

РЕШЕНИЕ

№ 24

гр. Пазарджик, 10.01.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

РАЙОНЕН СЪД – ПАЗАРДЖИК, IX НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ, в
публично заседание на десети януари през две хиляди двадесет и трета година
в следния състав:

Председател: Елисавета Радина

при участието на секретаря Х.В.
като разгледа докладваното от Елисавета Радина Административно
наказателно дело № 20225220201784 по описа за 2022 година

Производството по реда на чл.63 от ЗАНН.

Образувано е по жалба на Д. С. И. от с. Змеица, обл. Смолян, ЕГН
***** против ЕЛЕКТРОНЕН ФИШ ЗА НАЛАГАНЕ НА ГЛОБА серия
Г №0048309 на ОДМВР ПАЗАРДЖИК, с който на жалбоподателя на
основание 483, ал.1 т.1 КЗ връзка с член чл.638 ал.4 вр.чл.638 ал.1 т.1
вр.чл.461 т.1 от КЗ е наложена глоба в размер на 250 лева .

В жалбата се твърди незаконосъобразност на НП и се настоява на отмяна на НП.

В съдебно заседание жалбоподателят, не се явява и не се представлява. В постъпило
писмено становище се настоява за даване ход на делото и постановяване на решение за
отмяна на фиша.

Въззиваемата страна, редовно призована, не се изпраща законов или процесуален
представител. Писмено претендира потвърждаване на ЕФ и присъждане на юрисконсултско
възнаграждение.

Като взе предвид изложените в жалбата оплаквания и прецени събраните по делото
гласни и писмени доказателства, Съдът установи:

На 11.10.2020 г., в 17.08 часа, с ATCC TWIN CAM №SD2D0027 било заснето на АМ
Тракия, км. 92 движение с посока на МПС с ДКН *****, за което МПС не е имало към
момента на това движение сключен договор за задължителна застраховка гражданска

отговорност (ЗЗГО).

Установен бил собственикът на автомобила в лицето на жалбоподателя.

С издадения ЕФ за извършеното нарушение на член 483 , алинея 1 , точка 1 от КЗ, във връзка с член чл.638 ал.4 КЗ вр. Ал.1т.1 вр. Чл. 461, т.1 КЗ е наложена глоба в размер на 250 лева.

ЕФ не е процесуално неизправен, тъй като има пълно съответствие между описателната и санкционна част, като описателната съдържа достатъчно и ясни обстоятелства по извършване на нарушението. *При описанието му се сочи, че има движение , чиято посока е отразена – тоест несъмнено е дори при липсата на отразено „управление“, че се касае именно за такова по отношение на автомобил, собственост на посоченото физическо лице, който е без сключен договор за ЗЗГО е нарушение именно по посочените в ЕФ квалификационни текстове .*

Фишът е издаден при установено управление на процесното МПС , за което няма спор и е установена липсата на посочения застрахователен договор. Не могат да се споделят възприети в някои съдебни решения съображения, че както управлението, така и липсата на договор следва да бъдат установени към един и към момент – при заснемането с АТСС, респ. и именно от това средство. Редакцията на нормата на чл. 638, ал.4 от КЗ предвижда, че „ когато с автоматизирано техническо средство или система е установено и заснето управление на моторно превозно средство, за което няма сключен и действащ застрахователен договор за задължителна застраховка "Гражданска отговорност. Тоест, съвсем ясно е предвидено, че установяването с техническо средство или система е по отношение на управлението , а проверката относно наличието на договор може и да не бъде извършена с такова.

