

РЕШЕНИЕ

№ 734

гр. Русе, 10.11.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

РАЙОНЕН СЪД – РУСЕ, II НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ, в публично заседание на двадесет и шести октомври през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: Боян П. Войков

при участието на секретаря Елка П. Цигуларова
като разгледа докладваното от Боян П. Войков Административно
наказателно дело № 20234520201534 по описа за 2023 година

за да се произнесе, взе предвид следното:

Производството е по реда на чл. 58д и сл. ЗАНН.

Образувано е по жалба на „ПИМК“ ООД, ЕИК: 15536179, със седалище и адрес на управление в с. Марково, общ. Родопи, обл. Пловдив, местност „Захаридево“ № 43А, чрез адв. М. К. от АК – Пловдив, със съдебен адрес ***, партер, против Електронен фиш за налагане на имуществена санкция за нарушение, установено от електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 ЗП № 8504611859, с който на жалбоподателя му е наложена имуществена санкция в размер на 2 500 лв. на основание чл. 187а, ал. 2, т. 3, вр. чл. 179, ал. 3б ЗДвП за нарушение на чл. 102, ал. 2 ЗДвП.

Жалбоподателят счита електронния фиш за незаконосъобразен поради допуснати съществени процесуални нарушения при издаването му и противоречието му с материалния закон. Издаденият електронен фиш не съдържа дата на издаване. Непосочването на дата на издаване на фиша от страна на административнонаказващия орган правило невъзможен контрола за законосъобразност относно спазването на сроковете по чл. 34 ЗАНН и ангажиране отговорността на нарушителя в рамките на законоустановения срок от извършване на нарушението, респективно установяване на

нарушителя. Според т. 1 от Тълкувателно постановление № 1/27.02.2015 г. по т.д. № 1/2014 г. на ВКС и ВАС сроковете по чл. 34 ЗАНН били давностни и с тяхното изтичане се погасява възможността да бъдат реализирани правомощията на административнонаказващия орган. Началото на производството по издаване на електронен фиш се поставяло със заснемане на извършеното нарушение посредством електронната система, което заменяло съставянето на АУАН по смисъла на чл. 40 и сл. ЗАНН и имало същото правно значение – давало начало на административнонаказателното производство. При неиздаване на наказателно постановление в шестмесечен срок от съставянето на акта образуваното административнонаказателно производство следвало да се прекрати. Тъй като електронният фиш имал функциите на НП, то срокът по чл. 34 ЗАНН за провеждане и приключване на производството в административната му фаза започвал да тече от датата на заснемане на нарушението с техническо средство. Електронният фиш бил за нарушение, извършено на 09.06.2021 г., като същият бил връчен на жалбоподателя на 17.07.2023 г. – след повече от две години. Следователно електронният фиш бил съставен след изтичане на предвидения в закона срок. Това представлявало съществено нарушение на процесуалните правила от категорията на абсолютните, което представлявало достатъчно основание за отмяна на обжалвания акт като незаконосъобразен. Съгласно чл. 189ж, ал. 1, изр. 1 и ал. 7 ЗДвП при нарушение по чл. 179, ал. 3, установено и заснето от електронната система по чл. 167а, ал. 3, може 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. В ЗП липсвало правна уредба за налагането на административни наказания чрез електронен фиш. За нарушение по чл. 179, ал. 3б ЗДвП административнонаказателната отговорност следвало да се реализира чрез съставяне на АУАН и издаване на НП, тъй като за такова нарушение не били предвидено нарушителят да бъде санкциониран чрез издаване на електронен фиш. В издадения електронен фиш не било посочено в какво се изразява изпълнителното деяние – дали това било допускане от собственика на движението на ППС по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, без за ППС да е била заплатена пътна такса по чл. 10, ал. 1 ЗП според категорията на ППС и съответно каква е категорията на ППС и дали тя е от категорията по чл. 10б, ал. 3 ЗП, какъв е видът на дължимата такса. Посочването на

конкретната пътна такса, която следвало да бъде заплатена, съставляваща предпоставка на извършване на нарушението в случая била съществен, императивно изискуем реквизит, тъй като способствала за индивидуализацията на конкретно вмененото деяние, което било гаранция за правото на защита на наказаното лице. Тази неяснота на вмененото административно нарушение било основание за отмяна на издадения електронен фиш. От систематичното тълкуване на разпоредбите на чл. 102, ал. 2 ЗДвП, чл. 187а, ал. 2, т. 3 ЗДвП и чл. 179, ал. 3б ЗДвП се обуславял извод за неяснота на наказаното лице в какво действителност се изразявало неговото неправомерно поведение, предпоставка да му бъде наложено административно наказание, защото трите разпоредби се характеризирали с различно изпълнително деяние. Не ставало ясно въз основа на коя разпоредба била ангажирана отговорността на жалбоподателя, което от своя страна водело до неяснота и объркване, както и нарушаване правото му на защита. Не се установявало безспорно дали жалбоподателят е бил наказан заради това, че е нарушил забраната по чл. 102, ал. 2 ЗДвП, като е допуснал движението на ППС, без едновременно да са изпълнени задълженията по установяване размера и по заплащане на съответната такса по чл. 10, ал. 1 ЗП или заради това, че не е заплатил дължимата пътна такса. Дори и да се приемело, че нарушението от обективна страна се явявало установено, то същото не било подведено под приложимата по време, място и лица правна норма. От електронния фиш бил видно, че процесното ППС било с техническо допустима максимална маса 18 000 кг, брой оси 2, в състав с ремарке и общ брой оси 5, с максимална маса на състава 44 000. От електронния фиш не ставало ясно по какъв начин било декларирано ППС – брой оси, маса, екологична категория и в какъв размер е заплатена тол таксата. Не ставало ясно по какъв начин се констатирано несъответствието с декларираното, т.е. какви били действителните брой оси, маса и екологична категория на ППС, за което е установено заплащане на пътна такса. Не се посочвало в електронния фиш в какъв размер следвало да бъде заплатена дължимата тол такса. Това обстоятелство било от съществено значение за извода извършено ли е нарушение от собственика на ППС. Посочването на конкретната пътна такса, която следвало да бъде заплатена, съставляваща предпоставка на извършване на нарушението в случая била съществен, императивно изискуем реквизит, тъй като способствала за

