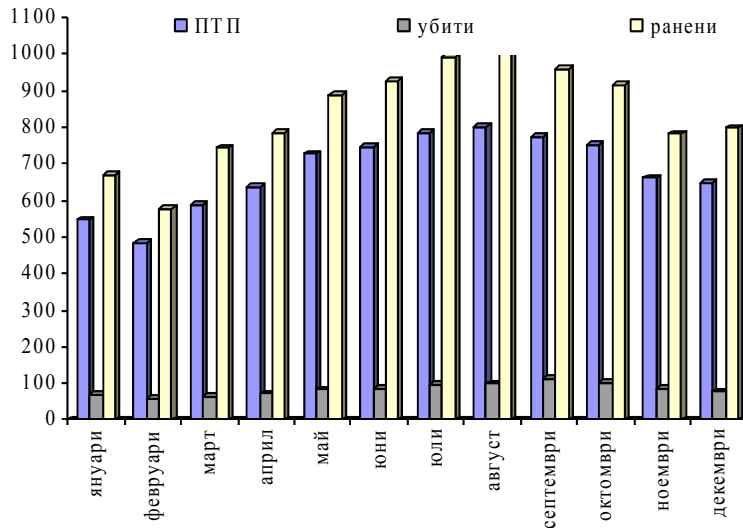


Фиг. 4. ТПП и пострадали при тях лица, разпределени по дни от седмицата

Очевидното от фиг. 4 е, че средните показатели на аварийност (ТПП, убити и ранени) през повечето дни от седмицата (особено делничните) са сравнително сходни и рязка промяна в динамичната им характеристика не се наблюдава. Съществено от тях се отличават дните петък и събота със значително по-високия брой ТПП, убити и ранени лица. Средногодишно през първия от споменатите дни с концентрация на ТПП настъпват по 1288 ТПП, със 160 убити и 1564 ранени, като относителният им дял е около 15%, а през съботните дни годишният брой на ТПП е по 1256, при които загиват по 182 и биват ранявани по 1638 души. Тежестта при тези произшествия се измерва с един убит на всяко седмо или осмо ТПП. Спрямо всички седмични дни, най-малък е броят на ТПП в неделя – 1101, но за сметка на това през този ден статистиката отчита значителен брой на убитите – по 156, и ранените лица – 1452. От една страна, интензивността на движението не е толкова висока, което обяснява по-малкият брой произшествия, а от друга, в края на почивните дни хората са се отпуснали, често са употребили алкохол и най-общо казано са се откъснали от ежедневиия натоварен ритъм и това вероятно се е отразило на вниманието и бдителността им по отношение динамично изменящата се пътнотранспортна обстановка и предпоставило настъпването на тежки ТПП със сериозни последици.

Изводът, който би могъл да се направи, е, че е необходимо да се засили контролът на движението на МПС както в населените, така и извън населените места, най-вече през последните три дни от седмицата.

Разпределение на пътнотранспортните произшествия по месеци от годината показва като най-аварийни и с най-висок пътнотранспортен травматизъм месеците от май до октомври, като до август се наблюдава увеличаване броя на ПТП, след което има намаляване на техния брой (фиг. 5).



Фиг. 5. ПТП и пострадали при тях лица, разпределени по месеци от годината

Най-голям е броят на ПТП през август, когато годишно настъпват по 800 ПТП, при които средният брой на загиналите е 99, а на ранените – 1008. Това е пиковият по отношение на ПТП месец. Тежестта на тези произшествия е един убит на всяко осмо произшествие. Графиката на фиг. 5 показва, че въпреки тенденцията на намаляване през следващите месеци – до октомври включително, все пак се запазва едно относително високо ниво на пътнотранспортна аварийност, като специално септември се отличава с най-висок брой убити лица – по 113 годишно. Към края на есенния и с настъпването на зимния сезон тенденцията по отношение броя на произ-

шествията и на пострадалите при тях лица е низходяща, като този спад продължава до февруари включително. През зимния период най-малък е броят на убитите при ПТП през февруари – средно по 57 души годишно.

ИЗВОДИ

- Статистиката за пътнотранспортната аварийност в нашата страна през 2007 г. показва известно намаление на броя ПТП, убити и ранени лица спрямо предходната година, но като цяло е над средното ниво за последните седем години.

- По показател “загинали при ПТП на глава от населението” България заема едно от челните места спрямо страни от Европа, САЩ и др.

- От всички ПТП1 настъпили по вина на водачи, с най-голям относителен дял от близо 43% са пътнотранспортните произшествия поради превишена или несъобразена скорост. Тежестта на тези произшествия е висока и се измерва с един убит на всяко пето ПТП. През разглеждания тригодишен период се наблюдава леко намаление на техния брой. Следващите нарушения, класифицирани според броя на настъпилите в резултат на тях ПТП, са “отнемане на предимство”, “неправилни маневри” и “употреба на алкохол”.

- Водачите на МПС най-често попадат в ПТП от вида “блъскане на пешеходец” – с относителен дял от 30,9 %, а тежестта им се измерва с един убит на всяко девето ПТП. На второ място по честота, но не и по тежест на пътнотранспортната аварийност са произшествията от вида “сблъскване между МПС” с относителен дял от 27,6 %, при които на всяко седмо ПТП загива човек, а основната част от тях спадат към челните удари. Групата произшествия, обединяващи всички с единични МПС, са най-много и като абсолютни и относителни показатели. От тях освен разглеждания вид “блъскане на пешеходец”, най-чести са случаите на преобръщания на МПС извън пътя и на блъскане в дърво. При последните тежестта е висока – един убит на всяко четвърто ПТП.

- Най-много са ПТП и пострадали лица с леки автомобили, като относителният им дял съставлява близо 80% от общия брой и на всяко осмо произшествие се регистрира по един убит. След тях

най-често настъпват пътнотранспортните произшествия с товарни автомобили и автобуси, като тежестта на първите се изразява с един убит на всяко шесто ПТП, а на вторите – на всяко осмо. През 2007 г. се наблюдава намаление на аварийността и пътнотранспортния травматизъм с този вид МПС спрямо предходните от разглеждания период. Сравнително висок е и броят на ПТП по вина на водачи на мотоциклети и моторепеди – средно по 440 годишно с тежест от един убит на всяко десето ПТП.

- Регионалната картина на ПТП и пострадали при тях лица разкрива следните особености.

- По абсолютни и относителни показатели на аварийност най-голям е броят на ПТП и пострадали при тях лица в регионите София и Пловдив, като всяко четвърто ПТП и всеки десети убит е в столичния град. След двете най-големи области по честота на аварийност се нареждат Варна, Стара Загора, Русе и Бургас, като в последната област тежестта от произшествията е много висока и се измерва с един убит на всяко четвърто ПТП.

- С над средното за страната ниво на убитите и ранените участници в ПТП са регионите Благоевград, Велико Търново, Сливен и София област. Сравнително с най-ниски показатели на пътнотранспортна аварийност са регионите Монтана, Кърджали, Кюстендил, Смолян, Шумен и Ямбол.

- Основната част от ПТП, настъпват в населените места – около 70%, а останалите 30% – извън населените места. От друга страна, по отношение на показателя тежест на ПТП, определено произшествията извън населените места излизат на преден план с един убит на всяко четвърто ПТП, докато в населените места на всяко тринадесето има загинал. Над 86% от ПТП в населените места настъпват в градовете, но там тежестта е по-ниска – на всяко петнадесето ПТП има един убит, докато пътнотранспортният травматизъм в селата е почти двойно по-висок и се изразява с един загинал на всяко седмо ПТП. Според класа на пътя, всяко трето ПТП извън населените места настъпва на пътища първи клас, като на тези места и тежестта е много висока – един убит на всяко трето ПТП. Следващите по честота на аварийност и пострадали лица места са второкласните пътища, на които годишно загиват по 145 лица, или на

всяко четвърто произшествие се регистрира по един убит. Пътнотранспортните произшествия, настъпващи на трето- и четвъртокласните пътища, поотделно съставляват около 1/5 от ПТП и приблизително толкова от убитите извън населените места. С много по-ниска аварийност са автомагистралите, но тежестта им е много висока и се измерва с един убит на всяко четвърто ПТП.

- Най-чести са ПТП и пострадали при тях лица на пътна (улична) отсечка в населените места – 58,1% от ПТП и 71,7% от убитите. Тежестта при тях се измерва с един убит на всяко единадесето ПТП. Извън населените места тежестта и относителният дял на тези произшествия е много по-висока – над 83% от ПТП и 86% от убитите извън населените места, като при тях на всяко четвърто ПТП се регистрира по един убит. В населените места приблизително всяко трето произшествие настъпва на кръстовище и всеки четвърти участник в ПТП бива убиван на такова място. Извън населените места произшествията на кръстовища са значително по-рядко срещани – всяко десето, но тежестта им е по-висока и се измерва с един убит на всяко седмо ПТП. Според характерно място на настъпване на ПТП, с най-голям относителен дял са пътнотранспортните произшествия на сигнализираните пешеходни пътеки и спирки на обществения транспорт.

- Според времето на настъпване на ПТП повечето от тях се регистрират през светлата част от денонощието, като най-голям е броят им между 17 и 18 часа. Всяко шесто ПТП и всеки седми убит се регистрират в този времеви диапазон. Пътнотранспортните произшествия, настъпващи нощем, са със значително по-ниска честота, като най-малък е броят им между 03 и 06 часа. Отличителното при тях е висока тежест от един убит на всяко четвърто ПТП.

- Според разпределението на ПТП по дни от седмицата, определено като най-аварийни се оказват петък и събота, като при тях на всяко седмо или осмо ПТП се регистрира по един убит. През неделните дни броят на ПТП е най-малък, но тяхната тежест е висока – един убит на всяко седмо ПТП, и се обуславя от значителния брой убити и ранени лица.

- Средногодишното разпределение на ПТП по месеци от годината показва, че за изследвания период основната част от тях настъпват между май и октомври, като с най-високи показатели на

аварийност е един от най-горещите летни месеци – август, със среден брой от по 800 ПТП годишно и по 100 убити при тях лица. Най-голям е броят на жертвите през септември, а най малък – през февруари. Като цяло тенденцията по отношение ръста на пътнотранспортната аварийност през есенно-зимния сезон е низходяща.

ГЛАВА ВТОРА

**ДЕЙНОСТ НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ
ПРИ НАСТЪПВАНЕ НА ЛЕКИ ПТП****1. Организацията на работата на пътната полиция
при настъпване на леки ПТП – посещение, оглед
и тактика на действие*****1.1. Получаване на сигнал за ПТП, подготовка,
обезпеченост и време за реакция на дежурния
автоконтрольорски екип***

Службите за контрол на МВР и по специално компетентните органи от пътна полиция посещават задължително мястото на ПТП във всички случаи на чл. 125 т.1–т.8 от ЗДвП. В зависимост от тежестта на ПТП, т.е от размера на настъпилите вредни последствия (материални и/или нематериални) се определят и някои законово регламентирани специфични особености по отношение правомощията и функциите на служителите от пътна полиция. Леки пътно-транспортни произшествия съгласно чл. 9, ал. 2 от НК, без пострадали лица с причинени незначителни материални щети³ (вж. стр. 26), извън случаите на чл. 5, ал. 1 и чл. 6 от Наредба Из-41 от 12.01.2009 г., обн. ДВ, бр. 8 (за документите и реда за съставянето им при пътно-транспортни произшествия и реда за информирание между Министерство на вътрешните работи, Комисията за финансов надзор и Информационния център към Гаранционния фонд) се посещават,

³ Съгласно Постановление №1 от 1983 г. на Пленум на Върховния съд на Народна Република България, “значителните имуществени вреди” следва да се разграничават от незначителните имуществени вреди, като се изхожда от абсолютния им размер. Критерият за значителност на имуществените вреди, дефиниран от постановлението, е 1000 лева.

Според Тълкувателно решение №1 от 30.10.1998 г., по тълк. н.д. №1/1998 г. на ОСНК на Върховния касационен съд, при определяне квалифициращите признаци “големи размери” и “особено големи размери” за различните видове престъпления, ако друго не е посочено в закона, критерият е паричната равностойност на предмета на престъплението, която надхвърля седемдесет, съответно сто и четиридесет пъти установената в страната минимална работна заплата.

разследват и документират от автоконтрольорите от пътна полиция, обикновено в чиито район са настъпили и според реда на получаване на сигнала. В тези случаи пътните полицаи имат нужните компетенции и права да “решават” изцяло тези събития.

Времето за посещение на ПТП понякога зависи от обективната възможност, с която разполагат автоконтрольорите за преодоляване на различни екстремни ситуации, възникнали в процеса на тяхната дейност, които понякога затрудняват и забавят работата им. В подобни случаи е възможно ПТП да бъдат посетени по заместване от други дежурни екипи, намиращи се в близост до произшествието. За своите действия автоконтрольорът докладва в ОДЧ, както и на своя началник група “Пътен контрол”, особено при възникнали по-сложни казуси и проблеми при обслужването на ПТП, а при необходимост в обслужването на ПТП се включва и полицейски инспектор. При посещение на пътнотранспортно произшествие, особено в случаите, когато дежурният автоконтрольорски екип се отзове пръв на сигнал за тежко ПТП, за осигуряване на неговото запазване и охрана е необходимо екипът да разполага с определен набор от технически пособия, включващи такива за замерване и фиксиране на следи, фотографиране на произшествието при неотложна необходимост от разместване на превозните средства, с оглед фиксиране на първоначалната обстановка или предотвратяване опасността от загуба на важни веществени доказателства по случая. Към момента обаче тази техническа обезпеченост може да бъде по-скоро пожелание и препоръка, тъй като автоконтрольорските екипи не са достатъчно добре оборудвани, особено с фотозаснемаща техника, и определено не притежават необходимата подготовка да си служат прецизно с нея. Полицейските служители трябва да носят със себе си и технически средства и достатъчно консумативи към тях за установяване на алкохол в издишан въздух (от пътната полиция в нашата страна се използват от вида “Алкотест-Дрегер-7410”), както и необходимите документи за юридическо оформяне и документиране на произшествието. Това са: протоколи за ПТП, актове за административни нарушения, талони за медицинско изследване на концентрация на алкохол в кръвта, декларации по образец за несклучена застраховка “Гражданска отговорност” и др. Наред с това ежедневно автоконтрольорите изготвят и докладна записка за извършената от тях дей-

ност.

На основание чл. 125, чл. 125а от ЗДвП, Наредба Из-41 и раздел V, чл.147 от Инструкцията за патрулно-постова дейност на МВР Из-2295/08.12.2006 г., технологичният цикъл около обслужването (документиране и обработване) на едно ПТП включва следните етапи.

