

РЕШЕНИЕ

№ 105

гр. Пазарджик, 15.02.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

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

Председател: Елисавета Радина

при участието на секретаря Х.В.
като разгледа докладваното от Елисавета Радина Административно наказателно дело № 20215220201921 по описа за 2021 година

за да се произнесе, взе предвид следното:

Производството по реда на чл.63 от ЗАНН.

Образувано е по жалба на В. Х. К. като законен представител на ВИКТОРИА В ЕООД , гр.П. , ул.“В. против ЕЛЕКТРОНЕН ФИШ ЗА НАЛАГАНЕ НА ИМУЩЕСТВЕНА САНКЦИЯ за нарушение, установено и заснето с автоматизирано техническо средство или система, Серия Г № 0033262 на ОД на МВР Пазарджик, с което е наложена на дружеството имуществена санкция в размер на 2000 лева.

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

В съдебно заседание жалбоподателят, чрез пълномощника, поддържа жалбата и искането си за отмяна на НП с конкретни доводи относно незаконосъобразност на ЕФ, обуславяща претендираната му отмяна . Претендират се разноски.

Въззиваемата страна, чрез писмено становище на своя процесуален представител (л. 41-42) настоява да се потвърди ЕФ и претендира юрисконсултско възнаграждение.

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

На 05.07.2020 г., в 10.46 часа, с АТСС TWIN CAM №SD2D0027 било заснето на АМ Тракия, км. 70 движение с *посока* П. превозно средство - **полуремърке** 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 дружеството – жалбоподател (л.38).

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.2 вр. Чл. 461, т.1 КЗ е наложена имуществена санкция в размер на 2000.00 лева

ЕФ не е процесуална 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, което по отношение на автомобил, собственост на юридическо лице, 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 от *писмото на л. 14*, информацията за наличието на договор се зарежда от ползваната система още при самото

заснемане (**справка на л. 26-27**) , като такава проверка се прави и допълнително впоследствие преди издаване на ЕФ.

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,т.1 от КЗ е само досежно наказанието (... се налага имуществена санкция по ал. 1)**. 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 да е относно *предвидения 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. се осъществяват от субекти, притежаващи различни качества : по ал. 1- собственика (чл. 438, ал.1 т.1) , а по ал. 3 - водачът – несобственик , имат и II.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 случай 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 несобственик. 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. 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 предвидената 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 и на л. 21), поради което следва неизменна **проверка и дали са спазени нормативните изисквания при ползването ѝ**.

В процесния случай движението е заснето от **видеокамера** за контрол по КЗ на движещи се МПС. Тя е била част от ползваната и описана във фиша АТСС ; дефиниция по §6 ДРЗДвП - 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 на л. **20**. Както става ясно от методическите указания на л. 21 и сл. процесното АТТС наречено АИС“Трафик“ има няколко компонента, като два от тях са радарен сензор - ползван при контрол на скоростта и камера - ползвана и при контрол на скоростта и при такъв за ЗЗГО. При последния

вид контрол – за ЗЗГО, всъщност се ползва само камерата – за заснемане движението на МПС и паралелно се активират данни от Гаранционния фонд за сключени договори. Тоест нито за заснемане на движението, нито за проверка на факта за сключения договор се ползва измервателен уред (както при контрол на скоростта, когато се ползва радарния сензор, който я измерва). Доколкото камерата не е измервателен уред, тя не подлежи на първоначално сертифициране от Българския институт по метрология , нито на периодична проверка. *Ползваната камера не подлежи на проверка от БИМ , на каквато проверка подлежат ,, средствата и съдовете за измерване“ съгласно чл. 6, ал.1 т.1,2 и 3 от Закона за измерванията, защото **тя самостоятелно, тоест така, както е ползвана) не е средство за измерване.*** Самостоятелното ѝ ползване, като отделен компонент от одобрената АТСС е предвидено в методическите указания за дейността с АТСС, като в т.1.3.2 е дадено определения за различните функционалности на системата. Става ясно, че освен за заснемане и регистриране на нарушения, касаещи скоростта на движение (където се ползват и радара и камерата , освен другите компоненти (виж ги на абз.І, стр. II от Указанията) , може да се ползва и само камерата TWIN CAM, която е за виж абзІ, на стр.ІІ ANPR за автоматично разпознаване на регистрационни номера във връзка с регистрирано движение на (разпознати номера на) МПС без сключен договор за ЗЗГО. В т. 9 от Методическите указания е предвиден именно редът за обработване на установените и заснети МПС без сключена ЗЗГО и издаване на ЕХ за това нарушение. тоест , предвидени са практически действия при ползване на единия компонент на АТСС – камерата, при тази специфична функционалност – само за заснемане движение на МПС и разпознаване на номера във връзка с контрола по сключване на посочената застраховка.

