

РЕШЕНИЕ

№ 38

гр. Пазарджик, 18.01.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

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

Председател: Елисавета Радина

при участието на секретаря Х.В.
като разгледа докладваното от Елисавета Радина Административно
наказателно дело № 20225220201733 по описа за 2022 година

Производството по реда на чл.63 от ЗАНН.

Образувано е по жалба на И. М. М., ЕГН *****, област Пазарджик,
община Лесичово, с. Б.. чрез адв. К. И. А. против Наказателно постановление
№005177/07,10.2022 г., издадено от началник на отдел „Контрол и
правоприлагане“ в 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 пространно и детайлно се заявява процесуално-правна и
материално-правна незаконосъобразност на атакуваното НП, чиято отмяна се
иска.

В съдебно заседание жалбоподателят, чрез пълномощника му поддържа
жалбата и представените до момента писмени становища, поради които
настоява да се отмени НП. Претендира разноски.

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 10.04.2022 г., в 15:45 часа на ГКПП Капитан Андреево св. Ц. – митнически служител извършила проверка на пътно превозно средство с рег. № ****В. вид - Влекач, марка и модел ДАФ ФТ ХФ 105, с обща техническа допустима максимална маса над 12т., управлявано от жалбоподателя. Предвид тези си параметри превозното средство попадало в категорията дължащите такса по чл. 10, ал. 1. т. 2 от Закона за пътищата (ЗП).

В хода на проверката било установено, че на 29.03.2022 г., в 15:36:58 часа, това пътно превозно средство било засечено по път 8, км 196+643, включен в обхвата на платената пътна мрежа, като за посоченото ППС не била заплатена пътна такса, съгласно чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата (ЗП), доколкото ППС е от категорията на тези по чл. 10б, ал.3 ЗП. За посочения път 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.

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 или пътен участък, като заплащането на дължимата тол такса се извършва чрез Електронна система за събиране на тол такси и дава право на пътното превозно средство, за което е заплатена да измине определено разстояние между две точки.

При служебната проверка било установено, че за процесното ППС не са изпълнени законовите изисквания за преминаване по републиканската пътна мрежа, свързани със заплащането на дължимите пътни такси. За процесното пътно превозно средство на 29.03.2022 г. не били подадени тол декларации и закупена валидна закупена маршрутна карта, както за деня, така и за преминаване през сегмента на рамка № 10401, където е отчетено нарушението. Надлежно плащане в Агенция „Пътна инфраструктура“ не било постъпило.

Съгласно чл. 10б, ал. 4. изр. първо ЗП 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. при чрез закупуването на еднократна маршрутна карта, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут. 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.

При тези данни било прието от св. Ц. (така твърди в с.з.) , че отчетеното от Електронната система за събиране на пътни такси движение на посоченото горе превозно средство на дата 29.03.2022 г. било осъществено без да са изпълнени съответните законови задължения, свързани със заплащането на дължимите такси за преминаване по посочения пътен участък.

За извършеното административно нарушение бил генериран доказателствен запис (доклад) от електронната система по чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП, който заедно с приложените към него статични изображения във вид на снимков материал и/или динамични изображения - видеозаписи, бил приет като доказателство за отразените в него обстоятелства относно 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 на техническото средство (контролно устройство с идентификатор № 10401) - част от системата. Докладът от електронната система по чл. 167а. ат. 3 от ЗДвП отразявал обстоятелството, че посоченото горе ППС е с обща технически допустима максимална маса над 12 тона, като на дата 29.03.2022 г.. в 15:36:58 часа бил засечен по път I-8, км 196+643, за което ползване на пътя нямало валидна маршрутна карта или валидна тол декларация за преминаването.

За извършеното административно нарушение бил съставен в присъствие на нарушителя процесния АУАН за неизпълнение на задължението по чл. 139, ал. 7 от Закона за движението по пътищата, което съставлявало административно нарушение по чл. 179. ал. 3а от ЗДвП. Въпреки, че приела (както заявява в с.з.) , че нарушението е на 29.03.22, в съставения акта отразила, че на 10.04.22г. било установено, че жалбоподателят управлява на път 0.766 на ГПКК К. Андреево МПС от кат. по чл. 10б, ал.3 ЗП (б.м.), за което била дължима, но не и заплатена пътна такса на 29.03.22, за която дата въобще не се твърди управление , а след нея следва само час и

пространствени параметри за определяне на друго място .

