

# РЕШЕНИЕ

№ 153

гр. Пазарджик, 22.04.2024 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**РАЙОНЕН СЪД – ПАЗАРДЖИК, IX НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ**, в  
публично заседание на осемнадесети април през две хиляди двадесет и  
четвърта година в следния състав:

Председател: Елисавета Радина

при участието на секретаря Х.В.  
като разгледа докладваното от Елисавета Радина Административно  
наказателно дело № 20245220200352 по описа за 2024 година

Производството по реда на чл.63 от ЗАНН.

Образувано е по жалба на „ПИМК“ООД, ЕИК 115536179, със  
седалище и адрес на управление в с. Марково, общ. Родопи, обл. Пловдивска,  
местност „Захаридево“ № 43А, представлявано от А. И. Й. - управител, чрез  
адв. дружество „К., Деков и партньори“ против **Електронен фиш /ЕФ/ №  
8504624269** 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  
процесуален представител развива съображения за процесуална и материална  
незаконосъобразност на обжалвания ЕФ. Ангажира доказателства.

Претендира разноски.

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 „ИВЕКО“, рег.№ \*\*\*\*\* е собственост на дружеството-жалбоподател. То е с технически допустима максимална маса 20000 и 2 оси; с обща технически допустима максимална маса 44000, в състав с ремарке с брой оси 5; екологична категория ЕВРО 6С .

На 16.06.21г., в 8.36ч., ППС било управлявано в общ. Пазарджик, по път I-8 км 196+643, в посока *намаляващ* 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 № 10402, 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..

Дружеството - 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. 17 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 **общи и конкретни 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 като задължителен реквизит, с оглед нормативно установеното му съдържание.**

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 **(16.06.21)** е задължителен реквизит и релевантна при преценка за давностния срок, изключващ последващото разследване за това престъпление. Още с постъпване на информация за самото заснемане на движението в процесния участък и липсата на платена за това пътна такса се генерират определени реквизити във фиша, но окончателното му съставяне е процес, който в случая не е приключил в деня на заснемането/нарушението. Генерираната от ел. система информация за нарушението ( л.19) дава основание да се счита, че след датата на заснемане са извършени действия с въвеждане на данни в съставяния документ –ЕФ . Става ясно, че документът е бил обновяван и не е приключил процесът на съставянето му до датата на самото нарушение , съвпадаща с тази на заснемането и установяването. Тази, на която документът е бил съставен , тоест приключил е фактическия състав по

съставянето му в процесния вид, в който се обжалва, не е меродавна за преценка на давностите срокове, доколкото тя има значение само в рамките на администрацията за техническото съставяне на документа, тъй като не е законодателно предвидена като задължителен реквизит на ЕФ. От своя страна датата, на която е бил съставен вече документът ( окончателно) е от значение само досежно съответствието му с утвърдения от оторизирания за това орган образец. Дата 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.

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./*.

Самото обективизиране на документа в окончателен вариант ( приключил процес на неговото съставяне) е резултат , както става ясно от хронологията на действията по изготвянето му и изпълват фактическия състав по съставяне на документа **след датата на нарушението** в окончателния му вид в който е връчен и в който се проверява в рамките на настоящата съдебна ревизия. **Датата на съставянето има значение само за проверка съответствието на документа с установения за него образец**, предвид съдържанието на материално-правната норма, установяваща издаване ( „по образец“) . Към тази дата е бил одобрен със **заповед на л. 27** , който е следван за изготвяне на процесния фиш.

*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 обормостта 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 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 друго 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 споделя (както коментира и по-горе) 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.

От описанието на нарушението става ясно в какво се изразява неправомерното поведение на дружеството – *собственик* на ППС, а фактите, които са установени, съответстват на посочените нарушени разпоредби в ЕФ, вкл. на тези, с които се регламентира видът и размерът на наложеното наказание. Когато се касае до собственик – юридическо лице нормативно следва 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.

