

# РЕШЕНИЕ

№ 313

гр. София, 17.01.2024 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**СОФИЙСКИ РАЙОНЕН СЪД, 2-РИ СЪСТАВ**, в публично заседание на седми ноември през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: **ГЕРГАНА Б. ЦОНЕВА**

при участието на секретаря **НАДЕЖДА В. ПОПОВА**  
като разглежда докладваното от **ГЕРГАНА Б. ЦОНЕВА** Административно наказателно дело № 20231110213364 по описа за 2023 година

за да се произнесе взе предвид следното:

**Производството е по реда на чл. 58д – 63д от ЗАНН.**

Образувано е по жалба от Е. К. Й., ЕГН \*\*\*\*\*, срещу наказателно постановление №8325/31.08.2023 г., издадено от Виолета Богданова Асенова – Началник отдел „Контрол на републиканска пътна мрежа” към Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол” при Агенция „Пътна инфраструктура”, с което на основание чл. 53, ал. 1, т.2, предл.2 от Закона за пътищата (ЗП) му е наложено наказание „Глоба“ в размер на 4000,00 /четири хиляди/ лева за нарушение на чл.26, ал.2, т.1, б.„а“, предл.2 от ЗП, вр.чл.7, ал.1, т.5, б.„В“, чл.8, ал.1 и чл.37, ал.1, т.1, предл.1 от Наредба №11 от 03.07.2001 г. на МРРБ за движение на извънгабаритни и/или тежки ППС (Наредбата).

В депозирана въззивна жалба са изложени твърдения за неправилно ангажиране на административнонаказателната отговорност на жалбоподателя, като се сочи, че субект на нарушението на правилото за поведение, въведено с чл.26, ал.2, т.1 от ЗП, могат да бъдат само превозвачът или собственикът на пътното превозно средство (ППС). Подчертава, че това разрешение се извлича от разпоредбата на чл.11 от Наредба №11/03.07.2011 г. на МРРБ, която провежда ясно разграничение между водача и лицето, извършващо превозите, чието било задължението да осигури документите, съпровождащи превоза. Обсъждат се допуснати съществени процесуални нарушения, обосновани с несъобразяване императива на нормата на чл.57, ал.1, т.5 от ЗАНН, която изисква от съдържанието на НП да се изведе описание на деянието и обстоятелствата, при които то е извършено. В конкретика се претендира липсващо пояснение на нарушеното предложение от нормата на чл.26, ал.2, т.1, б.„А“ от ЗП, което поставяло въззивника пред невъзможността да разбере, дали му се предявява нарушение за движение с извънгабаритно ППС, или с тежко ППС. Оспорва се и компетентността на актосъставителя, с аргумента, че управлението на тежки/извънгабаритни ППС от водачите без необходимото разрешение се санкционирало по реда на чл.177, ал.3 от ЗДвП, за инициирането на административнонаказателно производство по който закон с правомощия разполагали единствено органите на МВР. В допълнение се сочи, че в разрез с установените правила в чл.37 от Наредбата, при

извършената проверка и съставянето на АУАН не е привлечен и представител на МВР. Алтернативно се излагат съображения относно наличието на предпоставки за подвеждане на фактите под хипотезата на чл.28 от ЗАНН, въвеждаща маловажен случай на административно нарушение. Формулирана е молба атакуваният санкционен акт да бъде отменен изцяло като неправилен и незаконосъобразен.

В съдебното заседание жалбоподателят, редовно призован, не се явява и не се представлява. В допълнение към жалбата, по реда на чл.322 от НПК, подадено преди даване ход на делото в съдебното заседание (видно от пощенско клеймо с дата 03.11.2023 г.) доводите относно незаконосъобразността на издадения санкционен акт са преповторени.

Въззиваемата страна, редовно призована, не изпраща представител. От упълномощен от нея главен юрисконсулт към Агенция „Пътна инфраструктура“, преди даване ход на делото в съдебно заседание, е постъпило възражение срещу жалбата, като се претендира нейната неоснователност. Отправена е молба за потвърждаване на издадения санкционен акт като правилен и законосъобразен и присъждане на юрисконсултско възнаграждение.

**Софийски районен съд**, като разгледа жалбата и изложените в нея твърдения и след като се запозна със събраните по делото доказателства, доводите и възраженията на страните по реда на чл. 14 и чл. 18 НПК, намира за установено следното:

**Жалбата е** подадена в законоустановения срок, от процесуално легитимирано лице и съдържа всички изискуеми реквизити обуславящи нейната редовност, което предполага пораждаването на предвидения в закона суспензивен и деволутивен ефект, а разгледана по същество, същата се явява **ЧАСТИЧНО ОСНОВАТЕЛНА**.

