

# РЕШЕНИЕ

№ 9031

гр. София, 15.03.2025 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Трето отделение 55 състав,**  
в публично заседание на 18.02.2025 г. в следния състав:

**СЪДИЯ: Диана Стамболова**

при участието на секретаря Антонина Бикова, като разгледа дело номер **12719** по описа за **2021** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл.145 и следващите от Административно процесуалния кодекс (АПК).

Образувано е по жалба на „Ай Джи Ел“ ЕООД-гр.С., представлявано от управителя И. Г. Л., чрез адв. Г. Н. срещу компенсаторна такса във връзка с превозно средство с регистрационен [рег.номер на МПС], определена от Агенция „Митници“, ГКПП - К. на 21.11.2021г., заплатена от управителя принудително. Жалбоподателят излага твърдения, че на 21.11.2021г. на ГКПП К. шофьорът на товарния автомобил, собственост на „Ай Джи Ел“ЕООД не е бил пуснат да напусне пределите на Р.България, докато не си заплати компенсаторната такса в размер на 2250 лв. на граничния пункт. Сочи, че дружеството-жалбоподател не е било уведомено по надлежния ред за незаплатените тол сегменти, което е нарушение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на комисията от 28.11.2019г. относно подробните задължения на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, влязъл в сила на 19.10.2021г., съгласно който минималното съдържание на заявлението за област на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, електронните интерфейси, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и за отмяна на Решение 2009/750/ЕО, който се прилага от 19.10.2021г. в Член 7, точка 7 Доставчиците на ЕУЕПТ информират незабавно ползвателите на ЕУЕПТ за всеки случай на недеklarирана пътна такса във връзка с неговата сметка и предлагат възможност за отстраняване на нередността преди предприемането на принудителни мерки, когато такава е предвидена в законодателството. С оглед на

което, фирмата доставчик на ЕУЕПТ следва да предприеме необходимите действия по отстраняването допуснатата нередност. Излага твърдения, че до събирането на тази такса жалбоподателят не е уведомен нито от Национално тол управление към Агенция Пътна Инфраструктура, нито от Интелигентни трафик системи. С доводи за материална незаконосъобразност, моли за отмяна на оспорения административен акт. В съдебно заседание жалбоподателят чрез процесуален представител адв.Г. Н. поддържа жалбата на сочените основания. Претендира присъждане на съдебни разноски съгласно представен списък.

Ответникът –З. И. Д.- инспектор в ТД на Митница С. с месторабота ГКПП К., редовно призован, не се представлява, с писмено становище оспорва жалбата като неоснователна. Претендира юристконсултско възнаграждение.

Заинтересованата страна – Агенция пътна инфраструктура чрез процесуален представител оспорва жалбата като неоснователна. Претендира юристконсултско възнаграждение.

Съдът, като прецени поотделно и в съвкупност събраните по делото доказателства, становищата на страните и съобрази приложимия закон, намира за установено от фактическа страна следното:

На 21.11.2021г. товарен автомобил с рег. № С. собственост на „Ай Джи Ел“ ЕООД, управляван от водача В. К., натоварен със стока със срок на доставка се движи от [населено място] към [населено място], Република Гърция.

На 21.11.2021г. на ГКПП К. шофьорът на товарния автомобил не е допуснат да напусне пределите на Р.България, докато не заплати компенсаторната такса в размер на 2250 лв. на граничния пункт за общо три нарушения, извършени съответно на: 03.11.2011г., 05.11.2011г. и 07.11.2011г.

До събирането на тази такса жалбоподателят не е уведомен от БГ Т. и от Ш. България ЕАД за констатираните нарушения. При проверка в сайта на БГ Т. е посочено, че събраната сума е за следните направления: Област С.-град, [община], м/у 18 и п.в.И., по път А-6 км 50+427, Намаляващ километър с дата 03.11.2021г.; Област Б., [община], М., по път А-3 км 163+488, Намаляващ километър, с дата 05.11.2021 г.; Област В., [община], Обход В., по път I-1 км 8+849, Намаляващ километър, с дата 07.11.2021г.