Актът е надлежно предявен на нарушителя и му е връчен препис срещу подпис.

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 множество процесуални възражения, представени с жалбата.

На първо място се твърди, че видно от съдържанието на АУАН датата на установяване на нарушението се разминава с датата, на която същото е извършено. Това било довело до порок, допуснат от страна на актосъставителя в хода на административно-наказателното производство, тъй като същият не установил по категоричен начин самоличността на нарушителя. Последното обаче касае **обосноваността/доказаността** на факта за авторството на извършеното нарушение и не съставлява процесуално нарушение, съставляващо самостоятелно основание за отмяна на санкционния акт.

Неправилно тълкуване на твърдяната недоказаност се основава обаче на вярно твърдение – при описанието на нарушението в акта са представени **две дати** като такива **на извършване на нарушението**, което създава неяснота относно този факт, а това не само прави невъзможна защитата против това административно-наказателно обвинение, но и произнасянето на съда по него. Дословно описаното в акта нарушение е:

*„на 29.03.2022 г. в 15:36 часа. нарушителят управлява извън населено място ППС с рег. номер BG-****.ллл,с обща техническа допустима максимална маса над 12 тона. по път I-8: Пазарджик-Пловдив, включен в обхвата на платената пътна мрежа, като за посоченото ППС:Не е заплатена пътна такса съгласно чл. 10. ал. 1. т. 2 от Закона за пътищата с което е нарушил чл. 139, ал. 7 от Закона за движението по пътищата.....Нарушението с извършено при следните обстоятелства: На 10.04.2022г. в 15.45 часа на път 0.766 на ГКПП Капитан Андреева трасе товарни автомобили Р.България посока Р.Турция след извършена проверка се установи, че И. М. **управлява** (посочения несобствен – б.м.) товарен автомобил, за което е дължима ,но не е заплатена пътна такса по чл.10, ал.1. т.2 от Закона за движение по пътищата, на дата 29.3.2022 г. 15:36:58, I-8, 196.643km, 8:Пазарджик- Пловдив, товарен автомобил...(следват идентифициращи го данни) ДАФ ФТ ХФ 105, ВЛЕКА¹!, BG-****.“*

Смисловото значение на този текст е, първо се заявява управление на 29.03.22г. на един път, след това такова на 10.04.22г. вече на друг път, за

което обаче не била платена на 29.03.22 дължимата такса. Вярно е, че наказващият орган е внесъл в издаденото от него постановление яснота, посочвайки че датата 10.04.22г. е на установяване на нарушението, а тази на 29.03.22г. е на извършване – управление по посочения път, за което не е била платена за ползване на пътя такса. Това обаче дори в хипотезата на чл. 53, ал.2 от ЗАНН не може да поправи допуснатото съществено процесуално нарушение. Няма спор в теорията и практиката, че АУАН е актът, с който спрямо определено лице се повдига административно-наказателно обвинение и за него важат всички правила на наказателното обвинение (виж и ТР 3/15 г ОСНК ВКС) – тоест, този акт следва да съдържа 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. Захарова, Общи положения , т. „Е“) се гради правото на защита, тъй като те са от значение за обвинението. В този смисъл и предвид цитирания задължителен източник на правото, не може допуснатата неяснота относно такъв съществен факт на обвинението, какъвто е датата на нарушението (от значение и за редица срокове), да се санира с последващия санкционен акт. Така е и защото правото на защита против акта е самостоятелно и независимо от това против НП, с оглед регламентацията по чл. 44, ал.1 от ЗАНН. При наличното в процесния акт описание не може да гради защита, защото не става ясно на коя от двете дати е прието, че е извършено нарушението. Такова затруднение има и за съда, който следва да се реши спора след като възприеме определени фактически положения, а в случая не е ясно за коя от двете дати следват.