#### **ОТ ФАКТИЧЕСКА СТРАНА:**

На 03.08.2023 г., около 11:05 часа, по път II - 18, Е. К. Й. управлявал моторно превозно средство с четири оси, с две управляеми оси, марка „Х“, с рег. №XXXX (собственост на „Х“АД), като се придвижвал в посока от с. Казичене към с. Лозен. Той превозвал бетон. Когато достигнал до участък от пътя, в района на км 32+400, превозното му средство било спряно за проверка от служители при Агенция „Пътна инфраструктура“ – свидетеля Е. Л. С. и колегата му Б. К. П. – и двамата на длъжност „инспектор“ в Дирекция „Анализ на риска оперативен контрол“ при АПИ. Те изискали документи на водача. Той представил личната си карта, свидетелството за регистрация част II на МПС и придружаващ стоката документ с №20821/08.03.2023 г. В хода на контролната дейност, след извършени измервания с ролетка с идент. №1304/18/ (5 м) и електронна везна за измерване на маса и поосово натоварване на ППС, модел „PW-10“ №K0200009, било установено, че при измерено разстояние между осите от 1,40 метра, сумата от натоварването на ос на двойната задвижваща ос на МПС е 31,400 тона при максимално допустимо натоварване на оста 19 тона, съгласно чл.7, ал.1, т.5, б.„В“ от Наредба №11 от 03.07.2011 г. на МРРБ за движение на извънгабаритни и/или тежки ППС (Наредбата), поради което ППС било идентифицирано като тежко. Превишаването на нормата възлизало на 12,400 тона. Констатирайки тези параметри, проверяващите изискали от водача документ, удостоверяващ издадено разрешение за движение на тежко ППС в рамките на специалното ползване на пътищата, по предварително зададен маршрут. Такова обаче не било издадено, поради което и Й. не разполагал с него.

При така установените факти свид. С. преценил, че е извършено административно нарушение и затова съставил срещу жалбоподателя акт за установяване на административно нарушение (АУАН) бл. № 0009857/03.08.2023 г. за това, че на същата дата, в посоченото време и на отразеното място, е управлявал горепосоченото ППС без разрешение за дейности в рамките на специалното ползване на пътищата (разрешително), издадено от администрацията управляваща пътя (АПИ) на тежко ППС, което да касае маршрута на придвижване и установеното тегло. Било отразено, че е нарушена разпоредбата на чл.26, ал.2, т.1, б.„А“, предл.2 от ЗП, вр.чл.7, ал.1, т.5, б.„В“, чл.8, ал.1 и чл.37, ал.1, т.1, предл.1 от

Наредба №11/03.07.2011 г. на МРРБ. Актът бил съставен в присъствието на очевидеца Б. П. и на нарушителя. Бил предявен на жалбоподателя, който го подписал без възражения. Била изготвена и разписка от същата дата за връчване на препис от АУАН. В срока по чл.44, ал.1 от ЗАНН не постъпили възражения в писмена форма.

Въз основа на горепосочения акт било издадено атакуваното наказателно постановление №8325/31.08.2023 г. от Виолета Богданова Асенова – Началник отдел „Контрол на републиканска пътна мрежа” към Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол” при Агенция „Пътна инфраструктура”, с което на основание чл. 53, ал.1, т.2, предл.2 от ЗП, при цялостно възпроизвеждане на фактическите констатации от акта, на жалбоподателя било наложено административно наказание „Глоба“ в размер на 4000,00 /четири хиляди/ лева за нарушение на чл.26, ал.2, т.1, б.“а“, предл.2 от ЗП, вр.чл.7, ал.1, т.5, б.“В“, чл.8, ал.1 и чл.37, ал.1, т.1, предл.1 от Наредба №11 от 03.07.2001 г. на МРРБ за движение на извънгабаритни и/или тежки ППС (Наредбата).

Изложените фактически обстоятелства се установяват от събраните по делото доказателствени материали: показанията на разпитаните пред съда свидетели С. и П., както и в приобщените по надлежния процесуален ред на чл.283 от НПК писмени доказателства: разписка от 03.08.2023 г., протокол за измерване на превозно средство №0000058/2023, копия на лична карта на водача и талон за регистрация част II на МПС, документ, придружаващ стоката, Заповеди №РД – 11-246/31.03.2022 г. и №РД-11-247/31.03.2022 г. и пълномощно от председателя на управителния съвет на АПИ, обратна разписка за връчване на наказателно постановление, писмен отговор от АПИ, с вх.№312190/03.11.2023 г., с приложени към него пълномощно за процесуално представителство, заповед №А-616/11.09.2018 г. на Председателя на ДАМТН, декларации и сертификати за съответствие и документи, удостоверяващи периодична проверка на средство за измерване – електронна везна РW-10 с №K0200009, писмен отговор от АПИ, с вх.№317406/08.11.2023 г. по описа на СРС.