индивидуализацията на конкретно вмененото деяние, което било гаранция за правото на защита на наказаното лице. Непосочването на субекта на нарушението, на вида и размера на незаплатената такса и конкретното изпълнително деяние, било решаващо за законосъобразността на издадения от административнонаказващия орган акт. Несъмнено в издадения акт, с който се ангажирала отговорността на жалбоподателя, трябвало да се изписват само относимите към административнонаказателната отговорност за конкретното нарушение норми, тъй като посочването на разпоредбата на чл. 102, ал. 2 ЗДвП не спомагало за яснота на вмененото нарушение и създавало объркване и нарушаване правото на защита на наказания. Процесното ППС било оборудвано с бордово устройство, което функционирало въз основа на СИМ карта и било директно свързано към батерията на автомобила. От изключително важно значение е по маршрутът, който изминавало превозното средство, да има обхват, който да позволява бордовото устройство да предоставя данни на шофьора относно това дали е в обхвата на платената пътна мрежа и съответно дължимостта на определена такса за това такса. Това водело до извода, че неотчитането на тол данни и неподаването на декларация от осигуреното от доставчика на услугата бордово устройство се дължало на техническа неизправност на поддържаната от Агенция „Пътна инфраструктура“ електронна система за събиране на тол такси, в това число и на доставчика на ЕУЕСТ, който носел отговорност за дейността по предоставяне на услугата за електронно събиране на такса за изминато разстояние на територията на Р България въз основа на сключен договор с конкретния потребител. Съгласно чл. 14 НК вр. чл. 11 ЗАНН незнанието на фактическите обстоятелства, които принадлежали към състава на нарушението, изключвали виновно поведение. При наличието на техническа грешка деецът не съзнавал, че върши общественоопасно деяние, поради което не можело да се формира вина. Наказаното лице нито могло да предвиди настъпването на грешката (неподаване на сателитен сигнал към бордовото устройство), нито било могло да коригира данните, подавани към АПИ. Поради това не се установявало по безспорен и категоричен начин съставомерно противоправно и виновно поведение на наказаното лице, поради което издаденият електронен фиш следвало да се отмени. Счита, че органите, издали процесния електронен фиш, не били компетентни да го издадат. Не всеки снимков материал бил годен за целите на

административнонаказателното производство, а само този, заснет с техническо средство или система, които да установят автентичността на записа. Оспорва годността на техническото средство, с което е установено процесното нарушение, както и обстоятелството, че именно посоченото устройство е заснело вмененото нарушение на посоченото място. От съдържанието на електронния фиш не ставало ясно къде било мястото на извършеното нарушение. Път I-5 обхващал голям участък и посочването единствено на км 25+914 намаляващ километър не можело да бъде установено по категоричен начин мястото на твърдяното нарушение. В случая неправилното посочване на мястото на нарушението в електронния фиш се явявало съществено процесуално нарушение, обуславящо самостоятелно основание за отмяна на санкционния акт в цялост. Изтекла е давността за преследване на вмененото нарушение. Изтекли били преклузивните 3-месечен и едногодишен срок по чл. 34 ЗАНН от момента на откриването на нарушителя, респективно от момента на извършване на нарушението, тъй като датата, на която бил връчен електронният фиш, била 17.07.2023 г., а датата на извършване на деянието – 09.06.2021 г. В условията на евентуалност, ако съдът прецени, че е налице извършено нарушение, следвало да се приложи разпоредбата на чл. 28 ЗАНН. Степента на обществена опасност на конкретното нарушение следвало да бъде преценявана на база на конкретните обективни обстоятелства и субективно поведение /отношение/ на нарушителя, т.е. с оглед цялостната характеристика на деянието и дееца и обстоятелствата, относими към извършеното нарушение. Инцидентно неподаване от наличното в ППС бордово устройство на тол данни и съответно за еднократно негенериране на данни за таксуване с тол такса, данните за това, че тол таксата за конкретното ППС са смекчаващи обстоятелства, обуславящи определянето на деянието с оглед на конкретните обективни и субективни условия като такова с по-ниска степен на обществена опасност в сравнение с обикновените случаи на нарушения от същия вид. Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17.06.1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури въвеждала задължение за държавите членки установените наказания в нарушение на директивата да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи. Предвиденото в този член изискване за пропорционалност според практиката на СЕС не

допускало такава система от наказания, която предвиждала налагането на фиксирана глоба за всички нарушения на правилата относно задължението за предварително заплащане на таксата за ползване на пътната инфраструктура, независимо от характера и тежестта им. Моли за отмяната на обжалвания електронен фиш, като претендира присъждане на сторените по производството разноски.

В съдебно заседание жалбоподателят, редовно призован, не се явява и не се представлява. Постъпило е становище от упълномощения защитник на жалбоподателя – адв. Е. Т., с което поддържа подадената жалба и моли за нейното уважаване. Счита, че не били представени доказателства относно техническата годност на техническото средство, за което се твърди, че е направило снимков материал на процесното ППС. От направените снимки от същото освен това било видно, че не се установява по категоричен начин какъв е бил регистрационният номер на ППС. Липсвало в същите изображение на ППС и регистрационен номер. Приложеният снимков материал не бил годно и относимо писмено доказателство, деянието не било доказано по безспорен начин. За нарушения като процесното не било предвидено да се издава електронен фиш. Липсвало яснота относно мястото на извършване на нарушението. Според Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28.11.2019 г. доставчиците на ЕУЕПТ информирали незабавно ползвателите на ЕУЕПТ за всеки случай на недекларирана пътна такса във връзка с неговата сметка и предлагали възможност за отстраняване на нередността преди предприемането на принудителни мерки, когато такива били предвидени в националното законодателство. Ако наказващият орган не бил изследвал въпроса за уведомяването на жалбоподателя от доставчика на ЕУЕПТ, то този електронен фиш се явявал преждевременно издаден. Съмнение пораждало записаното в инструкцията за използване на бордовото устройство относно хранването, че устройството не разполагало с бутон за включване и изключване, а се изключвало пет минути след като е било неподвижно и се включвало веднага при движението на ППС. Така се поставял въпросът можело ли превозното средство да се движи, без да се включи устройството, както е било посочено в инструкциите, и съответно административнонаказващият орган да е отчел, че устройството не е било включено към момента на нарушението, както и можело ли устройството да