Впрочем , този извод се базира и на факта, че посочвайки управление на всяка от двете дати, административният орган отнася това управление и към различно място, като за 29.03.22г. е посочено движение на път I-8 , а на 10.04.22- при ГКПП Капитан Андреево. Това установява неяснота и относно местоизвършването на нарушението, което е друг съществен елемент от състава на нарушението. Що се отнася до пространните разсъждения в жалбата относно неточното посочване на всеки път , тоест без достатъчно индивидуализиращи го белези, това е напълно невярно. И в двата случая (за всяка от датите) мястото има конкретни координати. Това , което е неясно е на кое от двете места се приема, че е извършено нарушението според описанието в АУАН, доколкото мястото следва датата, а тя е невъзможно да

се определени по несъмнен начин от отразеното в акта.

Горното обосновава изводът, че актът страда от посоченото съществено процесуално нарушение. Такова обаче не е допуснато в хипотезата на чл. 40 ал.1 от ЗАНН, в който смисъл се настоява с жалбата. Съгласно чл. 40, ал. 1 от ЗАНН „актът за установяване на административно нарушение се съставя в присъствието на нарушителя и свидетелите, които са присъствали при извършване или установяване на нарушението“.

В процесния акт има само един свидетел, посочен като такъв на съставяне на акта. Вярно е, че цитираната норма поставя изискване за двама, но нито в теоретичен, нито в практически аспект намаления брой, респ. посочването само на един е възприемано като факта, който ограничава или препятства изцяло правото на защита. Освен това, в процесния случай свидетелят е такъв на установяване на нарушението, а не на неговото извършване, доколкото то е установено на база данни от ел. система за сбиране на тол-такси, на който факт се позовава дори жалбата (стр. 5 от нея). В АУАН свидетелят е посочен с достатъчно идентифициращи го данни, а липсата им в НП въобще не е процесуално нарушение, доколкото не е реквизит и доколкото се издава въз основа на акта, в който свидетелят е посочен с всички лични данни.

Вярно е обаче, че актът съдържа две различни дати и относно съставянето му, тъй като при номерът му е поставена едната -29.03.2022г., а по-долу има изричен текст за съставянето му – на друга: 10.04.2022г., като в съдебно заседание тя се представя от съставителя св. Ц. (виж на л. 213-214 по делото) като дата на съставяне в присъствието на нарушителя, както е отразено коректно и в самия акт. Изясняването на този факт обаче не може да стане едва в с.з., образувано по жалба против НП, издадено въз основа на акт, чиято дата на съставяне е неясна. Последното всякога съставлява процесуално нарушение, но те бъде съществено само, ако засяга правото на защита. В процесния случай обаче, доколкото защитата против акта е от датата на предявяване и връчване на препис от акта, а тя е ясна – 10.04.22г., а от друга страна не стои въпросът за сроковете по чл. 34 от ЗАНН, нарушението е формално и се засяга правото на защита.

Неоснователно се поддържа с жалбата, че „контролните органи объркали изцяло приложимото производство към настоящия случай“ и това също

водело до отмяна на НП. Вярно е, че чл. 189ж. ал. 1 ЗДвП предвижда при нарушение, установено и заснето от електронната система по чл. 167а. ал. 3 от ЗДвП да се издава електронен фиш в отсъствието на контролен орган и на нарушител за налагане на глоба или имуществена санкция в размер, определен за съответното нарушение. Издаването в такъв случай на АУАН не само не засяга правата на нарушителя, но ги и гарантира в максимална степен. Разграничението на двете процедури е застъпено в ТР 1/2014г. на ВАС, посветено на ЕФ, издавани при осъществен контрол на скоростта на движение. И тъкмо от изводите в този правен източник става ясно, че при следване на общия ред по ЗАНН – образуването на административно-наказателното производство да става с АУАН и въз основа на него да се издава НП, са налични всички основания за защита против акта и НП в максимално предвидения от закона обем. Така, че дори в случая да са били налице основания за издаване на ЕФ, издаването на процесния акт и въз основа на него – на постановлението е изцяло в полза на нарушителя.