Съдът от първа инстанция кредитира показанията на свидетелите С. и П., като ги намира за логични, достоверни, обективни, безпротиворечиви относно реда за съставяне на АУАН. При проведения непосредствен разпит двамата споделиха повода за проведената проверка на жалбоподателя, констатираното в нейния ход, като подчертаха, че са установили категорично липсата на издадено разрешение от АПИ за движение в рамките на специалното ползване на пътищата на тежко ППС, с оглед параметрите му, в частност неговата тежест. Посочиха, че изводите си са формирали след като се запознали с представените им от водача документи, сред които и такъв, указващ теглото на превозвания бетон, респ. са ги сравнили с получените резултати от измерването с електронна тарирана везна, които не били оспорени от жалбоподателя. Не навеждат противни изводи и копията на свидетелства за съответствие и преминаване през периодичен контрол, които удостоверяват изправността на ползваните от проверяващите технически средства, допълнено с удостоверенията в изготвения във връзка с проверката протокол от измерване. Свидетелите си припомнят обясненията на водача, в които последният изрично е признал, че за превоза не е издавано процесното разрешително. Показанията на контролните органи са логични и последователни, като липсата на дребни детайли от обстановката, в която е реализирано и съответно установено нарушението, следва да се отдаде на естеството на изпълняваните от двамата служебни задължения, свързани с ежедневното констатиране на множество идентични нарушения, като същите не са от естество да възпрепятстват доказателствения процес. В тази връзка е принципно вярно, че АУАН не се ползва с презумптивна доказателствена сила, но при все това е необходимо да се подчертае, че в случая показанията на свидетелите следва да се кредитират, тъй като те не са единственият източник на релевантна информация за фактите, включени в предмета на доказване. За този съдебен състав няма спор, че жалбоподателят е управлявал ППС, попадащо в категорията „тежко ППС“, за което не е имало представено разрешение по установения за това ред за

дейност от специалното ползване на пътищата на администрацията управляваща пътя – АПИ, което да касае теглото му и маршрута му на движение, по който е спрян за проверка. Този извод еднопосочно се подкрепя от приобщените по делото писмени доказателства, в частност протокола от измерване с електронна везна, съпровождащия превозвания товар документ, в който се различава ясно тонажът на натоварения бетон, лични документи и такива за управляването от жалбоподателя превозно средство.

Съдът кредитира резултатите от извършеното измерване на сумата от натоварването на ос на двойната задвижваща ос на МПС, тъй като от писмените доказателства се установява техническата годност на използваните в случая средства за измерване. От писмените доказателства се установява, че използваното средство е везна тип „PW – 10“, с №K0200009, от четвърти клас на точност, max – 10 000 кг/20 000 кг., с неавтоматично действие. Съгласно чл. 10в ал. 2, т. 1 от Закона за измерванията, със заповед № А – 616/11.09.2018 г. на Председателя на ДАМТН, е определена периодичност на последващите проверки на везни с неавтоматично действие с четвърти клас на точност до 30 тона – една година. От заявление за проверка № 000029-31174/12.06.2023 г. и от метрологичните знаци за преминалата периодична проверка на техническата изправност на везна тип „PW-10“, с №K0200009, се установява, че устройството, с което е извършено измерването, е преминало последваща проверка на техническата изправност към 12.06.2023 г. (предходната проверка е била през месец юни 2022 г., важаща до месец юни 2023 г.).

Годността на средството, с което е извършено измерването, се установява и от приетите като писмени доказателства ЕО – декларация за съответствие и сертификат за проверка на ЕС на везни с неавтоматично действие, издаден от Български институт по метрология, от които се установява изпълнение на нормите на Наредбата за съществените изисквания и оценяване на съответствието на везни с неавтоматично действие. Съгласно чл. 11, ал. 1 от Наредбата за съществените изисквания и оценяване на съответствието на везни с неавтоматично действие за везните по чл. 2, т. 1, чието съответствие е било оценено съгласно приложимата процедура за оценяване на съответствието по чл. 10, се съставя ЕС декларация за съответствие, а разпоредбата на чл. 11, ал. 2 предвижда, че ЕС декларацията за съответствие потвърждава, че е доказано изпълнението на съществените изисквания, определени в приложение № 1 към същата Наредба.

От писменото доказателство – сертификат за съответствие DIN 50049-2.1 се установява, че ролетка №1304/18/, с която е извършено измерването на разстоянието между осите, отговаря на съществените изисквания, определени в Приложение № 10 на Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на средствата за измерване, и удовлетворява изискването по чл. 23, ал. 2 от Закона за измерванията.

От приобщените по делото Заповед № РД – 11-247/31.03.2022 г. и Заповед №РД- 11-246/831.03.2022 г. на председателя на управителния съвет на АПИ се извежда компетентността на актосъставителя и наказващия орган да упражняват правомощия с оглед императивните норми на ЗАНН и съобразно своята длъжност в административнонаказателното производство.

Писмените доказателства са в синхрон с депозираните свидетелски показания и позволяват правилното изясняване на случая, като анализът на доказателствените материали доведе до еднозначни изводи у съдебния състав.