По делото е допусната и изготвена съдебна компютърно-техническа експертиза, като от приетото заключение на вещото лице инж. П. П. се установява следното:

Експертът след като се е запознал на място в Интелигентни трафик системи АД с технически запис (лог) от бордово устройство №0304326771611, справка с подадените тол декларации за периода от 22.10.2021г. до 08.11.2021г., и Инструкция за употреба на бордово устройство марка/модел „GNSS OBU-5310“, прави извода, че най-вероятна причина за липсата на отчетени пътни такси за процесния период, с изключение на часовия интервал от 11:20:25 до 11:28:05 часа на 07.11.2021г. е неработещо бордово устройство на товарен автомобил с регистрационен номер СВ 8339 НР. В раздел “Анализ на проблемите” на експертизата е обективизирана подробна информация за Т. сегменти, за които били отчетени такси.

При посещение на място в Национално тол управление, специализирано звено на Агенция „Пътна инфраструктура“ в Система за вторична интеграция и правоприлагане /СВИП/, след като е осъществено търсене по регистрационен номер (С./С.) за процесния период, са констатирани три нарушения:

1.Нарушение № [ЕГН] от 03.11.2021г. за ППС с рег. [рег.номер на МПС] , път № А-6.

- 50+427 СКТ, посока - намаляващ километър, област С.-град, м/у 18 и п.в. И.;
- 2.Нарушение № [ЕГН] от 05.11.2021г. за ППС с рег. [рег.номер на МПС] , път № А-3, 163+488 СКТ, посока - намаляващ километър, област Б.. М.;
- 3.Нарушение № [ЕГН] от 07.11.2021г. за ППС с рег. [рег.номер на МПС] , път№ 1-1. 8+849 СКТ. посока - намаляващ километър, област В., обход В..

За всяка от датите, на които е регистрирано нарушение, е извършено заснемане от Т. камерите, при движението на процесния автомобил по платената пътна мрежа в описаните на екранните снимки места от републиканската пътна мрежа.

За регистрираните нарушения са заплатени три компенсаторни такси - всяка една в размер на 750 лв. при Агенция „Митници“ с платежен документ № 21BG005731X43369276 на 21.11.2021г. за ППС с регистрационен [рег.номер на МПС] , собственост на търговско дружество „Ай Джи Ел“ ЕООД.

На база информация от модул „Пътни такси и разрешителен режим“, интегриран с информационната система на БГ Т., предоставена от Агенция „Митници“ вещото лице прави следните изводи:

В конкретния случай на 21.11.2021г. на ГКПП К., митническият служител З. И. Д., с работно място товарни изход 3, в хода на контролната си дейност е въвел в модул ПТРР данни за основното ППС - регистрационен номер: С., собственик на ППС- IGL LTD, държава на регистрация: България, вид ППС: товарен автомобил с три и повече оси, данни за допълнително ППС - регистрационен номер: С., собственик на ППС - IGL LTD, държава на регистрация: България, вид ППС: допълнително ППС и данни за водача - В. Б. К., номер на документ за самоличност, националност и дата на раждане, както и други данни. Описаните данни са импортирани в модул ПТРР, чрез използване на устройство за автоматично разпознаване на машинно-читаем код в документите за самоличност на водача на ППС и в свидетелството за регистрация на превозните средства.

При регистрацията на пътното превозното средство, при достигане на екрана за тол и винетен контрол, в резултат на интеграцията между модул ПТРР и информационната система на БГ Т. (СВИП) се е визуализирал надпис в червено „ППС е нередовно“, за извършени три нарушения, за които се дължат три компенсаторни такси от по 750лв. или общо 2 250 лв. На следваща стъпка е предоставена възможност за плащане на компенсаторна такса или максимална такса и съставяне на АУАН. Платени са компенсаторни такси в размер на 2 250 лв., по квитанция № 21BG005731X43369276/21.11.2021.г., за ППС с рег. [рег.номер на МПС] /С. по банков път, чрез ПОС терминал на ГКПП К., което заплащане е отразено в модул ПТРР. Издадената квитанция е със статус „платена“.