Както става ясно писмото на л. 2 и от *приложената на л.13 екранна снимка от ползвания софтуерен продукт*, ползван при обработка на данни, събрани с процесното АТСС (който съдържа информация за локация, снимка и номер на процесното МПС) , системата е работила по заложен „приоритет „ – „застраховка“, за която е маркиран удивителен знак. Тоест проверка – досежно наличието на договор за ЗЗГО към този момент е била към момента на заснемането. Дали обаче тя е извършвана само тогава (към момента на заснемането) или впоследствие, е напълно без значение, тъй като изискването за издаването на процесния фиш на основание чл. 638, ал.4 от КЗ е *само управлението да е установено с АТСС.*

Неговото издаване в процесния случай е на посоченото законово основание. С Тълкувателно решение 1/14г. ВАС призна възможността за поставяне на технически средства, които автоматично да записват административни нарушения, като изрично указва необходимостта да се извършва по „определена процедура и с оглед спазването на определени изисквания (арг. чл. 32, ал. 2 от Конституцията).. Процесният ЕФ е издаден на основание чл. 647, ал.3 от КЗ за нарушение по чл. 638, ал.3 от КЗ , като и двете норми в своето изр. първо предвиждат състав на едно и също нарушение: „ когато с автоматизирано

техническо средство или система е установено и заснето управление на моторно превозно средство, за което няма сключен и действащ застрахователен договор за задължителна застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите, се издава електронен фиш в отсъствието на контролен орган и на нарушител при условията и по реда, предвидени в Закона за движение по пътищата". Така е въведен напълно самостоятелен и независим от въведените с ал. 1 и ал.3 на чл. 638 състави на нарушения (съответно за собственик и водач) , **като препратката в ал.4 на чл. 638 към чл. 638, ал.1 от КЗ е само досежно наказанието (... се налага глобата, предвидена в ал. 1, т.1 – доколкото в случая се касае до физически лице)**. Законодателното решение е разграничението на чл. 638, ал.1 и на чл. 638, ал.3 КЗ , доколкото в двата случая се понася отговорност от собственика за неизпълнение на задължението на сключване на договор за ЗЗГО за притежаван автомобил, но *предвиден е различен ред за реализиране на отговорността*.

В чл. 647, ал.1 и 2 от КЗ е предвиден общия ред за търсене на административно-наказателна отговорност - издаване на АУАН и НП при установени нарушение по чл. 638 , ал.1 и ал.3.. За нарушението обаче по ал. 4 на чл. 638 редът е различен. Той е регламентиран с чл. 647 , ал.4 КЗ- издаване на ЕФ на основание *въведеното с нея изискване* - да е установено управление (за разлика от ал.1, където е достатъчно само притежаването на МПС без договор за ЗЗГО) по специален начин – със АТСС на МПС, за което не е сключен задължителен договор за ЗЗГО. Чл. 638, ал.1 от КЗ предвижда отговорност чрез съставяне на АУАН и издаване НП за собственика. Отговорността на собственика по ал.1 на чл. 638 е абсолютна (без значение дали МПС е било управлявано или не) , а по ал.3 - само по отношение на лице, което е водач (МПС се управлява) – и по същия ред. Нормата на чл. 638, ал.4 предвижда *ясно и категорично* отговорност за собственика (виж изр. II) , но *при установено по посочения специален начин(чрез АТСС) управление на МПС*. Това не е недомислие в закона, а обмислено и целенасочено решение. Съставите по чл. 638, ал.1 и ал.3 КЗ освен, че I-во. се осъществяват от субекти, притежаващи различни качества : по ал. 1- собственика (чл. 438, ал.1 т.1) , а по ал. 3 - водачът – неособственик , имат и II-ро - различни изпълнители деяния: 1. По ал. 1– несклучване на договор за ЗЗГО на притежаван автомобил , а по 2. ал.3- управление на МПС, за което не е сключен договор за ЗЗГО. В първия случая се санкционира неправомерно действие, а във втория - неправомерно бездействие. Затова, ако се управлява МПС, за което не е сключен този застрахователен договор , отговорност може да се търси от водача по чл. 638, ал.3 от КЗ, а собственикът ще отговаря по ал.1 – за неизпълнение на задължението си сключване на договора, а ако той управлява МПС – по ал.1 ; защото субект на нарушението по ал. 3 на чл. 638 е водач и неособственик. Тоест – *отговорността на собственика по ал.1 на чл. 638 КЗ е абсолютна и във всички случаи*, дори при неуправление на автомобила, достатъчно е да притежава правото на собственост върху него и да не е сключил застрахователния договор от процесния вид. Редът за реализиране на отговорността е чрез съставяне на АУАН и НП.