#### **ОТ ПРАВНА СТРАНА:**

Административнонаказателното производство е строго формален процес, доколкото чрез него в значителна степен се засягат правата и интересите на физическите и юридически лица. Последното обуславя и съдебният контрол, установен с разпоредбите на ЗАНН и предвиден за издадените от административните органи наказателни постановления, да се съсредоточава върху тяхната законосъобразност. По аргумент от чл.84 от ЗАНН, вр. с чл.14, ал.2 от НПК съдът е длъжен служебно да издири обективната истина и приложимия

материален закон, като съобразява императива относно извършването на обективно, всестранно и пълно изследване на всички обстоятелства по делото, независимо от наведените от жалбоподателя аргументи, респ. фактическите констатации, заложи в АУАН или наказателното постановление.

За правилното извършване на тази дейност ръководно-решаващият в съдебното производство орган следва да осъществи контрол върху съставения АУАН, съобразявайки неговите функции - констатираща, обвинителна и сезираща, съответно да провери издаденото въз основа него наказателно постановление. Съдът след извършена служебна проверка на съставения АУАН и на издаденото НП прие, че не са налице процесуални нарушения относно компетентността на длъжностните лица, които са съставили, респ. издали двата документа.

Материалната компетентност на органите в случаи на установяване на нарушения на разпоредбите на Закона за пътищата се регламентира от разпоредбата на чл. 56, ал. 2, т. 1 ЗП. Посоченият текст предвижда, че актовете за установяване на нарушения по републиканските пътища, се съставят от длъжностните лица на Агенция "Пътна инфраструктура". От своя страна, правилото на чл. 56, ал. 3, т. 1 ЗП делегира правомощия за издаване на наказателни постановления за нарушения по републиканските пътища на председателя на Управителния съвет на Агенцията или от упълномощено от него длъжностно лице от Агенцията. В конкретния случай АУАН е съставен от инспектор в Дирекция "Анализ на риска и оперативен контрол" при Агенция "Пътна инфраструктура", упълномощен да осъществява контрол по републиканската пътна мрежа по силата на Заповед № РД - 11-247/31.03.2022 г. на председателя на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура". Наказателното постановление е издадено от Виолета Асенова, заемаща длъжност „началник“ на отдел "Контрол по републиканската пътна мрежа" към дирекция "Анализ на риска и оперативен контрол" при Агенция "Пътна инфраструктура". Тя е оправомощена да издава наказателни постановления за нарушения по Закона за пътищата с акт на председателя на управителния съвет на АПИ - Заповед №РД - 11-246/31.03.2022 г.

Неприемливи са и допълнителните доводи, с които се обосновават пороци в процедурата по иницииране на административнонаказателната отговорност на жалбоподателя, почерпени от тълкуването на разпоредбата на чл.36 от Наредба № 11 от 03.07.2001 г. на МРРБ. Този законов текст установява, че: „Контролът на извънгабаритните ППС и колесни трактори, тракторни ремаркета и друга колесна самоходна техника за земеделското стопанство, регистрирана за работа съгласно Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника, по пътищата се осъществява от Агенция "Пътна инфраструктура" със съдействието на съответната служба за контрол при МВР, а в граничните контролно-пропускателни пунктове - от Агенция "Митници"“. Според нормата на чл.37, ал.1, т.1 от Наредбата: „Във вътрешността на страната съответните служби за контрол при МВР и Агенция "Пътна инфраструктура" спират и проверяват спрелите и навлезли в обхвата на пътя и ограничителната линия извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства и колесни трактори и друга колесна самоходна техника за земеделското стопанство, регистрирана за работа съгласно Закона за регистрация и контрол на земеделската и горската техника, както и съставят акт на водача, на товародателя, на съпровождащото лице и на другите длъжностни лица, когато при проверката се установи, че движението се извършва без разрешително или документ за платена такса в случаите по чл. 14, ал. 3“. Анализът на двата текста обаче не налага изискване контролът по движението на тежки и извънгабаритни ППС по републиканската пътна мрежа да се осъществява задължително с участието на органи на МВР. Видно от използваните изразни средства, полицейските органи следва да окажат съдействие, но отсъствието им в процедурата не я опорочава, нито компрометира материалната компетентност на служителите на Агенция "Пътна инфраструктура".