– След получаването на сигнала за ПТП, който постъпва в оперативната дежурна част (ОДЧ) или (ОДЦ) на съответното структурно звено на пътната полиция към СДП или ОДП, дежурният служител има задачата да събере максимално точна и пълна информация от съобщаващото за произшествието лице относно обстоятелствата и причините за възникването му. Той уточнява мястото на възникване на произшествието, както и броя на участниците и пострадалите лица, ако има такива. Разпитва за пътнотранспортната обстановка, съмнения за употреба на алкохол, евентуално данни за водач, напуснал (избягал) от местопроизшествието и вероятната посока на движението му, като тази информация е изключително ценна, за да може незабавно да се организира неговото издирване и задържане и др. Всичко това е много важно, тъй като по този начин дежурният служител не само ориентира по-бързо екипа от автоконтрольори до съответния адрес, но и подпомага колегите си в работата им по предстоящото разследване и оформяне на конкретния случай с оглед по-бързото изясняване на обективната истина.

– На второ място, след като бъде информиран и получи съответните указания дежурният автоконтрольорски екип се отправя към местопроизшествието. Времето за реакция на сигнала зависи от множество различни обективни и понякога субективни фактори, като например степента на заетост и натовареност на дежурните екипи, обслужващи определен район или област с други ПТП към момента на получаване на сигнала, сезонните и метеорологични условия, времето от денонощието. Върху бързината на реакция влияе и степента на мобилност на дежурния патрул, в зависимост от плътността и интензивността на движение по пътнo-уличната мрежа, отдалечеността на мястото на ПТП, от наличните към съответното поделение сили и средства за реакция и др. Разбира се, когато се касае за запазване и охрана на тежки ПТП с данни за сериозно пострадали или убити лица или такива, довели до блокиране на движението, съв-

сем логично те винаги са приоритетни и реакцията на екипа е възможно най-бърза.

В случаите на чл. 123, ал. 1, т. 3б от ЗДП и чл. 5 ал. 1 от Наредба Из-41, когато между участниците има съгласие относно обстоятелствата и причините свързани с ПТП, органите на пътна полиция не посещават ПТП, а водачите попълват своите данни в двустранен констативен протокол и според цитирания по-горе член от ЗДвП съвместно уведомяват службата за контрол на МВР, на чиято територия е настъпило ПТП.

Освен липсата на разногласие между участниците в произшествието, за съставянето на такъв протокол е необходимо да бъдат налице едновременно още три предпоставки:

1. пътнотранспортно произшествие само с материални щети;
2. с участието на две моторни превозни средства;
3. две моторни превозни средства, които могат да се придвижват на собствен ход.

По тази причина, ако са налице някои от обстоятелствата, посочени в чл. 125, т. 1–т. 8 от ЗДвП, **двустранен констативен протокол не може да бъде съставен.**

Задължението на участниците да уведомяват органите на пътна полиция за настъпило ПТП само с материални щети и постигнато съгласие между тях не е специално упоменато в новата наредба, но според действащото законодателство то е в сила, като застрахователите ще продължат да имат право да получават на основание чл. 106 от КЗ информация дали контролните служби са уведомени за ПТП, документирано с двустранен констативен протокол. В този смисъл в СДВР, Отдел “Пътна полиция” със заповед е утвърден вътрешен технологичен ред за документиране и обработване на ПТП, според който дежурният служител в ОДЧ при получен сигнал за ПТП без материални щети и съгласие между участниците по чл. 5 ал. 1 от Наредба Из-41 ги записва в “Дневник за регистриране на ПТП с разменени констативни протоколи”. Той завежда сигнала под определен номер в дневника, който съобщава на водачите участници в ПТП и ги насочва към застрахователните компании. Това регистриране на уведомяването обаче при съществуващото законово изискване за таква уведомяване трябва да залегне като регламентирана процедура

именно в Наредба Из-41, или да отпадне чрез редакция на текста в чл. 123, ал. 1, т. 3, буква “б“ от ЗДвП и контролните служби на МВР да получават информация за ПТП чрез Информационния център към Гаранционния фонд за произшествията – чл. 5, ал. 4 и ал. 5 от Наредба Из-41. Всичко това трябва да се направи с оглед прозрачността на работата на компетентните служби и добрата организация, необходима за безпроблемното и добросъвестно ползване на двустранните констативни протоколи.

По отношение на административнонаказателната отговорност на нарушителите в случаите, когато произшествието е установено с двустранен констативен протокол, няма законова пречка те да понесат съответстващата на нарушението санкция, като това зависи най-вече от времето, необходимо за обработване на получените уведомления от пътна полиция. Това е нормално и не бива да има компромиси или т.нар. “двоен стандарт” по отношение различните начини на регистриране на леки ПТП. Във всички случаи обаче е необходимо да има функционираща информационна система за обмен на информация между застрахователите и МВР.

1.2. Действия на полицията след пристигане на местопроизшествието – оглед, тактика и особености по разкриване обстоятелствата, довели до настъпването на леки ПТП

След пристигане на ПТП автоконтрольорите – обикновено двама в екип, действат съобразно Инструкцията за патрулно-постова дейност на МВР [5, с. 59]. Те разпределят работата си, като единия взема необходимите мерки за обозначаване и сигнализиране на произшествието, особено ако то е настъпило през тъмната част от денонощието, и при необходимост, за регулиране на движението, а другия провежда разговори и осъществява проверка на документите на участниците в ПТП. Изискванията към необходимия за представяне пред контролните органи набор от документи от водачите на МПС са регламентирани в чл. 100, ал. 1, 2 и 3 от ЗДП, които от своя страна са в пряка връзка с категорията и вида на управляваното превозно средство съгласно чл.149 ал. 1–4 от ЗДП, вида на превозвания товар и т.н., като най-общо включват: сви-

детелство за управление на МПС и контролен талон, свидетелство за регистрация на МПС и тегленото от него ремарке, талон и протокол за извършен годишен технически преглед, застраховка "Гражданска отговорност", платен данък за МПС, винетни такси и стикери, пътни листа, зелена карта за чуждестранни водачи, документи на превозвания товар и други. Това се прави с оглед установяване самоличността на водачите, правото им да управляват МПС от съответната категория, собствеността на МПС, собствеността на превозвания товар, правото им да превозват определен вид товар, изрядността им по отношение на изискванията за задължителна гражданска отговорност, Закона за автомобилните превози на пътници и товари и др. Автоконтрольорите проверяват самоличността и записват данните на свидетелите очевидци на събитието.

Провеждането на разговори с участниците и евентуално свидетелите на произшествието е важен елемент в процеса на разследване на обстоятелствата, довели до настъпване на ПТП, като тук е мястото да се подчертае ползата на практиката в Отдел "Пътна полиция" към СДВР по отношение въведената за попълване от участниците в ПТП декларация, в която те описват своята гледна точка по обстоятелствата, свързани с настъпилото събитие. Успоредно с работата по идентифицирането на участниците в ПТП, те се подлагат и на проверка с техническо средство за употреба на алкохол, като при констатиране на такава се процедира по предвидения в Наредба №30 от 27.06.2001 г., обн., ДВ, бр. 63 от 17.07.2001 г., изм. и доп., ДВ, бр. 23 от 17.03.2006 г. законово регламентиран ред и се предприемат съответните принудителни административни мерки съгласно чл. 171, ал. 1 т.б от ЗДП. С други думи, при установяване употреба на алкохол над 0,5‰ от някой участник или виновния за пътнотранспортното произшествие водач, се прилагат мерки за административно-процесуална принуда и се изземват свидетелството за управление и контролният талон, което се описва в акта за административно нарушение. В него се вписват часът на извършване на проверката, идентификационният номер и показанията на техническото средство, както и обясненията на водача. Съгласно последните изменения в чл. 3, ал. 2 от Наредба №30, при съставянето на акта за административно нарушение при констатиране на концентрация на алкохол над 0,5 на хиляда или друго упойващо вещество, авто-

контрольорът задължително попълва и талон за медицинско изследване в три екземпляра, като един се предава на водача, вторият се прилага към акта, а третият остава за отчет. След това длъжностното лице от службите за контрол по ЗДВП връчва на водача срещу подпис талона за медицинско изследване, в който се вписва лечебното заведение и срокът на явяването, който е 45 минути за населено място, в което се намира лечебното заведение, и до 120 минути за останалите случаи. Когато установената с техническо средство концентрация на алкохол е над 1,2 на хиляда, полицейските служители могат да придружат водача до най-близкия център за спешна медицинска помощ. Това, разбира се, може да стане по необходимост след изясняване обстоятелствата около настъпилото ПТП и определяне виновността на участниците.

С оглед установяване на обективната истина около настъпилото ПТП се използва специална тактика за водене на разпит, като автоконтрольорът безпристрастно задава ясни и конкретни въпроси и цели максимално точно и вярно изясняване механизма на настъпилото събитие. Той цели да получи от всеки участник, включително свидетели на инцидента, допълнително информация съответно за посоката на движение на участвалите в ПТП превозни средства, респективно забелязани от водачите им по време на движението си преди сблъсъка пътни знаци, маркировка или светофари, както и цвета на подавания към момента на приближаването на автомобила сигнал. Автоконтрольорът се информира с каква скорост се е движело съответното МПС и предприетите от водача му маневри, в това число дали е задействал спирачната система, кога е забелязан другият участник и съответно как е реагирал той, има ли намеса на външни фактори, станали причина за произшествието и т.н. Твърде често участниците в ПТП дават противоречиви, объркващи и понякога неправдоподобни показания за случилото се, което може да е следствие на превъзбудено състояние или умишлено прикриване на истината с цел оневиняването им. Затова е много важна тактиката на провеждане на разговорите и ако е необходимо, те трябва да бъдат повторени след известно време, тъй като на база на тях още преди огледа автоконтрольорът може да се ориентира в обстановката и да

изгради своя версия за случая и съответно за отговорността на участниците. В този смисъл, като пример могат да се дадат случаи на ПТП с повече от две МПС – или т.нар. “верижни” произшествия, образували колона от пет-шест автомобиля, и използваната тактика за водене на разпит с цел изясняване на събитието и виновността на участниците. При тях най-напред се разпитва водачът на първото пострадало МПС, като за разследването е много важно да се изясни колко удара е почувствал той. Ако водачът свидетелства, че ударът е бил само един, то това означава, че лицето, управляващо превозното средство зад него, е успяло да спре навреме, но е било ударено от третото МПС и в резултат на това автомобилът се е преместил напред и е засегнал първия автомобил. От друга страна, същият въпрос се задава последователно и на следващите намиращи се зад него участници. При положение, че всички са усетили по един удар в задната част на автомобила си, съвсем логично може да се предположи, че виновен за верижното произшествие е само водачът на последното МПС на колоната съгласно чл. 20, ал. 2 или чл. 23, ал. 1 от ЗДП. Ако обаче спомените на първия пострадал участник са за повече от един удар – два, три, четири или пет, то определено всички водачи зад него носят административнонаказателна отговорност за причиняване на ПТП поради движение с несъобразена скорост по същия чл. 20, ал. 2 или поради неспазване на дистанция съгласно чл. 23, ал. 1 от Закона за движение по пътищата.

Основно място по обслужването на едно ПТП заема огледът на местопроизшествието. Той протича през различни етапи (те са разгледани подробно по-натък в изложението) и цели изясняване състоянието на пътнотранспортната обстановка като цяло, в това число организацията на движение в обсега на ПТП, вида и широчината на пътната настилка и състоянието ѝ, т.е. дали е суха, мокра, заледена, заснежена, има ли неравности и дупки и т.н. Проверяват се наличната пътна маркировка, пътни знаци, светофари, пътни съоръжения и тяхната изправност, както и намиращи се в близост до произшествието крайпътни обекти и насаждения. През тъмната част от денонощието или при ПТП, настъпило в тунел, се проверява задължително наличието на изкуствено осветление, светлоотразител-

ни крайпътни елементи и т.н. Внимателно се оглежда разположението на участвалите в ПТП превозни средства, оставените от тях спирачни следи, разпилени части от МПС, както и нанесените повреди (деформации) по тях. За правилното оразмеряване на ПТП и определяне разстоянията между автомобилите се определя т.нар. “мерна” или базова линия [3, с. 39]. Тя обикновено започва от предварително определен поне един ориентир преди мястото на произшествието. За такъв ориентир обикновено се приемат неподвижни обекти около пътя, т.е. такива, които не са с кратковременна трайност, като ел. стълб, сграда, разклонение на пътя, бордюр, мантинела, километричен знак и др. Спрямо тази мерна линия, прекарана между два ориентира или започваща от един такъв, се извършва оразмеряване на ПТП, включващо определяне местоположението на превозните средства и други обекти. Това става чрез фиксиране на разстоянията най-напред по нейната дължина, т.е. по дължината на базовата линия, а след това се нанася разстоянието от базата до обектите или тяхното отстояние от тази линия. По такъв начин се фиксират и дължините на спирачните следи, ако на пътя има останали такива, както и на разпилени части от произшествието и разположението им спрямо другите обекти и ориентири. Специално при превозните средства, разстоянията се измерват от осите на колелата им. За провеждащите разследването автоконтрольори е важно дали е имало размествания след инцидента и ако е така, какви са били те и кое е наложило да бъдат направени. Когато контролният орган прецени, че събраната информация е достатъчна за документиране на случая, взема мерки (ако е възможно) за изместването на пострадалите превозни средства с оглед на това да не пречат на движението.

Всички действия на контролните органи се документират подробно в протокол за пътнотранспортно произшествие. Към протокола е предвидено място за скициране на местопроизшествието на специално отпечатана за целта схема. Върху нея се чертае разположението на превозните средства в резултат на сблъсъка, повредите по тях, съществуващите пътни знаци, маркировка, светофари и др. При необходимост се изготвя допълнителна, по-подробна схема на

ПТП в определен мащаб с фиксирани размери на всички участници, както и следи и веществени доказателства, влизащи в границите на ПТП и ситуационната обстановка. Протоколът за ПТП се попълва в толкова екземпляра, колкото са участниците в произшествието, като един остава на съхранение в съответните служби на секторите “Пътна полиция” [4, 241–252]. Протоколът се подписва от един или двама свидетели, от участниците в произшествието и от съставилия го полицейски служител. При участие в ПТП на МПС с чуждестранна регистрация в протокола се вписва номерът на зелената карта (която се ксерокопира или се прилага нейният дубликат) или застрахователната полица, както и наименованието и адреса на застрахователя и срока на тяхната валидност. Ако водачът с чуждестранна регистрация на моторното превозно средство няма съответните документи, той носи административнонаказателна отговорност по чл. 100, т. 3 от ЗДП, според който водачът е длъжен да носи документ за сключена гражданска отговорност за МПС, което управлява.