не е включено правилно или да не се включи, при положение че същото било свързано с ел. системата на превозното средство и бордовото устройство не разполагало с бутон за включване и изключване.

Агенция „Пътна инфраструктура“, редовно уведомени, се представляват от юрк. З. С., която оспорва жалбата, като излага пространни съображения за нейната неоснователност, претендира разноски за производството и депозира подробно писмено становище.

Районна прокуратура – Русе, редовно призована, не изпраща представител.

Жалбата е подадена в законоустановения 14-дневен срок на 28.07.2023 г. по куриер, при положение че електронният фиш е бил връчен на нарушителя на 17.07.2023 г. по пощата, поради което се явява процесуално допустима.

По същество жалбата се явява **НЕОСНОВАТЕЛНА**.

Електронен фиш за налагане на имуществена санкция за нарушение, установено от електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 ЗП № 8504611859 е издаден от Агенция „Пътна инфраструктура“ против „ПИМК“ ООД, ЕИК: 15536179, за това, че на 09.06.2021 г., в 13,36 ч, влекач марка „Мерцедес Актрос“, с рег. № РВ 0732 ХТ, с технически допустима максимална маса 18 000 кг, брой оси 2, екологична категория ЕВРО 6, в състав с ремарке с общ брой оси 5, с обща технически допустима максимална маса на състава 44 000, в община Иваново, при движение по път I-5 км 25+914 с посока нарастващ километър, включен в обхвата на платената пътна мрежа, се движил без валидна маршрутна карта или без валидна тол декларация за преминаването по тол сегмент № *****, поради което не била заплатена дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП – нарушение по чл. 102, ал. 2 ЗДвП. Нарушението било установено с устройство № 40341, представляващо елемент от електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 ЗП, намиращо се на път I-5 км 25+914.

Съдът намира развитите от жалбоподателя доводи досежно липсата на правна възможност да бъде издаден електронен фиш за извършено нарушение по чл. 179, ал. 3б ЗДвП за неоснователни. В разпоредбата на чл. 167а от ЗДвП е регламентирана процедурата, чрез която Агенция "Пътна инфраструктура" осъществява контрол върху заплащането на съответната такса по чл. 10, ал. 1

от Закона за пътищата чрез електронната система за събиране на пътни такси, като в чл. 167а, ал. 2 са регламентирани правомощията на служителите в АПИ, както и актовете, които могат и следват да издава контролните органи при упражняване на правомощията си. В чл. 167а, ал. 2, т. 8 от ЗДвП изрично е регламентирано, че при изпълнение на функциите си по този закон служителите на АПИ създават и връчват електронни фишове за нарушения по чл. 179, ал. 3-3в от ЗДвП. Очевидно, макар и да не е съблюдавал стриктно изискванията на Закона за нормативните актове, законодателят е регламентирал възможността за ангажиране отговорността на правните субекти за извършени административни нарушения по чл. 179, ал. 3-3в от ЗДвП, чрез издаване на електронни фишове за налагане на имуществена санкция за нарушение по чл. 179, ал. 3-3в, установено от електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата. На следващо място съгласно разпоредбата на чл. 189ж, ал. 7 е посочено, че по отношение на електронния фиш за нарушение по чл. 179, ал. 3 - 3б се прилагат разпоредбите на чл. 189, ал. 10 ЗДвП. Не на последно място следва да се отбележи, че с новата алинея на ал. 8 на чл. 189ж ЗДвП е визирано връчването не само на наказателни постановления, но и на електронни фишове, включително и за нарушения по чл. 179, ал. 3-3в. Анализът на всички тези разпоредби води до извода, че е налице предвидена възможност от законодателя да бъде издаван електронен фиш включително и за констатирани нарушения по чл. 179, ал. 3б ЗДвП. В подобен смисъл е и Решение № 236/11.10.2023 г. по КАНД № 259/2023 г. на АдмС – Русе.

Неоснователни са твърденията, че посоченото като място на извършване на нарушението път I-5 км 25-914 било неясно. Така посоченото описание на местонарушението се явява достатъчно подробно въпреки това поради две причини. „Път I-5“ съобразно Списъка на републиканските пътища в Р България отговаря на пътя – Русе – Велико Търново, а „км 25+914“ означава, че нарушението е извършено на 25-я километър и 914-я метър от пътя. Километрирането на пътищата в Р България се извършва от началната им точка, като километражът на пътищата с четни номера се води от запад на изток, а на пътищата с нечетни номера – от север на юг. За път I-5 началната точка е гр. Русе, поради което може да се приеме, че нарушението е извършено около 25 км южно от гр. Русе, тъй като продължението на пътя е в посока юг – към Велико Търново, Казанлък, Стара Загора и Кърджали, а

посоченото в електронния фиш „нарастващ километър“ означава, че превозното средство се движи в посока от началото на пътя към края на пътя, т.е. към гр. Велико Търново, поради което са неоснователни доводите за липса на означение дори и на посоката на движение на процесния товарен автомобил. Означено е в електронния фиш, че мястото на извършване на нарушението е в община Иваново, която от своя страна се намира в област Русе. Този път се намира в Приложение към т. 1 на Решение № 101 на МС от 20.02.2020 г. Нарушението е установено при преминаване на процесното МПС през сегмент № *****, като в Приложението е посочено, че се намира на път Първи клас № 5, което напълно съответства на наименованието I-5. В същото приложение се намират и геостационарните (GPS) координати на началото и края на този тол сегмент, които напълно съвпадат с описаното в електронния фиш място на извършване на нарушението.