На следващо място, съдът констатира, че са спазени императивните процесуални правила при издаването и на двата административни акта – тяхната форма и задължителни реквизити, съгласно разпоредбите на чл. 40, 42, 43, ал. 5, чл. 57 и чл. 58, ал. 1 ЗАНН. Налице е пълно съвпадение между установените фактически обстоятелства и тяхното последващо възпроизвеждане в атакуваното НП. В описанието на нарушението в административните актове се откриват всички релевантни към отговорността на въззивника факти. Ясно установима е и волята на санкциониращия орган относно конкретния негов вид, като той съответства на възприетата и приложена правна квалификация. Действително, в констативно – съобразителната част на НП са обсъждани фактите, касаещи натоварването на осите на пътното превозно средство и допуснати превишения на допустимите по закон параметри. Съдът не възприема като основателен довод за незаконосъобразност непосочването от страна на наказващия орган на конкретната хипотеза от ситуираните в санкционната норма правни задължения, която е била дерогирана с поведението на жалбоподателя. От една страна, видно и от диспозитива на санкционния акт, в правната квалификация изрично е посочено „предл. 2“, което кореспондира именно с категорията „тежки ППС“, посочена в законовия текст“. От друга страна, дори хипотетично въвеждането на това уточнение да бе пропуснато, то не би довело до противоречие с разпоредбата на чл. 57, ал. 1, т. 5 или 6 от ЗАНН. Съгласно чл. 26, ал. 1 и 2 от Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове всеки нормативен акт се състои от членове, като членът може да съдържа алинеи, алинеята – отделни точки, а точката – букви. Прецизирането на разпоредбите чрез посочване на структурни единици от по-ниска степен, каквито са отделните изречения, предложения, алтернативи и пр., е без правно значение и по-никакъв начин не би могло да ограничи правото на защита на въззивника, преценено в контекста на изискванията за посочване от страна на административните органи на нарушените законови разпоредби. Изложението на фактите напълно удовлетворява изискванията за пълнота на обвинителната теза и позволява адекватното упражняване на реципрочната ѝ функция по защита на нарушителя.

В конкретния случай административнонаказателното производство е образувано със съставянето на АУАН в предвидения от ЗАНН срок от извършване на нарушението, респективно - от откриване на нарушителя. От своя страна обжалваното наказателното постановление е постановено в 6 – месечния срок. Ето защо са спазени всички давностни срокове, визирани в разпоредбата на чл. 34 ЗАНН, досежно законосъобразното ангажиране на административнонаказателната отговорност на жалбоподателя от формална страна.

Предвид изложеното, посочените административни актове са съставени без допуснати съществени нарушения на процесуалния закон, които да обусловят отмяната на атакуваното наказателно постановление на формално основание.

Административнонаказателната отговорност на въззивника Е. Й. е ангажирана на основание чл. 53, ал. 1, т. 1 от ЗП, като му е наложено наказание „Глоба“ в размер на 4000,00 /хиляда/ лева за нарушение на чл. 26, ал. 2, т. 1, б. „а“, предл. 2 от ЗП, вр. чл. 7, ал. 1, т. 5, б. „В“, чл. 8, ал. 1 и чл. 37, ал. 1, т. 1, предл. 1 от Наредба № 11 от 03.07.2001 г. на МРРБ за движение на извънгабаритни и/или тежки ППС (Наредбата).

По делото е доказано по категоричен и безспорен начин, че на 03.08.2023 г., в 11:05 часа, на описаното в НП място и по посочения маршрут, жалбоподателят извършва движение с извънгабаритно (тежко) ППС, без валидно разрешение за дейност от специалното ползване на пътищата, издадено по надлежния ред от администрацията управляваща пътя - в случая АПИ.

Разпоредбата на чл. 26, ал. 2, т. 1, б. „А“ от ЗП забранява без разрешение за дейности от специалното ползване на пътищата в обхвата на пътя и ограничителната строителна линия, да се извършва движение на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства. Легалната дефиниция за „специалното ползване на пътищата“ се съдържа в § 1, т. 8 от ДР на ЗП.

Съгласно нея понятието обхваща: "използването на пътищата за превозване на тежки и извънгабаритни товари или за осъществяване на други дейности в обхвата на пътя и в обслужващите зони, като: изграждане и експлоатация на търговски крайпътни обекти и на пътни връзки към тях, както и на площадки за оказване на пътна помощ и на пътни връзки към тях; изграждане и експлоатация на рекламни съоръжения; изграждане на нови и ремонт на съществуващи подземни и надземни линейни или отделно стоящи съоръжения и тяхната експлоатация в обхвата на пътя; временно ползване на части от пътното платно и земи в обхвата на пътя от други лица". Нормата на чл. 7, ал. 1 от Наредба № 11/03.07.2001 г. за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства, издадена от МРРБ, определя допустимото максимално натоварване на ос за ППС с допустими максимални маси по чл. 6, ал. 1 с пневматично или признато за еквивалентно на него окачване за движение по всички пътища, отворени за обществено ползване, както и за ППС със същите маси без пневматично или признато за еквивалентно на него окачване за движение само по дадените в приложение № 2 отворени за обществено ползване пътища. Съгласно чл.7, ал.1, т.5, б."в" от този подзаконов нормативен акт, за сумата от натоварванията на ос на една двойна ос на моторни превозни средства, когато разстоянието между осите е от 1,3 включително до 1,8 m, допустимото максимално натоварване е 18 t (19 t). Тези ППС или състав от ППС, на които натоварването на ос е по-голямо от стойностите по чл. 7, се определят като „тежки“, съгласно чл.3, ал.2 от Наредба № 11/2001 г. Разпоредбата на чл. 8, ал. 1 от Наредба № 11/2001 г. гласи, че: „движението на извънгабаритни ППС се осъществява в рамките на специалното ползване на пътищата и се разрешава в случаите, когато е невъзможно или нецелесъобразно да се използва друг вид транспорт или, когато товарите не могат да бъдат разглобени на части и превозени в рамките на общественото ползване на пътищата.“ Втората алинея от същия текст предписва, че: „Извънгабаритните и/или тежки ППС могат да се движат с разрешително за преминаване по пътищата, отворени за обществено ползване, издадено от администрацията, управляваща пътя. След издаване на разрешителното собствениците на извънгабаритни и/или тежки ППС или лицата, които извършват превозите, съгласуват със съответната служба за контрол при Министерството на вътрешните работи (МВР) движението на извънгабаритното или тежкото пътно превозно средство, като съгласуването се извършва върху разрешителното.“