Неоснователно се твърди, че НП не отговаряло на изискванията досежно лимитативно определеното с чл. 57, ал.1 от ЗАНН съдържание. За разлика от АУАН, в НП се съдържа дата на установяване на нарушението и такава на извършване, към която вече е отнесено конкретно и достатъчно ясно посочено място на извършване. Отразени са всички обстоятелства, при които е извършено нарушението, като те са представени с яснота и в пълнота, така че да се гарантира правото на защита, което се реализира по фактите (ТР 3/15г, ОСНК ВКС). При описанието на нарушението в НП са отразени 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 (това е ясно *само в НП*, където ясно се сочи, че датата на нарушението е 29.03.22, когато движението е било по път I-8, а засичането от ел. система на посочения км от него.), конкретния пътен участък чрез относимите за определянето му координати, конкретно дължимата тол такса. Ясно е посочено, че при движение на 29.03.22 на посочения път, за процесното ППС, не била платена дължимата съгласно посочените норми такса за изминато разстояние.

За последното невярно се твърди с жалбата, че липсвал посочен участък

от пътя, който да съставлява изминато разстояние, за което да се дължи съответната такса. В абз. VII на стр. I от НП изрично се сочи, че място на нарушението е км 169+643 на път I-8, за който се събира такса за изминато разстояние по приложение към т1 от Решение 101 МС за приемане на Списъка, за която се събират такси за изминато разстояние. В постановлението дори се съдържат съображения относно определянето на дължимата тол такса (въпреки ,че в случая нарушението не се изразява в това да е платена по-малко от дължимата, а въобще да не е заплатена) - технически характеристики на пътя, изминато разстояние, категория, брой оси и екологични характеристики на ППС.

От друга страна, **в НП за първи път е налично обстоятелството**, че дължимата тол-такса **е за изминато разстояние** и за първи път едва в НП се сочи от кой до кой км на процесния път I-8 (за 29.03.22). Тези обстоятелства отсъстват в акта, което предпоставя констатация за още едно съществено процесуално нарушение, допуснато чрез несъответствието в акта и в НП. Освен, че в акта се съдържат две дати на извършване на нарушението и към всяка от тях е отразен различен път като местоизвършване на нарушението, в НП се съдържа само една 29.03.022г. - дата на извършване и освен, че в този смисъл е ясно местоизвършването, са отразени нови обстоятелства, които не фигурират в акта, но които са обстоятелства по извършване на нарушението . Такива са *фактите в НП*, че дължимата тол-такса била за изминато разстояние, като дори се сочи от кой до кой км на път I-8 е разстоянието и то е изведено. Това „допълване“ на обстоятелства чрез посочване на пътния участък, за който не била заплатена такса, чиито размер се определя вкл. от това разстояние според чл. 10, ал.1 т.2 ЗП, е недопустимо, доколкото по отсъстващите в АУАН факти не може да се преведе защита.

Претендира се като същество процесуално нарушение и липсата **в НП** на посочения начин, по който следвало да се изпълни процесното задължение. Това , всъщност, касае и акта – относно обстоятелствата по самото извършване на нарушението. И в двата акта е възприето, че не е платена такса, дължима от ППС по чл. 10б, ал.3 от ЗП, към които несъмнено (предвид представените доказателства) принадлежи процесното ППС, за което съгласно чл. 10, ал. 1, т.2 от ЗП е платима таксата. Доколкото тази категория ППС дължат точно тази такса – по чл. чл. 10, ал.1 т.2 (по т.1 е за друга категория ППС) , а тя е за изминато разстояние и нормата на чл. 10, ал.1 т.2 се

сочи в акта и в НП и се излагат обстоятелства, че не е платена таксата , нарушението е описано по начин, позволяващ защитата против него . Това, което е недопустимо е липсата на отразяване в акта на конкретното разстояние чрез съответните км, при положение че те присъстват в НП и че нарушението се извършва чрез движение по този пътен участък, *за който* не е платена таксата . Впрочем, при наличното описание в акта, в който въобще не става ясно дали датата на извършване на нарушението е 29.03.22 г. или 10.04.22г., дори и 29.03.22 (което се изяснява като дата на нарушението едва с НП) да бе посочен пътния участък, това не би санирало процесуалната неизправност на акта,коментирана горе и съставляваща самостоятелно основание за отмяна на НП.