Неоснователни са развитите доводи в жалбата за това, че следвало да се прилагат давностните срокове по чл. 34 ЗАНН. В Тълкувателно решение № 1/26.02.2014 г. по т.д. 1/2013 г. на ОС на ВАС се посочва, че производство по издаване на електронен фиш е отделно от производството по установяване и налагане на административни наказания с АУАН и НП. Електронният фиш е приравнен на АУАН и НП, но само по отношение на правното му действие (съгласно чл. 189, ал. 11 ЗДвП), не и по форма, съдържание, реквизити и процедура по издаване. Аргументът, че началото на производството по издаване на електронен фиш се поставяло със заснемането на извършеното нарушение посредством електронната система, което заменяло съставянето на АУАН и имало същото правно значение, не се подкрепя от нормативната уредба като извод, защото, ако самото заснемане бъде възприето като съставяне на АУАН, то би следвало нарушителят да бъде уведомен за извършеното заснемане и да му бъде дадена възможност да възрази срещу него или срещу извършеното нарушение, каквито правни възможности законодателят при издаването на електронния фиш очевидно не е предвидил. Следователно самият факт на осъществено заснемане на превозно средство не може да бъде приравнен на съставяне на АУАН, доколкото АУАН представлява юридически акт, срещу който може да се възрази както при съставянето му, така и в 7-дневен срок след това, както и да бъде поискано събирането на доказателства. Извършването на заснемането представлява фактическо действие, необходимо за издаването на електронен фиш, а

последният представлява юридически акт, който едновременно установява нарушението и налага наказание на нарушителя. Поради тези съображения е невъзможно да се използва методът на правната аналогия във връзка с прилагането на сроковете по чл. 34 ЗАНН и спрямо издаването на електронните фишове. Самият електронен фиш се отличава от наказателното постановление не само по юридическата си природа, но и по реквизити, тъй като с него едновременно се констатира административното нарушение и се налага административно наказание, а формалните изисквания към оформлението на същите се съдържат в два различни закона – ЗАНН и ЗДвП.

Съдът не споделя доводите на жалбоподателя, че при издаването на електронния фиш са допуснати съществени нарушения на процесуалните правила, изразяващи се в липса на яснота относно това в какво нарушение е обвинен нарушителят. В електронния фиш изпълнителното деяние на нарушението било формулирано като алтернативност – за посоченото ППС нямало валидна маршрутна карта или валидна тол декларация за преминаването. Внимателният прочит на описателната част на нарушението обаче дава друга перспектива, а именно, че изпълнителното деяние се изразява в цялостното незаплащане на дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП. Допълнението към това, в което се посочва, че незаплащането се дължи поради липса на маршрутна карта или неподадена тол декларация този съдебен състав не счита, че представлява елемент от изпълнителното деяние, доколкото описаното в санкционната норма нарушение по чл. 179, ал. 3б се състои в изцяло или частично незаплащане на дължимата пътна такса. В този смисъл е без значение причината, поради която това задължение не е било изпълнено, в частност дали е трябвало да се подаде маршрутна карта или тол декларация. Няма как административнонаказващият орган да проведе изследване на въпроса по какъв начин е следвало да стане заплащането на тол таксата, още повече че двете алтернативни възможности представляват еднакъв способ за нейното заплащане и изборът им е изцяло предоставен на ползвателя на платената пътна мрежа като съгласно чл. 10б, ал. 4 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, или чрез закупуването на еднократна маршрутна карта. Административнонаказващият орган следи само за факта на плащането, който няма да е осъществен, без да са изпълнени изискуемите

съгласно ЗП и Наредбата 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 изминатото разстояние задължения за установяване размера на пътната такса, които пък на своя страна зависят именно от избора от ползвателя на платената пътна мрежа вариант измежду два такива за деклариране и заплащане на тол таксата. Изборът как да бъде определено това разстояние, респ. да бъде заплатена таксата, съгласно чл. 10б, ал. 4 ЗП, е предоставен на ползвателя на пътната мрежа – това може да стане въз основа на реално получени деклариращи тол данни, удостоверени по реда, предвиден в наредбата по чл. 10, ал. 7 (т.е. по реда на 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 изминатото разстояние) или чрез закупуването на еднократна маршрутна карта, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут. Следователно не се касае до алтернативни задължения, които могат да бъдат вменени на съответния субект, което да обосновава извод и за две алтернативно съществуващи форми на изпълнителното деяние на нарушението по чл.179, ал.3а от ЗДВП, а за единно задължение за деклариране на изминатото разстояние по платената пътна мрежа, съответно за заплащане на дължимата за това тол такса, което задължение обаче може да бъде изпълнено чрез два способа – чрез подаване на деклариращи тол данни посредством съответните технически средства и софтуерни продукти за геопозиционирането на превозните средства и изминатото от тях разстояние в рамките на платената пътна мрежа и заплащане на така определена тол такса или чрез закупуване на маршрутна карта за предварително определения от ползвателя маршрут. Касае се до регламентирано право на ползвателя на платената пътна мрежа да избере един от двата начина на отчитане на изминатото разстояние, а не за уредено от закона негово задължение. Задължението и при двата начина на отчитане, за което се налага санкцията, е неплащане на дължимата тол такса, което, изключва възприетата от жалбоподателя теза за алтернативност на изпълнителното деяние на нарушението – в този смисъл е и Решение № 98/22.05.2023 г. по КАНД № 59/2023 г. на АдмС – Русе.

