

РЕШЕНИЕ

№ 12817

гр. София, 11.04.2025 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, XIV КАСАЦИОНЕН СЪСТАВ, в
публично заседание на 14.03.2025 г. в следния състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: Татяна Жилова

ЧЛЕНОВЕ: Анета Юргакиева

Мая Сукнарова

при участието на секретаря Евелина Пеева и при участието на прокурора Мария Малинова, като разгледа дело номер **1173** по описа за **2025** година докладвано от съдия Татяна Жилова, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл. 208 и сл. от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), във връзка с чл. 63в от Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН).

Образувано е по касационна жалба от Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), представлявана от процесуалния представител юрк. Д., срещу решение № 5073 от 19.11.2024 г., постановено по НАХД № 14496 по описа за 2024 г. на Софийски районен съд (СРС), Наказателно отделение, 109 – ти състав, с което е отменен Електронен фиш (ЕФ) № [ЕГН], издаден от АПИ, с който на „К.К.В. – Транспорт Транс“ ЕООД, на основание чл. 187а, ал. 2, т. 3, вр. ал. 3 и вр. чл. 179, ал. 3б от Закона за движение по пътищата (ЗДвП) е наложено административно наказание – „имуществена санкция“, в размер на 2500 лева, за извършено нарушение на чл. 102, ал. 2 ЗДвП.

С касационната жалба се иска отмяна на решението като незаконосъобразно и неправилно. Оспорват се изводите на съда, че за нарушение на чл. 179, ал. 3б ЗДвП не е предвидена възможност за издаване на електронен фиш. Твърди се, че буквалното тълкуване на правната норма е довело до постановяване на неправилно решение. Нормата на чл. 189ж ЗДвП следва да се тълкува систематично, като се отчитат и другите текстове на ЗДвП, в които се съдържа регламентация на начина, по който следва да бъдат установявани и санкционирани нарушенията, свързани с неизплащане на дължимите пътни такси. Освен това наличната в чл. 189ж, ал. 1 ЗДвП правна празнота касае единствено процесуалните правила, а при приравняването на ЕФ към АУАН и НП по отношение на правното му действие, не съществува и риск от ограничаване правото на защита на адресатите на нормата, защото ЕФ се обжалва по същия начин, както едно НП. Излага подробни съображения за неправилност и незаконосъобразност на решението. Сочи,

че Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г. не намира приложение по отношение на ЗДвП, както е видно от списъка на Релевантни актове от Европейското законодателство, поместен в края на ЗДвП, които са въведени с този закон. За да бъде приложена процедурата по чл. 2, § 7 от Регламента следва в националното законодателство да е предвидена процедура. Без нея задълженията на доставчиците на ЕУЕПТ са абстрактни и необвързващи и няма как да бъде изпълнено каквото и да е задължение от доставчика на ЕУЕПТ, ако не е регламентирано как и в какъв срок следва да бъде изпълнено. Искане се отменя на обжалваното решение и постановяване на друго по съществото на спора, с което да бъде потвърден ЕФ.

Отвратната страна в касационното производство оспорва жалбата като моли същата да бъде отхвърлена.

Прокурорът дава заключение за неоснователност и недоказаност на касационната жалба.

СЪДЪТ, като прецени събраните по делото доказателства, доводите и възраженията на страните, намира за установено от фактическа и правна страна следното:

Касационната жалба е процесуално допустима, като подадена в срока по чл. 211, ал. 1 АПК и от надлежна страна. Разгледана по същество е неоснователна.

В оспореното решение въззивният съд правилно и въз основа на събраните доказателства е установил фактическата обстановка, като е приел, че на 24.08.2021 г., в 11.20 часа, е установено нарушение № СВ245015С7А36АВЕЕ053041F160A130F, с ППС влекач М. ТГА 18.440 БЛС, с рег. [рег.номер на МПС] , с техническа допустима максимална маса 19000, брой оси 2, екологична категория Евро 4, в състав с ремарке с общ брой оси 5, с обща технически допустима максимална маса на състава 44000, в [община], за движение по път А-6 км 50+427, с посока намаляващ километър, включен в обхвата на платената пътна мрежа, като за посоченото ППС изцяло не е заплатена дължимата пътна такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата (ЗП), тъй като няма валидна маршрутна карта или валидна тол декларация за преминаването.