Собственикът ще носи отговорност и когато се *управлява* от друго лице собственото му МПС, но това управление следва да е установено с АТСС – чл. 647, ал.3 и чл. 638, ал.4 от КЗ.

Тези норми (втората санкционна) въвеждат самостоятелен (спрямо коментираните горе два) състав на нарушение, като отговорността е за собственика за несклучване на договор по отношение на собствено МПС, за което е установено управление на посочената дата. *Неправилно се възприема* от някои съдилища, че щом се касае *управление* на МПС отговорност следва да носи само водача и е във вр. с ал.3. Първо – както се посочи вече *препращането от чл. 638, ал.4 към ал.1 е само досежно размера на предвиденото в двете точки на ал.1 наказание (глоба или имуществена санкция)*, тоест досежно наказанието ,но **не** и досежно основаниято за реализиране на отговорността – тоест самото нарушение.

Съвсем ясно и недвусмислено е било решението на законодателя да въведе този самостоятелен състав, за който той е препратил само към **реда и условията** на чл. 189 , ал.4 от ЗДвП, **но не и към основанията за издаване на ЕФ.** И мотив, че волята е именно такава, са изричните решения да се санкционира на това основание само собственика (чиято отговорност е абсолютна) и в тази връзка да не се прилага ал. 5 на чл. 189 -деклариране на обстоятелството кое лице е управлявало МПС, *за да понесе то отговорността за управление със скорост над позволената (нарушението е различно и негов субект може да е само водач, освен в хипотезата по чл. 188)*

И тъй като чл. 647, ал.3 от КЗ, препраща (само !) към **реда и условията** на ЗДвП (но не и основанията) за издаване на ЕФ, а в случая ползваната АТСС е **мобилна** (виж в придружително към преписката писмо на СПП ОД МВР Пазарджик), поради което следва неизменна **проверка и дали са спазени нормативните изисквания при ползването ѝ.**

В процесния случай движението е заснето от мобилна система за контрол на скоростта на МПС; дефиниция по §6 ЗДЗДвП - т. 65. Същата е функционирала напълно независимо от оператор. Съгласно чл. 4 от *НАРЕДБА № 8121з-532 от 12.05.2015 г.* за условията и реда за използване на автоматизирани технически средства и системи за контрол на правилата за движение по пътищата (в сила от 16.01.2018 г.) -за осъществяване на контрол на участниците в движението по пътищата се използват АТСС, пуснати на пазара и/или в действие по реда на Закона за измерванията, притежаващи удостоверение за одобрен тип и вписани в регистъра на Българския институт по метрология. Възможността с такъв вид средство за измерване да се установява нарушение, за което може да се издаде електронен фиш е законодателно призната с чл. 189, ал.4 от ЗДвП (ДВ 19/15г). Същата, както всъщност и Наредбата 8121з-532/12,05,15г. са били в сила и са действащи нормативни източници към момента на установяване нарушението.

Принадлежността на процесното устройство към точно този вид средство за измерване е призната на база на установената дефиниция и данните в документите за първоначално сертифициране и последващ контрол – удостоверение за одобрен тип средство за измерване и протокол за последваща проверка.

Приложими за практическата експлоатация са представените Методическите указания за дейността на полицейските служители с процесната АТСС(от които става ясно, че наименованието произхожда от наименованието на камерата АТСС TWIN , а пътната радарна система е тип mSpeedDet 2 D, която единствено подлежи на периодична проверка по Закона за

измерванията , тъй като съставлява средство за измерване (чл. 3) , поради което и тя е отразена в удостоверението за одобрен теп. Практически АТСС е компонент от няколко отделни устройства, сред които видеозаснемащо устройство (което само заснема движение на МПС и не е средство за измерване), радарен скоростомер (който е средство за измерване) и други компоненти , посочени от Методическите указания. От писмо на БИМ е изяснено, че когато се ползва само камерата като отделен компонент на АТСС , само този елемент не подлежи на периодичен контрол(доколкото не е измервателен уред, както се коментира горе) .