По искане на жалбоподателя, с определение № 8765 от 12.10.2023г., съдът е спрял производството по делото, на основание чл.229, ал.1, т.4 от ГПК вр. с чл.144 от АПК до произнасяне на СЕС по дело С-61/23, което е от значение за правилното решаване на спора по адм.дело № 12719/2021г. по описа на АССГ.

След постановяване на решение на СЕС от 21.11.2024г. по дело С-61/23 делото е възобновено с определение №28159/23.12.2024г.

При така установеното от фактическа страна, съдът намира от правна страна следното:

Жалбата е подадена от надлежна страна с правен интерес от оспорването и в срока по чл. 149, ал. 1 от АПК, поради което е процесуално допустима.

Разгледана по същество, жалбата е основателна по следните съображения:

Предмет на оспорване е принудително заплащане от страна на жалбоподателя на компенсаторна такса в размер на 2 250 лв. с квитанция № 21BG005731X43369276/21.11.2021г., за ППС с рег. [рег.номер на МПС] /С. по банков път, чрез ПОС терминал на ГКПП К..

Съгласно чл.15, ал.2, т.15 от Закон за митниците /ЗМ/ митническите органи осъществяват контрол на граничните контролно-пропускателни пунктове и на обособени места на републиканската пътна мрежа в граничната зона по изпълнение на задължението за заплащане на пътните такси по чл. 10 от Закона за пътищата с изключение на таксите по чл. 10, ал. 1 за съответната категория пътно превозно средство, което е пристигнало на граничен контролно-пропускателен пункт в направление влизане на територията на Република България и по спазване на разрешителния режим за товарни и пътнически превози.

Според разпоредбата на чл.15, ал.3а от ЗМ условията и редът за взаимодействие между митническите органи и органите на Агенция "Пътна инфраструктура" за установяване, предотвратяване и санкциониране на нарушения и събиране на пътните такси се уреждат със съвместна инструкция на директора на Агенция "Митници" и управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура".

Обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и с управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България са предмет на уреждане в Закона за пътищата.

Според § 16 от Допълнителна разпоредба на Закон за изменение и допълнение на Закона за пътищата (ДВ бр. 43 от 2008 г.), този закон въвежда изискванията на Директива 1999/62/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно заплащането на такси от товарни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2006/38/ЕС на Европейския парламент и на Съвета.

Чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата предвижда смесена система за преминаване по платената пътна мрежа за таксуване на различните категории пътни превозни средства и такси на база време и на база изминатото разстояние:

1. такса за ползване на платената пътна мрежа – винетна такса за пътни превозни средства по чл. 10а, ал. 7 (с обща технически допустима максимална маса до или равна на 3, 5 тона: 1. моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на пътници; 2. моторните превозни средства, които имат най-малко четири колела и са предназначени за превоз на товари; 3. моторни превозни средства с повишена проходимост); заплащането на винетната такса дава право на едно пътно превозно средство да ползва за определен срок платената пътна мрежа;

2. такса за изминатото разстояние – тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3 (всички пътни превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3, 5 тона, извън тези по чл. 10а, ал. 9); заплащането на Т. таксата дава право на едно пътно превозно средство да измине разстояние между две точки от съответния път или пътен участък, като изминатото разстояние се изчислява въз основа на сбора на отделните тол сегменти, в които съответното пътно превозно средство е навлязло, а дължимите такси се определят въз основа на сбора на изчислените за съответните тол сегменти такси; таксата за изминатото разстояние 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.

Легални определения на понятията "Платена пътна мрежа" и "Т. сегмент" са дадени в § 1, т. 31 и т. 35 от Допълнителните разпоредби на Закона за пътищата. По смисъла на същите "Платена пътна мрежа" е система от пътища и техни участъци, за преминаването по които се събира винетна такса или тол такса и които са определени за такива от Министерския съвет по реда на чл. 10, ал. 3, а "Т. сегмент" е обособена част от път или пътен участък от платената пътна мрежа, индивидуализиран с идентификационен номер и посока на движение, за навлизането в който се дължи тол такса съобразно дължината на тол сегмента и определената в тарифата по чл. 10, ал. 6 ставка за съответния път или пътен участък.