Несъстоятелни са възраженията, че в НП не бил посочен начин, по който следвало да стане заплащането на таксата, при наличната алтернативност по чл. 139, ал. 7. Изборът е на задълженото лице и **в НП** изрично се сочи, че нарушението се състои в липса на заплащане, а не в неправилно избран начин за това, като в санкционния акт дори се съдържат твърдения, че приетата в НП дата на извършване на нарушението 29.03.22 „няма подадени тол декларации и валидна закупена маршрутна карта, както за деня,така и за преминаване през сегмента на рамка № 10401, където е отчетено нарушението., като не било постъпило и надлежно плащане в АПИ „. При това съдържание на НП не може да се твърди, че **в него** липсват обстоятелства относно възприетата форма на изпълнителното деяние на вменената като нарушена норма.

Що се отнася до пространните възражения, че дружеството, собственик на процесното МПС имало сключен договор с предплатен баланс, с национален тол доставчик - „Интелигентни трафик системи“ АД, съгласно който последния се задължавал да предоставя услуга по електронно събиране на тол такси, да снабди дружеството с бордови устройства, както и да заплаща на администрацията, стопанисваща пътя - Агенция „Пътна инфраструктура”, неизпълнението на задълженията по договор ще е (евентуално) основание за съответната облигационна претенция **между дружествата, но не обосновава отпадане на отговорността на водача по чл. 179, ал.3а вр. чл.139, ал.7 ЗДвП .**

Все в тази връзка и като отношения между тези две дружества следва да

се отнесат и възраженията, основани на твърденията в жалбата, че превозното средство било снабдено с изправно бордово устройство (доказано с показанията на св. Ц.) и при зареден достатъчен депозит не водачът осъществява плащане към органа стопанисващ пътя. Да, това е вярно, но само доколкото то касае отношенията между посочените горе две дружества (за ел. събиране на тол таксите чрез посоченото устройство).

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.“* . При това буквално възпроизвеждане на възприетата като виновно нарушена норма става ясно, че *на водача* е предоставено правото на избор от двете алтернативно предвидени възможности – закупуване на маршрутна карта **или** установяване на изминатото разстояние и заплащане на дължимата такса.

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.),,,

Доколкото задължението по чл. 139, ал.7 от ЗДвП е на водача и следва да е изпълнено според изискването в самата норма преди движение по път, напълно невярно се твърди в жалбата, че „при наличие на договор, анекс и приложение по отношение Услуга за електронно събиране на пътни такси, водачът няма пряко задължение по см. на чл. 179, ал. 3а ЗДвП. Все с тези доводи се отхвърлят и възраженията с жалбата, че „наказателно постановление било порочно поради фактът, че авторът му не твърдял (точно това се твърди в НП – м.б.) водачът да е извършил нарушение на свое законово задължение, а го санкционирал за задължение, вменено на

собственика или ползвателя на пътното превозно средство, съгласно чл. 106, ал. 3 от ЗП“ . Както се сочи в чл. 139, ал.7 ЗДвП – вмененото с тази норма задължение за заплащане отпада само, ако трето лице е изпълнило задължението за заплащане , а в случая такова не се доказва . Не е доказано по делото, че „трето“ по смисъла на чл. 139, ал.7 ЗДвП in fine лице е било платило дължимата такса, доказателства в този смисъл не са представени. Затова и напълно неотносими за поставените от защитата въпроси относно бордовото устройство и събраните за него по молбата на л. 62 писмени доказателства - ЕС Декларация за съответствие и протоколи от проведени изпитвания за съответствието на бордовата апаратура с изискванията на цитираните актове на Европейския парламент и на Съвета и Спецификация на Бордовото устройство, от която е видно, че използва технология за спътниково позициониране (СИББ).

Горното обсъждане отговаря на всички , ненужно обемни, възражения относно описанието на нарушението в акта и НП , възприетата в тях правна квалификация и съответствието ѝ с фактите, както съответствието между двата акта (за последното по-горе се изложиха съображения за недопустимо разминаване) и възприетата санкционна норма, която, впрочем, е приложима и съдържа и състава на нарушението. Що се отнася до претенцията, че приложимата санкционна норма била тази по чл. 187 а, ал.2 т.2 от ЗДвП , тя предвижда отговорност и то за допустителство по отношение на юридическото лице, собственик на превозното средство (а защо такава не е реализирана, ако не е – не подлежи на изясняване в този процес). Относно отговорността по чл. 187а, ал.1 от ЗДвП – да, тя касае случаите на „установяване на нарушения по [чл. 179, ал. 3](#) – [36](#) в отсъствие на нарушителя“, когато се счита, че превозното средство е управлявано от собственика, „освен ако бъде установено, че пътното превозно средство е управлявано от трето лице „, както са приели в случая административните органи. А дали е така е въпрос на доказване.