Убедително е доказано, че въззивникът е управлявал ППС с четири оси, с две управляеми оси. Товарният автомобил представлява "извънгабаритно ППС" по смисъла на §1, т.1 от ДР на Наредба № 11, вр. чл. 3, ал.2 от Наредба № 11 ("тежки ППС или състав от ППС са тези, които имат натоварване на ос, по-голямо от стойностите по чл. 7"). Според правилото на чл. 7, ал.1, т.5, б."В" от Наредба № 11, при разстояние между осите от 1,3 до 1,8 метра, сумата от натоварванията на ос на една двойна ос не трябва да надвишава 19 т. В случая проверяващите от АПИ са установили, че при разстояние между осите посоченото ППС, възлизащо на 1,40 метра и поради това попадащо в хипотезата на обсъжданата разпоредба, натоварването е било 31,400 тона, с което е констатирано превишение на лимитите в чл. 7, ал.1, т.5, б."В" от Наредба № 11 с 12,400 тона. Така изведените стойности са установени при непосредствено наблюдение от страна на актосъставителя, като с оглед прецизност на отчитането им са използвани помощни технически средства - ролетка №1304/18 и електронна везна модел „PW-10“ с №K0200009. Последните, видно и от приложените по делото сертификати и декларации за съответствие за ролетката и документ, удостоверяващ периодичен контрол, ведно с декларация за съответствие на средство за измерване – електронна везна, са преминали успешна лабораторна проверка и са технически изправни.

Съгласно чл. 8, ал.2 от Наредба № 11, извънгабаритните ППС могат да се движат с разрешително, издадено от администрацията, управляваща пътя, съгласувано със съответната служба за контрол при Министерството на вътрешните работи (МВР). Разпоредбата на чл. 15, ал.3 от Наредба № 11 задължава собствениците на извънгабаритни

и/или тежки ППС или лицата, които извършват превозите да подадат в Агенция "Пътна инфраструктура" или в съответното областно пътно управление или община заявление за издаване на необходимото разрешително по образец. Последното налага извода, че жалбоподателят е управлявал извънгабаритно ППС, което попада в хипотезата на чл. 8, ал.2 от Наредба № 11, поради което същият е имал право да го управлява по републиканската пътна мрежа само след снабдяване с разрешително, издадено от администрацията, управляваща пътя. Фактите по делото сочат, че водачът Й. не се е уверил преди да предприеме движение по маршрута си на движение на дата 03.08.2023 г. с повереното му ППС, дали разполага с разрешение за дейности в рамките на специалното ползване на пътищата, предвид сумата от максимално допустимите натоварвания на ос на една двойна ос при разстояние между осите от измерения порядък от 1,40 м. Именно в качеството си на професионален водач на ППС жалбоподателят би могъл да извърши ясна преценка дали му е нужно такова разрешение, още повече, когато той е разполагал с документи, указващи и теглото на превозвания товар и на управлявания автомобил, а оттук да предвиди, че при извършване на движението ще наруши забраната на чл.26, ал.2, т.1, б."а" ЗП. В случая се касае за алтернативна отговорност, както на собственика на ППС-то, така и на неговия водач, фактически реализиращ движението с извънгабаритно ППС в рамките на дейността по превоз на товари. (в сходен смисъл и Р № 7615/02.12.2016г., Х VII к.с. АССГ, по д. № 6676/2016г., Р № 541/04.01.2016г., Х V к.с. АССГ, по д. № 5025/2015г., Р № 6429/23.10.2015г., IX к.с. АССГ, по д. № 4505/2015г., Р № 6965/13.11.2015г., V к.с. АССГ, по д. № 5711/2015г., Р № 6665/02.11.2015г., X II к.с. АССГ, по д. № 6191/2015г., Р № 7253/23.11.2015г., X VI к.с. АССГ, по д. № 6515/2015г., Р № 7322/26.11.2015г., I к.с. АССГ, по д. № 8094/2015г., Р № 7541/02.12.2015г., II к.с. АССГ, по д. № 8365/2015г., Р № 8054/18.12.2015г., XI к.с. АССГ, по д. № 9163/2015г., Р № 1656/11.03.2016г., VII к.с. АССГ, по д. № 10065/2015г., Р № 8173/23.12.2015г., X IV к.с. АССГ, по д. № 10649/2015г., Р № 2395/11.04.2016г., VI к.с. АССГ, по д. № 11522/2015г.)