Легалната възможност за ползването ѝ по този начин е потвърдена с информация от Българския институт по метрология на л. 99. Според отразеното там, съответно и на данните по делото на л.20, **системата е одобрена и вписана в регистъра като средство за измерване на скорост със срок на валидност на одобряването до 20.02.2028г.**, като изпитванията са направени върху цялата система , част от която е камерата тип TWIN CAM. С последващо писмо на л. 45 БИМ информира, че когато камерата се ползва самостоятелно тя не подлежи на самостоятелен метрологичен контрол, което е напълно логично, тъй като, както се посочи горе, тя не е

средство за измерване , предвид дефиницията по чл. 6, ал.1 т.1,2 и 3 от Закона за измерванията.

Предвид горното обсъждане, следва да се заключи, че изискването на 7 §6, т.65 от ДР ЗДвП, чл. 4 от Наредба 8121з-532, чл. 647, ал.3 КЗ *при осъществяване на контрол на участниците в движението по пътищата да се използват АТСС, които са уреди за контрол, работещи самостоятелно или свързани,пуснати на пазара в действие, одобрени и проверени по реда на Закона за измерванията от Българския институт по метрология* предвижда и възможността за самостоятелно ползване на камерата от процесната АТСС , *която е била предмет на проверка за одобряване и последваща такава като компонент от цялата АТСС .*

В случая и достоверността на показанията на уреда е гарантирана, тъй като данните в ЕФ са възпроизведени от приложените като веществено доказателствено средство (виж **към ЕФ** и чл. 189, ал.15 ЗДвП) - **фотос л. 28 и справка л. 26-27**, отразяваща конкретни важими параметри. Самото изображение илюстрира процесния автомобил, разположението му на пътното платно, обективира дори разпознат рег. номер и марка на автомобила в достатъчно близък за възприемането му план. Посочени, чрез информация то ползвания към АТСС софтуер, са координатите на местоизвършването , 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 посочено на съответния път – АМ Тракия и дори конкретен километър. Всъщност, абсолютно без значение последното, като се има предвид застрахователният 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).

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 на л. 14**)

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. (виж на л. 19) .** В последния са отразени всички необходими реквизити, така че той да легитимира измерването. 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). Същият отразява и патрулния автомобил, в който е било поставено АТСС -то с неговия регистрационен номер и разположение.

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 на л. 8 . (виж решение на ПРС по анд 571/19 потвърдено с Решение на АС Пазарджик от 4.12.2019г. по **канд 835/2019**). Най-съществено при това обсъждане е да се отбележи, че процесната АТСС, предвид **писмото на л.14**, не може да се разполага извън патрулния автомобил и за нея е неприложимо коментираното изискване за снимка на уреда.

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 спасен 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 – **виж на л. 19**. 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 л. 14* 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 „пътно-транспортния 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 при когато такъв контрол 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, трябва да има управление на АТСС, заснето с АТСС.

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 .* 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 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* е валидно задължението за собственика за сключване на ЗЗГО, посочен е времевия диапазон на проверката, респ. заснемането с АТСС , номерът на първото изображение , броят на установените нарушения ,

поставен и подпис срещу имената на пътния полицаи, който е позиционирал уреда, а протоколът е бил предаден за съхранение ведно с наличните записи от процесния контрол на посочения ръководител и приет от него ; същият е надлежно регистриран – виж горе вляво, като датата на това действие няма отношение към достоверността отразените в документа обстоятелства и евентуални възражения против нея следва да се направят пред съответния погорестоящ административен орган.

Както се уточни ползваната АТСС има няколко различни функционалности , при които работи и те са в зависимост от обекта на контрол . От Методическите указания за дейността с процесната АТСС стана ясно, че компоненти на тази система са камера за заснемане и радарен сензор (т.1.1) , като вторият се ползва и активира само при осъществяване на контрол на скоростта и тъй като измерва има допустими отклонения – т.1 . В спецификите на параметрите на камерата няма допустими отклонения, тъй като тя не служи за измерване, а само на заснемане. ***Точно тази функция на АТСС се ползва при контрол за Задължителна застрахова Гражданска отговорност п- по т.9 от Методическите указания*** , тъй като при него се извършва ***само заснемане на МПС*** при движение и следва проверката за наличен валиден договор за този вид застраховка, тоест и двата факта – на движение и за договор не се установяват в процес на измерване. Така, като се има предвид изложеното горе, за целите, за които е ползвано АТСС в една от неговите функционалности (по т. 1.3.2, трето тире на л. 13) – 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.

