

РЕШЕНИЕ

№ 28867

гр. София, 17.07.2026 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, XXIII КАСАЦИОНЕН СЪСТАВ, в публично заседание на 19.06.2026 г. в следния състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: Доброслав Руков

ЧЛЕНОВЕ: Луиза Христова
Мария Шишкова

при участието на секретаря Станислава Данаилова и при участието на прокурора Милен Ютеров, като разгледа дело номер **909** по описа за **2026** година докладвано от съдия Доброслав Руков, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл. 63в от ЗАНН, във връзка с чл. 208 и следващите от АПК.

Делото е образувано по жалба на Агенция „Пътна инфраструктура“ /АПИ/ чрез процесуален представител срещу Решение № 3908/29.10.2025 г., постановено по наказателно от административен характер дело (нахд) № 12834/2025 г. на Софийски Районен Съд (СРС) – Наказателно отделение (НО), 14 състав, с което е отменен Електронен фиш № [ЕГН]/19.04.2022 г., издаден от АПИ.

С посочения електронен фиш на „Инфракорект Строй“ ЕООД е наложено административно наказание „имуществена санкция“ в размер на 2 500 лв. на основание чл. 187а, ал. 2, т. 3, вр. с чл. 179, ал. 3б от ЗДвП, за нарушение на чл. 102, ал. 2 от ЗДвП.

В жалбата е посочено, че решението на СРС е неправилно. Твърди се, че електронният фиш е издаден при спазване на законовите разпоредби. От съда се иска решението на СРС да бъде отменено, като бъде потвърден издаденият електронен фиш. Претендират се разноски.

По време на проведеното по делото открито заседание, касаторът се представлява от юрк. Б., който поддържа касационната жалба и моли тя да бъде уважена. Претендира юрисконсултско възнаграждение. Прави възражение за прекомерност на адвокатското възнаграждение.

Ответникът по касационната жалба „Инфракорект Строй“ ЕООД не се представлява. От процесуалния му представител адвокат С. е депозирана молба, в която излага аргументи за неоснователност на касационната жалба. Претендира разноски.

Представителят на СГП счита жалбата по същество за основателна.

Административен Съд С. – град, XXIII-ти касационен състав, след като взе предвид и обсъди по отделно и в съвкупност наведените от касатора доводи, тези на пълномощника на ответника и на представителя на СГП и събраните в хода на първоинстанционното производство доказателства, намира за установено, от фактическа страна, следното:

За да постанови решението си районният съд е събрал писмени доказателства и въз основа на тях е установил фактите, които са от значение за спора. От събраните в хода на производството писмени доказателства съдът е изградил вътрешното си убеждение и е приел, че на 19.04.2022 г. в 09:33 часа, било установено, че ППС товарен автомобил „М. А.“, рег. [рег.номер на МПС], с технически допустима максимална маса 18000, брой оси 2, екологична категория ЕВРО 3, в състав с ремарке с общ брой оси 5, с технически допустима максимална маса на състава 0, се движел в [община] по път А-3 км 8+226, с посока Намаляващ километър, включен в обхвата на платената пътна мрежа, като за посоченото ППС изцяло не била заплатена дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата. Нарушението било установено с устройство №20422, представляващо елемент от електронната система за събиране на пътни такси по чл.10, ал.1 от Закона за пътищата, намиращо се на път А-3 км 8+226. Ползвател на посоченото ППС било „Инфракорект Строй“ ЕООД.

Издаден е Електронен фиш № [ЕГН]/19.04.2022 г.

СРС, преценявайки събраните доказателства, е направил изводи за това, че е налице колизия между нормата на чл. 179, ал. 3б, вр. с чл. 102, ал. 2 от ЗДвП, послужила като основание за издаване на процесния електронен фиш, като приложената норма от българското право не съответства на разпоредбите на Регламент за изпълнение 2020/204 на Комисията от 28.11.2019 г. СРС е направил извод, че е следвало да се прилага пряко чл. 2, § 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г., поради което е отменил издадения електронен фиш.