Съответно на така регламентирания в Закона за пътищата условия за ползване на платената пътна мрежа, в чл. 102, ал. 2 от ЗДвП е въведена забрана за собствениците на пътно превозно средство или вписания в свидетелството му за регистрация ползвател, да не допускат 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 заплащане на съответната такса по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата според категорията на пътното превозно средство.

В чл. 179, ал. 3б от ЗДвП е въведена наказуемост за собственик на пътно превозно средство от категорията по чл. 10б, ал. 3 от Закона за пътищата, за което изцяло или частично не е заплатена дължимата такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата, включително в резултат на невярно деклариранни данни, посочени в чл. 10б, ал. 1 от Закона за пътищата, с налагане на наказание глоба в размер 2500 лв. Глобата се налага на вписания ползвател на пътното превозно средство, ако има такъв. Респективно, ако собственикът или вписаният ползвател е юридическо лице, му се налага имуществена санкция в размер 2500 лв.

Разпоредбата на чл. 187а, ал. 1 от ЗДвП сочи, че при установяване на нарушения по чл. 179, ал. 3–3б в отсъствие на нарушителя се счита, че пътното превозно средство е управлявано от собственика му, а в случаите, в които в свидетелството за регистрация на пътното превозно средство е вписан ползвател – от ползвателя, освен ако бъде установено, че пътното превозно средство е управлявано от трето лице. В ал. 2, т. 3 на същата норма е предвидено, че ако собственикът на пътното превозно средство е юридическо лице или едноличен търговец, за допускане движението на пътното превозно средство, без да са изпълнени задълженията по установяване на размера и заплащане на съответната такса по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата, на собственика се налага имуществена санкция, която за нарушение по чл. 179, ал. 3б от ЗДвП е в размер на 2500 лв.

Така предвидената санкция е във фиксиран размер и не държи сметка за характера и тежестта на нарушението.

В 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 (Директива 1999/62/ЕО) е въведено задължение за държавите-членки да установят система от наказания, приложими за нарушаване на националните разпоредби, приети по същата директива, които да бъдат ефективни,

съразмерни и възпиращи.

Националните разпоредби, приети по същата Директива, установяващи таксуване на ППС на база изминато разстояние в случая се съдържат именно в Закона за пътищата, а конкретните нарушения и налагането на наказания за същите се съдържат в ЗДВП.

Съгласно член 267 от ДФЕС, Съдът на Европейския съюз (СЕС) разполага с изключителна компетентност относно тълкуване на правото на ЕС. В същата разпоредба е установено задължение за национална юрисдикция на дадена държава, чиито решения не подлежат на обжалване съгласно националното право, за отправяне на преюдициално запитване, в случай че установи противоречие на националното право с правото на ЕС, поради което е необходимо тълкуване на последното. В практиката на СЕС (дело Case 283/81 Srl CILFIT v Ministry of Health (1982)) е възприето, че национална юрисдикция може да не сезира СЕО, когато повдигнатият въпрос е същностно идентичен с въпрос, който вече е бил предмет на преюдициално решение.

Въпросът дали член 9а от Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива 2011/76/ЕС допуска система от наказания, която да предвижда налагане на фиксирана глоба за нарушение на правилата относно задължението за предварително заплащане на таксата за ползване пътната инфраструктура, независимо от характера и тежестта им, е бил предмет на разглеждане от СЕС по съединени дела C-497/15 и C-498/15. С Решение на Съда (десети състав) от 22 март 2017 година по същите е даден отговор, че:

1) 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, изменена с Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г., трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в този член изискване за пропорционалност не допуска система от наказания като разглежданата в главното производство, която предвижда 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.

2) Член 9а от Директива 1999/62, изменена с Директива 2011/76, трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в този член изискване за пропорционалност допуска система от наказания като разглежданата в главното производство, която въвежда обективна отговорност. За сметка на това посоченият член трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска предвиденото в тази система равнище на санкцията.

