

# РЕШЕНИЕ

№ 104

гр. Пазарджик, 23.02.2023 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**РАЙОНЕН СЪД – ПАЗАРДЖИК, IX НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ**, в публично заседание на четиринадесети февруари 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 № 20225220201616 по описа за 2022 година

Производството по реда на чл.63 от ЗАНН.

Образувано е по жалба на Х. К. Г., с ЕГН: \*\*\*\*\*,  
против Наказателно постановление № BG17032022/5800/P8-381/14.09.2022 г. на директор на НТУ към Агенция „Пътна инфраструктура“, с което на жалбоподателя е наложено административно наказание „глоба“ в размер на 1800 /хиляда и осемстотин лева/ за нарушение по чл. 179. ал. 3а от Закона за движение по пътищата /ЗДВП/.

С жалбата се заявява процесуално-правна и материално-правна незаконосъобразност на атакуваното НП, чиято отмяна се иска.

Жалбата след обстойната проверка за срокът ѝ – е процесуално допустима, тъй като е подадена в срока ( писмо 1872/25.01.23) за обжалване на НП от процесуално легитимираната страна.

В съдебно заседание жалбоподателят, редовно призован, не се явява и не се представлява.

Въззиваемата страна, чрез своя процесуален представител, заявява, че НП е правилно и законосъобразно и като такова иска да се потвърди.

Съдът, след като се запозна с доказателствата по делото, по вътрешно

убеждение, ръководейки се от закона, установи:

На 17.03.2022 г. жалбоподателят изпълнявал международен курс с управлението от него т.а. рег. № \*\*\*\*\*, вид: влекач, марка и модел МАН ТГХ, с обща техническа допустима максимална маса - над 12 тона, брой оси – 5. При тези технически параметри същото пътно превозно средство е от категорията, за което е дължима пътна такса по чл. 10, ал.1, т. 2 от Закона за пътищата (ЗП)..

Към 10:49 часа жалбоподателят пристигнал на граничен контролно-пропускателен пункт Илинден. Преди преминаването на границата била извършена проверка за нарушения, свързани с режима на заплащане на дължими пътни такси. При същата било установено, че на 17.03.2022 г., в 03:44 часа, горепосоченото ППС било засечено по път 1-8,км 196+643, включен в обхвата на платената пътна мрежа, като за същото не е заплатена дължимата пътна такса, съгласно чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата (ЗП).

За посочения път 1-8,км 196+643 се събира *такса за изминато разстояние - тол такса*, съгласно Приложение към т. 1 на Решение № 101 на Министерски съвет от 20 февруари 2020 г. за приемане на Списъка на републиканските пътища, за които се събира такса за изминато разстояние - тол такса.

За извършеното административно нарушение бил генериран доказателствен запис (доклад) от електронната система по чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП с номер на нарушението № DA667C851EEF04E4E053021F160A867D, заедно с приложения към него статични изображения във вид на снимков материал, представящ пътното превозно средство, неговата табела с регистрационен номер, датата, часа и мястото на движение по участък от път, включен в обхвата на платената пътна мрежа и местонахождението

При тези данни било установено, че за посоченото ППС с рег. № \*\*\*\*\* не са изпълнени законовите изисквания за преминаване по републиканската пътна мрежа, свързани със заплащането на дължимите пътни такси, т.к. за него на посочената дата 17.03.2022 г в 03:44 ч. няма получени тол декларации и маршрутни карти, и не е получено надлежно плащане в Агенция „Пътна инфраструктура“ за сегмента на рамката (10402), на която е отчетено нарушението.

За извършеното административно нарушение бил съставен в присъствие

на нарушителя процесния АУАН за неизпълнение на задължението по по чл. 179, ал. 3а от ЗДвП.

Нарушителят не се възползвал от правото си по чл.189е, ал. 3 от ЗДвП да заплати компенсаторна такса по чл. 10. ал. 2 от ЗП в 14-дневен срок от връчване на акта.

Въз основа на акта е издадено обжалваното НП.

Последното се атакува с възражението, че била осуетена възможността за заплащане на дължимата такса от неработещото устройство , чрез което жалбоподателят направил опит да плати , но не успял. Възражението е по същество и ще бъде обсъдено в хода на тази проверка.

Хронологично обаче тя започва с ревизия за процесуалната изправност на акта и НП. и двата акта съдържат ясни и достатъчни като обем факти на извършване на нарушението, по които ( а не по възприетия цифров израз на правната им квалификация- съгласно посоченото ТР 3/1-15г., докл. Г. 3., Общи положения , т. „Е“ ) да се гради правото на защита. При описанието на нарушението са отразени дори конкретния вид, марка , модел , ДКН на ППС, както и онези негови персонални характеристики, които имат отношение към процесното неизпълнено задължение по заплащане на дължимата такса- обща техническа допустима максимална маса над 12 тона и движението му на посочения път, конкретния пътен участък чрез относимите за определянето му координати, конкретно дължимата тол такса. Ясно е посочено, че при това движение за процесното ППС, не била платена дължимата съгласно посочените норми такса за изминато разстояние. Съответна на фактите е и възприетата правна квалификация на деянието.