**Твърдението**, че генерираното ( от ел. система и чрез ТОЛ ПАС) нарушение се дължи на **техническа неизправност на Електронната система за събиране на пътни такси, в дейността на доставчика на ЕУЕСТ или на бордовото устройство , не се подкрепи от убедителни и неопровергани доказателства**. От представеното по делото **разрешение за строеж на л. 26 и сл.** става ясно, че за цялата републиканска пътна мрежа са 20, а на процесния път Пазарджик – Пловдив– само от двете страни ( за двете посоки, намаляващ и нарастващ км) на пунктовете при Мало Конаре – **л. 40**. Отделен е въпросът, че в ЕФ местоизвършването на нарушението, доколкото заснемането е само за преминаване през посочения сегмент, е *само* на посочения км на път I -8, въпреки, че фикцията по чл. 10б, ал.5 ЗП е позволявала на Агенцията да вземе друго решение относно местоизвършването. Възприетото обаче такова с процесния фиш пряко се отразява и на размера на неплатената такса , а той е функционално обвързан с преценката по принципа за съразмерност на наложената санкция.

Не се установи **неизправност на бордовото устройство ( чрез което се постига онлайн връзката с ТОЛ системата на АПИ)** и такава на неговата ел. връзка към системата. Това следва от данни на „Диджи Смарт Инфраструктура“ АД дружеството, с което дружеството-жалбоподател само, по своя избор е сключило договор за предоставяне на ел. услуга по заплащане на пътни такси ( **писмо 9944/17.04.24г.**). от информацията в писмото става ясно, че *бордовото устройство асоциирано към ППС с рег. номер \*\*\*\*\* е било изключено на 15.06.2021 г. в 16:26ч., вследствие на*

*изчерпана батерия и е било отново включено в захранването на 16.06.2021 г. в 14:12ч. По време на заснемане на нарушението не е имало техническа неизправност в системата за пътно таксуване, която да доведе до невъзможност за подаване на данни. Освен това се сочи, че бордовото устройство е проектирано при разрезждане на батерията да издава звуков и светлинен сигнал, светодиодите за техническия и договорния статус издават предупреждение и на екрана се изписва съобщение :“ Свържете към захранването\*, за да може водачът на ППС да предприеме съответните действия.*

*Всяко БУ можело да бъде свързано към електрическата захранваща мрежа на ППС чрез стандартна инсталация конектор към източника на захранване (към запалката на автомобила) или чрез фиксирана инсталация от сертифициран сервиз. Начинът на свързване на БУ зависел от възложителя - в случая дружеството-жалбоподател.*

*В случай че БУ е свързано към захранващата мрежа на ППС чрез стандартна инсталация конектор към източника на захранване (към запалката на автомобила), но е извадено от захранването и/или е с изчерпана батерия, то ППС може да се движи без БУ да е включено.*

*В случай, че БУ не е бъде правилно свързано в електрическата мрежа и/или е с изтощена батерия, то същото спира да функционира.*

От изложеното става категорично ясно, че нарушението се дължи на изключено бордово устройство.

**ЕФ е издаден от компетентен орган.** 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.

**Годно е техническото средство, отчело нарушението .** / виж също и *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 пътни 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. 179, ал. 3б 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 - л. 24-25.

**Пътните 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 (**виж на л. 20 и сл.**) 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 отразява данните за техническите характеристики на процесното ППС, време и място на преминаване през път, 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 определ. 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.

Всички тези обстоятелства са намерили и отражение в обжалвания ЕФ. Напълно доказано по делото е приписаното с него 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** декларирани* тол данни, удостоверени по реда, предвиден в Наредбата по чл. 10, ал. 7, *или чрез **закупуването** на еднократна маршрутна карта*, която дава право на ползвателя на пътя да измине предварително заявено от него разстояние по определен маршрут. ( 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). 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.

За това бездействие дружеството- жалбоподател като собственик на процесното ППС, преминало през посочения пътен участък на посочената дата е санкционирано с обжалвания ЕФ с налагане на предвидената в твърд размер имуществена санкция 2500 лева. Дали нейният размер е в противоречие с **принципа за съразмерност/пропорционалност** на наказанието е актуален въпрос, установил противоречива съдебна практика по приложимите материални и процесуални норми.

Според посочената санкционна норма, относима към процесното нарушение - чл. 179, ал. 3б от ЗДВП: „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 декларирани 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.**“

Установи се, че в случая няма никакво плащане, за да се съпостави неплатеният размер с размера на санкцията. Изчисление в *общодостъпния електронен калкулатор в сайта TollPass.bg* ( при въвеждане на съответните данни за МПС – брой оси, обща макс. маса, еко категория и т.н.) показва, че

дължимата такса за преминаване на процесното МПС по 5- километровия път Пазарджик – с. Мало Конаре, на който пътен участък се намира процесното място на нарушението ( мястото, на което е стационарната контролна точка 10402) е по посочения първокласен път I-8, **за 5.17км - 1.66 лв.** Тоест за установеното чрез заснемане движение през стационарната контролна точка *на мястото на нарушението - път I-8, км 196+643* , паричното задължение е още по-малко и значително **по- малко от 1лв .**

В същото време в санкционната норма законодателят е предвидил само твърд размер на санкцията, което прави невъзможна индивидуализацията ѝ по смисъла на чл. 12 ЗАНН и преценка с оглед рамките на конкретните обстоятелства по нарушението, нпр. размера на неплатената такса, който е основен фактор при отмерване.

Въпросът относно спазването на принципа на пропорционалност/съразмерност вече е разглеждан от СЕС, което предопределя като недопустимо аналогично преюдициално запитване – **Решение на СЕС (пети състав) от 4 октомври 2018 г./Дело C-384/17**. Последното е постановено по преюдициалното запитване , касаещо тълкуването за **директно приложение на член 9а от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 година относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури** – разпоредбата, установяваща **съразмерност на санкциите при неплащане на тези такси**. В решението е посочено, че *„принципът на пропорционалност е част от общите принципи на правото на Съюза, които са в основата на общите конституционни традиции на държавите членки и трябва да бъдат спазвани в национална правна уредба, навлизаща в приложното поле на правото на Съюза или приета в изпълнение на това право.....* Принципът на пропорционалност задължава държавите членки да приемат мерки, които са подходящи за постигането на преследваните цели и не надхвърлят необходимото за постигането им (в този смисъл и решение от 17 април 2018 г., Egenberger, C-414/16, EU:C:2018:257, т. 68 ). **Този принцип, който е гарантиран и в член 49, параграф 3 от Хартата на основните права на Европейския съюз ( „Хартата“)** и който предвижда, че **тежестта на наказанията не трябва да бъде несъразмерна спрямо престъплението, е задължителен за държавите членки, когато прилагат правото на Съюза в**

съответствие с член 51, параграф 1 от Хартата. **Следователно тежестта на санкцията трябва да съответства на тежестта на съответното престъпление, като това изискване произтича не само от член 52, параграф 1 от Хартата, но и от принципа на пропорционалност на наказанията, установен в член 49, параграф 3 от Хартата** (в този смисъл решение от 20 март 2018 г., *Garlsson Real Estate* и др., C-537/16, EU:C:2018:193, т. 56). 10 ECLI:EU:C:2018:810 РЕШЕНИЕ ОТ 4.10.2018 Г. — ДЕЛО C-384/17 *LINK LOGISTIK N&N* Доколкото правото по член 49, е гарантирано от Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи, подписана в Рим на 4 ноември 1950 г. (наричана по-нататък „ЕКПЧ“), неговият смисъл и обхват са същите като предвидените в ЕКПЧ. Следователно изискванията на Европейския съд по правата на човека по отношение на съразмерността на наказанията са приложими в случай като разглеждания в главното производство на основание член 17, параграф 1, член 51, параграф 1 и член 52, параграфи 1 и 3 от Хартата във връзка едни с други. .... **Принципът на пропорционалност изисква, от една страна, наложеното наказание да съответства на тежестта на нарушението, и от друга страна, при определянето на наказанието и на размера на имуществената санкция да се отчитат конкретните обстоятелства по случая**“.

По-нататък в решението е разгледан въпросът дали предвиденото в член 9а от Директива 1999/62 изискване за пропорционалност с оглед на съдържанието му е безусловно и достатъчно точно, за да може частноправен субект да се позове на него срещу държава членка пред националните органи на въпросната държава — „ държавите членки определят приложимия санкционен режим при нарушение на националните разпоредби, приети съгласно тази директива, като предвидените наказания трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи; ... за да се приложи принципа на пропорционалност в рамките на Директивата, те са длъжни да приемат необходимите правни актове съгласно вътрешното си право, като .....самата Директива не съдържа по-точни правила, що се отнася до определянето на посочените санкции на национално равнище, и по-специално не предвижда изрично какъвто и да било критерий за преценка на пропорционалността на подобни санкции (решение от 22 март 2017 г., *Euro-Team* и *Spirál-Gép*, C-497/15 и C-498/15, EU:C:2017:229, т. 38)... Следователно, тъй като тази