Предвидената в чл. 179, ал. 3б от ЗДвП имуществена санкция е абсолютно определена по размер, същата е фиксирана и не предвижда възможност за преценка на конкретните факти по случая, като размерът на наказанието е еднакъв, без да се прави разлика например дали е налице пълна липса на плащане, или има такова, но то е частично, и дали пълната и частична липса на плащане се дължи на умишлени действия, или това е станало поради грешка, респ. на какво се дължи тя. Безспорно е също, че съдът не може да определи и по-леко по вид наказание, като съгласно законодателната уредба не може да приеме и че деянието представлява маловажен случай, предвид разпоредбата на чл. 189з от ЗДвП.

Наред с това в българското законодателство в чл. 10, ал. 2 от Закона за пътищата е уредена възможността, в случаите, при които е установено движение по платената пътна мрежа, когато за пътното превозно средство не е заплатена съответната такса по ал. 1, водачът на ППС, неговият собственик или трето лице да може да заплати компенсаторна такса, в който случай същият се освобождава от административнонаказателна отговорност.

Решението на СЕС по съединени дела С-497/15 и С-498/15 не разглежда този въпрос, но с Решение на съда (шести състав) от 21 ноември 2024 година по дело С-61/23 ("Екострой" ЕООД срещу Агенция "Пътна инфраструктура") СЕС постанови, че:

"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, изменена с Директива 2011/76/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2011 г., трябва да се тълкува в смисъл, че посоченото в него изискване за съразмерност не допуска система от наказания, която предвижда налагане на глоба или имуществена санкция с фиксиран размер за всички нарушения на правилата относно задължението за предварително заплащане на таксата за ползване на пътната инфраструктура, независимо от характера и тежестта им, включително когато тази система предвижда възможността за освобождаване от административнонаказателна отговорност чрез заплащане на "компенсаторна такса" с фиксиран размер. "

От възприетото в така цитираните решения на СЕС следва извода, че предвиденият в чл. 179, ал. 3б от ЗДвП фиксиран размер на административнонаказателни санкции, поради нарушение на изискването за пропорционалност между осъщественото конкретно нарушение и предвиденото за същото наказание/имуществена санкция, противоречи на член 9а от Директива 1999/62/ЕО, която норма, като такава на

общностното право, има приоритет.

Съгласно член 4, параграф 3 от ДЕС, държавите-членки вземат всички общи или специални мерки, необходими за гарантиране на задълженията, произтичащи от Договорите или от актовете на институциите на Съюза. Ако не е изпълнила задълженията си, държавата членка трябва a fortiori да предприеме всички необходими мерки да преустанови неизпълнението и да поправи последиците от това неизпълнение. Член 9а от Директива 1999/62/ЕО предоставя на частно-правните субекти правото на ефективни, съразмерни и възпиращи санкции. Това по същество означава, че държавата-членка има правото да предвиди за съответното нарушение подходящите според нея санкции, чрез които ефективно да се постигат целите на административнонаказателното преследване, и които да имат съответния възпиращ ефект. Същевременно, държавата членка има задължението да следи предвидените санкции да не са прекомерни съобразно извършеното нарушение, защото това води до нарушаване на въведените с Директивата принципи при определяне на санкцията. Разпоредбата на чл. 187а, ал. 2, т. 3, вр. с чл. 179, ал. 3б от ЗДвП, с оглед постановеното Решение по дело С-61/23 на СЕС, се явява в пряко противоречие с посочения принцип за съразмерност.

Предвид това и доколкото в случая Директивата и конкретно заложените в член 9а от същата принципи са транспонирани неправилно, а тълкуване на националната норма не може да бъде осъществено, доколкото националният законодател не е предоставил на националните съдилища възможност да намалят размера на наказанието, като наложат такова под абсолютно определения в закона размер, то и в изпълнение задължението си да приложи правото на съюза в неговата цялост, и така да защити правата, които то дава на частните субекти, съдът намира, че следва да остави без приложение чл. 187а, ал. 2, т. 3, вр. с чл. 179, ал. 3б от ЗДвП, тъй като в противен случай би се стигнало до несъответстващ на правото на съюза резултат.