В протокола от периодична проверка мястото на нарушението е съвсем общо посочено – *територията на Област Пазарджик* като място на контрола , доколкото това съответства на изискването за този реквизит по утвърдения с Наредбата образец – виж печатния текст отдолу- - „местонахождение – областна дирекция“. Изготвен е и **приложен към ЕФ** фотос на МПС в процес на движение и към момента на заснемането и рег. Номер- в близък план, както и точното местонахождение на автомобила към момента на заснемането, което създава яснота относно и удостоверява мястото на нарушението (**виж решения на Адм.с Пазарджик канд №№**

1185/20 и 1138/20). Както вече се посочи

Предвид горното - използването на заснемащото техническо средство, регистриращо извършени нарушения от процесния вид, е станало по нормативно определена процедура, при спазване на поставените изисквания и технически инструкции на производителя на измервателния уред.

Не е спорно и е установено, че собственик на процесното МПС е дружеството - жалбоподател (**виж СР МПС**). Именно **той е субект на отговорността** по посочените в санкционната част на фиша норми, тъй като „притежава заснетото в движение и регистрирано МПС, което не е било спряно от движение и за което не е сключен договор за ЗЗГО“. От това описание на нарушението, отнесено изрично към юридическо лице и ясно идентифицирания собственик в лицето на дружеството-жалбоподател несъмнено става ясно, че именно това юридическо лице е субект на нарушението. Последният извод отговаря на възраженията в жалбата.

Съвсем ясно става, че *субект на нарушението* е собственика на автомобила, който в случая е посоченото ясно и достатъчно индивидуализирано юридическо лице. То е персонифицирано и чрез своя законен представител, към който именно в това качество, е ползвано обръщението в заключителния абзац на ЕФ „*Уважаеми господине/госпожо*“. Това обръщение във връзка с информацията, че „Ви се налага имуществена санкция“ по никакъв начин не създава объркване кому и за какво се реализира отговорността (както настоятелно, но неправилно се счита с жалбата). Юридическото лице действа именно чрез своя законов представител, поради което тъкмо той следва да бъде уведомен за ангажираната на управляваното и представлявано от него дружество отговорност – по вид и размер.

Не е изпълнено задължението по чл. 483, ал.1 т-1 от КЗ за сключване на договор за ЗЗГО **за това ППС** (който факт не е спорен, а е доказан и чрез справка онлайн в Гаранционен фонд по рег. № на МПС). Предвид **чл. 481, ал.1 КЗ** *За целите на задължителното застраховане по тази глава моторно превозно средство е всяко превозно средство за движение по суша, задвижвано със собствен двигател, както и трамваите, тролейбусите и самоходната техника по Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника. За моторни превозни средства се смятат и ремаркетата и полуремаркетата по Закона за движението по пътищата*“. С това

красноречиви и показателно в случая законодателно решение се отхвърлят всички детайлно развити (вкл. чрез дефинитивните понятия) възражения относно факта, че процесното ремарке по своята дефиниция е ППС, за което няма основание да се издаде ЕФ от вида на процесния). Според цитираната норма за целите на задължителното застраховане *полуремаркетата се смятат за МПС.*

Нарушението правилно е квалифицирано като такова по чл. 638, ал.4, вр. ал.1 т.2 вр. чл. 483, ал.1 т.1 от КЗ врчл. 461, т.1 от КЗ , доколкото първата чл. 638, ал.4 препраща към ал. 1, т.2, която 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.

Изложеното горе обоснова решението за законосъобразност на обжалвания ЕФ, което прави *неоснователна претенцията* на процесуалния представител на дружеството за *разноски, но пък основателна претенцията на въззиваемата страна за юрисконсулско възнаграждение* То следва да се определи в размер на 80 лева, предвид проведените открити съдебни заседания за събиране доказателства и обема на относимия доказателствен материал.

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

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА ЕЛЕКТРОНЕН ФИШ ЗА НАЛАГАНЕ НА ИМУЩЕСТВЕНА САНКЦИЯ с.Г № 0033262 на ОД на МВР Пазарджик, с което е наложена на „ВИКТОРИА В“ ЕООД , ЕИК 204988999 гр.П. , ул.“В., представлявано от В. Х. К. имуществена санкция в размер на 2000 лева.

ОСЪЖДА ВИКТОРИА В“ ЕООД, ЕИК 204988999 да заплати на ОД МВР Пазарджик сума в размер на 80 лева.

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

Съдия при Районен съд – Пазарджик: _____