Вмененото на жалбоподателя нарушение е като водач и под формата на *неизпълнение в това му качество на задължението, произтичащо от чл. 139, ал.7 ЗДвП. Съгласно тази норма : „Водачът на пътно превозно средство от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата е длъжен преди движение по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, да закупи маршрутна карта за участъците от платената пътна мрежа, които ще ползва, или да изпълни съответните задължения за установяване на изминатото разстояние и заплащане на дължимата такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, освен когато тези задължения са изпълнени от трето лице.“* . От тук следва изводът, че задължението чл. 139, ал.7 ЗДвП

за заплащане на такса за ползване на пътя е вменено водача и затова и отговорността при незаплащане е негова и предвидена в правилно посочената в НП санкционна норма на чл. 179, ал.3 ЗДвП (Водач, който управлява пътно превозно средство по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, за което е дължима, но не е заплатена такса по [чл. 10, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата](#), се наказва с глоба в размер 300 лв. ),.

Нарушението е установено с техническо средство (контролно устройство с идентификатор № 10402), за което обаче не са посочени идентифициращи го данни за вида му, модел, годност, както и кой и кога е извършил профилактика и техническа поддръжка на същото от независим орган, така че да констатира неговата годност, или не. както и възможността същото да бъде манипулирано. Отсъствието на тези обстоятелства в АУАН ( доколкото не се касае до ЕФ) не съставлява съществено процесуално нарушение.

Не съставлява процесуално нарушение твърдяната липса на идентифициращи техническо средство - устройство № 10402 белези. и в двата административни акта то е посочено под своя номер, като контролно устройство № 10402 като част от въведената ел. система за събиране пътни такси. Именно приложените към писма 3476/13.02.23 и 3503/13.02.23 ) писмени доказателства от АПИ и „Интелигентни трафик системи“ АД доказват финализирането на процеса на въвеждане на системата и нейното законосъобразното използване, вкл. чрез съответствието с посочените и приложими стандарти. Дружеството е преминало процедура за оперативна съвместимост, в съответствие с Общите условия (чл. 10, ал.14, т.3 от Закон за Пътищата), определени от АПИ, събираща пътни такси за удостоверяващи съответствието на съставните части на оперативната съвместимост, за което има издадени сертификати за успешно преминати три етапа от процедурата. В съответствие с Общите условия (приложени по делото) всяко едно бордово оборудване, използвано за пътно таксуване се предоставяла техническа спецификация на АПИ с цел установяване на съответствие, за което има издадени съответни удостоверителни документи от експертна комисия, назначена Агенцията. В този смисъл са изпълнени всички изисквания на *Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 година за оперативна съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза*, в това число изискванията съгласно чл. 4, т. А до т. Е включително, транспонирани през Наредба за условията, реда и

правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние.

Не съставлява съществен порок на обжалвания санкционен акт липса на аргументи дали нарушението е маловажно. Наистина, с ТР 1/07г. е предвидено, че преценката за "маловажност на случая" подлежи на съдебен контрол и такъв ще бъде осъществен, доколкото от съдържанието ( в обстоятелствената и диспозитивна част) на НП е несъмнено ясно, че случаят не е възприет за маловажен.

Изложените горе мотиви сочат спазена процедура по съставяне, предявяване, връчване на препис от акта и връчване на НП, както и съставянето на констативния и санкционния акт от материално и териториално компетентни органи ( виж представените по делото заповеди) .

По същество са налице редица елементи от състава на вмененото нарушение.

Правилно е прието ( и не се спори) , че процесното ППС е с обща технически допустима максимална маса над 12 тона и съответно - при движение по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа е дължима такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП. Това се потвърждава от приложения доклад от Електронната система по чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП, който установява обща технически допустима максимална маса над 12 тона и брой оси 5, както и от справка в Националния регистър на превозните средства и техните собственици, воден от Министерство на вътрешните работи.

Съгласно Приложение към т. 1 на Решение № 101 на Министерски съвет от 20 февруари 2020 г. за приемане на Списъка на републиканските пътища за които се събира тол такса -за посочения пътен участък - път 1-8,км 196+643 се събира такса за изминато разстояние - тол такса.

Тол таксите се дължат за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона и се диференцират в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство и броя на осите, екологичните му характеристики и се определят за всеки отделен път.