Административен Съд С. – град, XXIII-ти касационен състав, след като обсъди доводите на страните и прецени събраните по делото доказателства, приема от правна страна следното:

По допустимостта на жалбата: По делото е приложена разписка, удостоверяваща, че съобщението за изготвеното решение е връчено касатора на 03.11.2025 г. Касационната жалба е подадена чрез СРС на 14.11.2025 г. /вх. № 374596/, т.е. в рамките на 14-дневния преклузивен срок по чл. 211, ал. 1 от АПК. Съдът е сезиран от надлежна страна и срещу съдебен акт, който е бил неблагоприятен за нея и следователно е подлежащ на оспорване. Във връзка с изложеното следва да се приеме, че жалбата е процесуално допустима и като такава следва да бъде разгледана.

Разгледана по същество, тя е неоснователна.

Районният съд е изследвал всички релевантни за спора обстоятелства, излагайки съответстващи на установените факти мотиви. Налице е правилно установена фактическа обстановка, на основание, на която СРС е направил верен анализ на доказателствата, събрани в хода на воденото административно наказателно производство.

Касационният състав споделя изводите на СРС относно приложението на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на комисията от 28 ноември 2019 година, относно подробните задължения на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, 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, в сила от 19.10.2021 г. /Регламента/.

Съгласно чл. 288 от ДФЕС, регламентът е акт с общо приложение. Той е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки. Неспазването на нормите на Регламента

води до незаконосъобразност на издадения електронен фиш, както правилно е приел и СРС в решението си. Съгласно чл. 2, § 7 от Регламента, 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. Тази разпоредба се прилага пряко от всички държави-членки на ЕС, считано от 19.10.2021 г. В случая от АПИ не е извършено уведомяване на санкционираното дружество, поради което не е изпълнено задължението, въведено с чл. 2, § 7 от Регламента, цитиран по-горе. От административнонаказващия орган не са ангажирани никакви доказателства в тази насока, нито са изложени доводи уведомяване да е било извършено, като на лицето да е дадена възможност за отстраняване на нередовността, преди да се образува административнонаказателно производство. Касационният състав приема, че наложеното наказание е непропорционално на тежестта на извършеното нарушение. Съгласно Решение от 21.11.2024 г. по дело С-61/2023 г. на СЕС, 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. Нормата на чл. 179, ал. 3б ЗДвП предвижда абсолютно определена санкция, поради което не дава възможност за преценка на конкретни факти, относими към определяне на тежестта на нарушението. Същата противоречи на чл. 9а от Директива 1999/62/ЕО, поради което тази санкционна норма от националното право следва да бъде оставена също без приложение.

Следва да се отбележи, че настоящият съдебен състав положи усилия, да изясни всички факти и обстоятелства, свързани с констатираното нарушение, указвайки на страните и по-конкретно на касатора АПИ, за представи в графичен вид, точния маршрут на движение на процесното ППС на 19.04.2022 г., от който да са видни всички сегменти от платената пътна мрежа, през които то е преминало и дали за тях е отчетена, платена дължимата такса, за категорията ППС. Бяха дадени указания да се представят доказателства за това, платена ли е била и в какъв размер дължимата такса за категорията ППС при преминаване на посочената дата през сегмент по път А-3, както и за целия маршрут, изминат на 19.04.2022 г., както и дали е доплатена разликата да дължимата такса за категорията ППС, с което реално е преминал през посочения сегмент и през целия маршрут на 19.04.2022 г.

Според съда установяването на тези обстоятелства е необходимо, за да може да се извърши преценка на посочените в т. 49 и т. 50 от Решение на Съда (шести състав) от 21 ноември 2024 година по дело С-61/23 (Е." ЕООД срещу Агенция „Пътна инфраструктура“) критерии. СЕС посочва, че ЗДвП не дава право на сезирания съд да изменя налаганите глоби или имуществени санкции, и по-конкретно да намалява фиксирания размер в зависимост от характера или тежестта на извършеното нарушение. По-специално разглежданата в главното производство система от наказания не позволява да се вземе предвид степента на умисъл или непредпазливост на извършеното нарушение, и както следва от член 189з от ЗДвП, изключва по-конкретно прилагането на смекчаващите обстоятелства, които по принцип са предвидени в ЗАНН. Следователно единственото предвидено в тази система адаптиране на размера глобите се отнася

до категорията, към която спада съответното превозно средство, която се определя въз основа на броя на осите му. Това адаптиране обаче, което е лишено от каквато и да било връзка с поведението на ползвателя на превозното средство или водача му, не отчита характера и тежестта на извършеното нарушение. Така по-специално при налагането на наказанието сезираният съд не може да вземе предвид разстоянието, изминато от превозното средство, без водачът да е заплатил дължимата пътна такса, тъй като размерът на глобата, с която се санкционира неизпълнението на задължението за плащане, е фиксиран и не се променя нито в зависимост от изминатите без разрешение километри, нито според това дали нарушителят е заплатил предварително размера на ТОЛ таксата за даден маршрут. Освен това адаптирането е изключено, дори ако разстоянието може да бъде изчислено впоследствие.