След юридическото оформяне на настъпилото събитие и на база събраната информация от проведеното разследване автоконтрольорите, съгласно чл. 189 (1) от ЗДП и чл. 37 и 47 от ЗАНН (актовете, с които се установяват нарушенията по този закон, се съставят от длъжностните лица на службите за контрол, предвидени в този закон), са оторизирани да вземат отношение относно виновността на участниците в произшествието. В този смисъл те съставят акт за административно нарушение за причиняване на ПТП поради неспазване на разпоредбите на ЗДП, на вече определените виновни участници. Редът за съставяне на ААН, правата и задълженията на административнонаказващия орган, както и на нарушителите, са регламентирани в чл. 36–46 от ЗАНН. Актът се издава в три екземпляра, като чрез това действие се поставя началото на административно-наказателното производство по случая. Той се съставя в присъствието на свидетели и нарушителя. Свидетел може да бъде всяко лице, присъствало или не на събитието, включително полицейски служител. В акта надлежно се описват данните за актосъставителя, свидетелите, на нарушителя и управляваното от него МПС, като

подробно се описва извършеното нарушение по ЗДП и причините за това. На тази база се цитират законовите норми, които са нарушени, настъпилите щети от ПТП и се описват иззетите доказателства и документи, свързани с допуснатото нарушение, довело до ПТП. Акът се подписва от актосъставителя, поне един свидетел и нарушителя, като последният има право да откаже да подпише документа, както и да направи съответните възражения по случая. При отказ от страна на нарушителя да удостовери чрез подписа си самото предявяване на съставения акт, то това се прави от един свидетел, чиито данни се вписват в акта. След подписването на документа, на нарушителя се връчва екземпляр от акта срещу разписка, в която той отново полага подписа си и датата и часа на връчването. Полученият екземпляр от акта за административно нарушение временно (в срок от един месец от издаването му – чл. 157, ал.6 от ЗДП) заменя иззетия контролен талон на нарушителя, според който при съставяне на акт за административно нарушение по този закон контролният талон се отнема и се връща на водача след изпълнение на задължението по чл. 190, ал. 3. Това означава, че водачът получава този документ след заплащане на наложеното наказание “глоба” в едномесечен срок от влизането в сила на наказателното постановление или съдебното решение или определение на съда при обжалване [4, с. 147].

След приключване на етапите по разследване, документиране и предприемане на необходимите принудителни и административни мерки срещу виновните за настъпването на ПТП водачи, автоконтрольорският екип ги освобождава.

Отделните екипи от пътният контрол, както и тези на охранителна полиция, противопожарни служби, пътни служби, Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация” (ИААА), Военна полиция (ВП) и др. при нужда си взаимодействат и подпомагат, като по този начин ефективността от тяхната дейност става по-голяма.

Като допълнение може да се посочи, че описаните по-горе действия на полицейските служители по обслужването на леки ПТП и използвана тактика за извършване на оглед, проверка самоличността и правоспособността на участниците, провежданите с тях разговори до голяма степен са сходни с тези при отзоваване на сиг-

нал за запазване и охрана на тежки ПТП. Разликата е там, че при последните автоконтрольорите запазват произшествието, съхраняват следите и не допускат каквито и да било размествания, както и не вземат отношение по отговорността на водачите, тъй като това е в правомощията на дежурния оперативен екип по тежки ПТП, ръководен от разследващ полицай, който има тези права.

2. Административно-наказателна дейност на пътната полиция при настъпване на ПТП

Представените статистически данни в таблица 13 показват осреднения брой на установени нарушения и наложени санкции, в това число и такива при леки ПТП за периода 2005–2007 г. Необходимо е да се направи уточнението, че посочените нарушения, въз основа на които са съставени актове за административни нарушения (ААН), специално при пътнотранспортни произшествия – (последната колона 4 от таблица 13) в някой от случаите са само съпътстващи основното нарушение, допуснато от водача и станало причина за настъпването на ПТП.

Както е видно от таблица 13, административно-наказателната практика на пътната полиция показва, че за периода 2005–2007 г. средногодишният брой санкционирани водачи за виновно причиняване на ПТП по различни причини е 90670. Сами по себе си те съставляват 8,67% от всички установени нарушения на водачите на МПС. С други думи, приблизително всяко десето нарушение на правилата за движение по пътищата неминуемо води до ПТП. За последните три години се наблюдава тенденция на нарастване на наложените административни санкции на водачи на МПС за причиняване на ПТП вследствие допуснато нарушение на ЗДвП, като това увеличение е най-чувствително между 2005 и 2006 г. – с около 7077 или 8,3%, докато през 2007 г. нарастването на санкционирани за ПТП водачи спрямо предходната е с 2780, или с около 3%.

Таблица 13

**Средни данни за административно–наказателната дейност на
пътната полиция за периода 2005–2007 г.**

Административно–наказателна дейност	Общо	Съставени		От тях: за ПТП
		акт	фиш	
Общо установени нарушения	1 061 734	661581	361783	91616
Нарушения на водачите от тях за:	1 044 779	679018	350497	90670
– скорост	255 094	130988	122705	22300
– неспазване предимство, знаци и сигнали	85 724	71919	13310	21531
– отнемане предимство на пешеходец	4 265	3631	581	1037
– неправилни маневри	36 486	31993	4321	15142
– неправилно спиране и паркиране	109 943	53392	57170	691
– употреба на алкохол - до 1,2 0/00	15 912	15912	0	1507
– употреба на алкохол - над 1,2 0/00	11 925	11926	0	1105
– неправилно движение по пътното платно	22 822	18795	3893	6828
– неползване на обезопасителен колан или каска	90 713	85139	4641	64
– ползване на мобилен телефон по време на управление на МПС	12 502	11994	560	9
– неизпълнение разпореждане на контролен орган	2 363	2316	14	6
– управление на технически неизправно МПС	47 767	33625	13612	283
– нередовни пътни документи	75 271	53568	19538	30
– неспособност	32 303	31973	76	639
– без гражданска отговорност	18 825	18659	37	116
– други нарушения на водачите	221 925	104656	109744	19387
Нарушения на пешеходците	10 607	2083	8452	116

От данните в таблица 13, според допуснатите нарушения на правилата за движение, най-голям е броят на съставените актове по причина скорост, несъобразена или превишена – средногодишно по 130 998, като близо една пета от тях или 17% са за ПТП. Броят им за периода постепенно нараства, като това изменение е по чувствително между 2005 г. и 2006 г. Водачите на МПС, неспазващи предимство, пътни знаци и сигнали, са на следващо място по брой съставени актове за административно нарушение при ПТП – средногодишно по 21 531, което съставлява близо 30% от всички съставени актове. При тях също се запазва тенденцията на нарастване през разглеждания период. По отношение на нарушението “неправилни маневри” и настъпили ПТП, статистиката показва, че средногодишно по тази причина се санкционират 15 142 човека, като фрапиращото е, че те съставляват 47,3% от общия брой съставени за това нарушение ААН, или с други думи, приблизително всеки втори понесъл административна санкция водач, извършващ непревирли маневри, става участник в ПТП. Наблюдава се леко нарастване на техния брой през разглеждания период. Още по тревожното е, че подобна трайна възходяща тенденция относно административнонаказателната дейност на пътната полиция се констатира и при ПТП, настъпили след отнемане предимството на пешеходец, макар и техният абсолютен брой да не е много голям. Те съставляват близо една трета от общия брой издадени ААН за това нарушение.

При болшинството от останалите нарушения на ЗДвП и наложени санкции като цяло през разглежданите години има известно задържане, дори спад на техния брой, особено между 2005 г. и 2006 г. Като нарушения с подчертано устойчива низходяща тенденция, в това число и по отношение на констатираните и отразени в ААН при ПТП, може да се упоменат неправилното спиране и паркиране, употребата на алкохол и неползването на обезопасителен колан или каска. При последните очевидно и във връзка с направеното по-горе уточнение, те не са основната причина за ПТП, а по-скоро констатация след произшествието, което обаче има голяма значимост за самите пострадали и в някои случаи може да се окаже решаващо за тяхното здраве. Положителното е, че за разглеждания тригодишен период намалението на тези нарушения конкретно установени при ПТП, е значителна – от 155 за 2005 г. до 20 през 2007 г. Сходно е и

положението при водачите, причинили виновно ПТП, при които е установено, че не притежават гражданска отговорност.

Специално внимание може да се отдели отново на т.нар. “алкохолни нарушения и ПТП”. От общия брой издадени наказателни постановления на водачи за нарушението “употреба на алкохол” около 10% са за ПТП.

По принцип при констатирана употреба на алкохол от водачите на МПС в границите между 0,5 и 1,2 на хиляда Законът за движението по пътищата (чл. 174, ал. 1) предвижда лишаването от право да управляват пътното превозно средство за срок от 1 до 12 месеца и глоба от 200 до 500 лв. Санкцията е по-голяма при водачи, придобили правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, и такива на моторни превозни средства за обществен превоз на хора и опасни товари, като тя се изразява с лишаване от право да управляват моторно превозно средство от 2 до 12 месеца и глоба от 300 до 600 лв. При повторно нарушение Законът предвижда лишаване от право на управление на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина за срок от една до три години и глоба от 1000 до 2000 лв. В случаите, когато е установена концентрация на алкохол в кръвта над 1,2 на хиляда, деянието се квалифицира като престъпление и за него законодателят предвижда и по-високи наказания, включително лишаване от свобода – чл. 343,б, ал. 1 от НК. Друг е въпросът до каква степен се прилага това, тъй като в много случаи по една или друга причина се ползва възможността за освобождаване от наказателна отговорност с налагане на административно наказание по чл. 78а от Наказателния кодекс. Въпреки това, като цяло може да се направи изводът, че така упоменатите санкции, заложи в ЗДвП, ЗАНН и НК, и осъществявания ежедневен контрол на пътното движение и проверки за алкохол са оказали своето влияние за макар и лекото снижаване нивото на тези нарушения през изследвания период.

На фона на общата статистика за установените нарушения на правилата за движение и наложените административнонаказателни мерки конкретно при настъпили ПТП значително се откроява като абсолютен брой нарушенията “неправилно движение на пътното платно”. Средногодишният брой на санкционираните по тази причина водачи, участвали виновно в ПТП, твърде вероятно и вследствие

само на това нарушение, е 6828, като от общия им брой това съставлява около 30%, а от издадените ААН – 36,3%.

На следващо място според честотата на констатиране и броя наложени санкции по административен ред при настъпили ПТП са нарушенията: неспособност, управление на технически неизправно МПС, липса на гражданска отговорност, както и нередовни пътни документи. Независимо, че относителният им дял спрямо общо констатирания е незначителен, тези нарушения не са безобидни и понякога могат да доведат до ПТП със сериозни последици.

3. Проблеми в организацията на работата на пътната полиция при обслужването на леки ПТП и възможности за тяхното решаване

Както е известно, през последните пет години настъпиха редица промени по отношение статуквото на пътната полиция от гледна точка на нейната подчиненост, т.е. от началото на 2005 г. се премина от централизирана към децентрализирана система на управление, като пътният контрол премина към структурата на РУ и в групите “Престъпления по пътищата”. Това определено не даде нужния положителен резултат по отношение ефективността и организацията на работа, според мнението и на самите служители, а дори напротив – появиха се проблеми от различно естество, както и отрицателни тенденции в показателите на аварийност. От началото на 2006 г. в най-големите градове – София, Пловдив, Варна и Бургас съставът на пътния контрол бе върнат отново в секторите “Пътна полиция”. От проведеното емпирично изследване посредством методите “програмирано интервю” и “беседа” с полицейски служители, обслужващи леки ПТП, стана ясно, че определено тези промени към връщане на статуквото в посочените области са положителни и че организацията на работа е значително по добра. Мнението на респондентите е, че вече може да се разчита в много по-голяма степен на взаимодействие и сътрудничество между дежурните патрулни наряди от различни райони, специално по отношение обслужването на ПТП, като по този начин се пестят време и нерви, както на служителите, така и на участниците в ПТП.

По отношение организацията на състава от групите “Пътен

контрол”, обслужващи и ПТП, от направеното емпирично изследване на автоконтрольорския състав посредством програмирано интервю в регионите София, Стара Загора, Пловдив и Шумен се установи следното.

– Съвсем логично и закономерно, в София броят на пътните полицаи към групата за пътен контрол, обслужващи леки ПТП и осъществяващи контрол на автомобилното движение, е най-голям, като за целта има обособени екипи по двама служители, разпределени по отделни райони, обхващащи цялата територия на столицата – 24 часа в денонощието. Режимът на работа обикновено е трисменен – през 8 часа, като допълнително има и само дневен от 12 часа с цел подпомагане на колегите, тъй като през светлата част от денонощието броят на ПТП е значително по-голям, отколкото през тъмната. В този смисъл и броят на екипите, носещи нощните дежурства, е значително по-ограничен в сравнение с дневните. Това разпределение на силите и средствата на територията на столицата определено дава възможност за по-голямо взаимодействие и взаимозаменяемост между екипите и повишава ефективността на тяхната работа.

– В Стара Загора дежурните наряди работят също на трисменен режим – 24 часа в денонощието по определени маршрути в рамките на града и извън него. Разбира, се числеността им е в пъти по-малка в сравнение със София – по данни от проведеното изследване, по 5 служители на смяна, от които един е полицейски инспектор.

– В регионите Пловдив и Шумен е въведена практиката всеки екип в зависимост от близостта си до настъпили пътнотранспортни произшествия да ги обработва, като също така е осигурено 24 часово покритие. Нощните дежурства в Пловдив обикновено се носят от два дежурни екипа.

– В Стара Загора и Шумен при настъпване на ПТП извън града на отдалечени места може да го обслужи и патрулът, който в момента е по маршрута.

– На добро ниво е и взаимодействието и координацията в изследваните региони при ПТП между служителите от пътната полиция и охранителна полиция, както и със специализираните по пътен контрол звена от ИААА и според самите респонденти на този етап няма проблеми по отношение съвместната дейност при настъпване

на ПТП.

Заетостта на пътната полиция и по специално на службите за пътен контрол може да се класифицира на няколко основни вида, като административна, контролна, обслужваща и общополицейска. Посещенията и обработката на ПТП спада към обслужващата дейност и определено отнема значително време на автоконтрольорите. Според проведеното научно изследване през 2008 г. от Центъра за полицейски изследвания (ЦПИ) към НИКК-МВР [12, с. 6], а и според настоящото проучване работата на дежурните наряди по леки ПТП се установи, че на територията на град София средното време за посещение, разследване и издаване на протокол и акт за административно нарушение на виновния участник за едно ПТП без загинали и ранени е около 30 минути. Специално в град София самото разследване отнема немалка част от работното време (по цитираното изследване – около 10%) на служителите, тъй като то е свързано с оглед, разпити на свидетели и водачи, проверка за употреба на алкохол и определяне на виновните участници. Трябва да се има предвид обаче, че времето от момента на получаване на сигнала до посещението и цялостното обслужване на ПТП може да е значително повече от упоменатото и да надхвърля дори 90 минути, в зависимост от редица обективни фактори. Основните от тях са свързани с натовареността на служителите, т.е. броя на настъпилите ПТП в съответния район. Други се пораждат от специфичните особености и сложност, свързани с всяко ПТП, и произхождащите от това евентуално проблеми и усложнения, като например установяването на алкохол в кръвта и евентуално придружаването на виновния водач до най-близкото медицинско заведение за вземане на кръвна проба.

Разбира се, съществуват и много други фактори като отдалечеността на ПТП едно от друго, натовареността на трафика, метеорологичните условия, обслужване с приоритет на настъпило междуременно тежко ПТП и не на последно място, неточно получени или грешно разбрани данни за местоположението на ПТП и др.