Неоснователни са развитите доводи на жалбоподателя за допуснати

съществени нарушения на процесуалните правила при издаването на оспорения електронен фиш, поради това, че в същия не бил посочен размерът на дължимата пътна такса. Такъв елемент не е нито необходим, нито изискуем съобразно утвърдените в чл. 189ж, ал. 1, изр. 2 ЗДвП реквизити. На следващо място такова изискване не е необходимо, защото не накърнява правото на защита на жалбоподателя – той се защитава срещу нарушение, че не е заплатил таксата изцяло, без да излага твърдения да е заплатил каквато и да е било такса в съответен размер, а не срещу обвинение за това, че е налице частично заплащане на дължимата пътна такса. На следващо място е ирелевантно да се установява какъв бил действителният брой оси, маса и екологична категория на процесното превозно средство, щом се установява, а и не е спорно по делото, че същото е с допустима технически максимална маса над 3500 кг и следователно за същото се дължи тол такса, тъй като попада в посочените в чл. 10б, ал. 3 ЗП категории ППС. На следващо място, с оглед обстоятелството, че бордовото устройство, асоциирано с процесния влекач, за който е установено да е извършено административно нарушение, не е функционирало през цялото време, е невъзможно да се установи действителният му изминат маршрут, поради което да се определи и индивидуализира конкретният размер на дължимата пътна такса и същата да бъде посочена в електронния фиш.

Неоснователни са твърденията на жалбоподателя, че извършеното деяние оставало недоказано и не можело да бъде доказано чрез приложените писмени и веществени доказателства – извлечения от системата за събиране на пътни такси, доклади за извършени нарушения и фотоснимки, изготвени от технически устройства. Съгласно чл. 167а, ал. 3 ЗДвП електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата създава доклади за всяко установено нарушение по чл. 179, ал. 3 - Зв, към които автоматично се прилагат статични изображения във вид на снимков материал и/или динамични изображения - видеозаписи. Докладите, заедно с приложените към тях статични изображения във вид на снимков материал и/или динамични изображения - видеозаписи, представляват доказателства за отразените в тях 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 - част от системата. Това

означава, че създадените фотоснимки могат да бъдат ползвани като веществени доказателства. На същите ясно се вижда регистрационният номер на процесното ППС, което съвпада с регистрационния номер на превозното средство, посочено като нарушител в обжалвания електронен фиш. Още повече, на основание чл. 189, ал. 15 ЗДвП изготвените с технически средства или системи, заснемащи или записващи датата, точния час на нарушението и регистрационния номер на моторното превозно средство, снимки, видеозаписи и разпечатки са веществени доказателствени средства в административнонаказателния процес, т.е. могат да бъдат ползвани и ценени непосредствено както от административнонаказващия орган, така и от съда. Принципно е правилно становището на жалбоподателя, че издаденият електронен фиш не се ползва с презумптивна доказателствена сила. Съгласно чл. 167а, ал. 3, изр. 2 ЗДвП докладите, заедно с приложените към тях статични изображения във вид на снимков материал представляват доказателства за отразените в тях обстоятелства. Това разбира се не им предава също презумптивна доказателствена сила, но при липса на съмнения за осъщественото нарушение както и на други оборващи доказателства няма пречка те да бъдат ценени като доказателствени източници. В настоящия случай нарушителят не е представил доказателства, които да оборят съдържащата се в докладите и фотоснимките информация, поради което така представените с административнонаказателната средства доказателства и доказателствени средства следва да бъдат ценени изцяло.

Съдът не споделя виждането на жалбоподателя, че контролното средство, с което е установено нарушението, представлява „средство за измерване“ по смисъла на § 1, т. 27 ДР от Закона за измерванията, поради което да подлежи на задължителен метрологичен контрол. Не са налице данни контролното устройство да разполага с метрологични характеристики. Освен това понятието „величина“ по смисъла на § 1, т. 1 ДР от Закона за измерванията е свойство на явление, тяло или вещество, което може да бъде различено качествено и определено количествено. Не може да се приеме тезата, лансирана от жалбоподателя, че мястото и времето, в смисъл астрономическото време и геостационарната локация, представляват величини и то на относим към предмета на нарушението обект – моторно превозно средство. Времето би било величина, ако е под формата на период, който има свое начало и край. Не така стои въпросът с астрономическото

време, което е факт от заобикалящата действителност. Контролните устройства на Агенция „Пътна инфраструктура“ не измерват свойства, принадлежащи на превозното средство, а документират преминаването на превозно средство през дадена контролна точка, като при самото преминаване се извършва автоматична проверка в Електронната система за събиране на пътни такси за установяване дали към точно този момент на преминаване за превозното средство са изпълнени задълженията, свързани с установяването и заплащането на дължимата пътна такса.

Твърденията на жалбоподателя за приложението на по-благоприятен закон са неоснователни. Същият се позовава на разпоредби, които към момента на извършване на нарушението, а както и към настоящия момент, не са влезли в сила. Разпоредбите на чл. 10б, ал. 7-9 ЗП влизат в сила от 01.01.2024 г. Позоваването на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/24 на Комисията от 28.11.2019 г. съдържа задължение за доставчиците на услуга за електронно събиране на пътни такси, които са търговци по смисъла на чл. 10и, ал. 1 ЗП, т.е. визираният нормативен акт не предвижда задължения спрямо Агенция „Пътна инфраструктура“ като административнонаказващ орган.

