

РЕШЕНИЕ

№ 305

гр. Пазарджик, 30.06.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

РАЙОНЕН СЪД – ПАЗАРДЖИК, IX НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ, в
публично заседание на двадесети юни 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 № 20235220200588 по описа за 2023 година

и за да се произнесе, взе предвид следното:

Производството по реда на чл.63 от ЗАНН.

Образувано е по жалба на "ЕЛАНДА"ООД- София , 175225713 , чрез
адв. В., против електронен фиш /ЕФ/ № 8504461419 за налагане на
имуществена санкция за нарушение, установено от електронна система за
събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата /ЗП/, издаден
от Агенция "Пътна инфраструктура" към Министерство на регионалното
развитие и благоустройството, с който на жалбоподателя е наложена
имуществена санкция в размер на 2 500 /две хиляди и петстотин/ лева за
извършено нарушение на чл. 102, ал. 2 от Закона за движение по пътищата
/ЗДвП/, на основание чл. 187а, ал. 2, т. 3 във вр. с ал. 3, във вр. с чл. 179, ал. 3б
от ЗДвП.

С жалбата детайлно се заявява материална и процесуална
незаконосъобразност на ЕФ, чиято отмяна се иска.

В съдебно заседание жалбоподателят, чрез редовно упълномощения
адв.В. и писмено становище (сово това на л. 91 и сл. след изрично уточнение
) развива съображения за процесуална и материална незаконосъобразност на
обжалвания ЕФ. Претендира разноси.

Въззиваемата страна, чрез упълномощен юрисконсулт оспорва жалбата и заявява, че ЕФ е правилен и законосъобразен и следва да бъде потвърден. Претендира юрисконсултско възнаграждение и прави възражение за прекомерност на адвокатско възнаграждение.

Съдът, след като се запозна с доказателствата по делото, по вътрешно убеждение, ръководейки се от закона, установи:

ППС влекач РЕНО МАГНУМ 480 18 Т, ре. номер **** е собственост на дружеството- жалбоподател.

То е с технически допустима максимална маса 18000, брой оси 2, екологична категория ЕВРО 3, в състав с ремарке с общ брой оси 5, с обща технически допустима максимална маса на състава 40000.

На 24.02.23г., в 6.52ч., ППС било управлявано в общ. Пазарджик, по път I-8 км 196+643, с посока нарастващ километър, включен в обхвата на платената пътна мрежа, за което не била заплатена дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП. За посоченото ППС нямало валидна маршрутна карта или валидна тол декларация за преминаването.

Нарушението било установено с устройство № 10401, представляващо елемент от електронната система за събиране на пътни такси по чл.10, ал. 1 от ЗП, намиращо се на път I-8 км 196+643.

Жалбоподателят като собственик на процесното ППС е санкциониран с атакувания ЕФ за това нарушение на чл. 102, ал.2 от ЗДвП, като му е наложена имуществена санкция на основание чл. 187а, ал. 2, т. 3, във връзка с ал. 3, във връзка с чл. 179, ал. 3б от ЗДвП в размер на 2 500 /две хиляди и петстотин/ лева..

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 фиша.

ЕФ е връчен на дружеството - жалбоподател – виж на л. 37 и предвид датата на това действие, жалбата, е процесуално допустима, доколкото е подадена и от лице, активно легитимирано да инициира съдебен контрол за законосъобразност.

Електронният фиш се атакува с множество процесуални възражения, представени с жалбата, писменото и устно становище на процесуалния

представител на дружеството.

На първо място – напълно възможно е да се осъществи контрол за законосъобразност относно спазването на сроковете по чл. 34 от ЗАНН, тъй като ЕФ не съдържа дата на издаване.