В разглеждания казус с писмо от 22.05.2022 г. ответникът е посочил, че НТУ не може да представи данни за целия размер на незаплатената пътна такса, което е продиктувано от спецификата на електронната система за събирането на пътни такси, чиито функции са свързани със събирането на пътни такси и регистрирането на нарушения, но същата няма възможност за проследяване на целия изминат маршрут на конкретно ППС, а от там и изчисляване и отчитане на всички пропуснати и незаплатени тол сегменти.

Приложената към писмото графична карта показва маршрута на движение на товарния автомобил М. А. през целия ден на 19.04.2022 г. С оглед на изложеното в писмото на АПИ, не е възможно да се установи, дали през целия маршрут ППС се движело с повече от две оси или само в определена част от него, както и какво разстояние е изминало то, без да бъде заплатена в цялост дължимата пътна такса.

Настоящият съдебен състав намира, че в случая в тежест на административния орган е да установи всички факти, свързани, както с установяването на самото нарушение, така и с преценка на наличието на смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства. Последното е необходимо в контекста на изложените от СЕС в цитираното по-горе решение мотиви за преценка на пропорционалността на наложеното административно наказание. При липса на възможност за извършване на такава преценка, съдът намира, че наложеното наказание е непропорционално, поради което ЕФ следва да бъде отменено в цялост.

В допълнение към изложените мотиви, съдът намира, че в разглеждания казус е допуснато и съществено нарушение на административнопроизводствените правила. Във фиша липсва ясно описание на всички факти и обстоятелства, очертаващи фактическия състав на нарушението. Посочено е, че независимо от налагането на административното наказание, „Инфракорект Строй“ ЕООД, дължи и заплащане на съответната такса по чл. 10б, ал. 5 от Закона за пътищата, съобразно категорията на притежаваното от дружеството пътно превозно средство в размер на 167 лв.

Съгласно цитираната законова разпоредба, Когато не е възможно да се установи действително изминатото разстояние поради причини, които не се дължат на техническа неизправност на поддържаната от Агенция "Пътна инфраструктура" Електронна система за събиране на тол такси, се приема, че съответното пътно превозно средство 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 в тарифата по чл. 10, ал. 6.

В случая е безспорно, че гореописаното ППС, представлява товарен автомобил с обща технически допустима максимална маса над 12 т с 4 и повече оси и същото е с екологична норма Евро 3.

Съгласно чл. 29, ал. 1 от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на

републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г. (ДВ, бр. 101 от 2019 г., в приложимата редакция), изменена с Постановление № 24 от 20 февруари 2020 г. за изменение на Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г. (в сила към момента на установяването на процесното неизпълнение на законово задължение), за ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни средства се заплаща такса за изминатото разстояние – тол такса, както следва: за Товарен автомобил над 12 т с 4 и повече оси, с екологична категория Евро 3, за Автомагистрала – 0,16 лв./км, за път първи клас – 0,15 лв./км и за път втори клас – 0,00 лв./км.

Съдът намира, че определената в ЕФ дължимата такса на основание чл. 10б, ал. 5 от ЗП, във връзка с чл. 29 от Тарифата (в приложимата редакция) не съответства на регламентирания в чл. 10, ал. 1, т. 2 от ЗП принцип, че 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, общата технически допустима максимална маса, екологичната категория ЕВРО, клас емисии CO₂ и специфични емисии CO₂ и се определя за всеки отделен път или пътен участък.

В оспорения електронен фиш не е посочена категорията на пътя, по който се е движело процесното ППС, както и какъв е точния размер на платената за ППС такса и какъв следва да бъде действителния размер на дължимата такса, която според административно-наказващия орган е следвало да бъде заплатена от неговия собственик за ползването на републиканската пътна мрежа, предвид на неговата констатация за частично плащане.

Съдът счита, че тези пропуски са съществени, защото не дават възможност на съда да упражни контрол за законосъобразност на акта, с който е наложена санкцията. В случая няма как да се провери, дали в действителност платената такса е отговаряла или не, на размера определен в чл. 29, ал. 1 от Тарифата (в приложимата редакция), според вида на товарния автомобил и вида на платената пътна инфраструктура, която е била използвана към момента на установяване на нарушението.