разпоредба изисква намесата на държавите членки и им предоставя значителна свобода на преценка, **член 9а от Директива 1999/62** с оглед на съдържанието му **не може да се разглежда като безусловен и достатъчно точен, а това изключва директния му ефект**. Обратното тълкуване би довело на практика до премахване на правото на преценка, предоставено единствено на националните законодатели, които следва да разработят подходящ санкционен режим в рамките, определени от член 9а от Директива 1999/62. Така изискването за съразмерност на наказанията, предвидено в член 9а от Директива 1999/62, не може да се тълкува в смисъл, че задължава националния съд да замести националния законодател. Ето защо член 9а от Директива 1999/62 няма директен ефект и не предоставя на правните субекти, при положение като разглежданото в главното производство, правото да се позовават на него пред националните органи. Въпреки това, съгласно постоянната съдебна практика произтичащото от дадена **директива задължение за държавите членки да постигнат предвидения в нея резултат**, както и задължението им по член 4, параграф 3 ДЕС и на член 288 ДФЕС да **предприемат всички необходими мерки, общи или специални, за да осигурят изпълнението на това задължение, тежи върху всички органи на държавите членки, включително — в рамките на тяхната компетентност — върху съдебните органи** (така и решения от 14 септември 2016 г., Martínez Andrés и Castrejana López, C-184/15 и C-197/15, EU:C:2016:680, т. 50 ; от 24 януари 2018 г., Pantuso и др., C-616/16 и C-617/16, EU:C:2018:32, т. 42). За да изпълни това задължение, **принципът за съответстващо тълкуване изисква националните юрисдикции да използват всички свои правомощия, като вземат предвид вътрешното право в неговата цялост и като приложат признатите от последното методи за тълкуване, за да гарантират пълната ефективност на правото на Съюза и да стигнат до разрешение, което съответства на преследваната от него цел** (решения: от 13 юли 2016 г., Röpperl, C-187/15, EU:C:2016:550, т. 43 и от 28 юни 2018 г., Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, т. 70)“

Следващите мотиви касаят конкретно поставения казус и според тях :“ тълкуването на националното право в съответствие с член 9а от Директива 1999/62 би могло да доведе до тълкуване *contra legem*, доколкото посочената юрисдикция следва да намали размера на глобата, наложена на

жалбоподателя в главното производство, въпреки че унгарската правна уредба относно пътнотранспортните нарушения установява точно размера на глобите, без да предвижда възможност за тяхното намаляване или изискване те да са в съответствие с принципа на пропорционалност. Въпреки това, *от постоянната съдебна практика следва също, че ако не е възможно такова съответстващо тълкуване, националната юрисдикция е длъжна да приложи правото на Съюза в неговата цялост и да защити правата, които то дава на частноправните субекти, като при необходимост остави без приложение всяка разпоредба, която, ако бъде приложена, предвид обстоятелствата по случая, би довела до несъответстващ на правото на Съюза резултат* (решение от 13 юли 2016 г., Röppler, C-187/15, EU:C:2016:550, т. 45 и цитираната съдебна практика)“.

Заклучението по решението, постановено по цитираното дело на СЕС е, че *„от една страна, че не може да се приеме, че изискването за съразмерност, предвидено в член 9а от Директива 1999/62, има директен ефект, и от друга страна, че с оглед на задължението си да предприеме всички необходими общи или специални мерки, за да гарантира изпълнението на тази разпоредба, националният съд трябва да тълкува националното право в съответствие с посочената разпоредба или, ако такова съответстващо тълкуване е невъзможно, да остави без приложение всяка разпоредба, която, ако бъде приложена, предвид обстоятелствата по случая, би довела до несъответстващ на правото на Съюза резултат.*

В съответствие с последното , наложената процесна **санкция** за извършеното нарушение е категорично **несъответна**. Нарушението се изразява в неплащане на дължимата пътна такса **само** за преминаване през *сегмента/рамката*, отчела нарушението. Това е конкретното място, посочено във фиша като такова на извършване на нарушението главен път I-8, км. 196 (останалата част от обозначението +643 се отнася до метрите на посочения км). Това е мястото, на което е разположена стационарната контролна точка – устройството 10402 и точно така е посочено в ЕФ ( „нарушението е установено с устройство 10402, което е елемент от ел. система, находящо са на път –I-8, км 196+643. Дължимата за преминаване през това конкретно място пътна такса е по-малко от 1 лев.