В чл. 2, § 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019г. относно подробните задължения на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, минималното съдържание на заявлението за област на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, електронните интерфейси, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и за отмяна на Решение 2009/750/ЕО "Доставчиците на ЕУЕПТ информират незабавно ползвателите на ЕУЕПТ за всеки случай на недекларирана пътна такса във връзка с неговата сметка и предлагат възможност за отстраняване на нередността преди предприемането на принудителни мерки, когато



такава е предвидена съгласно националното законодателство". Тоест, в случая доставчикът на електронната услуга за събиране на пътни такси за изминато разстояние "Интелигентни трафик системи" АД е следвало да уведоми "Ай Джи Ел" ЕООД, ползвател на ППС, относно отстраняване на техническата нередовност в бордовото устройство. Едва след изпълнение на това задължение и проявено бездействие от страна на ползвателя на услугата, е следвало да се пристъпи към ангажиране на административнонаказателната отговорност на водача на процесното ППС. В този смисъл е и последното изменение на ЗП със ЗИДЗП, ДВ, бр. 14 от 2023 г., с който са регламентирани нови разпоредби чл. 10б, ал. 7-9 ЗП, в сила от 01.01.2024г., с които националното законодателство е съобразено изцяло с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г., в частност с чл. 2, § 7 от същия. В този смисъл, още веднъж следва да се посочи, че с изпълнение на задължението си по чл. 10б, ал. 5 ЗП за заплащане на пътна такса за посочения сегмент от пътя в максимален размер, и то без да е регламентирана на национално ниво и изпълнена процедура по уведомяване на собственика на процесното ППС за спиране подаването на информация от бордовото устройство в последния, са били изпълнени в цялост целите на ЗП, като по никакъв начин не са били увредени или застрашени обществените отношения, обект на защита от нормата на чл. 139, ал. 7 ЗДвП и чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП.

Съдът прави извод, че нормите на вътрешното законодателство, въвеждащи нарушения на режима на деклариране на тол-данни и заплащане на тол- такси и по- конкретно текстовете на чл.102, ал.2 от ЗДвП, чл.179, ал.3б от ЗДвП и чл.10б от ЗП, не са съобразени и противоречат на пораждащите пряко действие норми на акт от общностното право. От друга страна, провежда се ясна диференциация между уведомяването от доставчика на услугата за електронно отчитане на такси за изминато разстояние и доброволното заплащане на дължимата пътна такса, по смисъла на чл.2, §7 от Регламента и заплащането на компенсаторна такса по чл. 10, ал. 2 ЗП. Незаплащането на компенсаторната такса не дерогира приложението на чл.2 от Регламента. Обстоятелството, че изменените норми на чл.10б от ЗП влизат в сила на 01.01.2024 г. не променя този факт. Дори мотивите към законопроекта налагат волята на законодателния орган да се пристъпи към тях, поради отсъстващо съответствие до този момент с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г. Доколкото действащото законодателство към датата на процесното нарушение е поставяло в по – неблагоприятно положение адресатите на правилото на чл.102, ал.2,