Неотносими към процесния случай са възраженията относно начислената и заплатена независимо от наказателната отговорност **такса по чл. 10ч , ал.5 от ЗП**, доколкото тя не е наложена с обжалваното НП , предмет на делото.

Що се отнася до поставените с жалбата „логични“ въпроси :дали превозното средство е преминало въобще през този сегмент, само през тол сегмент ли е преминало или се е движило изцяло по платената пътна мрежа,

като в тази хипотеза възниква и въпроса защо след като ППС е осъществило изцяло движението си по платената пътна мрежа, е засечено само от един тол сегмент – отговорът им следва в процеса на доказване и за това са представени данните на л. 46- виж в горния ляв ъгъл ,45, 47, установени по надлежния ред, с техническо средство, каквато възможност предоставя чл. 167а, ал.3 от ЗДвП . Те обективират и доказват възприетото само в НП преминаване през сегмента на рамка 10401, но отсъствието на тези обстоятелства в акта съставлява, доколкото се касае до такса за изминато разстояние , а такова (от точка до точка) въобще не се сочи, съществено процесуално нарушение .

Отсъствието в НП на „други тол сегменти, последователни ли са, къде се намират“ няма как да съставлява процесуално нарушение . такова никога не съставлява решението на административните органи да вменят/санкционират извършител на административни нарушения, само за едно или няколко от всички извършени. За такова свое решение те, евентуално, могат да отговарят по друг ред, но не и в настоящия спор.

Относно възраженията, касаещи чл. 179, ал.3 е ЗДвП и свързани с недоказани твърдения за „загуба“ на сигнал/технически проблем – освен, че са доказателствено необезпечени, са и неотносими, тъй като спорът не касае предходни или следващи спрямо процесния тол-сегменти; от значение е преминаването през процесния, за които не се твърди и не се доказва технически проблем с действието на техническото средство по регистриране на движението на процесния автомобил.

Лишено от всякакво основание е заявеното в жалбата, административно-наказващият орган не твърди нарушение, извършено от водача или ползвателя на процесното ППС, а нарушение на националния доставчик на услугата - в случая „Интелигентни трафик- системи" АД. които не са подали тол- декларации. Съдържанието на НП и на акта се коментираха пространно горе и от тях несъмнено следва ,че нарушението е вменено тъкмо на жалбоподателя като водач на ППС от процесната категория – по чл. 10б, ал.3 от ЗП.

Действително в чл. 179, ал.3 г от ЗДвП е предвидено, че ако пътното превозно средство има монтирано устройство за целите на подаване на декларираните тол данни, което не функционира, и при извършена на място

проверка от контролните органи се установи, че неподаването на декларираните данни не се дължи на умишлена намеса във функционирането на посоченото устройство, наказание по ал. 3а не се налага. Първо – по делото и от показанията на св. Ц. се установи, че бордовото устройство е установено като изправно, а на това обстоятелство се позовава и защитата. И второто – отпадането на процесната отговорност е само (*виж чл. 179, ал. 3 г, in fine от ЗДвП*) „ако е спазена процедурата за уведомяване на Агенция "Пътна инфраструктура" за преустановено подаване на данни и впоследствие е подадена декларация за ползваните участъци от пътя при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 10, ал. 7 от Закона за пътищата“, а за двете дружества по договора за ел. обслужване, респ. за собственика на процесното МПС не е доказана такава инициатива към АПИ.

Вярно, че нарушението е установено с техническо средство (контролно устройство с идентификатор № 10401), 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.

Тези обстоятелства следва да се докажат и се доказаха в хода на съдебното дирене от представените по искане на защитата (виж на л. 86 вр. 63 и сл): Сертификат N2 16300/05.08.2022г. за съответствие на Интелигентни Трафик Системи АД с изискванията на Е!М 150 9001:2015, валиден до 23.08.2024г.; Стратегия/план за Общо управление на риска съгласно 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; Сертификати на Интелигентни Трафик Системи АД за успешно приключване на етапи 1,2 и 3 от процедура по доказване на оперативна съвместимост с електронната система за събиране на пътни такси. Данните в тези документи сочат, е ползваното за регистриране преминаването /движението на ППС е от с техническо средство, надлежно въведено в експлоатация и експлоатирано и при нормативно установените правила от него е изведен процесния фотос на л. 46-47.

Дори и “административно-наказващият орган да не е провел пълно обследване на горните факти и обстоятелства по случая и да не е събрал доказателства, от които да бъде установено по безспорен начин нарушението“, това не е съществено процесуално нарушение, защото това касае обосноваването на административно-наказателното обвинение, а не процесуалната изправност на воденото за него производството. Този извод се отнася и до всички подробно заявени възражения относно това как било установено самото нарушение (въз основа на посочения ел.доклад, доказателствен запис и справка в ел. система).

Вярно е твърдението на защитата, че не може административно-наказващият орган да се позовава на чл. 189е, ал.9 от ЗДвП и на това основание за придава на ел. справка от ел. система за събиране на такси предварителна доказателствена сила, защото и това противоречи(както впрочем и чл. 189, ал.2 от ЗДвП) на основен принцип , въведен с нормативен акт от по-висок ранг. Съгласно чл. 14, ал.2 от НПК (вр. чл. 84 ЗАНН) - Доказателствата и средствата за тяхното установяване не могат да имат предварително определена сила.

Все във връзка с възраженията относно липса на доказателствена обезпеченост на административно-наказателното обвинение следва да се отговори на жалбоподателя, че тази и липсата във воденото пред администрацията производство на доказателства относно авторството не съставлява съществено процесуално нарушение. Вярно е, както твърди защитата (в жалбата и в с.з.), че **водачът е установен въз основа на неговите признания** пред контролния орган (виж показанията на св. Ц.). Това е **недопустимо с оглед нормата на чл. 116 от НПК** вр. чл. 84 ЗАНН, която забранява обвинението и съдебния акт да почиват само на *самопризнанието*. Това, което е следвало да стори администрацията в хода на провежданото пред нея производство, е събере тогава и по реда на чл. 188 ЗДвП (доколкото нарушена е норма на ЗДвП) информация от дружеството, собственик на процесното ППС (чрез неговия законов представител и под страх от наказателна отговорност по чл. 313 НК) относно водача на процесната дата, която се възприема като такава на нарушението. Затова правилно се твърди, че липсва несъмнено доказан извършител на процесното деяние в лицето на жалбоподателя, но това е нарушение на материалния закон чл. 6 и чл. 24у, ал.1 от ЗАНН), а не на процесуалния.

Не съставлява процесуално нарушение твърдяната липса на

идентифициращи техническо средство - устройство № 10401 белези. и в двата административни акта то е посочено под своя номер, като контролно устройство № 10401 като част от въведената ел. система за събиране пътни такси. Именно изисканите (виж молба на л. 62 и сл.) по настояване на процесуалния представител на жалбоподателя писмени доказателства от АПИ и „Интелигентни трафик системи“ АД писмени документи доказват финализирането на процеса на въвеждане на системата и нейното законосъобразното използване, вкл. чрез съответствието с посочените и приложими стандарти (виж ги на л. 96 и сл.). 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.

Без значение по делото е как е установена самоличността на нарушителя, доколкото от една страна става ясно, че това е изяснено при самата проверка на 10.04.22г. и на място ГКПП Капитан Андреево, а от друга – как е установено е без значение, доколкото не се установява некоректност по отношение на идентифициращи данни, а такава не се и претендира.

Да, недопустимо и незаконосъобразно е издаването на АУАН, без да бъдат посочени в него имената на нарушителя и единния му граждански номер, но възраженията относно начина на установяване могат евентуално да

се правят по друг ред и орган. В случая в АУАН , а и НП за нарушителя са представени повече от необходимите за неговата индивидуализация данни (три имена, ЕГН).

Теоретичните разсъждения в жалбата относно „правните абсурди“, до които може да стигне при неустановена самоличност на извършителя нямат отношение към процесния случай, при който самоличността е установена; а съвсем отделен е въпросът за авторството (коментиран по-горе).

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.

Неотносими към настоящия казус са и възраженията, че неспазването на в чл. 2, §. 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 година относно подробните задължения на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване /ЕУЕПТ/, минималното съдържание на заявлението за област на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, електронните интерфейси, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и за отмяна на Решение 2009/750/ЕО, води до отпадане на процесната отговорност. Да, доставчиците на ЕУЕПТ следва да информират незабавно ползвателите на ЕУЕПТ за всеки случай на недекларирана пътна такса ...и предлагат възможност за отстраняване на нередността преди предприемането на принудителни мерки. В случая съгласно чл. 189е, ал.5 вр. ал.3 ЗДВП отговорността ще отпадне, ако та ксата по [чл. 10, ал. 2 от Закона за пътищата](#) бъде заплатена при извършване на проверката или в срок от 14 дни от връчване на акта“, като в НП изрично е отразено и така се поддържа от Ц. – такова плащане няма.

Все в тази връзка вярно е твърдението в жалбата, че е неотносимо обсъждането в НП на подадено по цитиранана норма в Регламента искане от дружеството, собственик на процесното средство до АПИ . Обсъждането му обаче не съставлява съществен процесуален порок , тъй като не е засегнало правото на защита на санкционираното лице по никакъв начин.

Изложените горе мотиви сочат наличие на коментираните съществени процесуални нарушения. Извън тях самата процедура по съставяне,

предявяване , връчване на препис от акта и връчване на НП не е нарушена и е изпълнена, както и съставянето на констативния и санкционния акт от материално и териториално компетентни органи (виж представените по делото заповеди) .

Що се отнася до изясняването на авторството, както вече се коментира, то е следвало да стане на един по-предходен етап от производството, въпреки, че тази липса не води до невъзможност за доказване в съдебния процес. В него обаче прави впечатление, че санкционираният жалбоподател е бил „подпомогнат финансово“ от дружеството- собственик на ППС, чиито служител е бил към дата 29.03.22, като помощта се е изразила в заплащане на дължимото за защитата по делото възнаграждение (л. 78 и сл., л. 81 и л.). Относно доказването на авторството се припомня споделеното горе, че това не може да стане само чрез самопризнания на нарушителя (чл. 116 НПК вр. чл. 84 ЗАНН).

Претенцията за непропорционалност на наложената глоба е основателна и се коментира само, за да се дадат задължителни отговори на възраженията по въззивната жалба, която подлежи на уважаване по горните съображения. 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, което не е посочено в км, но пък е наличен в НП размер на таксата – 133 лева. и сам по

себе си той директно обуславя изводът за несъразмерността на наложената на водача глоба в размер на 1800 лева . Тази несъразмерност е независимо от горните основания за отмяна на НП.

Решението за отмяна на НП предпоставя обсъждането на въпроса за разноските. Претенцията и на двете страни е неоснователна: за въззиваемата страна – защото се отменя НП, а за жалбоподателя – защото той не е сторил разноски. Вярно е, че той е сключил договора за правна помощ на чл. 79 и е страна по него), но видно от анекса на л. 81 страните по договора се съгласили възнаграждението да се поеме от дружеството-собственик на превозното средство – „Наги транс I“ ЕООД . Фактурата е издадена на физическото лице – жалбоподател, но тя е проформа и дори в нея се съдържа указанието – в долния ляв ъгъл „ да се посочи като основание за плащане“ , тоест фактическото плащане (за което няма и доказателства) може да е от лицето по Анекса. Доколкото чл. 78, ал.1, от ГПК (вр. чл. 144 вр. чл. 143 вр. чл. 63д ЗАНН) предоставя възможност за присъждане на заплатените от ищеца, в случая жалбоподателя разноски. Такива от жалбоподателя няма доказателства да са сторени. Тъкмо обратното - по договора има уговорка друго лице да ги плати, но то няма право на претенция по чл. 78, ал.1 от ГПК . Затова претенцията на процесуалния представител на жалбоподателя (л. 79 и л.25) за присъждане в негова полза на сторени от него разноски е неоснователна .

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

РЕШИ:

ОТМЕНЯ Наказателно постановление №005177/07,10.2022 на началник на отдел „Контрол и правоприлагане“ в НТУ към Агенция „Пътна инфраструктура“, с което на И. М. М., ЕГН *****, е наложена глоба в размер на 1800 /хиляда и осемстотин лева/

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: _____