Наистина, чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата урежда (чрез фикция) невъзможността да се установи действително изминатото разстояние извън причини на Електронната система за събиране като предвижда в този случай какво разстояние да се приема за изминато. Това законодателно решение предоставя възможност на АПИ да възприема изчислено по този начин разстояние като местоизвършване на нарушението, вместо да го фиксира в една точка на пътя, за която е дължима нищожна такса. Такъв подход, с оглед възприетото местоизвършване на нарушението - път I-8, км 196+643, не е възприет, което е довело и до издаване на обжалвания ЕФ, с който за неплатена такса в размер по малко от 1 лев е наложена имуществена санкция 2500 лева – категорично несъответна на нарушението .

Вярно е, че 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 с оглед общата си маса, но това засягане в случая е само на мястото на извършване на нарушението, за което и таксата за ползване на пътната мрежа е незначителна.

Тези съображения сочат 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. 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”*. ( 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 ( което



приложение следва не пряко от чл. 9а на Директивата , а от споделените мотиви в решение на СЕС ,V състав) от 4.X 2018 г./Дело С-384/17 ) и посочените критерии за преценката му по правото на Съюза - следва да се има предвид преследваната с реализиране на създадените с ЕФ неблагоприятни за нарушителя последици цел, която неблагоприятните последици надхвърлят.

Преценката за несъразмерност обосновава незаконосъобразността на ЕФ, с който е засегнат основния принцип.

Наистина, националният законодател е създал чрез ЗДвП и ЗП достатъчно гъвкав механизъм за освобождаване от следващата за процесното нарушение административно-наказателна отговорност. Предвидена в чл. 10, ал. 2 от ЗП е възможност за нарушителят да заплати компенсаторна такса, в който случай същият се освобождава от административнонаказателна отговорност. Доколкото **в случая е издаден ЕФ** ( акт, с който се установява и едновременно с това санкционира нарушението) и съгласно чл. 189ж, ал.2 от ЗДвП **заплащането на компенсаторната такса може да стане в посочения 14-дневен срок от получаване на фиша, тоест при всички случаи след неговото издаване.** А преценката за **съразмерност**, както е прието в решение по дело С-384/17 се дължи от всички органи и **предхожда издаването на фиша**, тъй като се отнася до санкцията, която следва да се наложи с него. Затова в процесния случай факта, че дружеството-жалбоподател не се е възползвало от правото по чл. 10, ал.2 на ЗП, с реализиране а което може да предпостави анулиране на фиша по чл. 189ж, ал.3, т.1 от ЗДвП , **не засяга решението за отмяна на фиша поради незаконосъобразността му**, резултат от несъразмерността на наложеното с него административно наказание за извършеното административно нарушение.

Налице е и друго, самостоятелно основание за отмяна на ЕФ. С **чл. 10б, ал.7 ЗП** , в сила от 01.01.24г. разпоредби, е въведена нова процедура в производството по реализиране на административно- наказателна отговорност за нарушение от вида на процесното. Според тази норма – „*В случай че е налице частично или пълно недеклариране на тол данни в рамките на един календарен ден за пътно превозно средство от категорията по ал. 3, за което има действащ договор с доставчик на*

услуга по електронно събиране на такса за изминато разстояние, на собственика или ползвателя се предоставя възможност да заплати таксата за преминаване през съответните участъци в срок до 14 дни, считано от получаването на уведомление по ал. 8. При заплащане на таксата в срока по изречение първо не се образува административно-наказателно производство.“ При наличие на посочените предпоставки: 1 . бездействие относно заплащане на дължима пътна такса чрез недеклариране на изходни данни ; 2. пътно превозно средство посочената категория и 3 . действащ договор с доставчик на услуга по електронно събиране на такса за изминато разстояние – възниква **задължението за уведомление**, което е императивно и се явява само по себе си предпоставка за реализиране на административно-наказателната отговорност. **Препратката е само относно категорията** и създава известна неяснота, тъй като чл. 10б, ал. 3 (в сила от 10.02.2023 г.) се отнася до *всички* пътни превозни средства с *обща технически допустима максимална маса над 3,5 тона*, извън тези по чл. 10а, ал. 7 и 9 , а изменението на чл. 10а, ал.7( което е в сила от 16.08. 19г.; ДВ 105/18) *предвижда приложение и за ППС с обща технически допустима максимална маса над 3.5 тона*. При това, както става ясно от цитираните дати, изменението на чл.10б, ал.3 е следвало да се съобрази с редакцията на съществуващия чл. 10а, ал.7. Явно е, че при нормативното регулиране на процесните обществени отношения не са ползвани или погрешно са ползвани законодателни техники и това категорично не може да бъде оправдано с динамиката на регулираните отношения.