Не се споделят аргументите на жалбоподателя, че е негоден субект на отговорност. Разпоредба на чл. 26, ал. 2, т. 1, б. "а" от ЗП не поставя изискване относно субекта, който следва да се снабди с разрешение за специално ползване на пътищата. В нея е ситуирана единствено забрана за извършване на дейности по специалното ползване на пътищата чрез движение на тежки и/или извънгабаритни ППС, без за това да има надлежно издадено разрешение. Част от тези дейности се явява и движението (управлението) без разрешително в рамките на специалното ползване на пътищата на тежко ППС, за което се констатира несъобразяване на максималните стойности за натоварване на осите, предписани в Наредба №11/03.07.2011 г., поради което и субект на отговорност за тяхното накърняване може да бъде и лицето – фактически изпълнител на дейността по ползване на пътя, а именно водачът, който управлява тежко ППС, по смисъла на чл. 3, ал. 2 от Наредбата. Изводът се налага, както от разпоредбата на чл. 37, ал. 1, т. 1 от същата наредба, която предвижда възможност да се съставя АУАН на водачите, както и от санкционната норма на чл. 53, ал. 1 от ЗП, приложена в случая. Неоснователно е възражението на жалбоподателя, че е следвало да му бъде наложено наказание по чл. 177, ал. 3 ЗДвП, а не да се ангажира отговорността му по чл. 53, ал. 1 от ЗП. В случая приложими са специалните разпоредби на ЗП, съобразно и специфичния предмет на засегнатите обществени отношения. По реда на чл. 177, ал. 3, т. 1 от ЗДвП се наказва водач, който управлява ППС с размери, маса или натоварване на ос, които надвишават нормите, определени от министъра на регионалното развитие и благоустройството. В тази разпоредба от ЗДвП обаче са регламентирани правила за безопасност на движението по пътищата, докато в ЗП, включително в чл. 53, ал. 1, във вр. с чл. 26, ал. 2 от ЗП, са уредени правила за ползването на пътната инфраструктура с оглед превенция на нейното бързо амортизиране. Деянието на жалбоподателя не представлява опасност за друг участник в движението, а нарушава изискванията за ползване на пътищата, поради което законосъобразно е привлечен към административно-наказателна отговорност



именно по реда на чл. 53, ал. 1 от ЗП. (в този смисъл и Р№7268/01.12.2022 г., VII к.с. АССТГ, по к.а.н.д. №5868/2022 г., Решение № 6038 от 16.10.2023 г. на АдмС - София по адм. д. № 6851/2023 г., Решение № 4048 от 19.06.2023 г. на АдмС - София по адм. д. № 3829/2023 г., Решение № 2264 от 5.04.2023 г. на АдмС - София по адм. д. № 1175/2023 г., Решение №7430/29.11.2023 г. на АдмС-София по адм.д. №9353/2023 г. и други).

При така установените факти, безспорно е доказано, че управлявайки извънгабаритно ППС без разрешение за дейности в рамките на специалното ползване на пътищата, жалбоподателят Й. е осъществил формално нарушение на [чл. 26, ал.2, т.1 б."а" от ЗП](#) ("За дейности от специалното ползване на пътищата без разрешение се забраняват: 1. в обхвата на пътя и ограничителната строителна линия: а) движението на извънгабаритни и тежки пътни превозни средства").

От своя страна, административнонаказващият орган, правилно и законосъобразно е приложил санкционната разпоредба на чл. 53, ал. 1, т.1 ЗП, която предвижда отговорност за физическо лице, което наруши забраната за движение с извънгабаритно и тежко ППС без разрешение на администрацията, която управлява пътя. С посочената норма законодателят е предвидил отговорност, както за собственика на ППС, така и за водача, който извършва движението, дезинтересирайки се от обстоятелството, дали същият е носител на определено вещно право по отношение на превозното средство и на задължението за подаване на документи за издаване на разрешението. Налице е пълно съответствие между словесното описание на релевантната фактическа обстановка в акта, очертана чрез изискуемата се конкретика, нейното последователно възпроизвеждане в атакуваното наказателно постановление и възприетата цифрова квалификация.

Административното нарушение е извършено виновно, при форма на вината непредпазливост, в проявната форма на небрежност. Жалбоподателят не е предвиждал извършването на деянието и не съзнавал неговия общественоопасен характер, но е бил правно задължен да стори това, като в конкретния случай не са налице пречки от обективно или субективно естество, които да препятстват протичането на изискуемата от закона съзнателна дейност.