Твърденията на жалбоподателя, че е изпълнил задължението си по чл. 102, ал. 2 ЗДвП и не следва да бъде санкциониран, районният съд намира същите за неоснователни. Разпоредбата на чл. 102, ал. 2 ЗДвП въвежда задължение за собственика на ППС да не допуска движението на пътно превозно средство по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, ако за пътното превозно средство не са изпълнени задълженията във връзка с установяване на размера и заплащането на съответната такса по чл. 10, ал. 1 ЗП според категорията на пътното превозно средство. Ако в свидетелството за регистрация е вписан ползвател, задължението се изпълнява от него. В чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП е предвидено, че таксата за изминато разстояние представлява тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 ЗП, като същата се определя в зависимост от техническите характеристики на пътя или пътния участък, от изминатото разстояние, от категорията на пътното превозно средство, броя на осите и от екологичните му характеристики и се определя за всеки отделен път или пътен участък. Съгласно чл. 10б, ал. 3 ЗП дължимата тол такса се заплаща от собственика или ползвателя на пътното превозно средство с обща технически допустима максимална маса над 3,5

тона, извън тези по чл. 10а, ал. 9, като заплащането дава право на пътното превозно средство, за което е заплатена, да измине определено разстояние между две точки. Ал. 4 от същия чл. 10б ЗП предвижда, че размерът на дължимата за плащане тол такса се определя въз основа на реално получени деклариращи тол данни, удостоверени по реда, предвиден в Наредбата 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 изминатото разстояние, или чрез закупуване на еднократна маршрутна карта, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут, като същата важи само за пътното превозно средство, чийто регистрационен номер е бил правилно деклариран от собственика или ползвателя му. В Наредбата по чл. 10, ал. 7 ЗП се определят и начините за изчисляване и заплащане на дължимите тол такси. Съгласно разпоредбата на чл. 12, ал. 2 от Наредбата данните, необходими за начисляване на дължимата такса, се предоставят на Агенция "Пътна инфраструктура" от ползвателите на платената пътна мрежа или директно чрез доставчика на услуга за електронно събиране на такса за изминатото разстояние по смисъла на чл. 13, ал. 1 или от опосредено лице, извършващо дейност като доставчик на деклариращи данни по смисъла на чл. 14, ал. 1 от Наредбата. В случаите, в които данните относно географското позициониране и изминатото разстояние от пътното превозно средство в обхвата на платената пътна мрежа са събрани от доставчик на деклариращи данни, същите се предават на доставчика на услуга по електронно събиране на такса за изминатото разстояние, който обработва и предоставя на Електронната система за събиране на тол такси съответните деклариращи тол данни. Видно от така изложеното законодателят е предвидил алтернативни възможности за определяне на дължимата тол такса и съответно за нейното плащане, като изцяло в дискрецията на ползвателите е да решат дали ще използват маршрутна карта или бордово устройство. От събраните по делото доказателства по несъмнен начин е установено, че на 09.06.2021 г., в 13,36 ч, ППС – влекач марка „Мерцедес Актрос“, с рег. № РВ 0732 ХТ, с технически допустима максимална маса 18 000 кг, брой оси 2, екологична категория ЕВРО 6, в състав с ремарке с общ брой оси 5, с обща технически допустима маса на състава 44 000 кг, е било управлявано в община Иваново, по път I-5 км 25+914, с посока нарастващ километър, включен в обхвата на платената

пътна мрежа, като за посоченото ППС не е била заплатена дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП. Според представеното по делото писмено доказателство – писмо от доставчика на услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние – „ДИДЖИТОЛ СМАРТ ИНФРАСТРУКТУРА“ АД, доказателствените записи показвали, че устройството, асоциирано с ППС рег. № РВ 0732 ХТ е било изключено или е било неправилно включено в електрическото захранване и с напълно изчерпан заряд на батерията, поради което не е осъществило връзка с мобилната мрежа и със сателитите в обхват. Затова не били генерирани данни за геолокация на бордовото устройство, съответно нямало създадени тол декларации към момента на регистриране на нарушението - 09.06.2021 г., в 13,36 ч, като това била и причината за регистрираното неправомерно ползване на платената пътна мрежа. Видно от приложената справка към становището на УИСИ на НТУ, а и според становището на „ДИДЖИТОЛ СМАРТ ИНФРАСТРУКТУРА“ АД, бордовото устройство е било изключено на 08.06.2021 г. в 19,12 ч и е било включено едва на 09.06.2021 г., в 15,22 ч., като от разпечатката е видно, че превозното средство се е движило по т.н. „Подбалкански път“ – Първокласен път I-6, в участъка между гр. Казанлък и гр. Сливен, а после е завил на юг към гр. Стара Загора, преминал е през автомагистрала „Тракия“ и последното му движение по републиканската пътна мрежа е било в участъка между гр. Пловдив и гр. Пазарджик. От така направения анализ на подадените тол декларации може да се направи изводът, че отправната точка на процесната композиция е била гр. Русе, като от гр. Русе, до мястото, където е подадена първата тол декларация за деня, няма данни бордовото устройство да е подавало информация за движението на товарната композиция през изминатите тол сегменти. Щом бордовото устройство е започнало да предава данни за движението на влекача, с който това устройство е било асоциирано, макар и след установяване на нарушението, значи същото е било в изправност и това потвърждава информацията, предоставена от доставчика на електронната услуга за събиране на пътни такси, че същото е било изключено, с изчерпана батерия или без захранване. Твърденията на жалбоподателя, че следва да се назначи експертиза, която да установи, дали бордовото устройство, което няма бутон за включване и изключване и което според инструкцията му за работа се включва автоматично при движение и изключва автоматично след преустановяване движението на ППС, може да не се включи при започване