Съгласно Тълкувателно решение № 1 от 26.02.2014 г. по т. д. № 1/2013 г. на ВАС съкратеното производство за административно-наказателната отговорност чрез издаване на електронен фиш, въведено в ЗДвП, е изключение от общите правила на ЗАНН, поставящи началото на производството с АУАН и завършването му с НП. Електронният фиш е приравнен едновременно към АУАН и НП, но само по отношение на правното му действие, а не по форма, съдържание, реквизити и процедура по издаване. От това следва, че изискванията за форма, съдържание, реквизити и ред за издаване на АУАН и НП са неприложими по отношение на електронните фишове. Затова и възраженията за допуснати съществени процесуални нарушения във връзка спазването на сроковете по чл. 34 от ЗАНН са неоснователни. Посочената разпоредба урежда сроковете за съставяне на АУАН и издаване на НП, които не са част от специалното производство по издаване на ЕФ. При това производство нарушението се установява чрез заснемане движението на ППС на определен пътен участък и в определен времеви момент, което заснемане се извършва от компонент на автоматизирана система, като датата на установяване на нарушението и дата на издаване на ЕФ съвпадат (в случая това е 24.02.21г). Без значение за този извод са последващите действия в ел. система на служител в съответната администрация, касаещи технически уточнения по документа. И което е по-важно – датата на издаване въобще не се предвижда като реквизит на ЕФ, поради което тя е и ирелевантна за сроковете по чл. 34 от ЗАНН, за които единствено меродавна, с оглед нормативно установеното съдържание на фиша, е датата на нарушението. е Така,че издаването на фиша следва да съобразява срока по чл. 81, ал. 3 от НК, във връзка с чл. 80, ал. 1, т. 5 от НК В процесния случай този срок е спазен. /така Решение № 128 от 15.03.2023 г. на АдмС - Пазарджик по к. а. н. д. № 1193/2022 г./

Основателно в случая е издаден на ЕФ и това не съставлява съществено процесуално нарушение /СПН/.

Легалната дефиниция за ЕФ се съдържа в две правни разпоредби: § 1,

т. 1 от ДР на ЗАНН и §6, т. 63 от ЗДвП. Съгласно съдържанието им електронният фиш е електронно изявление, записано върху хартиен, магнитен или друг носител, създадено чрез административно-информационна система въз основа на постъпили и обработени данни за нарушения от автоматизирани технически средства или системи.

С чл. 189ж от ЗДвП е предвидена възможност при нарушение по чл. 179, ал. 3, което е установено и заснето от електронната система по чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП, да се издаде електронен фиш в отсъствието на контролен орган и на нарушител за налагане на глоба или имуществена санкция в размер, определен за съответното нарушение. Вярно е, че чл. 189ж от ЗДвП изрично препраща само към ал. 3 на чл. 179 от ЗДвП, което дава основание на част от съдилищата в страната да приемат, че ЕФ може да се издава само за нарушение по тази норма. Това становище, подкрепено с мотива за невъзможност за разширително тълкуване, е погрешно. Буквалното и систематично тълкуване на седмата алинея на спорния чл. 189ж съдържа ясен и изричен текст относно легално установена възможност ЕФ да бъде издаден за нарушения по чл. 179, ал. 3—3б от ЗДвП, т.е. законодателят изрично е уредил възможността за издаване на ЕФ и за трите нарушения по ал. 3, ал. 3а и 3б. В този смисъл е и разпоредбата на чл. 167а, ал. 4 от ЗДвП, уреждаща създаване на ел. система за „електронни фишове за нарушения по чл. 179, ал. 3—3в“. Допълнителен аргумент в полза на поддържаното от този състав становище е разпоредбата на чл. 187а, ал. 5 от ЗДвП, която се отнася до оборимостта на въведената с алинея първа на същата норма презумпция, според която „при установяване на нарушения по чл. 179, ал. 3 – 3б в отсъствие на нарушителя се счита, че пътното превозното средство е управлявано от собственика му“ (чл. 187а, ал.1 ЗДвП). Възможността вписаният собственик /ползвател да се освободи от административно-наказателна отговорност по ал. 1 и 2 във връзка с административни нарушения по чл. 179, ал. 3 – 3б, е чрез представяне в 7- дн.срок от връчването на АУАН или ЕФ на декларация, в която посочи данни за лицето, което е извършило нарушението, и копие от СУПМС за него – чл. 187а, ал.4. Съдържанието на следващата алинея в същата норма само потвърждава застъпването в това решение становище, а именно, че ЕФ се издава за нарушения по чл. 179, ал. 3—3в ЗДвП, респ. и за процесното. И е така, тъй като алинея пета на чл. 187а предвижда, че при подадена декларация от

собственика, че други лице е управлявало МПС към времето на нарушението по издадения АУАН/ ЕФ, производството по акта против собственика се прекратява, а ЕФ – се отменя.

Решаващ аргумент в полза на поддържаната теза е, че всички изменения и допълнения в ЗДвП, обективирани чрез коментираните горе норми са резултат на една обща законодателна инициатива, решена с ДВ бр. 105 /2018 г., в сила от 1.01.2019.