Специално по отношение на употребили алкохол водачи в практиката на полицейските служители се срещат редица проблеми. Някои от тях произтичат от афектираното състояние на водачите, които проявяват грубо отношение към органите на полицията и не се подчиняват да издадените разпореждания. Както вече бе разгле-

дано (вж. стр. 46), някои водачи правят опити да заблудят полицаите за това, кой точно е управлявал МПС, при условие, че в него са пътували и други лица, а също така не са рядкост и случаите, когато виновният водач, при положение, че е бил сам в автомобила към момента на настъпване на ПТП, по спешност се обръща към някой свой познат, който да поеме отговорността, че е управлявал МПС, или, ако обстоятелствата позволяват и няма засегнат друг участник, изчаква достатъчно дълго, за да премине действието на алкохола, преди да сигнализира за произшествието. Тези измами се правят с оглед избягване на съответното наказание, което в някои случаи може и да не бъде само административно, както и на отказ за покриване на щети от застрахователната компания при сключен договор за автокаска.

По принцип за изясняване на фактите около настъпилото ПТП до голяма степен се разчита на свидетели, които са били очевидци на инцидента, както, разбира се, и на правилно проведената тактика при разпитването на участника или участниците, тъй като, особено след употреба на алкохол, водачът по-лесно се обърква, доста често изпада в противоречия и впоследствие признава вината си.

По отношение големия разход на време на полицейските служители трябва да се спомене, че основната част от ПТП, които те посещават, са леки с незначителни материални щети. Особено голям акцент върху този проблем изразиха служителите от автоконтролорския състав към СДП и от сектор “Пътна полиция” към ОДП – Пловдив. Положителното е, че към момента има благоприятна връзка в това отношение след постигнатата договореност между пътната полиция и застрахователните компании за признаване на съответните щети при леки ПТП без ранени участници; водачите стигнали до консенсус относно виновността им, да не викат служители на пътния контрол, а съгласно чл. 123, ал. 1, т. 3б и чл. 5 от Наредба Из-41 да попълват двустранните констативни протоколи и да ги изпращат в съответните застрахователни компании. По отношение изрядността и спазването на всички законови процедури при обслужването на ПТП изследването показва, че колегите от пътния контрол влагат максимално усилия и се стараят да си вършат работата професионално. Отново е добре да се подчертае въведената отдавна специално в София практика при ПТП, освен прилагането на

всички задължителни законово регламентирани процедури, свързани със задълженията и отговорностите на участниците в произшествието, те да попълват анкетен въпросник-декларация, в която саморъчно да начертаят схема на ПТП и да опишат подробно всичко, свързано с настъпилото събитие, включващо обяснение за техните действия и действията на другия участник или участници преди, по време и след произшествието, скорост на движение, забелязани знаци или сигнали на светофара, метеорологични условия, видимост и обзорност, както и час на събитието. Това определено внася допълнителна сигурност и предотвратява възможността за обжалване на наказателните постановления от страна на виновните участници поради изкривяване впоследствие на обективната истина, което е равносилно на обвинение към патрула, посетил произшествието, в неправилно отразяване на фактическата обстановка. Тази практика, използвана и в Шумен, е добре да бъде взета под внимание като целесъобразна и практична от ръководствата на секторите "Пътна полиция" към всичките ОДМВР.

Много често на виновния водач се съставя акт за административно нарушение, освен за основното допуснато от него нарушение, довело до настъпването на произшествието, и за други съпътстващи го нарушения на ЗДвП, като неносене или непритежаване на свидетелство за управление, на свидетелства с изтекъл срок на валидност или при отнети контролни точки, несклучване на гражданска отговорност, управление на технически неизправно МПС, проблеми с наличието, редовността и съответствието на идентификационните номера, както и принадлежността и съответствието на регистрационните им номера с отразените в регистрационните свидетелства и др. Актове за административни нарушения се съставят и на останалите участници в произшествието при констатация на някои от изброените видове нарушения. Това показва, че ангажираността и времетраенето на процедурата по обслужването на едно ПТП във всеки случай е различна и зависи от много обстоятелства.

Друг проблем, споделян от колегите пътни полицаи при проведеното интервю, са **ПТП с участието на чуждестранни граждани или с чуждестранна регистрация**. Най-напред това е проблем от гледна точка на езиковата бариера, когато виновният водач е чуждеец, защото невинаги своевременно може да бъде осигурен и пре-

водач. Това обаче е необходимо условие, тъй като в противен случай се създават затруднения и особености от правен характер в правоотношенията на полицейските служители с чуждестранните водачи по отношение допуснатото нарушение и евентуално други такива (употреба на алкохол, липса, невалидност поради повреда, унищожаване, или изтекъл срок на застрахователен документ “зелена карта”). Затова винаги при такива случаи след изясняване на казуса на място, водачът се отвежда в съответното поделение на МВР, в което по възможност се осигурява преводач, който се вписва като свидетел в съставяния акт (изключение правят лицата с дипломатически или консулски имунитет, които се ползват със специален статут от гледна точка на административнонаказателна отговорност, дори при виновно причиняване на ПТП, съгласно Виенската конвенция за дипломатическите отношения, ратифицирана с Указ №766 на Президиума на Народното събрание от 19.10.1967 г. ДВ, бр. 28 от 9.04.1968 г. обн., ДВ, бр. 28 от 9.04.1968 г., в сила за България от 15.02.1968 г.

Факторът “време” е от голямо значение при ПТП с чуждестранни водачи, тъй като техният срок за пребиваване в страната, особено ако са транзитно преминаващи, е ограничен. Затова при тези случаи съществува обективна необходимост за предварително изпълнение на наложените наказания преди да е влязло в сила издаденото наказателно постановление. Изключение се прави, ако чуждестранният гражданин е употребил алкохол и това е констатирано с техническо средство или кръвна проба. В тези случаи, съгласно Закона за ратифициране на Конвенцията, съставена на основание чл. К.3 от Договора за Европейския съюз за лишаването от право да се управлява МПС, приет от XI Народно събрание на 4.05.2007 г. и обнародван в ДВ от 18.05.2007 г., срещу чуждестранните водачи се прилага ефективно наказанието “лишаване от право да управлява МПС” в предвидените за нарушението в ЗДвП срокове.

Най-общо, на база проведеното изследване може да се направи изводът, че пътнотранспортните произшествия с чуждестранни водачи поради причини от езиков и организационен характер отнемат също така значително време на органите по пътен контрол.

От друга страна, проблем, споделен в процес на разговор с респондентите, който след излизането на Наредба Из-41 от 12.01.2009 г.,

според чл. 6 ал. 1 вече не е актуален, съществуваше по отношение разхода на време на органите от пътна полиция за обслужването на ПТП, настъпили на паркинг с неизвестен извършител, тъй като доскоро малко застрахователни компании признаваха щетите по МПС, възникнали в паркирано състояние, без съответния протокол от пътна полиция. Положителното е, че тази практика отпадна и органите за пътен контрол вече не се занимават с такива случаи, а самата застрахователна компания има ангажимента да извършва съответните действия по уточняване, разследване и оценяване на щетите.

Друго служебно задължение и сериозен ангажимент на автоконтролорския състав е своевременното реагиране, посещение и запазване на настъпили тежки ПТП. От гледна точка на време, сили и необходими знания и подготовка, общото становище на респондентите от изследваните региони е, че те като цяло ги притежават, с оглед запазване на тежки ПТП, организиране на движението, недопускане на заличаването на важни следи и веществени доказателства, свързани с произшествието, осигуряване при необходимост своевременна медицинска помощ на пострадалите, провеждане на разпити на свидетели и участници в ПТП и установяване на тяхната самоличност, както и осигуряване присъствието им до пристигането на дежурната група по тежки ПТП. Проблем съществува най-вече по отношение на средствата за фиксиране на местопроизшествието – фотозаснемаща техника, и такава за обозначаване местоположението на обекти, които е трябвало да бъдат преместени. В екстремни случаи на неотложност автоконтролорите нямат регламентирани функции, специализирана подготовка и техника за изземване на веществени доказателства с оглед предпазването им от заличаване. Практиката е да се запази произшествието, без да се докосва нищо, и да се чака пристигането на оперативната дежурна група с разследващия полицай. Тези недостатъци обаче в някои случаи при влошени метеорологични условия могат да попречат на своевременното фиксиране на обстановката и запазване на следите и да повлияят негативно на всестранността, обективността и пълнотата в разследването на ПТП.

ИЗВОДИ И ОБОБЩЕНИЯ

На основание на гореизложеното могат да се направят следните изводи и препоръки.

1. Административнонаказателна дейност на пътната полиция при настъпване на ПТП за периода 2005–2007 г. показва, че приблизително всяко десето нарушение на правилата за движение по пътищата неминуемо води до ПТП. За последните три години се наблюдава тенденция на нарастване на наложените административни санкции на водачи за причиняване на ПТП вследствие допуснатото нарушение на ЗДвП, като най-чувствително това увеличение се констатира между 2005 и 2006 г.

2. Най-много са съставените ААН за превишена и несъобразена скорост, като близо една пета от тях са за ПТП. Наблюдава се тенденция за нарастване, особено през периода 2005–2006 г.

3. След скоростните нарушения, най-голям брой водачи, причинили ПТП, са санкционирани за неспазване на предимство, пътни знаци и сигнали, което съставлява близо една трета от всички съставени актове. Очерталата се тенденция отново е в посока нарастване на броя им.

4. Близо всеки втори водач, наказан за извършване на неправилни маневри, става участник в ПТП.

5. За периода 2005–2007 г. трайно намаляване на съставените ААН при ПТП се наблюдава при нарушенията “неправилно спиране и паркиране”, “употреба на алкохол” и “неползване на обезопасителен колан или каска”.

6. Всеки десети водач, управлявал МПС с алкохолно съдържание в кръвта над 0,5 на хиляда, е участвал в ПТП. За периода 2005–2007 г. се наблюдава леко снижаване нивото на тези нарушения.

7. Значителен е броят на ПТП, настъпили по причина “неправилно движение на пътното платно” – средногодишно по 6828, или около 36% от издадените ААН, са за това нарушение.

8. Броят на актовете за административно нарушение за причиняване на ПТП поради неспособност, управление на технически неизправно МПС, ползване на мобилен телефон и др. не е голям. Въпреки това, дори когато те представляват съпричина за настъпва-

не на ПТП, могат да доведат до настъпването и на тежки вредни последици. Поради това работата на контролните органи и институции трябва да бъде все така сериозна и да отделя нужното внимание и на тези нарушения.

9. Преминаването на пътна полиция от децентрализирана към централизирана система на управление в градовете София, Пловдив, Варна и Бургас се отразява положително на организацията на работата, взаимодействието и сътрудничеството между дежурните патрулни наряди от различни райони, по отношение обслужването на ПТП.

10. На територията на СДВР средното време за посещение, разследване, и издаване на протокол и акт за административно нарушение на виновния участник за едно ПТП без загинали и ранени е 30 минути. Огледът на местопроизшествието, снемането на обяснения от свидетели и водачи, проверката на документи и др. отнемат близо 10% от посоченото време.

Спазването на този стандарт е възможно само при отсъствието на фактори, които могат да забавят значително работата на дежурните наряди. Като цяло може да се направи изводът, че времето, необходимо за обслужването на едно ПТП, е различно във всеки конкретен случай и зависи от много обстоятелства.

11. Дежурният служител към ОДЧ, приел сигнал за настъпило ПТП, трябва да събере възможно най-голямо количество информация за настъпилото събитие и да ориентира автоконтрольорския екип в обстановката, за да може той да реагира максимално точно и бързо. Проучването установи, че невинаги пътните полицаи получават точна информация за ПТП – особено за мястото на произшествието и понякога губят много време, докато го намерят.

12. Свидетелските показания и тактическите способности, използвани при разговорите с участниците, са много важни и полезни за изграждането на обща представа у автоконтрольора за настъпилото събитие, въз основа на която той по-лесно би могъл да се ориентира в обстановката.

13. Успешно е решен проблемът с големия разход на време на пътните полицаи за посещение и обслужване на ПТП, настъпили на паркинг, както и такива с незначителни материални щети чрез попълване на двустранен констативен протокол при постигнато съгласие между участниците за обстоятелствата, довели до произшествието.

14. Да се популяризира положителния опит на Отдел “ПП”–СДВР по отношение на използвания от тях образец на декларация, попълвана от участниците в леко ПТП.

15. ПТП с чуждестранни водачи затрудняват работата на контролните органи поради причини от езиков и организационен характер.

16. Разпределението на състава на пътния контрол към СДВР и обследваните ОДМВР и взаимодействието помежду им отговаря в значителна степен на потребностите от контрол на пътното движение и обслужване на ПТП.

17. Взаимодействието между органите на пътна полиция и други ведомства, имащи отношение към безопасността на движението, е на добро професионално ниво.

18. Екипите на пътна полиция нямат необходимото оборудване да запазят и охраняват тежки ПТП, особено в случаите, когато по спешност трябва да се фиксират следи и да се съхранят важни веществени доказателства до пристигането на разследващите органи.

ГЛАВА ТРЕТА

**ДЕЙНОСТ НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ ПРИ
НАСТЪПВАНЕ НА ТЕЖКИ ПТП****1. Организация на работата на пътната полиция
при настъпване на тежки ПТП*****1.1. Получаване на сигнал за тежко ПТП
от оперативнодежурната част***

След получаване на сигнал за ПТП с данни за убити и ранени лица и големи материални щети, представляващи престъпление по транспорта по смисъла на Наказателния кодекс – чл. 342 и чл. 343 от НК, дежурният служител от ОДЧ към съответното полицейско поделение или към секторите “Пътна полиция”, съгласно Наредба Из-41 от 12.09.2009 г., обн. ДВ №8, е длъжен [5]:

– за максимално кратко време да получи колкото е възможно повече информация за мястото и всички важни обстоятелствата около произшествието и участниците в него (процедурата е идентична като при сигнала за леки ПТП);

– незабавно да предприеме действия по уведомяването на най-близкия до местопроизшествието екип от полицейски служители, които да го посетят, запазят и охраняват;

– да информира за случая разследващия полицай, а специално в София, и групата по тежки ПТП или дежурните полицейски инспектори към секторите “Пътна полиция”, натоварени с тези функции;

– да се информира за състоянието на пострадалите и при необходимост да организира изпращането на бърза медицинска помощ и служби от пожарна и аварийна безопасност.