движението на превозното средство, са ирелевантни и такава експертиза няма да допринесе за изясняване на обстоятелствата по делото, защото при невключване на бордовото устройство няма да светнат индикаторните лампи и това ще бъде видимо забележимо от неговия водач, който следва или да предприеме съответните действия за активиране на устройството съобразно указанията на доставчика на услугата за електронно събиране на пътни такси, или да закупи маршрутна карта, за да продължи законосъобразно движението си. Наличието на заповед на управителя на дружеството жалбоподател за монтиране на бордовите устройства за предаване на тол данни към съответните превозни средства по начин, по който не позволява тяхното изключване от електрическата мрежа, не доказва по категоричен начин твърденията, че такива монтажни действия са предприети точно и конкретно спрямо процесния влекач с рег. № РВ 0732 ХТ, доколкото не е приложен сервизен протокол за така извършената действителна монтажна работа за конкретното превозно средство. За деня на нарушението, във времеви диапазон от половин час преди и след часа на нарушението, са били подадени общо 77 бр. тол декларации за преминали през пътен сегмент № ***** ППС, а контролно устройство № 40341 е отчело само 4 ППС без подадени тол декларации или закупени маршрутни карти или електронни винетки, включително и процесното, което изключва всякакво съмнение относно твърденията на жалбоподателя, че бордовото устройство е работело в процесния период и че неотчитането и неподаването на тол декларация се е дължало поради неизправност в поддържаната от АПИ електронна система за събиране на пътни такси, като се опровергава и възможната вероятност неподаването на данни към сегмента да се дължи на движение през зона на заглушаване на сигнала и прекъсване на GNSS и GPRS връзка, щом 77 бр. ППС успешно са подали валидно тол декларации за този сегмент. От представените справки е видно, че Електронната система за събиране на пътни такси е функционирала, не е била налице нарушена синхронизация и не са настъпили събития от извънреден характер като токов удар в сървър, записващ техническите логове в системата за мониторинг. Съгласно чл. 13, ал. 6 от Наредбата в случай че дадено бордово устройство преустанови подаването на данни, съответният собственик или ползвател на пътното превозно средство е длъжен незабавно да уведоми доставчика на услугата по електронно събиране на такса за изминато разстояние. Такова уведомяване не

е сторено от страна на дружеството жалбоподател по времето, когато бордовото устройство, с което е било оборудвано ППС рег. № РВ 0732 ХТ, е било изключено, следователно в този случай се прилага текстът на чл. 11, ал. 2 от Наредбата, според който когато не е възможно да се установи действително изминатото разстояние поради причини, които не се дължат на техническа неизправност на поддържаната от Агенция "Пътна инфраструктура" Електронна система за събиране на тол такси, и в случай че не се заплати такса по чл. 10, ал. 2 ЗП за съответната категория пътно превозно средство, се приема, че съответното пътно превозно средство е изминало разстояние, съответстващо на най-дългата отсечка между две точки от платената пътна мрежа, определ. по най-прекия маршрут по протежението на платената пътна мрежа, в който случай ползвателят заплаща максимална такса по чл. 10б, ал. 5 ЗП. От анализа на тези разпоредби следва изводът, че нормативната уредба предвижда да бъде ангажирана отговорността на нарушителя и в случаите когато бордовото устройство спре да функционира, тъй като е налице задължение от страна на ползвателя на това бордово устройство да уведоми доставчика на услугата по електронно събиране на такса. При липса на уведомяване на доставчика на услугата за електронно събиране на пътни такси за това, че бордовото устройство е спряло да подава данни, е налице неизпълнение на задълженията на ползвателя на платената пътна мрежа във връзка с установяване и заплащане на дължимата тол такса, защото за да бъде подадена валидна тол декларация е необходимо бордовото устройство, което е асоциирано със съответното пътно превозно средство, да бъде включено и да подава данни. В противен случай е без значение обстоятелството дали жалбоподателят е осигурил парично покритие на сметката си при доставчика на услугата за електронно събиране на пътни такси, защото без работещо бордово устройство е невъзможно този паричен ресурс да бъде използван, тъй като не са подадени тол декларации, а подаването им е задължение, свързано с установяване размера на тол таксата по смисъла на чл. 102, ал. 2 ЗДвП, което е възложено в тежест на собственика. Съгласно чл. 13, ал. 8 от Наредбата при надлежно включване на бордово устройство в списъка по ал. 7, осъществено в рамките на започнало и продължаващо ползване на платената пътна мрежа, на съответния ползвател се предоставя възможност в срок до 2 часа от уведомлението по ал. 6 да декларира чрез доставчика на услуга по електронно събиране на такса за

изминато разстояние, с когото има сключен договор, реално изминатото разстояние и маршрут. В този смисъл, при преустановяване подаването на данни от бордовото устройство, задължение е на неговия ползвател сам да декларира пред доставчика на услугата за електронно събиране на пътни такси тол данните за изминатия маршрут. Така, съгласно ал. 9, въз основа на декларацията по ал. 8 Агенция "Пътна инфраструктура" изчислява дължимите тол такси от съответния ползвател на платената пътна мрежа след проверка за достоверността на декларираните данни, освен в случаите, в които се установи, че бордовото устройство не предава данни поради умишлените действия на съответния ползвател или поради невключването му, или при установяване на грешно декларирани данни, в които случаи се прилага чл. 11, ал. 2. В настоящия случай от доказателствата по делото се установява, че бордовото устройство, асоциирано с ППС рег. № РВ 0732 ХТ, е било изключено, поради което правилно е ангажирана отговорността на жалбоподателя за извършеното нарушение, тъй като той не е уведомил доставчика на услугата за електронно събиране на пътни такси, като в този смисъл отговорността за наблюдаване състоянието на бордовото устройство и дали същото функционира е възложена върху ползвателя на платената пътна мрежа. Съгласно сключения между жалбоподателя и „ДИДЖИТОЛ СМАРТ ИНФРАСТРУКТУРА“ АД договор и по-точно клаузите в общите условия към него при възникнал проблем с бордовото устройство ползвателят е длъжен да провери неговата свързаност и да се свърже с доставчика на услугата за електронно събиране на пътни такси, т.е. по силата на договора и общите условия на ползвателя му е вменено задължение да следи за техническата изправност на предоставеното му бордово устройство. От своя страна сключването на Договор за предоставяне на услуга за електронно събиране на такси на база изминато разстояние с последващо плащане от 02.03.2020 г., сключен между „ПИМК“ ООД и „ДИДЖИТОЛ СМАРТ ИНФРАСТРУКТУРА“ АД не дерогира задължението на дружеството по чл. 102, ал. 2 ЗДвП и съответно не води до отпадане отговорността на жалбоподателя при установено неизпълнение на задължението по чл. 102, ал. 2 ЗДвП.