В случая и достоверността на показанията на АТСС е гарантирана, тъй като данните в ЕФ са възпроизведени от приложените като веществено доказателствено средство(виж чл. 189, ал.15 ЗДвП) - фотос, обективиран макар и в малък размер на разпечатката от ползвания програмен продукт, съдържаща и информация относно вида на контрола „ застраховка“ , разпознатия ДКН на автомобила , дата , час . Самото изображение илюстрира процесния автомобил, разположението му на пътното платно и конкретно посоката, в която се сочи, че е станало измерването, обективиран дори разпознат рег. номер на автомобила в достатъчно близък за възприемането му план. Посочени са координатите на местоизвършването – - **виж на л.13** , които са напълно достатъчни за „индивидуализация на мястото на контрол“ (**виж решение 1018/16.12.20г. на АС Пазарджик по канд 1138/29).** В ЕФ местодвижението е конкретно и ясно посочен съответният път. Абсолютно без значение е къде е пътят на територията на РБългария (посочена като държава по разпечатката) и тази ирелевантност на конкретното посочване на пътя е предвид застрахователния обект по ЗЗГО - по чл. 477 , ал.1 КЗ (гражданската отговорност на застрахованите физически и юридически лица за причинените от тях на трети лица имуществени и неимуществени вреди, свързани с притежаването и/или използването на моторни превозни средства). Задължението за сключване на договор за ЗЗГО важи за територията на цялата страна.

Няма намеса в работата на системата и липсва субективен фактор към момента на установяване на нарушението. Такава има едва след като са интегрирани всички отчетени и записани данни, за да се материализира информацията на хартиен носител (**виж писмото на СПП 26080/16.12.22**)

Несъмнено е, че заснемането е станало със автоматизирано техническо средство. Налице е попълнен от служителя на СПП ОД МВР Пазарджик - оператор със системата **протокол по чл. 10 от Наредбата 8121 з-532/ 15 г.** . Протоколът е от датата на нарушението, чиито час попада в периода от време, през който автоматизираното техническо средство (АТСС) е било в работен режим (виж в протокола). Вярно е, че в протокола има две поправки на датата, но те сочат, че объркване при изписването ѝ е настъпило, доколкото се касае до изписване на едни и същи цифри „1“ и „0“ (10.11 вместо 11.10) и тъй като датата на проверка (в долния ляв ъгъл) е правилно отразена , както и тази от регистрацията- ден по-късно 12.10.20 , то несъмнено е, че датата е 11.10.20г. и дори не възникват съмнения за умишлена поправка на датата.

Протоколът по чл. 10 отразява и патрулния автомобил, в който е било поставено АТСС

разположение. Като местоизвършване се сочи АМ Тракия в частта , попадаща в „територията на област Пазарджик“, което съвсем коректно е отразено като местоизвършване в ЕФ.

Не е спазено изискването на чл. 10 от Наредбата за фотос, който да онагледява знак за поставяне на система на контрол, като такъв не е представен по делото и в придружителното писмо не е заявено, че е бил изготвен. При наличие на официалния документ по чл. 10 от Наредбата, липсата на съпровождащ протокола фотос не води до липса на достоверни данни за спазване на изискването на позициониране на пътния знак , тъй като тази информация е удостоверена с протокола. (виж решение на ПРС по анд 571/19 потвърдено с Решение на АС Пазарджик от 4.12.2019г. по **канд 835/2019**). Наред с това и което е по-същество в случая – от цитираното вече писмо на СПП 26080/13.12.22 по делото стана ясно, че АТСС е в служебния автомобил и се активира с включване на двигателя, като е в работен режим до изключването му, тоест АТСС не е стационарно, което да поставя обективна възможност за знака .

Както липсата на фотос не е от решаващо значение за изправността на конкретната процедура , така не е и липсата на други реквизити в протокол по чл. 10. Протоколът е утвърден като образец в приложение към Наредбата, ясно онагледява определени реквизити, които задължително следва да се попълват, с което се създават гаранции за тяхната достоверност, предвид и контролния режим от по-висшестоящ орган.