1.2. Дейност на пътната полиция и разследващия полицай преди посещаване на местопроизшествието

Преди тръгването за местопроизшествието разследващият полицай се информира максимално подробно от приелия сигнала дежурен служител в ОДЧ или от който и да е приносител на информация за всички съобщени обстоятелства, важни подробности и особености около настъпилото събитие. Той трябва да се погрижи лично или чрез дежурната част на поделението за осигуряване на помощ на пострадалите и ограничаване на щетите от произшествието. В зависимост от естеството на ПТП и причинения резултат органът по разследването трябва да осигури за огледа съответните специалисти. Обикновено екипът, формиран от разследващия полицай включва дежурен инспектор от пътна полиция и при необходимост вещи лица – автотехнически експерт и експерт-криминалист, които могат да бъдат служители на МВР или независими експерти, както и съдебен лекар, инженери, пожарникари, механици и др. Ако от подадения сигнал се разбира, че в ПТП има участник чуждестранен гражданин, трябва своевременно да се осигури преводач, а при настъпило на безлюдно място произшествие е необходимо привличането на поемни лица. При данни за избягал от местопроизшествието водач дежурният служител от ОДЧ уведомява всички наряди пътни полицаи за времето и посоката, в която се е отправил водачът (ако е известна), и подава данни за неговото МПС с оглед предприемане на необходимите действия по издирването му [4, с. 255; 14, 72–75].

Особеност съществува при настъпили тежки ПТП с военни МПС, при които действията по разследването се поемат от органи на военното досъдебно производство; те включват военен прокурор, военни следователи и военни разследващи полицаи. В такива случаи МВР може да окаже съдействие на колегите при необходимост чрез своя ресурс от опитни пътни полицаи, както и да запази ПТП до пристигане на оторизираните органи от Министерство на отбраната.

1.3. Дейност на пътната полиция по запазването и охраната на тежки ПТП

Основната задача на пътните полицаи, посетили първи местопроизшествието, е да го запазят и охраняват, което включва най-напред определяне на границите му и недопускане на външни лица в

периметъра на ПТП, обезопасяване на участъка с цел предотвратяване на други пътни инциденти, извършване на оглед и фиксиране местоположението на следи, обекти и веществени доказателства, като не се допуска тяхното разместване, заличаване или умишлено унищожаване. Вземат се мерки при необходимост за оказване помощ на пострадалите, за установяване самоличността на участниците, адресната им регистрация и правоспособността им да управляват МПС, както и за тяхното оставане на мястото, с изключение на сериозно пострадалите, до пристигане на екипа по тежки ПТП. Ако обстоятелства го налагат, движението временно се спира изцяло в конкретния участък, или ако е възможно, се организира и регулира така, че да бъдат избегнати сериозни затруднения в трафика. Пътните полицаи поддържат постоянна мобилна връзка с дежурната оперативна част към поделението и със своя пряк ръководител относно състоянието и динамиката на обстановката. Много важно е своевременно да се набере необходимата полезна и в много случаи ценна информация относно механизма и причината за настъпване на събитието, както и за повредите и деформациите по МПС. Посредством предварителни разговори със свидетели и участници се придобива представа за действията и реакциите на водачите преди, по време и след настъпването на ПТП. Пътните полицаи, посетили първи местопроизшествието, са тези, от които до голяма степен зависи посоката на развитие на предстоящото разследване по случая, тъй като каквато и да било промяна в заварената обстановка или не предприети навременни действия могат да забавят недопустимо или опорочат цялото разследване и да го ориентират в грешна посока. Затова, с оглед сериозността и отговорността на техните действия е много важно те да имат нужната подготовка за това, техническа обезпеченост, техните правомощия в такива случаи да бъдат строго фиксирани и ако е необходимо, в особени случаи разширени. След пристигането на разследващия полицаи и екипа му, запазилите произшествието полицейски служители им предоставят цялата събрана информация за обстановката на ПТП, взетите мерки по нейното съхраняване, а при неотложна необходимост, и по фиксиране на следите, както и за местоположението на обектите, участниците и свидетелите. Те предават събраните сведения и документи от участниците, както и евентуално изготвен от тях план-скица [10, с.1–20].

При необходимост във всеки момент разследващият полицай може да изисква съдействие от запазилите произшествието полицаи с оглед разясняване на допълнителни факти и обстоятелства станали известни в процеса на огледа.

1.4. Действия на пътната полиция и разследващия полицай по извършването на оглед на настъпило тежко ПТП.

Тактика и методи за разкриване на важни за разследването обстоятелства

Същинският оглед на едно тежко ПТП се извършва от разследващия полицай с помощта на полицейски инспектори от пътна полиция, а при необходимост и чрез съдействието на експерти, съдебен лекар и в присъствието задължително на най-малко две поемни лица. Полицейските служители оказват пълно съдействие и подпомагат активно работата на разследващия орган и процеса по разследването, съобразно дадените им по закон правомощия и неговите разпореждания.

По принцип огледът на мястото на ПТП трябва да се извършва винаги планомерно, в строга последователност, като обективният и професионален подход към случая определено е едно от основните условия на огледа. Практиката показва, че някои разследващи полицаи, след като пристигнат на мястото на произшествието и изслушат първите частични съобщения по случая, понякога се опитват прибързано да обяснят механизма на произшествието. Това в много случаи може да ги подведе в грешна посока и да не забележат някои противоречащи си данни. В случай например на блъскане на пешеходец, велосипедист, мотоциклетист или животно трябва много внимателно да се огледа районът на произшествието, защото пострадалите могат да бъдат преместени от мястото на сблъскването, а веществените доказателства – премахнати.

За последователно изучаване на обектите на местопроизшествието могат да се използват различни способи за оглед, прилагани в практиката на полицията и разследващите органи. Те биват: ексцентричен (мястото се изучава от центъра към периферията); концентричен (започва се от периферията към центъра на местопроизшествието) и линеен (специално при ПТП това е често приложим

метод и включва обхождане на местопроизшествието в линейно направление – от единия край до другия) [10, с. 36].

За внасянето на още по-голяма яснота по отношение на разгледаните (вж. стр. 85) методи и средства, използвани от пътната полиция при огледа на ПТП, в представения по-долу текст те са изложени по-подробно и поетапно.

В полицейската и експертна практика се различават три основни стадия на оглед.

1.4.1. Общ или статичен оглед

Целта на общия оглед е да даде възможност разследващия полицай да се запознае с обстановката на мястото на ПТП, да определи неговите граници, като се изяснява какви обекти се намират на местопроизшествието, кои от тях имат връзка с него, какво е тяхното местоположение и взаимоположение, като се спазва условието те да не бъдат размествани. Описват се външният вид и състояние на различните обекти, както и това на пътното платно, като е добре да се снимат данни чрез съответните замервания на неговата хоризонтална и вертикална характеристика, надлъжен и напречен наклон, както и брой ленти за движение в двете посоки, наличната пътна маркировка, пътни знаци, светофарни уредби, вида на пътната настилка – асфалт, паваж, и нейното състояние. Оглеждат се също така внимателно и крайпътните съоръжения.

След определяне границите на ПТП разследващият полицай и придружаващият го екип избират неподвижни ориентири и съответно обозначават мерителната или базова линия, спрямо която се извършват необходимите замервания на разстоянията от и между всички обекти и оставените следи в границите на ПТП [4, с. 266]. Следите, оставени на местопроизшествието, биват различни видове според произхода и механизма на образуването им. Според утвърдена класификация, те се делят на обемни, микроследи, динамични-механоскопни и биологични⁴. Следите, оставени от гумите на транс-

⁴ **обемни** – от автомобилни гуми, човешки крак и т.н.

Микроскопични – следи с минимални размери, като по същество те са следи-предмети и следи от въздействието на един предмет върху друг. Към тях спадат частици от различни детайли на превозните средства – стъкла, фарове, габарити, огледала, боя, от товари и др.

Динамични-механоскопни – образувани са от взаимодействието на два и повече предме-

портните средства, са обемни и повърхностни, като според начина на образуване се делят на статични (при продължителен покой) и динамични (при движение на превозното средство), като последните могат да се получат вследствие превъртане и триене на колелата. При огледа на следите следва да се обръща внимание не само на формата, посоката, но и на тяхната свежест и причастност към даденото произшествие. За измерванията, които се правят при огледа на произшествието, за определяне местоположението на обектите се използват различни способности, като ортогонален, триангулачен и стереофотограметричен⁵ [3, с. 42].

По време на тази първа фаза на огледа обикновено се правят ориентиращи и обзорни снимки⁶.

1.4.2. Динамичен или детайлен оглед

Вторият метод, използван при извършване на оглед – динамичен или детайлен, е свързан с щателно оглеждане на всеки обект. Целта на динамичния оглед е да се разкрият характерните признаци, довели до настъпване на събитието, и специфичното при него е, че се извършват размествания на обектите, което помага да бъдат получени допълнителни доказателства, потвърждаващи или изключващи предполагаемата непосредствена причина за ПТП. При него често се откриват следи от произшествието, които не са били открити при статичния оглед.

Специално съдействие екипът от пътни полицаи оказва на раз-

та, чрез натиск, плъзгане, остъргване, преобръщане и др.

Биологични – към тях се отнасят части, течности и секрети от човешки, животински и растителен произход. По възможност трябва да бъдат иззети заедно с обекта, върху който са открити.

⁵ Ортогонален метод – метод, изискващ определянето на най-малко един ориентир и базова линия, отговаряща на условията за ориентир – неподвижен обект, като стена на сграда, мантинела, и др. или два ориентира, между които се разполага базовата линия.

Триангулачен метод – методът е основан на принципа на триангулацията или построяването на серия триъгълници. При известна основа на триъгълника, която винаги съвпада с базовата линия, общата точка на останалите две страни фиксират местоположението на определена точка от даден обект, отразен в план-схемата на ПТП. Друга особеност при този метод е, че ориентирите трябва да се избират, така че да се построяват триъгълници без тъпи ъгли, прилежащи на базата.

Стереофотограметричен метод – много прецизен метод на измерване и позволява изготвянето на най-точни план-схеми на ПТП. При него се правят определен брой стереодвойки снимки и се обработват в специализирани лаборатории.

⁶ Ориентиращи и обзорни снимки – правят се в статичната фаза на огледа и целят фиксиране на обстановката на ПТП, като обхващат неговите граници и заобикалящата го обстановка.

следващия полицаи при извършването на детайлния оглед на превозните средства, особено ако по случая не е привлечен автоексперт. Той се състои от два етапа – външен и технически. При външния оглед установяването на типа, марката, регистрационния номер, наличието и отсъствието на товар, се определят също и съществуващите по него следи и повреди, техният вид и посока. Транспортното средство се оглежда внимателно и отвътре, тъй като следите и предметите, намиращи се в него, могат да имат значение за установяването на лицето, което го е управлявало в момента на настъпване на произшествието. При това е необходимо да се установи техническото състояние на механизми, възли и прибори на автомобила, като на спирачната, кормилната, осветителната и сигнална система, каросерията, състоянието на колелата – джанти и гуми, положението на скоростния лост, показанията на километража, положението на огледалото за задно виждане и много други, чиито повреди в конкретните условия са могли да повлияят на безопасността на движението и да станат основна причина за произшествието [3, с. 46; 10, 40–43].

Обикновено се извършва съпоставка на разположението на повредите по МПС с нараняванията или повредите съответно на пострадалия или върху определени предмети, което позволява да се установи дали е възможно тези щети и травми да бъдат причинени от даденото превозно средство. Специална тактика пътните полицаи и вещите лица прилагат и при огледа на намерено превозно средство, за което се предполага, че е участвало в ПТП и неправомерно го е напуснало. Обръща се специално внимание на падналите евентуално върху него частици пръст, полепнали листа, клончета от дървета и други следи, тъй като те могат да се сравнят с почвата и растителността от мястото на произшествието, като също така не се подценява възможността за умишлено нанесени интервенции по външния вид на МПС. Особеност съществува и при оглед на обгорял автомобил, като в този случай той най-напред се фотографира чрез серия от множество снимки под различен ъгъл, като се има предвид, че огънят на практика не нанася сериозни изменения по отношение формата на детайлите и купето [19].

В процеса на огледа се изземват предмети и следи, имащи доказателствено значение за делото, и се изготвят възлови и детайлни

снимки⁷ на всички представляващи интерес за разследването обекти. За целта екипът по тежки ПТП трябва да е снабден задължително с всички необходими технически средства и пособия. Всички процесуално следствени действия по огледа се документират подробно в протокола за оглед от разследващия полицаи съгласно изискванията на НПК, като към него се прилагат план-скицата, фотоснимките и опис на иззетите веществени доказателства [4, с. 267; 10, 40–43]. План-скицата на ПТП, съгласно чл.126, ал. 1 и ал. 2, във връзка с чл. 125, ал. 1 от НПК, се прави от разследващия полицаи обикновено със съдействието на ръководените от него специалисти от пътна полиция, на предварително подготвена бланка от милиметрова хартия с фиксиран мащаб. Прецизността и точността на изготвените план-схеми са от голямо значение за качеството и пълнотата на разследването. Действията по фотозаснемането и изземването на наличните доказателства от произшествието могат да се извършат от разследващия полицаи, както и от придружаващия го екип от пътни полицаи или от привлечени към разследването експерти, в зависимост от необходимите за целта професионални знания и компетентност. Ако на местопроизшествието има загинали хора, огледът се осъществява съвместно със съдебномедицински експерт или лекар. Разследващият полицаи е длъжен да организира съдебномедицинското изследване на трупа за установяване на данните за разположението и характера на повредите с последващото им нанасяне върху схемата на контурите на тялото, което ще даде възможност да се установи причината за смъртта. Дежурният екип по тежки ПТП от пътни полицаи оказва дейно участие при воденето на разпитите на водачите и очевидците, проверява документите им и записва данните им, като допълнително им дава указания как да действат и какво да направят след приключване на огледа [10, с. 27].

Обикновено процедурата по разследването налага провеждането на допълнителни разпити, в това число на участниците и сви-

⁷ Възлови снимки – фиксират отделни предмети, деформации или следи, или група от следи, имащи съществено значение за разследването. Чрез тях се виждат обектите, предметите и следите с техните характерни признаци и връзката им с други близкостоящи предмети.

Детайлни снимки – фиксират отделни детайли и признаци на предметите и следите, които имат значение за разследването. При заснемането трябва да се съблюдава оста на обектива на фотозаснемащата техника да е перпендикулярна на обекта. Има обекти и среди, като по спешност трябва да бъдат заснети веднага след произшествието поради опасност от тяхното изменение или изчезване.

детелите, в съответното звено на МВР или към секторите “Пътна полиция”, след което се изготвя протокол за разпит на свидетели, участници и уличени лица. Те от своя страна саморъчно попълват декларация, в която излагат подробно своето становище по случая. По указания на разследващия полицаи и ако състоянието на водачите позволява, подчиненият му дежурен екип от полицейски инспектори ги подлага на проверка за употреба на алкохол в издишан въздух и при констатацията на такава им се издава талон за медицинско изследване. Както вече бе споменато (вж. стр. 45), при невъзможност за извършване на проверка с техническо средство на място, от всички участници в ПТП се вземат кръвни проби от лекар в лечебно заведение, в което са транспортирани пострадалите – чл. 5 от Наредба №30.

Друго важно задължение на пътните полицаи е да съставят констативен протокол за ПТП с пострадали лица, в който отново описват разположението на превозните средства, ориентирите, посоките на движение и съответните пътни знаци, ленти за движение и маркировки.