Санкционната норма на чл. 53, ал.1, т.1 от ЗП, предвижда глоба от 1000,00 до 5000,00 лв. за физическите лица, които са извършили нарушения на чл.26 от ЗП. С атакуваното наказателно постановление на жалбоподателя е наложена глоба в размер от 4000,00 лева. Наказващият орган обаче не е изложил съображения, от които да е видно какви са мотивите му за фиксиране на наказанието върху стойност, надвишаваща значително минималната, а това индицира явната несправедливост на приложената държавна принуда. Липсата на обосновка не би могла да бъде запълнена от настоящия съдебен състав, доколкото той не разполага с възможността да допълва или презюмира волята на административнонаказващия орган. Този факт, ведно с констатацията, изведена от представената от АПИ справка, че въззивникът не е санкциониран до момента за нарушение на Закона за пътищата, нито е предупреждаван по реда на чл.28 от ЗАНН, мотивира съда да приеме, че наказанието следва да бъде индивидуализирано в законоустановения минимум на глобата от 1000,00 /хиляда/ лева. Не съществува юридическа възможност така посочените размери да бъдат допълнително намалени /арг. от чл. 27, ал. 5 ЗАНН: "Не се допуска определяне на наказание под най-ниския предел за наказание глоба..."/. Съобразени са и целите на чл.12 от ЗАНН, а наказанието ще отговори на вида, характера и тежестта за извършеното нарушение.

Не се разкриват основания да се коментира приложението на нормата на чл.28 от ЗАНН. Степента на обществена опасност на едно административно нарушение е в пряка връзка с развитието на обществените отношения, които то накърнява в даден исторически момент. Това означава, че тя не е нещо неизменно, поради което съобразно характера на това деяние и неговото отрицателно значение за държавното управление, линията на

наказателната политика ще се насочи към налагането на по-строги или по-леки наказания. Именно видът и размерът на наказанието се явяват проекция на тази политика. Те са функция на значимостта на нарушението за държавния ред и степента му на обществената опасност. Настоящият случай не би могъл да се квалифицира като маловажен, поради обществена опасност на извършеното нарушение, което не разкрива отлики и по-занижен интензитет в сравнение с проявлението на подобен род противообществени прояви. В [чл. 53, ал. 1 от ЗП](#) е предвидено, че за нарушения на [чл. 26 от същия закон](#), се налага административно наказание "глоба" в размер от от 1000 до 5000 лева, които граници в сравнение с предходните редакции на санкционната норма, пораждали действие до 2011г., са драстично завишени, обуславящо и извод за същественост на охраняваните отношения. Очевидно волята на държавата е насочена не само към това да предупреди и превъзпита нарушителя към спазване на установения правен ред, но най-вече към въздействие и предупреждение на други лица да не вършат подобни нарушения, предвид на значимостта на засегнатите, посредством нарушението елементи от реда на държавно управление. В конкретния случай на движение с извънгабаритно ППС се разкрива съществено отклонението от допустимите стойности на масата и натоварването на осите на процесния автомобил, което е самостоятелно отегчаващо обстоятелство. По тези аргументи следва да се приеме, че бездействието на жалбоподателя се отличава с достатъчен интензитет, за да се конституира същото като административно нарушение и да се санкционира по предвидения ред.

Съобразно изложените по-горе фактически и правни доводи, този съд намира, че отговорността на жалбоподателя Й. е ангажирана правилно, като издаденият санкционен акт следва да бъде изменен единствено относно размера на наложеното наказание, като бъде определен минималният такъв, заложен в санкционната норма.

Така мотивиран, на основание чл. 63, ал. 7, т.1, вр.ал.2, т.4 от ЗАНН, **Софийски районен съд, НО, 2-ри състав,**

## **РЕШИ:**

**ИЗМЕНЯ наказателно постановление №8325/31.08.2023 г., издадено от Виолета Богданова Асенова – Началник отдел „Контрол на републиканска пътна мрежа” към Дирекция „Анализ на риска и оперативен контрол” при Агенция „Пътна инфраструктура”, с което на основание чл. 53, ал. 1, т.2, предл.2 от Закона за пътищата (ЗП) на Е. К. Й., ЕГН \*\*\*\*\*, е наложено наказание „Глоба“ в размер на 4000,00 /четизи хиляди/ лева за нарушение на чл.26, ал.2, т.1, б.„а“, предл.2 от ЗП, вр.чл.7, ал.1, т.5, б.„В“, чл.8, ал.1 и чл.37, ал.1, т.1, предл.1 от Наредба №11 от 03.07.2001 г. на МРРБ за движение на извънгабаритни и/или тежки ППС (Наредбата), като **НАМАЛЯВА** размера на наложеното наказание „Глоба” на 1000,00 /хиляда/ лева.**

**Решението подлежи на касационно обжалване пред Административен съд - София град, на основанията предвидени в НПК, и по реда на Глава Дванадесета от АПК, в 14-дневен срок от получаване на съобщението за изготвянето му.**

**Съдия при Софийски районен съд: \_\_\_\_\_**