вр.чл.179, ал.3б от ЗДвП, които са били обвързани в договорни отношения с доставчици на услуги за електронно събиране на такси и не са били уведомени за констатирани пропуски при декларирането на тол – данни и заплащането на тол- такси, нормите на вътрешното право са били несъвместими с общия принцип, установен в Договора за функциониране на Европейския съюз (ДФЕС) за недопускане на дискриминация при упражняване на основни права и свободи. В духа на изложените дотук аргументи е следвало да се прилага пряко чл.2, §7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г., което от своя страна е щяло да доведе до извод, че дружеството не е извършило нарушение. Това е така, тъй като в конкретния случай, към процесните дати между „Ай Джи Ел“ЕООД и „Интелигентни трафик системи“АД е пораждал действие договор за предоставяне на услуга за електронно събиране на такси на база изминато разстояние с последващо плащане, в който дори е предвидено задължение за доставчика на услуги да уведомява ползвателя за всеки констатиран технически проблем на бордовото устройство, включително, когато то не предават данни. За да съобрази разпоредбата на чл.2, §7 от Регламента, при констатация на неотчетено ползване на платената пътна мрежа и незаплатени такси, доставчикът на електронната услуга, респ. Агенция пътна инфраструктура, е следвало да уведомят жалбоподателя да отстрани техническата неизправност в бордовото устройство и да заплати доброволно дължимата за съответния пътен участък тол – такса. При наличието на договорни отношения за заплащане по електронен път на конкретно дължимата такса, идеята на чл.2, §7 от Регламента е в такива случаи нередността да се отстрани преди да се пристъпи към санкциониране, което е напълно обяснимо предвид това, че такива ситуации, свързани с проблеми от техническо естество, няма как автоматично да водят до ангажиране на отговорността. Моментното непостигане на надлежно подавани тол данни, съответно декларации, при вероятно възникнал технически проблем при отчитането, при това допуснат от трето лице, не следва да бъде отнесено към жалбоподателя, нито пък той да търпи неблагоприятни последици от това. Едва при констатирано последващо бездействие от страна на дружеството, е следвало да се пристъпи към ангажиране на имуществената отговорност на собственика на пътното превозно средство. В случая уведомяване не е извършено, така че да се коментира бездействие на жалбоподателя след него, което налага и извод, че не е допуснато нарушение. Този подход е бил именно верен и допустим, за да се постигне съответстващ на цитирания Регламент резултат, в изпълнение и на изискването на чл.288

от ДФЕС, гласящ, че регламентът е акт с общо приложение. Той е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

От събраните по делото писмени и гласни доказателства, се установи, че незаплатения тол сегменти за всяко от трите нарушения е стотинки – около 0.70 лв., или иначе казано за 2.10 лева, като „Ай Д. Ел“ е задължено да заплати 2250 лева.

От изслушаната по делото компютърна експертиза не се установи, че собственикът на процесното ППС има вина, че устройството не е отчитало данни. Констатира се, че в един от процесните дни устройството е работило и отчитало. Съдът взе предвид, че вещото лице е работило с информация, предоставена му от АПИ и Агенция Митници, като не се установи експертът да е имал достъп до логът на процесното устройство.

Поради изложеното, съдът намира, че оспорената принудително заплатена от страна на жалбоподателя компенсаторна такса в размер на 2 250 лв. с квитанция № 21BG005731X43369276/21.11.2021г., за ППС с рег. [рег.номер на МПС] /С. на ГКПП К., е незаконосъобразна - постановена в противоречие с нормите на общностното право, както и в несъответствие с целта на закона. Поради това същата следва да бъде отменена.

Предвид изхода на спора, искането на жалбоподателя за присъждане на разноските по делото, съдът намира за основателно. В хода на съдебното производство жалбоподателят е направил и доказал действителни разноски в размер на 900 лева: 50 лева държавна такса, 550 лева възнаграждение за СКТЕ и 300 лева, представляващо адвокатско възнаграждение.

Така мотивиран и на основание чл. 172, ал. 2, предл. второ и чл.173, ал.2 от АПК, Административен съд София – град, III отделение, 55-ти състав

### **Р Е Ш И :**

**ОТМЕНЯ** компенсаторна такса в размер на 2 250 лв., принудително заплатена с квитанция № 21BG005731X43369276/21.11.2021г., определена от Агенция „Митници“, ГКПП - К. за ППС с рег. [рег.номер на МПС] /С..

**ОСЪЖДА** Агенция Митници да заплати на „Ай Джи Ел“ ЕООД ЕИК[ЕИК], със седалище и адрес на управление: [населено място], [жк], [жилищен адрес] представлявано от управителя И. Г. Л. сумата от 900 (деветстотин) лева, представляваща съдебни разноски.

Решението може да бъде обжалвано с касационна жалба пред Върховния административен съд, в 14-дневен срок от съобщаването на страните за

изготвянето му.

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪДИЯ:**