Допълнителни ангажименти полицейските служители имат по отношение регулирането на движението в обсега на произшествието и при необходимост спират или отклоняват пътния трафик през обходни маршрути, за да могат да бъдат извършени съответните измервания, фотографиране, оглед, изземване на важни доказателства по случая и други процесуално-следствени действия, разпоредени от разследващия полицаи. Държат постоянно в течение техния ръководител група и при нужда той им дава указания и могат да разчитат на допълнително съдействие и помощ във връзка с разследването и произтичащи в процеса на работа проблеми.

1.4.3. Заключителен етап от огледа на ПТП

По време на този заключителен етап от огледа на ПТП разследващият полицаи трябва да организира опаковането, прибирането и описването в присъствието на поемни лица на всички иззети следи и предмети, както и да вземе мерки за запазването на такива, които не могат да се изземат, но имат доказателствена стойност. Валидността на протокола за оглед се удостоверява с неговия подпис и тези на поемните лица, експертите и присъствалите и участвали

при огледа лица. За своите действия и образуваното досъдебно производство разследващият полицаи докладва на дежурния прокурор и му представя писмен доклад с изложените факти и заключение по случая в рамките на законоустановените срокове съгласно НПК [10, с. 41–42].

По преценка на разследващия полицаи, в зависимост най-общо от тежестта (брой загинали и тежко ранени) и сложността (фактори, възпрепятстващи или утежняващи огледа на произшествието) на настъпилото тежко ПТП, районът около произшествието може да остане отцепен за по-дълъг период с цел осигуряване извършването на допълнителен оглед на събитието. В останалите случаи след приключване на разследването, дежурният екип по тежки ПТП се оттегля и посещава ранените и транспортирани до болнично заведение участници с оглед да се информира за техния здравен статус. Ако лекарското заключение е, че те нямат сериозни травми, фрактури на кости и вътрешни наранявания, които могат да са квалифицират като средна или тежка телесна повреда – чл. 128 и чл.129 от НК, и участниците са освободени от лечебното заведение, разследващият полицаи прекратява действията по започналото досъдебно производство. Виновните за инцидента участници се наказват по административен ред, предвиден в ЗАНН за нарушения по ЗДВП, като се съставя акт за административно нарушение от пътния полицаи, участвал в огледа на местопроизшествието.

Извън описаните функционални задължения на пътните полицаи от екипа за тежки ПТП, на база проведеното разследване и събраната информация по случая те може да окажат съдействие на разследващия полицаи по изграждането на различни версии за механизма на настъпване на събитието, особено при по-сложни и заплетени казуси, и да го подпомогнат в оформяне на заключението си относно виновността на определен участник.

В заключение може да се каже, че разгледани различните етапи от огледа на местопроизшествието до голяма степен са взаимносвързани, последователно протичащи и допълващи се, като основната цел при всички тези фази е своевременно да се открият, фиксират и запазят важните доказателства, следи и обекти, свързани с настъпилото събитие, което да подпомогне разследването с оглед разкриване на обективната истина около обстоятелствата, довели до

1.5. Видове назначавани експертизи от органите на досъдебното производство и различни способи за събиране на доказателства

Ако за установяването на допълнителни факти и обстоятелства около настъпилото пътнотранспортно произшествие са необходими специални знания, умения и пособия, по решение и преценка на разследващия орган наблюдаващият случая прокурор или съдът могат да назначат експертиза, която да се проведе както на място, т.е. изцяло или частично на местопроизшествието, така и впоследствие на специално предвидени за тази цел помещения, до които се транспортират участвалите в произшествието МПС – чл. 144 от НПК. Експертизите биват автотехническа, трасологична, биологична, физико-химична, съдебномедицинска и съдебнопсихиатрична, следствен експеримент [3, с. 58; 10, с. 81].

– ***Автотехническата експертиза*** е най-разпространената и използваната и цели определяне техническото състояние на ППС и изправността на основните им възли и агрегати за управление като кормилна уредба, спирачна система, трансмисия, осветителна и сигнална система. За разследването е много важно да се разграничат констатираните неизправности и повреди преди ПТП и появилите се след него. На база оставените спирачни следи на местопроизшествието, деформациите по превозните средства, разстоянието, на което са намерени части от превозните средства, и височината от която са се откъснали, коефициента на сцепление на гумите с пътя, радиуса на завой, надлъжен и напречен наклон на пътя и много други показатели, експертите трябва да определят приблизително скоростта на МПС преди удара и към момента на сблъсък. Много важно е да се установи опасната зона на спиране при суха, мокра, заледена или заснежена пътна настилка и спрямо наклона на пътя. При товарни автомобили се анализират показанията на уредите за регистриране данните за движение и работата на екипажите-тахोगрафи, с цел определяне на скоростта преди произшествието и по време на него, както и спазването режимите на спиране и почивки. Ако има разлика в спирачните следи, оставени от различните колела на превозните средства, автоекспертът трябва да определи на какво се дължи тя и

какъв е механизмът на образуване на прекъсванията им. Необходимо е да се определи степента на влияние на превозвани товари върху масовия център на МПС, което в някои случаи е възможно да се отрази негативно върху неговата устойчивост, особено при навлизане в завой, където центроостремителната сила при високо разположен масов център и по-голяма скорост не може да противодейства на центробежната. Подготовката за извършване на експертизата се изразява в осигуряване на необходими условия за изследване на МПС и неговите части, на пътя, на пътните съоръжения и на оставените следи. Изпращат се всички материали по делото, имащи отношение към експертизата, протоколите за оглед, фотоалбумът, протоколите за разпит на свидетелите, констативният протокол за автопроизшествието, протоколът за техническото състояние на автомобила и свързаните с това документи, включително за ремонт, и диагностичният лист за извършен преглед на органите на пътната полиция и др.

Извършването на експертизата става чрез използване на следните методи: експериментални, аналитико-сравнителни, аналитико-описателни, метода на моделиране, математически и т.н. Всички тези методи трябва да доведат до установяване степента на натиск върху педала на спирачките и величината на забавяне на действието им. Един от основните въпроси е могъл ли е обвиненият да предотврати автопроизшествието при конкретните пътни условия, техническото състояние на автомобила и конкретното поведение на пострадалия. Това е важно с цел установяване причинната връзка за действието или бездействието на водача с настъпилия резултат.

– *Транспортно-трасологична експертиза* – целта ѝ е да установи мястото на удара, разстоянието на превозното средство от пострадалия обект в момента на възприемане на опасността. На база нейното заключение трябва да стане ясно дали виновният водач е имал възможност да избегне сблъсъка при конкретната ситуация и обстановка или не. Чрез нея се установяват посоката на движение на превозните средства, произходът на следите от гуми и части от тях, механизмът на тяхното образуване, а оттам и механизмът на настъпване на самото произшествие. Този вид експертиза може да определи вида на превозното средство, както и допълнителни идентифициращи го признаци. Могат да се дадат някои примери за трасологична експертиза и нейните възможности, като например [3, с. 59]:

✓ изследване крушките на МПС; в случая експертите категорично могат да определят дали в момента на удара при ПТП съответната крушка е светила (ако е фарова, може да се установи безспорно дали е била на дълги или къси светлини);

✓ при представена за експертиза автомобилна гума трасолозите могат да определят как е станало спукването или скъсването на гумата и в кой момент, като на базата на направените изследвания могат да дадат заключение дали това е допринесло за настъпването на ПТП;

✓ определяне на вида и размера на автомобилна гума по останените от нея следи на местопроизшествието;

✓ определяне на вида, марката и модела на МПС по следите от гуми и др.

– **Биологична експертиза** – прави се за установяване произхода и вида на дадена следа – биологичен материал от местопроизшествието, като например различни отслоения, иззети от частите на превозното средство, както и от дрехите на пострадали или убити лица. Например от открити косми, телесни течности или други биологични следи експертизата може да определи техния вид, произход и на кого принадлежат.

– **Физико-химична експертиза** – може да установи морфологичната структура, цвят и състав на следите от боя, лакове по сравнявания автомобил с откритите веществени доказателства. Изследват се метални сплави и изделия, текстилни влакна и материали, следи от почви, нефтопродукти, смазочни материали, стъкла, както и неизвестни вещества в случаите на опожарено МПС.

– **Съдебномедицинска експертиза** – назначава се винаги в случаи, когато ПТП е свързано с убити лица, съгласно Наредба №23 за съдебномедицинските, съдебнопсихиатричните и съдебнопсихологичните експертизи, приета от Министерство на правосъдието и Министерство на здравеопазването, обн. ДВ, бр. 45 от 3.06.1994 г., изм. ДВ, бр. 45 от 31.05.2005 г. чл. 10. Обекти на съдебномедицинската експертиза са: живи лица, човешки трупове и трупни части и веществени доказателства. Тя цели да установи степента на тежест на нанесените телесни наранявания, времето и причината за смъртта, характера на травмите, причинната връзка между телесната повреда и настъпилата смърт, съдържание на алкохол или наркотични

вещества в кръвта, и времето когато са били употребени и др. – чл. 12, ал. 1 от същата наредба. За установяване на причината на смъртта или характера на телесната повреда се налага химическо изследване, което се извършва в съответните лаборатории на Катедрите по съдебна медицина при висшите медицински институти, както и в Научноизследователския институт по криминалистика и криминология към МВР (НИКК - МВР).

– **Съдебнопсихиатричната експертиза** – назначава се за установяване психичното състояние на лице, когато съществува съмнение за психично разстройство. Тя има за задача да даде заключение при заподозрян, обвиняем, подсъдим, свидетел, пострадал или страна в гражданския процес относно: вменяемостта по отношение конкретно деяние, психичната годност за участие в предварително или съдебно производство, психичната годност за изтърпяване на наказание, както и необходимостта от медицински грижи по време на наказанието и др. – чл. 21 и 22 от Наредба №23.

Способи за събиране на доказателства

– **Следствен експеримент** – според чл. 166 от НПК съдът и органите на досъдебното производство могат да направят следствен експеримент, за да проверят и уточнят данни, получени от разпита на обвиняемия и свидетелите или от друго действие по разследването или съдебно следствено действие. Следственият експеримент сам по себе си е процесуална дейност, която се състои във възпроизвеждане на обстановката или отделни обстоятелства на изследваното събитие и извършването на необходимите опитни действия с цел да се проверят и уточнят някои данни, получени от извършените следствени действия (разпит, оглед и др.) [3, с. 41; 10, с. 82]. Извършва се в присъствието на поемни лица, освен ако не се прави в съдебно заседание и важно условие за провеждането му е да не засяга или унижава по никакъв начин достойнството на лицата, които участват в него, както и да не създава опасност за здравето им.

Самото възпроизвеждане на събитията около ПТП представлява изкуствено пресъздаване на съответната обстановка или обстоятелство с необходимата точност, като много важно е да има възможно най-голямо сходство между пресъздадените и реално настъ-

пилите обстоятелства, за да се осигури доказателствена сила на следствия експеримент. Експериментално получените данни, свързани с изкуствено пресъздадената обстановка, която е сходна, но не и тъждествена с реалната, и извършените опитни действия могат да имат характер на контролни и насочващи факти, но не и на доказателства.

– *Компютърно моделиране на ПТП* – за целите на разследването може да се възложи на независими автоексперти, извършващи анализ на обстоятелствата около настъпили ПТП посредством специализиран програмен продукт за компютърна реконструкция на събитието на база събраните данни, фотоснимки и изготвени план-схеми с оглед максимално точно възстановяване на неговия механизъм. В този смисъл, като допълнение може да се посочи, че в много европейски държави и в САЩ има създадени точно такива специални софтуерни програми за компютърна симулация на ПТП, някои от които се използват от различни международни организации, работещи в тази насока. Базата данни на софтуерните продукти системно се обновява с цел разширяване обхвата на техническите средства за разследване на пътнотранспортни произшествия. В тези програми след въвеждането на основните базови данни, описващи обстановката, свързана с настъпилото ПТП, се извършва много прецизен, бърз и точен анализ, използва се компютърна възстановка на събитието и получените резултати определено с много висока степен на вероятност се потвърждават или отхвърлят от възникнали в процеса на разследването версии. С тях може да се определят еднозначно конкретните обстоятелства, станали причина за неговото настъпване. Тези системи за компютърно моделиране се използват както от полицията, така и от независими фирми, които извършват експертизи срещу заплащане. За повишаване ефективността от разследването на тежките ПТП и намаляване до минимум на неизяснените или спорни случаи би било добре да се изясни и въпросът по отношение възможностите за използването на този софтуерен продукт от експерти в системата на МВР, като за целта е необходимо да се проучи и опитът на други държави от практическото приложение на посочения метод и неговата ефективност.

2. Проблеми в организацията на работата

на пътната полиция при обслужването на тежки ПТП и възможности за тяхното решаване

На база проведеното емпирично изследване на мнението на пътните полицаи, работещи по тежки ПТП в различните региони на страната като София, Стара Загора, Пловдив и Шумен, се очертаха проблеми от различно естество, съобразно особеностите на всеки регион.

По отношение на организацията на работа при обслужване на тежки ПТП и носенето на дежурствата от полицеските инспектори и полицаи се очертаха следните особености.

- Към отдел "Пътна полиция"-СДВР съществува специално дежурно оперативно звено, обслужващо тежки ПТП, като дежурството до януари 2009 г. беше 12-часово и се носеше от два дежурни екипа по двама служители (обикновено двама полицейски инспектори или инспектор и главен полицай), ръководени от разследващ полицай към СДВР, който дава 24-часови дежурства. При крайна необходимост може да бъде извикан и друг разследващ полицай по заместване, но това по принцип е голям проблем и за да се реши като цяло, трябва да бъдат назначени поне двама разследващи служители. Един от първоначално споделените от пътните полицаи проблеми беше преди всичко с организационен характер и касаше именно този 12-часов режим на работа. Според тях, далеч по-удачно е той да бъде 24-часов, тъй като по този начин ще се увеличи ефективността на тяхната дейност и почивката им след дежурството ще бъде по-пълноценна. Това тяхно виждане се формира преди всичко на база спецификата на работата, свързана със честотата и сложността на настъпващите тежки ПТП през различните часови интервали от денонощието. Според статистиката основната част от ПТП настъпват през светлата част от денонощието и в този смисъл дежурният екипа, работещ на дневна смяна от 08 до 20 часа, в болшинството от случаите определено е по-натоварен и много често се налага да работи извънредно понякога 3-4 часа, особено ако е настъпило тежко ПТП към края на работната смяна. Това е така, тъй като за неговото обслужване, включващо посещение, разследване и всички последващи законово регламентирани задължителни процедури, се отнема значително време. В този смисъл, общото мнение на състава беше, че дежурствата трябва да станат 24-часови, за да имат

достатъчно време и професионален ентузиазъм да си вършат работата пълноценно и ефективно. Положителното, е че по последни данни техните искания са удовлетворени и към момента те официално работят на 24-часови смени и е добре за в бъдеще да няма отново промени в това отношение. Наред с това, специално в столицата, недостигът на човешки ресурс за тази дейност е осезателен и изтъкнат също като сериозен проблем от интервюираните служители. В проучените региони Стара Загора и Пловдив секторите “Пътна полиция” разполагат с добре обучени специалисти – полицейски служители, които съвместно с разследващия полицай посещават и обслужват тежки ПТП. Съставът им е доста ограничен и се свежда до пет дежурни полицейски инспектори, които отговарят за този вид ПТП. Според споделеното от тях, те нямат сериозни проблеми при посещението, запазването и обслужването на този вид произшествия, но недостигът на необходимата съвременна техника за фиксиране на обстановката и евентуално изземване на следи е факт. В сравнително по-малък регион като Шумен, към местното звено на Пътна полиция няма специализирани групи по тежки ПТП. При настъпването на произшествия с убити и ранени лица на място веднага отиват дежурният офицер от съответното РУ заедно с разследващия полицай, а в някои случаи и с началника на сектор “Пътна полиция”. От проведеното програмирано интервю с полицейските служители в този регион стана ясно, че те разполагат с необходимата техника и човешки ресурс да реагират възможно най-бързо на сигнал за такова пътно-транспортно произшествие и да проведат качествено разследване.

На следващо място от проведените интервюта и беседи с полицейските служители от различните региони и специално от София по отношение взаимодействието между тях и разследващия полицай, могат да се направят следните изводи.

- Необходимо е да се обърне повече внимание в тази насока, най-вече от гледна точка на колегиалност, взаимодействие и професионализъм. Според интервюираните предимно столични пътни полицаи към групата за тежки ПТП към отдел “Пътна полиция”-СДВР, голяма част от разследващите полицаи са новоназначени и млади без голям или въобще без практически опит и специализирана подготовка относно спецификата на разследването на този вид произ-

шествия. Това се отнася най-вече до техническите им познания, необходими за съставянето на протокола за оглед и приложената към него схема или план на ПТП. Действително разследващият полицай като орган, оторизиран да работи по досъдебното производство, е нужно преди всичко да притежава необходимите юридически познания за правилното извършване на всички процесуално-следствени действия, свързани с разследването на произшествието. На практика за чисто техническото описание на събитието той разчита до голяма степен на познанията, опита и помощта на ръководения от него екип за тежки ПТП, състоящ се от служители на пътна полиция и евентуално автотехнически експерт. Определено обаче, за пълнотата на това разследване и най-вече за неговата точност, бързина и прецизност е важно разследващият полицай да е запознат, макар и най-общо, с основните технически параметри, характеристики, понятия и особености, свързани с огледа, и като цяло с разследването на едно тежко ПТП. В този смисъл е необходимо задължително обучение за придобиване на специфични знания в тази област. Препоръчително е след назначаването им на този пост разследващите полицаи да преминават определено обучение конкретно в областта, в която ще работят.

- На второ, но не и по значение място, **между разследващия полицай и екипа от пътни полицаи трябва във всички случаи да има стиковка, взаимно доверие и колегиалност**, нещо, което според мнението на специализираната дежурно-оперативна група за тежки ПТП от София не е на необходимото ниво. Разбира се, като цяло няма сериозен конфликт между тях и разследващите полицаи, но определено може да се направи извод, че служителите от пътна полиция чувстват ограничение по отношение възможността за пълно разгръщане на своите професионални възможности и компетентност, както и известна неудовлетвореност от резултатите от тяхната дейност. Те са особено чувствителни от опитите в някои случаи за необосновано и необмислено налагане на мнение, възгледи и понякога тактика на действие от страна на разследващите полицаи, независимо, че последните като разследващи органи имат такива права. Според интервюираните служители от столичната пътна полиция към групата за тежки ПТП, проблемът като цяло се поражда преди всичко при съчетаването на прекалената самоувереност на част от

разследващите полицаи с липсата на достатъчно задълбочени познания и опит в областта на безопасността на движението и ПТП, което понякога води чисто професионално до пропускане на важни подробности при огледа на едно ПТП.

В този смисъл може да се обобщи, че за подобряване на професионалния микроклимат и ефективността от дейността на групата по тежки ПТП е необходимо да се регламентират ясно, конкретно и точно с подзаконов нормативен акт, инструкция или заповед задълженията на всеки член на екипа от пътни полицаи, посещаващ тежки ПТП (извън общоизвестните според ЗДВП и Инструкцията за патрулно-постовата дейност на МВР), и е добре те да имат известна независимост – определена степен на свобода в своите действия. При липсата на достатъчно на брой и добре подготвени разследващи полицаи, едно от предложенията е при необходимост, с оглед извършване на качествено, бързо и пълноценно разследване, независимо от броя настъпили ПТП по време на дежурството, да е възможно функциите на разследващ полицай да се изпълняват временно или по неотложност и от полицейския инспектор към групата за тежки пътнотранспортни произшествия. Това към момента не може да стане без съответните промени в Наказателнопроцесуалния кодекс, тъй като противоречи на чл. 52, ал. 2, чл. 194, ал. 2 и чл. 155 (1) от НПК. Би могло да се обсъди и помисли за възобновяване на практиката отпреди 2006 г., когато със заповед на министъра на вътрешните работи (1999 г.) работата по полицейското производство и по заварени следствия и дознания бе възложена на подразделенията за пътен контрол в секторите “Пътна полиция” и тези в съответните служби в районните полицейски управления. Разследването на пътнотранспортните произшествия тогава бе възложена на ограничен брой служители от пътна полиция, определени със заповед на съответния началник. Разбира се, към момента няма законова пречка пътните полицаи с висше образование да се явят на конкурс за длъжността “разследващ полицай” – чл. 217, ал. 1 от ЗМВР, но проблемът е, че повечето от тях нямат юридическо образование и съгласно чл. 217, ал. 4 и ал. 5 не могат да заемат по-висока длъжност от разследващ и младши разследващ полицай и да израстват в категория. Ако се промени това изискване на закона, интересът в това отношение от страна на инспекторите, участващи в обслужването на тежки ПТП, ще

стане по-голям и определено ще се подобри работата по разследването на тези пътнотранспортни произшествия, тъй като тогава още по-пълноценно ще може да се използват големият опит и професионализъмът на наличния кадрови ресурс в това направление.

– **Както е известно, при посещението на настъпило тежко ПТП по преценка на разследващия полицаи може да се извика на място експерт-криминалист или автотехнически експерт с оглед подпомагане на разследването.** Това може да стане и впоследствие при назначаване на автотехническа експертиза. Според споделяното от пътните полицаи и разследващите служители на МВР, експертното мнение почти винаги се оказва решаващо за изхода на делото. В този смисъл е много важно подборът на вещите лица да бъде направен въз основа не само на база тяхната компетентност, но и от гледна точка на безпристрастност, некорумпираност, коректност и лоялност към случая. В този смисъл има предложения от страна на полицейските инспектори, работещи в групата за тежки ПТП, те да бъдат привлечени и като вещи лица от гледна точка на техния дългогодишен опит и познания (някой от тях по професия са автомобилни и строителни инженери, има и юристи и действително са компетентни да дават оценка относно обстоятелствата и механизма на настъпване на ПТП). Тази възможност към момента няма как да се осъществи, тъй като противоречи на чл. 148, ал.1 от НПК, според който не могат да бъдат вещи лица лицата, спрямо които са налице основанията по чл. 29, ал. 1, т. 1–5 и 7–8 и ал. 2 НПК, с други думи, участвали в конкретното разследване. От друга страна, би могъл да се обмисли вариантът на полицейските инспектори с подходящо образование и след съответното обучение да се даде и статут на технически помощници в разследването, но определено това е дискуссионен въпрос.

– **Друг споделян чисто технически проблем от интервюираните служители на пътна полиция към групата за тежки ПТП към СДВР е липсата на достатъчно съвременна техника и апаратура за фиксиране обстановката на ПТП и евентуално своевременното изземване на следи от различен произход, оставени на местопроизшествието, тъй като не винаги разследващият полицаи привлича вещи лица, които да извършат тези действия на самото местопроизшествие.** Това, разбира се, е делигирано право на органа по разслед-

ването и той най-добре би трябвало да прецени, дали е необходима намесата на вещи лица или не, но на практика в някои случаи на недоценка на обстановката това би могло да доведе до загуба на ценни следи, свързани с местопроизшествието, и да затрудни разследването, независимо от това, че е възможно впоследствие да бъде назначена експертиза. Нещо повече, както вече се спомена, за пълнотата и ефективността от разследването на тежки ПТП е необходимо обезпечаване на състава от пътната полиция със съответната техника за фиксиране на обстановката и изземване на следи, а също е важно и служителите от РПУ да бъдат обучени да запазват ПТП. Това е много съществено, тъй като действията на патрула посетил пръв местопроизшествието, са изключително важни от гледна точка на навременното събиране на ценна информация за обстоятелствата около настъпилото събитие. Чрез емпиричния метод за събиране на информация "беседа" се установи, че дори самите уреди, използвани от софийските колеги, работещи в групата за тежки ПТП, за замерване и оразмеряване на следите от гуми и разположението на участвалите в ПТП превозни средства едно спрямо друго и спрямо определени неподвижни обекти, са изхабени, разтегнати и възможността за грешка е по-голяма. Фотозаснемачката техника също е дефицит, а това е важно за изготвяне на съответните панорамни, обзорни и детайлни снимки. По отношение на скицата за ПТП трябва да се има предвид, че най-точно, бързо и ефективно ще бъде, ако тя се извършва чрез съответната специализирана за целта дигитална техника – например чрез стереофотограметричния способ, и тогава възможностите за грешки ще бъдат много по-малко, а това до голяма степен ще подпомогне впоследствие формирането на обективно заключение на механизма на настъпване на ПТП и респективно определяне виновността на участниците.

- Общ проблем за колегите от обследваните региони остава **разследването на ПТП с единични МПС, особено извън населеното място при липса на свидетели, както и при утежняващи разследването обстоятелства**, като влошени метеорологични условия, нощно време и др. Общозвестно е, че при тези случаи от съществено значение е бързината на реагиране на сигнала, запазването на произшествието и събирането на максимална информация по случая, привличането на вещи лица за изземване на следи и като

цяло екипността. Един от честите в практиката на полицаите случаи е блъснат пешеходец от МПС с напуснал местопроизшествието виновен водач. В тези ситуации голяма помощ оказват свидетелските показания, които могат да дадат поне частично описание на МПС. За подобряване ефективността и бързината на едно разследване трябва да се използват всички допустими от закона способности за максимално бързо издирване на извършителя. В тази връзка има предложение да се възобнови практиката от 90-те години, в смисъл да се регламентира законово, в случаите, когато се издирва МПС и няма достатъчно данни за неговото идентифициране, да се извикат собствениците заедно с автомобилите си, отговарящи на първоначалното описание на издирваното МПС, като тази процедура според мнението на полицаите ще улесни задачата по залавянето на виновния водач, дори в случаите, когато пътнотранспортното престъпление е извършено с откраднат автомобил.

За част от проблемите в упоменатите случаи анкетираните полицейски служители считат, че най-много допринася дефицитът на достатъчно сили и средства, неправилно проведените действия по запазването и охраната на произшествието, по тактика на провеждане на самите процесуално-следствени действия, вкл. разпит на свидетели и огледа, както и закъснели такива по фиксирането на обстановката и изземването на важни доказателства.

– **Не липсват и проблеми при тежки ПТП с виновното участие на чуждестранни граждани и непълнолетни лица.** В първия случай проблемите са както и при леките ПТП по отношение на своевременното осигуряване на преводач (ако виновният водач е в състояние да разговаря), а процедурата по разследването, документирането и обслужването е както при общия случай на тежки ПТП. Разбира се, съществуват и особености в случаите, когато водачът се ползва с дипломатически имунитет съгласно Виенската конвенция за дипломатическите отношения и физическата и юридическа неприкосновеност на дипломатите – в сила за България от 15.02.1968 г. За втория случай, когато водачът участник в тежко ПТП е непълнолетен, за него е необходимо привличането на педагог или психолог.

– **Проблем отново от гледна точка материална база съществува по отношение на съхраняването на МПС, претърпели тежко**

ПТП. Изключително важно е да има сухи закрити помещения, в които назначеният от разследващия полицаи по случая експерт да работи спокойно и да набере необходимата за извършването на експертизата информация. Специално към отдел "Пътна полиция" към СДВР такива помещения не са предвидени и твърде често катастрофиралите автомобили са изложени навън пред сградата на атмосферните влияния, нещо което също така може да доведе до заличаване на важни следи. Разбира се, особено когато се касае за по тежки и заплетени случаи, се предлагат такива помещения, но това не решава общия проблем.

– **Практиката на оперативнодежурната група по тежки ПТП в различните региони** и най-вече в София показват, че често сигналът, получен в ОДЧ за тежко ПТП, не е много точен и изчерпателен и това обикновено води до загуба на време на служителите към групата, тъй като те са задължени да посетят произшествието, което впоследствие се оказва, че е леко и не е за тях. Времето е особено ценно с оглед на силно ограничения брой пътни и разследващи полицаи, работещи по тези случаи. Много важно е дежурният служител, получил сигнала, да направи всичко възможно да извлече максимално бързо колкото се може по-точна и вярна информация за настъпилото събитие.

– **По отношение разхода на време и организацията при обслужване на тежки ПТП** трябва да се има предвид фактора "медицински преглед в болнично заведение" и получаваната информация оттам за здравния статус на пострадалите. Практиката показва, че след посещение на тежко ПТП от оперативнодежурната част, обикновено пострадалите вече са транспортирани до съответното болнично заведение. Разследващият полицаи няма как предварително да знае състоянието на участниците и е длъжен да предприеме съответните действия по оформянето на протокола за оглед на местопроизшествието. Както вече бе споменато (вж. стр. 112), след приключване на необходимите законово регламентирани процедури, екипът се отправя към съответното медицинско заведение и изчаква заключението на лекарския екип за състоянието на пострадалите. Ако чрез рентгеново изследване е установена травма, квалифицирана като средна или тежка, съгласно класификацията в раздел телесни повреди, чл. 128 – чл. 135 от НК, разследващият полицаи е

длъжен да заведе досъдебно производство по случая. Тези действия са необходими, но отнемат значително време на екипа. Не са малко и случаите, когато пострадалите са оказват леко ранени само с охлузвания и съгласно чл. 21, ал. 1, т. 1 от НПК, образуваното наказателно производство се прекратява, а виновният за причиняването на ПТП водач подлежи на административна санкция по ЗАНН и ЗДвП.