Съгласно чл. 106, ал. 4, изр. първо от Закона за пътищата размерът на дължимата за плащане тол такса се определя въз основа на реално получени деклариращи тол данни, удостоверени по реда, предвиден в наредбата по чл. 10, ал. 7, или чрез закупуването на еднократна маршрутна карта, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут.

Съгласно чл. 106, ал. 3 от Закона за пътищата: „ Тол таксата се заплаща от собственика или ползвателя на пътното превозно средство за всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона, извън тези по чл. 10а, ал. 9, като заплащането ѝ дава право на пътното превозно средство, за което е заплатена, да измине определено разстояние между две точки “.

Към момента на извършеното административно нарушение, за процесното ППС не е била заплатена дължимата тол такса, съгласно изискванията на чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП.

Авторството не само не се оспорва, но се и признава с твърдението, че именно жалбоподателят бил водачът при процесната проверка, но невъзможността за заплащане на пътната такса била обективна и не по вина на водача.

При обсъдени и доказани всички елементи от състава на приписаното престъпление , следва да се отговори на това единственото възражение в жалбата, част от която са ***фотосите, илюстриращи неработещото устройство да самотаксуване***. Тези твърдения на жалбоподателя са напълно потвърдени от АПИ – виж писмо на л. 33- 34 , от което се установи, че от 23ч. на 16.03.22г. до 4ч. на 17.03.22 г. е имало затруднения и прекъсвания при процеса на закупуване на електронни винетки и маршрутни карти по всички канали за продажби, във връзка с дейности по планирано обновление на системата.

Вярно е, че на сайта на Агенцията е имало предварителна информация за това ( виж на л. 35, но не е доказано тя да е стигнала до вниманието на жалбоподателя. Впрочем, дори и да бе – това не би променило изводът, че Агенцията като представител на държавата в дейностите , свързани със събиране на пътните такси е била длъжна да осигури във всеки един момент възможност за закупуване/заплащане на пътни такси чрез ел. система. Защото

точно това произтича от самата нормативна уредба. Законодателят с чл. 10, л. 10,11 и 12 ЗП е решил :

*Агенция "Пътна инфраструктура" (да) осъществява правомощията на държавата във връзка със събирането на пътните такси по този член и функциите на лице, събиращо пътни такси, както и по управлението на смесената система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние, както и дейността по практическото прилагане, въвеждането, функционирането и контрола на системата за събиране на пътните такси;*

*Агенция "Пътна инфраструктура" оперира и поддържа Електронната система за събиране на пътни такси по ал. 1, която се състои от електронна система за издадените електронни винетки и електронна система за събиране на тол такси и*

*Агенция "Пътна инфраструктура" осигурява възможност на ползвателите на платената пътна мрежа да заплатят съответната такса по ал. 1 и 2 по електронен и банков път, както и чрез картово разплащане и в брой в пунктовете за продажба, както и да заплатят такса за електронна винетка за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 и маршрутна карта за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 чрез терминали за самотаксуване, разположени по платената пътна мрежа и в областните градове на страната.*

На това вменено на Агенцията задължение да осигурява възможност на ползвателите на платената пътна мрежа да заплащат такси за посочените алтернативни начини корелира правото на ползвателите, какъвто е и жалбоподателя за процесния период и път да плати по избрания от него начин - чрез терминал за самотаксуване. При законодателното решение с чл. 10, л. 10,11 и 12 ЗП въззиваемата Агенция е длъжна във всеки един момент да осигурява възможност на ползвателите ( какъвто е жалбоподателя) на платената пътна мрежа, част от която е процесния пътен участък, да заплатят

по всеки от начините в чл. 10, ал.12 ЗП.

Безспорно е, че цялата система за алтернативни плащания не е работила към момента на нарушението и от пет часа преди това. Следователно жалбоподателят е бил в обективна невъзможност да изпълни задължението си по избран от него начин и това е довело до неизпълнението, което следва да се свърже и с факта, че движението е осъществявано в нощните часове, когато касовите плащания са твърде ограничени, особено при движение по конкретен маршрут с оглед изпълнявания курс.

**Обективната невъзможност обосновава малозначителност** на деянието, което в твърде ниска степен засяга регулираните обществени отношения, свързани със събиране на пътните такси за ползване на пътища. Така, че деянието само формално покрива признаците на процесното нарушение ( чл. 9, ал.2 НК вр. чл. 11 ЗАНН).