Съдебният състав намира за неоснователни и доводите касателно свързани с нарушаване принципа за пропорционалност. Основно положение е, че принципът за пропорционалност /съразмерност/ е задължителен при

преценка на наложената санкция, тъй като е основен сред принципите на правото на Европейския съюз (Решение на този съд от 9 февруари 2012 г. по дело M. U., C-210/10, т. 23) В т. 24 от Решението (както и редица други) 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". 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 ЕФ неблагоприятни за нарушителя последици. А тя е - защита на регулираните обществени отношения, свързани с поддръжката на пътя като основен фактор за безопасността на движението по него. Това мотивира решение за пропорционалност на наложената санкция, нормативно установена в твърд размер. При това, законодателят е създал достатъчно гъвкав законов механизъм, залегнал както в ЗДВП, така и в ЗП. Този режим включва не само инструментариума на административнонаказателната принуда, който борави с административни наказания и санкции в твърд размер, а и уредената възможност в чл. 10, ал. 2 от ЗП за лицето да заплати компенсаторна такса, в който случай същият се освобождава от административнонаказателна отговорност. В чл. 26, ал. 2 от Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета на основание чл. 10, ал. 6 от ЗП, е диференциран и дължимият размер на компенсаторната такса при отчитане на категорията на ППС, съответно неговата допустима максимална маса и оси, като за жалбоподателя е съществувала възможност да заплати тази такса в указания в ЕФ срок, в резултат на което фишът би бил анулиран.

Предвид обстоятелството, че нарушението е извършено преди влизане в сила на разпоредбата на 189з ЗДВП, то принципно са налице формалните предпоставки за приложението на чл. 28 ЗАНН. В настоящия случай обаче съдът счита, че нарушението не представлява маловажен случай. То не

разкрива смекчаващи обстоятелства, обосноваващи по-ниска степен на обществена опасност в сравнение с обикновените случаи на нарушение от същия вид. Нарушението не може да бъде квалифицирано като маловажно, тъй като засяга обществени отношения, свързани с поддръжката и ремонта на републиканската пътна мрежа. Във всички случаи деянието разкрива една и съща обществена опасност и по един и същ начин нарушава установения ред на държавно управление. Деянието не е резултатно и е достатъчно управлението на МПС по републикански път, без да е била заплатена пътна такса, за да възникне административнонаказателната отговорност за нарушителя. Липсата на настъпили вредни последици, която липса е преценена от законодателя при формулиране на състава на конкретното деяние, не може да се цени едновременно и като едно от основанията за квалифициране на случая като маловажен. Възприемането на тази теза би довело до квалифициране на всички случаи на формални нарушения като маловажни, което обезсмисля наказуемостта за извършени безрезултатни нарушения въобще.

Доколкото деянието е осъществено от юридическо лице, то въпросът за вината не следва да се изследва, тъй като административнонаказателната отговорност на юридическите лица е безвиновна и обективна.

Предвид тези обстоятелства правилен се явява изводът на административнонаказващият орган, че е осъществен съставът на нарушение на чл. 102, ал. 2 ЗДвП, което е подведено под санкционната норма на чл. 187а, ал. 2, т. 3 вр. с чл. 179, ал. 3б от ЗДвП.

С оглед гореизложеното обжалваният електронен фиш следва да бъде потвърден, а жалбата против него – оставена без уважение.

Предвид изхода на делото административнонаказващият орган има право на разноски. В проведеното съдебно заседание процесуалният му представител е направил искането за присъждане на такива. След като е бил валидно сезиран с искане за присъждане на разноски за юрисконсултско възнаграждение, то съдът следва да ги определи съобразно правилата на чл. 78, ал. 8 ГПК вр. чл. 37 ЗПП и чл. 27е, изр. 2 от Наредбата за заплащането на правната помощ. В настоящия случай при определянето на юрисконсултското възнаграждение следва да се вземе предвид, че процесуалният представител на административнонаказващият орган е взел активно участие в двете

проведени съдебни заседания, изложил е пространни твърдения във връзка с депозираната жалба и становище на жалбоподателя, като е представил и обстоятелствени писмени бележки и е взел становище и по направените в жалбата и в съдебно заседание доказателствени искания. Делото също така се отличава и с над средната фактическа и правна сложност, а материалният интерес е в размер на 2 500 лв. събрани са многобройни писмени доказателства, поради което съдът намира, че следва да присъди юрисконсултско възнаграждение в максималния предвиден в чл. 27е, изр. 2 от НЗПП размер от 150 лв.

Мотивиран така, Русенският районен съд

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА Електронен фиш за налагане на имуществена санкция за нарушение, установено от електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 ЗП № 8504611859, с който на „ПИМК“ ООД, ЕИК: 15536179, със седалище и адрес на управление в с. Марково, общ. Родопи, обл. Пловдив, местност „Захаридево“ № 43А, му е наложена имуществена санкция в размер на 2 500 лв. на основание чл. 187а, ал. 2, т. 3, вр. чл. 179, ал. 3б ЗДвП за нарушение на чл. 102, ал. 2 ЗДвП.

ОСЪЖДА „ПИМК“ ООД, ЕИК: 15536179, със седалище и адрес на управление в с. Марково, общ. Родопи, обл. Пловдив, местност „Захаридево“ № 43А, **ДА ЗАПЛАТИ** на Агенция „Пътна инфраструктура“, със седалище в гр. София, пл. „Македония“ № 3 сумата от **150 лв.** – разноски за производството.

РЕШЕНИЕТО подлежи на обжалване и протестиране в 14-дневен срок от съобщаването му пред Административен съд – Русе.

Съдия при Районен съд – Русе: _____