По аргумент на чл. 57, т. 5 от ЗАНН, електронният фиш следва да съдържа описание на нарушението, датата и мястото, където е извършено, обстоятелствата, при които е извършено, както и на доказателствата, които го потвърждават.

Липсата на важни обстоятелства свързани с нарушението, установено с техническо средство, за което съответното лице е санкционирано с издаването на електронен фиш, представлява съществено нарушение на административно-производствените правила, което е основание за отмяна на НП, респективно на електронния фиш.

За пълнота следва да се отбележи повторно, че дори дължимата пътна такса да е определена правилно в размер на 167 лв., наложеното административно наказание в размер на 2500 лв. може да ѝ бъде пропорционално.

По така изложените съображения решението на първоинстанционния съд се явява правилно и законосъобразно постановено, поради което следва да бъде оставено в сила.

С оглед изхода на спора на ответника се дължат разноски. Такива са поискани своевременно, поради което съдът дължи присъждането им.

Водим от горното и на основание чл. 221, ал. 2, пр. 2 от АПК, **Административен Съд С. – град, XXIII-ти касационен състав,**

РЕШИ:

ОСТАВЯ В СИЛА Решение № 3908/29.10.2025 г., постановено по нахд № 12834/2025 г. на СРС, НО, 14 състав.

ОСЪЖДА Агенция „Пътна инфраструктура“ да заплати на основание чл. 143, ал. 3 от АПК, на „Инфракорект Строй“ ЕООД с ЕИК[ЕИК], със седалище и адрес на управление: [населено място], [улица], [жилищен адрес] сумата от 281 евро /двеста осемдесет и едно евро/, представляваща разноски в производството.

Решението е окончателно.

Председател:

Членове: 1. С ОМ:

2.

Особено мнение на съдия Л. Х.:

Намирам, че е налице основание по чл. 348, ал. 1, т. 1, във връзка с ал. 2 от НПК, за отмяна на обжалваното решение на СРС.

Съгласно чл. 2, § 7 от Регламент за изпълнение 2020/204 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. Считаю тази норма за неотнoсима, доколкото същата касае задължение на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване. Това са различни субекти от структурата, събираща пътна такса – касатор в настоящото производство. Освен това за да предложат възможност за отстраняване на нередността, такава трябва да е предвидена в националното законодателство. Това е станало с изменението в Закона за пътищата, ДВ, бр. 13 от 2024 г., в сила от 13.02.2024 г., т.е. след извършване на процесното нарушение на 19.04.2022г. Следователно посочената разпоредба на регламента вменява задължение на доставчика на ЕУЕПТ, в случая „Интелигентни трафик системи“ АД, а не на АПИ. По делото не са събрани доказателства този доставчик да е уведомил санкционираното дружество за нередността, поради което за АПИ не се е породило задължението да предостави на собственика или ползвателя на превозното средство възможност да заплати таксата за преминаване през съответните участъци в срок до 14 дни, считано от получаването на уведомлението.

В случая нарушението се състои в движение на пътното превозно средство през платената пътна мрежа без да е заплатена дължимата пътна такса за съответната категория – 12 т. с 5 оси. Платена е такса за движение на превозно средство с маса 12 т. и 2 оси. Нарушението е установено безспорно от снимка на л. 7 от делото пред СРС, от

където ясно се вижда, че към камиона е прикачено ремарке с три оси. Не споделям доводите на СРС за липса на описание на обективни елементи от състава на нарушението – какво е точното разстояние и между кои точки от посочения участък не е платена дължимата пътна такса. Посочените данни не са елементи от състава на нарушението по чл. 179, ал.3б, доколкото същото касае само ползване на участък от платената пътна мрежа без заплащане на дължимата такса. Това разстояние не може да бъде определено, доколкото ППС е заснето в една точка от него. Поради това законодателят е въвел презумпцията в чл. 10б, ал. 5 от ЗП, че съответното пътно превозно средство 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 в тарифата по чл. 10, ал. 6. По този начин е определен размера на пътната такса, който е посочен в ЕФ, като същият подлежи на оспорване в отделно производство, различно от настоящото. Това е така, защото определянето на размера на таксата не е част от административно-наказателното производство, а от друго административно такова и актът, с който същата е определена, подлежи на обжалване отделно от ЕФ и по друг ред.