Горното обсъждане сочи категорично и еднозначно възможността за ангажиране на административно-наказателна отговорност по чл. 179, ал. 3б от ЗДвП чрез издаване на ЕФ.

Съдът не може да сподели и възражението, че ЕФ противоречи на материалния закон, тъй като не *съдържа императивно предвидените от закона реквизити*. В чл. 189ж от ЗДвП са посочени задължителните реквизити на ЕФ, който се издава при нарушение на чл. 179, ал. 3, (а както вече се посочи и при нарушение по ал. 3а и 3б), което е установено и заснето от електронна система по чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП, а именно: мястото, датата, точния час на извършване на нарушението, регистрационния номер на пътното превозно средство, собственика или вписания ползвател, описание на нарушението, нарушените разпоредби, възможността за заплащане на таксата по чл. 10, ал. 2 от Закона за пътищата, размера на глобата, срока и начините за доброволното ѝ заплащане.

Процесният ЕФ съдържа всички горепосочени реквизити и е издаден съгласно утвърдения от АПИ образец. В него са отразени 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 (което прави възраженията с обратни твърдения неоснователни, вкл. и касаещото липса във фиша на конкретната пътна такса). Ясно се сочи, че нарушението се изразява в това, че "не е заплатена дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП, тъй като за посоченото ППС няма валидна маршрутна карта или валидна тол декларация за преминаването", които са двата възможни начина да се заплати съответната тол такса.

Съгласно чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата - когато не е възможно да се установи действително изминатото разстояние поради причини, които

не се дължат на техническа неизправност на Електронната система за събиране на тол-такси (а такава по делото не е установена), се приема, че съответното ППС е изминало разстояние, съответстващо на най-дългата отсечка между две точки от платената пътна мрежа, определена по най-прекия маршрут по протежението на платената пътна мрежа, в който случай собственикът или ползвателят заплаща максимална такса, определена по тарифата по чл. 10, ал. 6 от същия закон.

Неоснователно се твърди и че не става ясно в какво се изразява неправомерното поведение на дружеството – ползвател на ППС и че фактите, които са установени, не съответстват на посочените нарушени разпоредби в ЕФ, вкл. на тези, с които се регламентира видът и размерът на наложеното наказание. Правилно на жалбоподателя е наложена имуществена санкция на осн. чл. 187а, ал. 2 от ЗДвП, във вр. с ал. 3, във вр. с чл. 179, ал. 3б от ЗДвП, съгласно които: ако собственикът на пътното превозно средство е ЮЛ или ЕТ, за допускане движението на ППС, без да са изпълнени задълженията по установяване размера и заплащане на съответната такса по чл. 10, ал. 1 от ЗП, на собственика се налага имуществена санкция по чл. 179, ал. 3б – в размер на 2500 лв. Когато свидетелството за регистрация на ППС е вписан ползвател, имуществената санкция се налага на него. Именно в качеството на ползвател дружеството е допуснало движението на ППС без да са изпълнени задълженията във връзка с установяване на размера и заплащане на дължимата такса за изминато от ППС разстояние.

Твърдението, че неподдаването на декларация се дължи на техническа неизправност на Електронната система за събиране на тол такси, в това число и на доставчика на ЕУЕСТ, не се крепи на конкретни твърдения от страна на дружеството-жалбоподател в какво точно се е изразило неизправността. От представените данни по делото такава не е установено. Поставените от защитата възражения относно изправността на бордовото устройство и загубата на сигнал касаят, всъщност, задължения на дружеството – водачът следва да следи за изправността на устройството и неговата връзка със системата, ако то ще се ползва за един от начините за заплащане на таксата. Следва да се има предвид още, че разпоредбата на чл. 102, ал. 2 от ЗДвП предвижда задължение за ползвателя на ППС да установи размера на дължимата пътна такса и да я заплати, като на негова преценка е оставен начинът, по който да направи това. Монтирането на бордовото устройство,

неговата изправност и връзката му с ел. система за заплащане на пътни такси са задължения на платеща на таксата.

Възражението, че ЕФ не е издаден от компетентен орган, е неоснователно. Разпоредбата на чл. 10, ал. 10 от ЗП, посочва, че Агенция "Пътна инфраструктура" осъществява правомощията на държавата във връзка със събирането на пътните такси и функциите на лице, събиращо пътни такси, както и по управлението на смесената система за таксуване на различните категории пътни превозни средства на база време и на база изминато разстояние, както и дейността по практическото прилагане, въвеждането, функционирането и контрола на системата за събиране на пътните такси. При изпълнение на своите правомощия и при нарушение по чл. 179, ал. 3–3б от ЗДвП, установено и заснето от електронната система по чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП, може да бъде издаван електронен фиш в отсъствието на контролен орган и на нарушител за налагане на глоба или имуществена санкция в размер, определен за съответното нарушение, съгласно чл. 189ж, ал. 1 от ЗДвП.

Възраженията, касаещи годността на техническото средство, отчело нарушението, се отхвърлят с оглед събраните по делото доказателства и , а и установената вече константна съдебната практика , която дори изключва и необходимостта от доказателства в тази посока / *Решение № 11 от 11.01.2023 г. на АдмС - Пазарджик по к. а. н. д. № 1022/2022 г., Решение № 929 от 16.12.2022 г. на АдмС - Пазарджик по к. а. н. д. № 1023/2022 г.*/. В посочените решения е прието, че електронната система по чл. 167а, ал. 3 ЗДвП, (част от която е процесното устройство), не подлежи на метрологичен контрол. Легално определение на електронната система за събиране на тол такси се съдържа в разпоредбата на чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията, реда и правилата за изграждане и функциониране на смесена система за таксуване на различните категории ППС на база време и на база изминато разстояние. Съгласно посочената разпоредба, това е съвкупност от централни и периферни софтуерни продукти, интегрирани компютърни системи и технически средства, чрез които се осъществява събиране, пренос, обмен и обработване на данни относно геопозиционирането и изминатото разстояние от пътните превозни средства в рамките на платената пътна мрежа, масата им, декларираните за пътното превозно средство тол данни, изчисляване на

дължимите такси за изминато разстояние, установяване на размера им и тяхното събиране. Следователно чрез електронната система за събиране на тол такси се извършва събиране, пренос, обмен и обработване на данни, чрез нея не се измерват стойности, поради което тази система не попада в обхвата на чл. 1 от Закона за измерванията.

Предвид горното - няма допуснато нарушение на нормативноустановена процедура чрез издаване на процесния ЕФ, с неговото конкретно съдържание, за нарушение по чл. 179б, ал.3 от ЗДвП, каквото е и доказано в настоящия случай.

Не е спорно, че собственик на процесното МПС е именно дружеството-жалбоподател, което обстоятелство е доказано с представените справки от въззиваемата Агенция.

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.

За извършеното административно нарушение бил генериран доказателствен запис (доклад) от електронната система за събиране на пътни такси по чл.167а, ал.3 от ЗДвП, който заедно с приложените към него статични изображения във вид на снимков материал 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 посочения във фиша идентификатор– част от системата). Докладът от електронната система по чл. 167а, ал. 3 от ЗДвП отразявал обстоятелството, че горепосоченото ППС е с обща технически допустима максимална маса над 12 тона, като на посочените във фиша дата, час и място е било засечено по път I-8, км 196+643, включен в обхвата на платената пътна мрежа, за което

преминаване нямало валидна маршрутна карта или валидна тол декларация.

Докладът от ел. система и снимките от устройството са легитимирани като доказателства за отразените в тях факти и обстоятелства с чл. 189е, ал. 8 от ЗДвП, но тази норма противоречи на един от основните принципи в наказателния процес , въздигнат с чл. 14, ал.2 от НПК (препратка от чл. 84 ЗАНН). Отношението на чл. 189е, ал.8 ЗДвП към чл. 14, ал.2 от НПК е на норма от нормативен ранг с по-ниска степен (закон) към такъв с по-висока (НПК). Доказателствата и доказателствените средства не могат да имат предварително определена сила. Затова дали ще се ползва определено доказателство за установяване на някакви обстоятелства и в каква степен съдът решава при задължителния доказателствен анализ и с решението си по същество. В този смисъл доказателственият анализ и фотосите се приемат ведно с останалите доказателства за установяване на мястото, датата и часа на извършване на нарушението, регистрационния номер на пътното превозно средство, данни, свързани с движението по участък от път, включен в обхвата на платената пътна мрежа.

Във връзка с горните изводи - неоснователно се поддържа от жалбоподателя (и то твърде последователно), че констатираното нарушение е поради „ техническа неизправност, вкл. и по отношение на доставчика на ел. услуга, на поддържаната от АПИ ел. система за събиране на тол такси“. Това твърдение е напълно голословно, респ. невярно е , че представените платежни нареждания за захранване на наличности за заплащане на тол такси от дружеството доказват , че процесната не е платена поради технически проблем в ел. система за отчитане на тези такси. Те (на л. 30 и л. 60) доказва захранване на сметка, но не доказват, че дружеството (чрез водача на ППС)е изпълнило съответните задължения за начисляване на процесната такса и тъкмо поради това се е стигнало до липса на плащане .

От нарочно изисканата във връзка с коментираното възражение информация от доставчика на услугата „ИТС“ АД (упрекван също в техническа грешка) се установи (виж на л. 77) , че съгласно Инструкцията за употреба на бордовите устройства и Общите условия към договорите, водачът на превозното средство следва да осигури постоянно захранване на бордовото устройство. Съгласно Инструкцията, *при наличие на постоянно електрическо захранване на устройството, коректно въведени и*

визуализирани данни за превозното средство и светещи в зелено LED индикатори за технически (които действия следва да извърши водачът) и договорен статус, бордовото устройство събира данни за геолокация и посредством вградената в него SIM карта предава данните за геолокация към системата на ИТС за обработка и генериране на тол декларации. *Видно от приложения технически запис от системата за мониторинг на бордовите устройства, бордово устройство, асоциирано към ППС, с рег. № *****, е било изключено или неправилно включено в електрическото захранване в периода от 23.02.2021г. 21:02 часа до 24.02.2021г. 07:08 часа.* (нарушението е на 24.02.23- 6.52ч). Така, *вследствие на изключеното бордово устройство в този период не са генерирани данни за геолокация на бордовото устройство и съответно няма създадена тол декларация за датата и часа на нарушението, като това е причината за регистрираното неправомерно ползване на платената пътна мрежа* Тази информация е базирана на приложените към писмото и налични по делото технически лог от работата на бордовото устройство и тол история.

Предвид горното, няма как данните, които са отчетли преминаване през процесното устройство на ППС за съдържат конкретното преминаване, още повече, че те отчитат (виж на л. 31 и л.61) тол *таксуване и плащания*, а в случая плащане няма и тъкмо в това се изразява приписаното и оспорено нарушение. Именно защото липсват плащания и въобще са липсвали данни, подадени към тол-системата, няма удостоверено с разпечатките плащане от депозирани активи (с приложените платежни нареждания) в часът на преминаване през процесното устройство 6.52ч (часът на нарушението по фиша). Така , че таксуването (виж възражението на л. 93) е започнало (и е отразено по разпечатките) тогава, когато е имало надлежно подадени данни, за да се изчисли дължимата за заплащане такса. Следва да се спомене, че коментираното възражение е твърде неясно по смисъл (абз.IV, л. 93) дс оглед редакцията на текста , с който е обективизирано.

Все пак, от него става ясно и паралелното твърдение, че ЕФ не съдържа всички относими към състава на приписаното нарушение факти, което е категорично невярно. Вярно е тъкмо обратното, ЕФ съдържа всички факти, които позволяват изводи относно състава на нарушението – движение , време , място, МПС – със всички негови технически характеристики и рег. номер, конкретното бездействие по отношение на произтичащо от ЗДвП и ЗП

задължение, нарушената правна норма, дори възможностите за редуцирано заплащане – на компенсаторна такса, които в случая не са ползвани от дружеството.

Напълно доказано по делото е приписаното с атакувания фиш бездействие - установено е движение в процесното време по процесния участък на процесното, притежавано от дружеството, МПС със всички негови техническите му параметри, което движение не е обезпечено със заплащане на дължимата пътна такса поради липсата на подадена тол декларация за преминаването, като за посоченото МПС няма и валидна маршрутна карта.

Съгласно чл. 10б, ал. 4, изр. първо от ЗП размерът на дължимата за плащане тол такса се определя *въз основа на реално **получени*** деклариращи данни, удостоверени по реда, предвиден в Наредбата по чл. 10, ал. 7, *или чрез **закупуването** на еднократна маршрутна карта*, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут. (в случая при липсата на такава се прилага следващата ал. 5 на чл. 10б, което се коментира горе във връзка с неоснователното възражение за липса на посочен във фиша конкретен размер на таксата).

Правилно е наложена имуществена санкция на осн. чл. 179, ал. 3б от ЗДВП, съгласно която: „собственик на ППС от категорията по чл. 10б, ал. 3 от ЗП, за което изцяло или частично не е заплатена дължимата такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП, включително в резултат на невярно деклариращи данни, посочени в чл. 10б, ал. 1 от ЗП, се наказва с глоба в размер на 2500 лв... Ако собственикът или вписаният ползвател е юридическо лице, се налага имуществена санкция в размер 2500 лв.“ Задължение на собственика на ППС е да избере един от нормативно предвидените начини за изпълнение на това свое задължение , така че да го изпълни изцяло и срочно . В случая е доказано пълно бездействие и затова с ЕФ за изцяло незаплатена за посоченото ППС дължима пътна такса законосъобразно е наложена „имуществена санкция“ в размер на 2500 лв.

Случаят не може да бъде възприет за маловажен, както се твърди в жалбата, тъй като административното нарушение не е с по-ниска степен на обществена опасност в сравнение с обичайните случаи на нарушения от същия вид. Макар и да не са настъпили вредни последици от извършването

му, то следва да се има предвид, че попада в обхвата на така наречените „формални нарушения“, тъй като е довършено със самия факт на неизпълнение на задължението на собственика или ползвателя да не допуска движение на ППС, когато за него следва да се заплати съответната такса за движение по платената пътна мрежа, като не е нужно да са настъпили никакви реални последици. Задълженията за заплащане на пътни такси и контролът за това са свързани със събираемостта на приходите относно поддържането на републиканската пътна мрежа. Тежкотоварните автомобили засягат пътната настилка поради не само поради теглото си, но с товара си, тоест с общата си маса. Именно поради това и задължението процесното задължение е пряко свързано с вида на превозното средство с оглед неговата собствена маса. Затова не може да се приеме, че дори при незаплащане на малки суми охраняваните с коментираните горе норми обществени отношения не се засягат същество .

Споделените съображения изключват и възможността да се приеме наличие на непропорционалност на наказанието. **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 М. У., С-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”. (виж и В Решение на Общия съд, VIII, 17 март 2016 година по дело T-817/14, в т.50 ; член 5, параграф 4 ДЕС;EU:T:2013:451, т. 98 и 99).

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 административно-наказателната 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.

Що се отнася до твърденията, че наказващият орган не е спазил изискването на чл. 2, § 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28.11.2019 г., следва да се отбележи, че на основание чл. 7 от последния той се прилага от 19.10.2021 г. и съдържащите се в него норми в случая са неприложими, датата на нарушението. Но дори това да не беше така, то наведените възражения се явяват неотносими към предмета на спора, тъй като административно-наказателната отговорност и принудителните мерки преследват различни цели и се подчиняват на различни режими.

В горния смисъл са Р Е Ш Е Н И Е № 11 / 11.1.2023г. на АС-ПАЗАРДЖИК, к.а.н. дело № 1022 /22 ; Р Е Ш Е Н И Е на АС Паз-к № 128/15.3.2023г., канд № 1193 / 2022 ; така и Решение № 268 от 14.03.2023 г. на АдмС – София област по к. а. н. д. № 135/2023 г., Решение № 462 от 17.02.2023 г. на АдмС - Благоевград по в. н. о. х. д. № 591/2022 г., Решение № 8 от 8.02.2023 г. на АдмС - Шумен по к. а. н. д. № 1/2023 г. и др./.

Изводите са за законосъобразност на ЕФ обосновават решението за потвърждаването му, поради което неоснователна е и претенцията за разноси в полза на жалбоподателя. Основателна е тази на Агенция „Пътна

инфраструктура“ за юрисконсултско възнаграждение, което по чл. 63д, ал. 4 от ЗАНН във вр. чл. 144 във вр. чл. 78, ал. 8 ГПК вр. чл. 27е НЗПП, предвид фактическата и правна сложност на делото, обусловена включително от обема на доказателствения материал, проведените открити съдебни заседания, следва да се определи в размер на **120 лева**, които да се възложат в тежест на жалбоподателя.

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

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА ЕФ № 8504461419 за налагане на имуществена санкция за нарушение, установено от електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата /ЗП/, издаден от Агенция "Пътна инфраструктура" към Министерство на регионалното развитие и благоустройството, с който на "ЕЛАНДА"ООД- София , ЕИК 175225713 е наложена имуществена санкция в размер на 2 500 /две хиляди и петстотин/ лева.

ОСЪЖДА "ЕЛАНДА"ООД- София , ЕИК 175225713 да заплати на Агенция „Пътна инфраструктура“ сума в размер на 120 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: _____