Предвид чл. 1 от **Наредба 8121 з-532/ 15 г.**, тя урежда изцяло реда и условията за **ползване на мобилни АТСС за контрол на правилата за движение по пътищата**, а не само за контрол за скоростта. Спазването на този ред и условия е гаранция за възможността по този облекчен ред да се издаде този вид санкционен документ – ЕФ и това изискване е в посоченото ТР 1/ 2014 на ВАС : „ *Поставянето на технически средства, които автоматично да записват административни нарушения, трябва да се извършва по определена процедура и с оглед спазването на определени изисквания* (арг. чл. 32, ал. 2 от Конституцията). *Във връзка с използването на мобилни технически средства правилата трябва да бъдат достатъчно ясни и подробни, за да дадат на гражданите съответно указание за условията и обстоятелствата, при които контролните органи имат право да ги използват. Нито ЗДвП обаче, нито който и да е друг закон регламентира процедура, регулираща действията на контролните органи при използването на мобилни технически средства.....* “. В резултат на този безусловен упрек се прие цитираната горе Наредбата 8121 з-532/ 15 г. – на 12 май 2015г. – за условията и реда за използване на автоматизирани технически средства и системи за контрол на правилата за движение по пътищата. Ако е спазен реда и условията по нея – законосъобразността на ЕФ от гледна точка на процедурата по установяване на нарушението чрез заснемане с АТСС е гарантирана. И обратното – нарушението в условията и реда по Наредбата водят до незаконосъобразност на издадения при опорочена процедура ЕФ.

Тук следва изключително важното уточнение - цитираното горе Тълкувателно решение е от 2014г., Наредбата е приета на 12.05.2015г. , а КЗ е в сила от 01.01.2016г. Тоест – както се посочи вече, Наредбата е приета предвид критиките в ТР, прието по повод противоречива съдебна практика по обжалвани ЕФ за превишена скорост. Затова и част от процедурата по Наредбата касае основно контрола на *скоростта*, а поради това и реквизитите в протокола за ползване на АТСС (чл. 10) детайлно отразяват обстоятелства, които имат за цел да гарантират точното ѝ установяване. Според чл. 10 от Наредбата следва да се попълни протокола по утвърден в приложения към нея образец и такъв е бил попълнен за процесната проверка. Протоколът отразява всички важни обстоятелства, които са от решаващо значение за нормативната възможност да се издаде фиша. От чл. 11 на Наредбата, а и от писмото на СПП 26080/16.12.22 става ясно, че мобилната АТСС се ползва със служебни автомобили, които са 1.позиционирани и тя е „работеща на място на контрол“ или 2.са в „пътнотранспортния поток“ – тоест в процес на движение . Точно такава е нормативното предвиждане на чл.11 от Наредбата.

Според ал. 2 на чл.11 „В случаите на осъществяване на контрол с мобилно АТСС във време на движение нарушителите се спират на място и се предприемат действия за реализиране на административно-наказателната отговорност за извършеното нарушение. **За нарушения, установени с мобилни АТСС във време на движение, електронни фишове не се издават**“. Нормата на ал.2 следва да се тълкува в *систематиката на ал.1* , която определя двата вида мобилно АТСС – (стационарно и в движещ се служебен автомобил) и изрично посочва, че те се ползват за „*измерване скоростта на пътя*“ . Затова и напълно логично е предписаното с ал.2 – че когато такъв контрол (за скорост) се осъществява с АТСС във време на движение, нарушителите се спират на място и се предприемат действия по реализиране на административно-наказателна отговорност, като фишове не се съставят. И е така, тъй като, когато и измервателният уред също в движение, скоростта няма да е достоверно установена. Това обаче няма никакво значение за нарушението, установено по реда на чл. 647, ал.3 КЗ, тъй като за да е осъществено то, трябва да има заснето с АТСС управление/движение на МПС.