Следователно нарушението е доказано. При това положение следва да се обсъди въпроса за евентуалната приложимост на чл. 28 от ЗАНН. С решение на СЕС по дело С-61/2023г. и прието, че въпреки, че липсва хармонизация на законодателството на ЕС в областта на санкциите, държавите – членки трябва да изберат такива, които са съответни на принципа на пропорционалност. В решението са посочени и редица критерии за прилагане на този принцип – конкретните обстоятелства по случая, поведението на ползвателя на превозното средство или водача му, характера и тежестта на нарушението, разстоянието, изминато от превозното средство с 5 оси, вместо с 2 оси, категорията на емисиите, които се излъчват за едната и другата категория, и др. По делото тези обстоятелства не са изследвани. След като „Инфракорект строй“ ЕООД има сключен договор с предплатен баланс с „Интелигентни трафик системи“ АД и монтирано бордово устройство в ППС, е следвало да се представи извадка от данните, които това бордово устройство е подавало през целия ден, в който е извършено нарушението. По този начин би могло да се установи изминатото разстояние с 5 оси, респ. тежестта на нарушението. В този смисъл е и становището на АПИ в писмо от 22.05.2026г. В случай, че такива данни не са подавани от това устройство, следва да се съберат доказателства по какви причини е станало това – поради неизправност в устройството, липса на връзка с АПИ, изключването му от водача на ППС. Съответно е необходимо да се съберат доказателства имало ли е известяване на клиента за липса на връзка, платена ли е дължимата такса след издаване на ЕФ от кредитния лимит на клиента, има ли уведомяване по чл. 10б, ал. 8 от ЗП от страна на „Интелигентни трафик системи“ АД. За установяване на тези обстоятелства с определение № 16823 от 01.05.2025г. съдът е указал на ответника по касация да представи съответни доказателства. Предвид изложеното от касатора, че не разполага с информация за маршрута на ППС, респ. не може да се определи точния размер на таксата, в тежест на санкционираното дружество е било да ги установи. Определението е получено от него на 15.05.2026г. и не е изпълнено в срок. Представеният пътен лист е напълно неотнормен към посочените обстоятелства. Поради това съдът следва да приеме, че фактите по обвинението са осъществени, т.е. че през цялото изминато разстояние за деня процесното ППС се е

движело с ремарке с още 3 оси. Съгласно легалната дефиниция съдържаща се в § 21 от ДР на ЗДвП "Категория на моторно превозно средство" представлява група моторни превозни средства, обединени съобразно предназначението им и конструктивните им особености. Следователно в случая понятието „категория“, която е декларирана, касае категорията на пътното превозно средство. Този извод се потвърждава и от Тарифата за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа, приета с Постановление № 370 на Министерския съвет от 2019 г, в редакцията ѝ изменена с Постановление № 24 от 20 февруари 2020 г. на МС. В чл. 29 са определени размерите на тол таксата за изминато разстояние за ползване на платената пътна инфраструктура от пътни превозни средства съобразно посочените по-горе характеристики на превозните средства, а именно: за товарен автомобил над 3,5 т - до 12 т; за товарен автомобил над 12 т с 2 - 3 оси; за товарен автомобил над 12 т с 4 и повече оси; за пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с повече от 8 места за сядане без мястото на водача, до 12 т (категория М2, категория М3) и за пътни превозни средства, предназначени за превоз на пътници с повече от 8 места за сядане без мястото на водача, над 12 т (категория М3). Като не е заплатил дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП за тази категория ППС, собственикът му е нарушил разпоредбата на чл. 102, ал. 2 ЗДвП. Нарушението е съществено, доколкото е осъществявано през целия маршрут, като по-високата категория на ППС с оглед осите му включва по-голяма вероятност за увреждане на пътя. Именно поради това законодателят е предвидил и дължимост на по-висок размер пътна такса в този случай. Следователно нарушението притежава по-висока степен на обществена опасност от други нарушения от същия вид. Въпреки че съдът не може да променя размера на наложената имуществена санкция поради нейния фиксиран размер, намира, че този размер в конкретния случай е пропорционален на извършеното нарушение. По тези съображения намирам обжалваното решение на СРС за постановено при неправилно приложение на материалния закон, поради което същото следва да бъде отменено, а ЕФ – потвърден като законосъобразен.

Л. Х.: