

РЕШЕНИЕ

№ 485

гр. Пазарджик, 15.12.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

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

Председател: Елисавета Радиана

при участието на секретаря Х.В.
като разгледа докладваното от Елисавета Радиана Административно наказателно дело № 20225220201740 по описа за 2022 година

Производството по реда на чл.63 от ЗАНН.

Образувано е по жалба на „Редикс 2008“ ООД, ЕИК 200453878, предст. от Л.М.А. , чрез пълномощника адв.Я., против Електронен фиш за налагане на имуществена санкция Серия Г, № 0032454 издаден от ОДМВР- Пазарджик, с което е наложена на дружеството имуществена санкция в размер на 2000 лева.

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

В съдебно заседание жалбоподателят, чрез писмено становище на пълномощника поддържа жалбата и искането си за отмяна на ЕФ . Претендира разноски.

Въззиваемата страна, чрез писмено становище на процесуален представител (л. 56-57) настоява да се потвърди фиша и да се присъдят разноски за юрисконсултско възнаграждение.

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

На 08.05.21 г., в 15.27 часа, с TFR 1- М било заснето в гр. Пазарджик, на ул.

„Ст. Ангелов пред автомивка Лимончето и в посока ул. АЛ. Стамболийски“ движение на МПС с ДКН *****, за което 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. 42..10, СРМПС).

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* , при което и нарушението е заснето с посоченото АТСС, като е отразено и в каква посока е движението – 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 *приложената към на л.9 справка* АТСС (която съдържа информация за локация, снимки в прогресивно движение и номер на процесното МПС) , системата е работила за контрол на скоростта и

последваща проверка, достъпна и онлайн е установила липсата на процесния договор за ЗЗГО . В случая фактът, че АТСС е действало и за скорост 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* и към момента на това управление да няма валиден и действащ договор за ЗЗГО на МПС.

Издаването на ЕФ 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 (в случая - ... се налага имуществена санкция по т.2 на 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 изготвения протокол**), 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.

Условията и реда за използването ѝ, както и на всички автоматизирани технически средства и системи за контрол на правилата за движение по пътищата са уредени с **НАРЕДБА № 8121з-532 от 12.05.2015 г.** , уреждаща процедура за ползване на системата, която неоснователно се критикува с жалбата. Още с първата ѝ норма е възприето, че тя регламентира „използване на автоматизирани технически средства и системи (АТСС) за контрол на правилата за движение по пътищата“, тоест приложима е за всякакъв вид контрол на правилата за движение –за скорост , за ЗЗГО и др. В систематиката ѝ следва чл. 10, който също е относим към ползването на АТСС при всички видове контрол на правила, според който „За **всяко** използване на мобилно АТСС за контрол се попълва протокол съгласно приложението“. Систематичното тълкуване на цитираните норми води до извод, различен от възприетия от административния орган в писмо вх.№ 2243/01.02.22, че при ползване на АТСС от процесния вид не се съставя

протокол, когато с него е управляван контрол за ЗЗГО, а не за скорост. Всъщност, основание за приемане на тази Наредба бе именно посоченото по-горе *Тълкувателно решение 1/14г. ВАС*, което изрично указва необходимостта ползването на АТСС да се извършва по „определена процедура и с оглед спазването на определени изисквания“. Те бяха въведени именно с Наредбата. А тя установява с чл. 10, ал.1 задължението при всяко ползване да се съставя протокол, независимо от вида на упражнявания контрол.

Протокол за ползването на устройството е съставен и възраженията в жалбата, че това не е сторено са неоснователни . Наредбата не въвежда различие в зависимост от вида на контрола по отношение изискването за съставяне на протокол при ползване на АТСС. Такъв следва да се съставя , както се цитира горе, при всяко ползване на АТСС . И доколкото съществуването му легитимира ползването на системата, тъй като е част от неизменната процедура, регламентирана с Наредбата, липсата на протокол я нарушава съществено – не е удостоверено надлежното ползване на АТСС, в който смисъл то е нелегитимно.

Действително Наредбата разграничава условията за ползване при един вид контрол, но той е за скорост и касае хипотезата на чл. 11, ал.2 от Наредбата – когато се осъществява контрол **за скорост** (последното е изяснено в систематиката, от ал. 1) с мобилно АТСС *по време на движение*, не се издава ЕФ , като нарушителите се спират на място и се издава АУАН. Вярно е, **че в конкретния случай** информацията на л.9 сочи нарушен режим на скоростта, но мобилното устройство е било стационарно, както е отразено в съставения протокол на л. 11 – **„режим на измерване „С“**. Той съдържа всички отразявания по зададените параметри – вид , марка, модел, марка АТСС ; ползвател в лицето на наказващия орган; конкретно местоположение на осъществявания контрол (по което впоследствие правилно в ЕФ е отразено и местоположението на самото нарушение)- „ ул. „Ст. Ангелов“ пред автомивка „Лимончето“ и в посока на движение ул. „Ал. Стамболийски“; вид на пътя и принадлежност, посока на отчитане и заснемане – на приближаващи МПС§ данни, идентифициращи патребния автомобил, в който е поставена АТСС; часови период на контрола и номер на първо и последно заснето изображение в рамките му; броя на регистрираните нарушения и тяхното приемане; данни от проверката – име, подпис, дата и данни в горния

десен ъгъл за регистриране на протокола.

В процесния случай движението е заснето от видеокамера за контрол, **ползвана и за такъв 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 на 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. 13-14. **В случая е ползвана цялата система, доколкото контролът е бил за скорост - виж на л. 11 и на л. 9.** Легалната възможност за ползването ѝ по този начин е потвърдена с информация от Българския институт по метрология – **удостоверение за одобрен тип за измерване на л. 14 (първоначално сертифициране) и последващ периодичен контрол – л- 12 и 13.**

Що се отнася до писмата на л. 26 и 27 , те касая друг вид АТСС и не са относими към настоящия спор.

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) - фотоси л. 9 и справка л. 9, гърба , които отразяват конкретните изображения на момента на нарушението (горен десен фотос) , както и предхождате две и следващ, който позволява визуалното разпознаване на идентификационния номер на автомобила. Отразени са конкретни важими параметри – време, място, настройка на режим , засечена скорост на движение при обявено

ограничение, валидно за насечело място. 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 информацията 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. *Всъщност, абсолютно без значение е 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)

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*).

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 законен 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) .

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 вр.чл. 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 100 лева, предвид обема на относимия доказателствен материал не само за решаване, но и за отговор на конкретно наведените с жалбата възражения. .

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

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА ЕЛЕКТРОНЕН ФИШ ЗА НАЛАГАНЕ НА ИМУЩЕСТВЕНА САНКЦИЯ Серия Г, № 0032454 издаден от ОДМВР-Пазарджик, с което на „РЕДИКС 2008“ ООД, ЕИК 200453878, предст. от Л.М.А. е наложена имуществена санкция в размер на 2000 лева.

ОСЪЖДА „РЕДИКС 2008“ ООД, ЕИК 200453878, предст. от Л.М.А. да заплати на ОД МВР 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: _____