Като се има предвид, че чл. 10б, ал.7 ЗП поставя като предпоставка за приложението - действащ договор с доставчик на услуга по електронно събиране на такса за изминато разстояние –законодателната воля би следвало да касае онези ползватели на пътя, които, предвид предмета си на дейност ( транспорт) ползват пътищата по начин ( тежкотоварни автомобил) и с честота, оправдаващи сключването на договор за ел. таксуване на пътни такси. Така логическото и граматическо тълкуване обосновават извод за приложение на нормата спрямо ППС над 3.5 тона.

Тя несъмнено следва да се прилага като по-благоприятен закон, влязъл в сила след издаването на атакувания ЕФ. Вярно е, че изискването е ново, но то касае процедурата по ангажиране на административно-наказателна

отговорност за нарушение от вида на процесното. По същество нормата създава основание за освобождаване от тази отговорност. *Наличието на посочените в нея три предпоставки* поражда:

1. *задължение* за доставчика на услугата по електронно събиране на такси - чл. 10б, ал.8 ЗП - да уведоми собственика на ППС, за което е установено недеклариране на данни за начисляване на пътна такса за ползван път относно възможността за заплащане на неплатената такса, като се посочи вкл. нейният размер;

2. *право* на ползвателя на пътя да плати в 14- дн. срок от получаване на уведомлението .

*„При заплащане на таксата в срок....- не се образува административно-наказателно производство“.* Следователно **уведомяването е абсолютна предпоставка за легалното образуване на административно-наказателното производство** за нарушение от вида на процесното, каквато е и неупражненото право на право за погасяване на паричното задължение за ползвания път; упражненото в преклузивния срок – лишава изцяло държавата от правомощията ѝ по реализиране на административно-наказателна репресия.

Въвеждането на този ред е резултат от създадените с нормативната и съдебна регулация неясноти и противоречия в практиката относно реализирането на тази репресия при безспорни бездействия досежно задължението за заплащане на дължими пътни такси. Без да отстъпва от тежестта и твърдостта на полагащо се наказание ( за процесното нарушение – 2500 лв. - за собственик ), държавният регулатор отчита възможността настъпилите неблагоприятни последици да бъдат отстранени от самия нарушител: отказът от наказателна репресия стимулира изпълнението на *изискуемо* парично задължение и само неизпълнението му *легитимира основанията за ангажиране на административно-наказателна отговорност.*

В случая , изискването на чл. 10б, ал.7 ЗП, приложим в хипотезата на чл. 3, ал.2 от ЗАНН, не е изпълнено и така е опорочена процедурата за реализиране на отговорността. Поради това издаденият при ненадлежното ѝ приключване фиш е незаконосъобразен и следва да се отмени.

Изводите са за незаконосъобразност на ЕФ обосновават решението за отмяната му, поради което неоснователна е и претенцията за разноси в полза на Агенция „Пътна инфраструктура“. Основателна е тази на дружеството-жалбоподател, претендиращ стореното ( по представения договор и фактура) **адвокатско възнаграждение в размер на 420 лева**, против които се прави неоснователно възражение за прекомерност, доколкото платеното е под установения с чл. 18, ал.2 вр. чл. 7, ал.2, т.2 НМАВ минимален размер. Възнаграждението се дължи в полза на дружеството на осн. чл. 63д, ал. 4 от ЗАНН във вр. чл. 144 във вр. чл. 78, ал. 1 ГПК .

По изложените съображения, ПАЗАРДЖИШКИЯТ РАЙОНЕН СЪД

### **РЕШИ:**

**ОТМЕНЯ** Електронен фиш /ЕФ/ № 8504624269 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 „ПИМК“ООД, ЕИК 115536179, със седалище и адрес на управление в с. Марково, общ. Родопи, обл. Пловдивска, представлявано от А. И. Й. - управител, е наложена имуществена санкция в размер на 2 500 /две хиляди и петстотин/.

**ОСЪЖДА** Агенция „Пътна инфраструктура“ да заплати на „ПИМК“ООД, ЕИК 115536179 сума в размер на **420 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: \_\_\_\_\_