В протокола по чл. 10 това обстоятелство (дали мобилната АТСС е в стационарен режим или е във движение) следва да се отрази задължително **при контрол на скоростта** и то е предвидено по образца: „режим на измерване“ (виж образца по приложението) и следва да се отрази какъв вид е : „С- стационарен,, или „ Д – в движение“. *И е така, защото фактът дали заснемането се прави с мобилна АТСС в стационарен режим или в движение е от значение – но само при ползване на АТСС за контрол на скоростта . В случая липсва отразяване в протокола, но това обстоятелство не е релевантно за контрола на изпълнението на задължение за ЗЗ“ГО“ , тъй като при него е от значение само дали е заснето управление/движение на МПС (защото така изисква състава на чл. 683, ал.4/чл. 647,ал.3) , по отношение на което се проверява наличие на договор за такъв вид застраховка. В същия смисъл следва да се дискутират и възприемат липсите на други реквизити по протокола –*

място на пътния знак за въвеждане ограничение на скоростта, отстояние до АТСС в метри, точно местонахождение на мястото на контрол и др., които са изключително от значение във връзка с установяване на конкретна стойност на скоростта на конкретно място.

Поради това и процесния протокол следва да се приеме, че съдържа всички необходими, предвид целта за която е ползвана АТСС в случая. В него е посочено достатъчно ясно, че мястото на контрол е АМ Тракия, за целия участък на която (не само посочения км) и въобще за пътната мрежа на РБългария е валидно задължението за собственика за сключване на ЗЗГО, посочен е времеви диапазон на проверката, респ. заснемането с АТСС, номерът на първото изображение, броят на установените нарушения, поставен и подпис срещу имената на пътния полицай, който е позиционирал уреда, а протоколът е бил предаден за съхранение ведно с наличните записи от процесния контрол на посочения ръководител, положил подписа си; същият е надлежно регистриран – виж горе вляво

При това и като се има предвид изложеното горе, за целите, за които е ползвано АТСС – заснемане управление на МПС (за да се провери дали към този момент има договор за него за ЗЗГО), протоколът е надлежно попълнен с необходимите реквизити, за да бъде гаранция за достоверност на отразените в него обстоятелства по ползване на АТСС.

Предвид горното - използването на заснемащото техническо средство, регистриращо извършени нарушения от процесния вид, е станало по нормативно определена процедура.

Не е спорно и е установено, че собственик на процесното МПС е жалбоподателя (**виж СР МПС**). Не е изпълнено задължението по чл. 483, ал.1 т.1 от КЗ за сключване на договор за ЗЗГО за този автомобил (който факт не е спорен, а е доказан и чрез справка онлайн в Гаранционен фонд по рег. № на МПС).

Съвсем ясно става, че *субект на нарушението* е собственика на автомобила, който в случая е посоченото ясно и достатъчно индивидуализирано физическо лице.

Нарушението правилно е квалифицирано като такова по чл. 638, ал.4, вр. ал.1 т.1 вр. чл. 483, ал.1 т.1 от КЗ вр. чл. 461, т.1 от КЗ, доколкото първата чл. 638, ал.4 препраща към ал. 1, т.1, който препраща към чл. 483, ал.1 т.1 от КЗ, а чл. 461, т.1 въвежда задължителния характерна процесния вид застраховка.

Наложената санкция е в твърд размер и не подлежи на изменение.

Неоснователна поради това решение е претенцията на жалбоподателя за присъждане в негова полза на сторените разноски за процесуално представителство. Основателна обаче по същите съображения е претенцията (в писменото становище) за разноски в полза на ОД МВР Пазарджик, които на основание чл. 63, ал.5 вр. ал.3 от ЗАНН вр. чл. 144 от АПК и чл. 78 и чл. 32, ал. 3, пр.2 ГПК, предвид проведените съдебни заседания и обема на доказателствения материал следва да се определи в размер на 100 лева. Тези сума следва да се възложи в тежест на жалбоподателя и в полза на ОД МВР

Пазарджик.

Предвид горното и на основание чл. 63, ал.1 от ЗАНН **СЪДЪТ**

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА ЕЛЕКТРОНЕН ФИШ ЗА НАЛАГАНЕ НА ГЛОБА серия Г №0048309 на ОДМВР ПАЗАРДЖИК, с който на Д. С. И. , ЕГН ***** е наложена глоба в размер на 250 лева .

ОСЪЖДА Д. С. И. , ЕГН ***** да заплати на ОДМВР ПАЗАРДЖИК сума в размер на 100 лева.

Решението подлежи на обжалване в 14-дневен срок от съобщението пред Пазарджишкия административен съд.

Съдия при Районен съд – Пазарджик: _____