– **Проведеното изследване показва, че значителен проблем съществува и от страна на натовареността на разследващите полицаи.** Тяхното положение определено също не е завидно и поради изключително ограничения състав, на всеки от тях се натрупват много дела, които отлежават с времето и не могат да бъдат придвижени своевременно в законоустановените срокове. Това е особено актуално и се отнася предимно за работещите в столицата полицейски служители, осъществяващи досъдебното производство. Самите разследващи полицаи нерядко са потърпевши поради забавяне по обективни причини на разследването, което в общия случай има срок от два месеца от деня на образуването му – чл. 234 (1) НПК и съответно биват санкционирани от прокурора или съдията, при който е заведено делото. От друга страна, те търпят немалко критики от своите началници, в това число и от главния разследващ полицай. Проблемите в тези случаи до голяма степен произхождат от липсата на достатъчно разследващи тежки ПТП служители, което води не само до “претрупване” на отделни случаи и пропуски, но и до тяхното многократно отлагане и забавяне, като в крайна сметка най-потърпевши и най-тежко изживяващи настъпилото нещастно събитие във всички случаи са пострадалите в пътнотранспортния инцидент и техните близки и роднини. Едно от предложенията на разследващите полицаи е на първо място увеличаване на техния брой, особено към Отдел “Пътна полиция”-СДВР и закупуване на подходяща съвременна фотозаснемаща апаратура, техника за замерване на следи и изземване на веществени доказателства, както и дигитална техника с опции за оразмеряване на произшествието на базата на направени дигитални снимки на събитието. От друга страна, разследващите полицаи считат, че е добре да се помисли за промени в ЗМВР и НПК в посока възможността екипът от пътни полицаи, посетил първи ПТП с пострадали (разбира се, с изключение на ПТП с убити лица и големи материални щети), да има нужните права и

подготовка да го обслужи, да извърши оглед и състави протокол и без да се произнася за виновността на участниците, на база събраната информация да изготви заявителски материал по случая, въз основа на който разследващият полицай да прецени дали има достатъчно основания да образува наказателно производство по този случай или не. Това предложение принципно е сходно и допълва до известна степен описаното по-горе в текста предложение на полицейските инспектори и полицаи, работещи в това направление. Към настоящия момент обаче, както вече се упомена, тези идеи са в противоречие на чл. 217 от ЗМВР, чл. 52, ал. 2, чл. 194, ал. 2 и чл. 155 (1) от НПК, според които разследването се провежда от следователи и разследващи полицаи в зависимост от конкретния случай и само съдът и органите по досъдебното производство извършват оглед на местности, помещения, предмети и лица с цел да разкрият, непосредствено да изследват и да запазят по реда, установен в този кодекс, следи от престъплението и други данни, необходими за изясняване на обстоятелствата по делото. За евентуални промени са необходими сериозна дискусия и анализ на компетентните органи от изпълнителната и законодателната власт.

3. Обобщения, изводи и препоръки за усъвършенстване дейността на пътната полиция при настъпването на тежки ПТП

На база предложения по-горе подробен анализ на проблемите, съпътстващи дейността на пътната полиция при обслужването на тежки ПТП, с оглед диференцирането на отделните проблеми и класифициране на най-важните и основни моменти от тях, накратко могат да се направят следните допълнения и обобщения.

- Налице е недостиг на човешки ресурс и материално техническо обезпечаване по отношение използваната техника за фиксиране на обстановката, за оразмеряване на ПТП, замерване на следи, а при необходимост изземване на веществени доказателства. Особено актуален и контрастиращ е този проблем в столицата. Във връзка с ролята на пътните полицаи по обслужването на тежки ПТП е необходимо да се уточни, че от тях не се изземват доказателствени обекти като косми, фасове, кръв и др. видове биологични следи, а и те

нямат правомощия, както и необходимата квалификация и техника за това. Проблемът според полицейските служители, обслужващи тежки ПТП, е, че има случаи, когато на местопроизшествието не са привлечени експерти, а се налага да бъдат иззети и съхранени веществени доказателства. Подобна е и ситуацията при влошена метеорологична обстановка, дъжд, сняг, вятър, пожар или други специфични и екстремни условия, когато е възможно до идването на експерта голяма част от следите да станат негодни за целите на разследването или да се загубят. Специално в тези случаи по неотложност би следвало намесата на полицаите по “снемане на следи” да бъде задължителна. В момента обаче няма такъв регламент.

- На второ място бе поставен въпросът по отношение подготовката на екипите, посещаващи тежки ПТП и взаимната работа с ръководещия разследването полицай. Определено в по-малките региони взаимодействието между разследващия полицай и подпомагащия го екип от пътни полицаи е на достатъчно добро ниво и няма сериозни противоречия и проблеми по отношение на тяхната съвместна дейност. Може да се каже, че при тях работата по запазването, обслужването и разследването на тежки ПТП е до голяма степен ефективна.

- Проблемите на групата по тежки ПТП към Отдел “Пътна полиция” към СДВР имат своята специфика и сложност, което е обяснимо най-вече с големия брой МПС, пътнотранспортни произшествия, разстояния на пътно-уличната мрежа и натоварен трафик на пътното движение. При тях, както се спомена, недостигът на човешки ресурс и техника е най-голям и това рефлектира върху ефективността, бързината и качеството на тяхната дейност. Един от наболелите специално в столичния град проблеми е по отношение нивото на взаимодействието между разследващите полицаи и екипа от пътни полицаи посещаващи тежките ПТП.

- Според настоящата нормативна уредба разследващият орган има правото и задължението да определя състава на групата. Така по преценка на разследващия полицай в нея могат да бъдат включени и следовател, военен прокурор и автоексперт. Наблюденията показват, че няма практика за включване в разследващата група на прокурори. Изключително важен за процеса е фактът, че твърде често разследващият полицай не е специализиран по пътнотранспорт-

ните произшествия. В същото време, те невинаги се съобразяват с добронамерени съвети, направени от полицейските инспектори към специализираната група по тежки ПТП, като последните, макар да вършат важна дейност по подпомагането на разследващия полицаи, нямат право на възражение и намеса. В този смисъл често нормативно въведеното подчинение на служителите на пътна полиция на разследващите полицаи до известна степен вреди на разследването, като позволява да бъдат допускани грешки или да се пропуснат важни за процеса обстоятелства. В същото време съгласно ЗМВР – чл. 217, ал. 1 за позицията “разследващ полицаи” може да кандидатства всеки служител на МВР с висше образование, но недостатъкът, е че те нямат възможност за израстване в длъжност – чл. 217, ал. 3, като специално дългогодишните полицейски инспектори към пътна полиция трябва да жертват вече постигнатото си служебно положение и съответстващото му възнаграждение.

- Част от задълженията на пътните полицаи е да оформят протоколите за ПТП и те обикновено подпомагат изготвянето на скицата към протокола за оглед. Вярно представената скица е особено важна, тъй като изясняването на обстоятелства по нея нерядко допринася за “разрешаване” на случая. Повечето от разследващите полицаи нямат необходимите умения за правилното скициране на ситуацията от огледа и срещат сериозни затруднения с оформянето на схемата на ПТП.

- Становището на пътните полицаи за вещите лица е, че в случаите на тежки ПТП биха били полезни не каквито и да е, а тясно специализирани експерти с опит. Независими автоексперти рядко биват включвани от разследващите полицаи. В този смисъл е много важна правилната преценка на разследващия полицаи относно подбора на вещо лице за конкретен пътнотранспортен казус.

Направените допълнения и обобщения относно проблемите в практиката на групата полицейски служители по тежки ПТП налагат вземането на редица мерки за подобряване на тяхната дейност, като част от наложителните са следните.

1. Включването на специализирани експерти – възможно и независими, в разследващите групи да е задължително и независимо от индивидуалното решение на разследващите полицаи.

2. Детайлното обмисляне възможността за разширяване свобо-

дата на действие на полицията в случай на нужда от решителната ъп намеса при снемането на следи, заснемането на произшествието и разпита на свидетелите, при което полицаите и разследващият полицай следва да бъдат до известна степен равноправни.

3. Добре би било обмислянето на начин за увеличаване на броя разследващи полицаи до оптималния за по-голяма ефективност и експедитивност на работата. Това веднага “залага” необходимостта от тяхното тясно специализиране, свързано със съответното обучение. Бъдещото специализиране на разследващите полицаи е необходимо да се насочи не само към типично криминалистичната страна от разследването, но и към нивото на познанията им по Закона за движението по пътищата. Същото важи и за полицейските служители, които задължително участват в разследващите групи, както и за полицаите, посетили първи ПТП. Би следвало да се обсъди преимуществено използване на полицаите в качеството им на експерти в процеса на разследване и регламентиране на техните функции, методичност и известна независимост на вземаните от тях решения и предприемани действия.

4. Обмисляне на промени в ЗМВР – чл. 217, ал. 4, специално по отношение наложеното ограничение за заемане на длъжност, не по-висока от младши разследващ и разследващ полицай за лица, които нямат висше юридическо образование, както и израстването им в категория – чл. 217, ал. 5

5. Даването на по-голяма свобода за действията на полицаите чрез нормативната база по разследване на тежки пътнотранспортни произшествия, е свързано с:

5.1. обмисляне, обсъждане и приемане на специализирана инструкция за действията на пътната полиция като участник в разследващия процес, което би било полезно не само за реда на действията, но и за нейните правомощия;

5.2. осигуряване на необходимата техника и апаратура за изземване на следи от звената на пътната полиция, както и съвременна такава за фиксиране обстановката на произшествието;

5.3 правото за съпреценяване на нужните свидетели и необходимостта от привличането на вещи лица.

6. Обмислянето на ангажимента на по-голям брой съдебни лекари в процеса, като тази необходимост се докаже въз основа на въз-

никналите нужди от предишни години съобразно с наличната статистика.

7. Осъществяване на промяна и в нормативната база на медицините, като при това се препоръчва:

7.1. приемане на задължението отведения в медицинско заведение участник в ПТП да бъде изследван задължително не само за прием на алкохол, но и за присъствие на наркотици в организма (в момента това се прави само по настояване на полицаите, и то по външни белези);

7.2. издаване на официални документи за вида на нараняването на постъпилите в резултат на ПТП пациенти да стане задължително.

8. Оборудване на полицията с повече места за съхранение на претърпели произшествия МПС с оглед предпазване от опорочаване на предстоящата експертиза.

9. Разширяване правомощията на полицията по отношение издирването на МПС, с които е извършено пътнотранспортно престъпление по отношение осъществяване на оглед на МПС, отговарящи на описанието на издирвания.

10. Осигуряване своевременно на преводач при ПТП с чуждестранни граждани и педагог или психолог при непълнолетни водачи.

В края на научноизследователската разработка може да се направи изводът, че на практика всяко ПТП има свои специфични индивидуални особености и характеристики от гледна точка на неговата сложност и представлява съвкупност от комплексни причини, които го поражда. Задачата на компетентните органи е сред всички тези причини да открият основната непосредствена причина, свързваща действията с настъпващите последици.

За съжаление, понякога може да се случи най-тежкото – част от потърпевшите да загубят своите деца и близки и по една или друга причина дори да не получат моралното удовлетворение от справедливо наказание. За да не се стигне до това, следва да се разработи нова, оптимално действаща система, да се осигури известна свобода на действие на служителите от МВР, ангажирани в процеса, както и меродавност на вземаните от тях решения. Важно условие за провеждането на качествено и пълноценно разследване на всички

обстоятелства около механизма на настъпване на тежко ПТП е да бъдат налице необходимият и добре обучен човешки ресурс и съвременна техника (мобилна, за снемане на размери, фиксиране на следи, изземване на веществени доказателства, както и фото- и видеозаснемаща апаратура – мобилна и стационарна). Една от основните предпоставки за пълноценната работа е осъществяването на пълен синхрон, разбиране, колегиалност, честност, откритост и взаимодействие между хората, които се занимават с тази дейност или са съпричастни. Това са съдии, прокурори, разследващи полицаи, пътни полицаи, експерти, лекари и не на последно място лицата, участвали или свидетели на събития от този характер.

Като заключение преди всичко обаче е необходимо да се обърне внимание на превенцията на пътнотранспортните произшествия чрез:

- засилен пътен контрол;
- строги санкции за нарушаване правилата на движение, особено що се касае за скорост и алкохол;
- широка медийна пропаганда по безопасност на движението, включваща снимков и видеоматериал на различни нарушения, довели до тежки ПТП и последиците от тях;
- поставяне на камери и радари на възможно повече места от пътната мрежа;
- увеличаване на изискванията и контрола за придобиване правото на управление на МПС;
- засилено обучение по безопасност на движението от най-ранна детска възраст и др.

Всичко това е важно, защото и най-доброто разследване на причините за настъпване на ПТП не може да върне човешки живот. В този смисъл трябва да се увеличи ролята на пътната полиция и на всички имащи отношение към безопасността на движението институции много повече в недопускането и ограничаването на произшествията, отколкото в тяхното регистриране и разследване.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Байет, Р., Р. Уотс.* Разследване на пътнотранспортни произшествия. Държавно издателство „Техника“. С., 1988
2. *Баръмски, И., Е. Цветков.* Алкохол, наркотични вещества и управление на МПС. С., НИКК – МВР, 2004
3. *Бъчваров, Б., П. Георгиев.* Методика за разследване на пътнотранспортни произшествия от дознателите на Министерство на вътрешните работи. С., НИКК – МВР, 2000.
4. *Иванов, П.* Контрол на пътното движение – Част II. С., МВР – Академия, 2004.
5. Инструкция за патрулно-постовата дейност на Министерство на вътрешните работи. С., 2006.
6. *Куринов, Б.А.* Автотранспортные преступления. М., 1976.
7. *Лютюв, К.* Наказателно право на НРБ – Том II. С., 1987.
8. Методики за разследване на престъпления. Следствена практика. Сборник. Том II, С., Издание НСлС, 2005.
9. *Ненов, И.* Наказателно право. Особена част, т. 2. С., 1959.
10. Организация на огледа на пътнотранспортни произшествия, медицинска помощ и експертизи. Издателство Фондация “Съвременна експертиза”. С., 1994.
11. *Раймундов П., Р. Илкова.* Транспортни престъпления – Съдебна практика 1968-2002., С., Издателство за правна литература “Фенея”, 2004.
12. *Стоименов, Ст.* Възможности за увеличаване навремето за контрол на пътното движение. С., 2009, Информационен бюлетин на НИКК, № 126-127.
13. *Стойнов А.* Наказателно право. Особена част. Престъпления против правата на човека. С., 2003.
14. *Тодоров, А.* Дейност на пътната полиция при пътнотранспортни произшествия. С., 2001.
15. *Тошев Д., А. Кузманов, Л. Русинов, Г. Пищиков.* Нарушени правила и отговорност при пътнотранспортни произшествия. С., НИКК – ДНМ, 1978.
16. *Цветков, Е.* Скорост и безопасност на пътното движение – полицейски контрол по скоростта. С., НИКК- МВР, 2007.

*
* *

17. Worldwide Vehicle Accident Statistics - International Transport Forum – 2007. <http://www.webbikeworld.com/Motorcycle-news/statistics/2007-vehicle-accident-statistics.htm> - 23.11.2008 г.
18. Данни за пътнотранспортния травматизъм от Световната здравна организация (WHO) <http://www.crashbg.com/blog/world-statistic-crash-accident> 14.01.2009 г.
19. Особености на огледа на мястото на пътнотранспортно произшествие <http://www.kriminalist.info/7010s4.html> 22.12.2008г.