Ако този извод не се сподели, се стига да обсъждане справедливостта на административното наказание. **Принципът за пропорционалност/съразмерност** е задължителен при преценка на наложената санкция, тъй като е основен сред принципите на правото на Европейския съюз. Съгласно трайната практика на Съда на Европейския съюз, държавите- членки имат законен интерес да вземат подходящите мерки за защита на своите интереси. С Решение на този съд от 9 февруари 2012 г. по дело М. U., C-210/10, т. 23 и цитираната там съдебна практика е установено, че : „при липса на хармонизация на законодателството на Съюза в областта на санкциите, приложими при неспазване на условията, предвидени от установен в това законодателство режим, държавите- членки са компетентни да изберат санкции, които според тях са подходящи. Те, въпреки това, са задължени да упражняват компетентността си при спазване на правото на Съюза и на неговите общи принципи, а следователно и при спазване на принципа на пропорционалността.” Тоест правна уредба по правото на Съюза препраща по този въпрос към националните разпоредби, но с член 4, § 3 от ДФЕС относно принципа за лоялното сътрудничество е предвидено държавите-членки да вземат всички мерки, които са годни да гарантират обхвата и ефективното действие на правото на Съюза, като за тази цел, запазвайки дискреционната си власт по отношение на избора на такива мерки, те трябва да гарантират, че при всички положения придават на



санкцията ефективен, пропорционален и възпиращ характер –(Решение от 7 октомври 2010 г, дело S. M. S., C-382/09, т. 44 и цитираната в същото съдебна практика). В т. 24 от цитирано решение по делото M. U. - т. 24 и цитираната съдебна практика, е посочено, че когато по правото на Съюза не се съдържат по-точни правила за определянето на националните санкции - тъй като не предвижда изрично критерии за преценка на пропорционалността на подобни санкции, „санкционните мерки по национално законодателство не трябва да надхвърлят границите на подходящото и необходимото за постигането на легитимно преследваните от това законодателство цели, като се има предвид, че когато има избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до най-малко обвързващата и че причинените неудобства не трябва да са несъразмерни по отношение на преследваните цели” . В Решение на Общия съд, VIII, 17 март 2016 година по дело T-817/14, в т.50 отново се застъпва становището, че „ Във връзка с това следва да се напомни, че принципът на пропорционалност, който е част от общите принципи на правото на Съюза и е възпроизведен в член 5, параграф 4 ДЕС, изисква актовете на институциите на Съюза да не надхвърлят границите на подходящото и необходимото за постигането на легитимните цели, преследвани от разглежданата правна уредба, като се има предвид, че когато съществува избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до мярката, която създава най-малко ограничения, а породените от нея неудобства не трябва да са несъразмерни с тези цели. Следователно не става дума да се установи дали приетите от законодателя на Съюза мерки са единствените или най-добрите възможни, а дали те са явно неподходящи по отношение на преследваната цел (вж. решение АТС и др., т. 31 по-горе, EU:T:2013:451, т. 98 и 99 и цитираната съдебна практика).

Така, при приложение на принципа на пропорционалност и посочените критерии за преценката му по правото на Съюза - следва да се има предвид преследваната цел с реализиране на създадените с НП неблагоприятни за нарушителя последици – а тя е защита на регулираните обществени отношения. В случая това са обществените отношения, свързани с ползването на пътя , което рефлектира и върху безопасността на движението. Неплатена в случая е прието, че е такса за изминато разстояние, чиито размер не е посочен в НП. В него е посочена само таксата по чл. 10б, ал.5 ЗП ( за „разстояние, съответстващо на най-дългата отсечка между две точки от платената пътна

мрежа, определена по най-прекия маршрут по протежението на платената пътна мрежа“). **При това тя е и платена – 119 лева**, който размер директно обуславя изводът за несъразмерността на наложената на водача глоба в размер на 1800 лева (петнадесет пъти повече от платеното). Тази несъразмерност е независимо от горното основание за отмяна на НП, *още повече в хипотезата на неработещо устройство за самотаксуване.*

Решението за отмяна на НП предпоставя обсъждането на въпроса за разноските. Претенцията е едностранна - от въззиваемата страна и е неоснователна, защото се отменя НП.

Жалбоподателят не е сторил разноски и не претендира такива .

По изложените съображения и на основание чл.63, ал.1 от ЗАНН,  
**ПАЗАРДЖИШКИЯТ РАЙОНЕН СЪД**

## **РЕШИ:**

**ОТМЕНЯ** Наказателно постановление № BG17032022/5800/P8-381/14.09.2022 г. на директор на НТУ към Агенция „Пътна инфраструктура“, с което на Х. К. Г., с ЕГН: \*\*\*\*\* е наложено административно наказание „глоба“ в размер на 1800 /хиляда и осемстотин лева/ за нарушение по чл. 179, ал. 3а от ЗДвП.

Решението подлежи на обжалване пред Административен съд-гр.Пазарджик в 14-дневен срок от датата на съобщаването на страните за изготвянето му.

**Съдия при Районен съд – Пазарджик:** \_\_\_\_\_