Нарушението било установено с устройство № 10182, представляващо елемент от електронната система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 ЗП, намиращо се на път А-6 км 50+427.

За нарушението е направен снимков материал, въз основа на който на дружеството „К.К.В. – Транспорт Транс“ ЕООД бил издаден от АПИ, ЕФ за налагане на имуществена санкция за нарушение, установено чрез електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 ЗП № [ЕГН]. С ЕФ, на основание чл. 106, ал. 5 ЗП, на дружеството е определено да заплати такса в размер на 167 лева.

В ЕФ е посочено, че дружеството може да се освободи от административнонаказателна отговорност, ако в 14-дневен срок от получаване на ЕФ, заплати компенсаторна такса по чл. 10, ал. 2 ЗП, в размер на 750 лева. При плащане на компенсаторната такса в срок, ЕФ ще бъде анулиран.

Направена е проверка относно собствеността на ППС, от която е установено, че същото е собственост на „К.К.В. – Транспорт Транс“ ЕООД.

Издаден е ЕФ за налагане на имуществена санкция за нарушение, установено чрез електронна система за събиране на пътни такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата № [ЕГН] от АПИ, с който на „К.К.В. – Транспорт Транс“ ЕООД, на основание чл. 187а, ал. 2, т. 3 във вр. с чл. 179, ал. 3б от Закона за движението по пътищата е наложено административно наказание – „имуществена санкция“, в размер на 2500 лева, за извършено нарушение на чл. 102, ал. 2 ЗДвП във вр. с чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП.

Съдът е изложил и правните си изводи, за да отмени ЕФ. Приел, че не е спазена процедурата, предвидена в закона, за ангажиране на административнонаказателната отговорност на дружеството. Това е така, защото ангажирането на административнонаказателната отговорност по чл. 179, ал. 3б ЗДвП с издаване на електронен фиш при условията на чл. 189ж ЗДвП е недопустимо. Законодателят (към момента на извършване на нарушението) не е предвидил възможност да бъде издаван ЕФ за това нарушение, като същото е следвало да се санкционира, като първо бъде съставен акт за установяване на административно нарушение, а в последствие – наказателно постановление. В случая не е ясна формулата, по която е изчислена дължимата такса и какво е било взето предвид при определянето ѝ. Липсващата информация не на последно място е от значение и при преценката за тежестта на нарушението в светлината на изискванията на чл. 2, § 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г. относно подобните 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.

Решението на въззивния съд е валидно, допустимо и правилно.

Отговорността на дружеството е ангажирана за нарушение на чл. 102, ал. 2, вр. чл. 179, ал. 3б ЗДвП, който предвижда наказание 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. Според чл. 139, ал. 5 ЗДвП движението на пътни превозни средства по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, се извършва след изпълнение на съответните задължения, свързани с установяване размера и заплащане на пътните такси по чл. 10, ал. 1 от Закона за пътищата.

Съгласно чл. 102, ал. 2 ЗДвП, собственикът е длъжен да не допуска движението на ППС по път, включен в обхвата на платената пътна мрежа, ако за ППС не са изпълнени задълженията във връзка с установяване на размера и заплащане на съответната такса по чл. 10, ал. 1 ЗП, според категорията на ППС. В разпоредбата на чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП е предвидено заплащането на такса за изминато разстояние - тол такса за пътни превозни средства по чл. 10б, ал. 3; заплащането на тол 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 изминато 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.

В чл. 179, ал. 3б ЗДвП е предвидена санкция за собственик на ППС от категорията по чл. 10б, ал. 3 ЗП, за което изцяло или частично не е заплатена дължимата такса по чл. 10, ал. 1, т. 2 ЗП. Тази разпоредба се допълва от текста на чл. 187а, според който при установяване на нарушения по чл. 179, ал. 3-3б ЗДвП в отсъствие на нарушителя - каквото е процесното, се счита, че ППС е управлявано от собственика му. В ал. 2 е посочено, че когато собственик на ППС е юридическо лице, се налага имуществена санкция по т. 3 от същата алинея в размер на 2 500 лв., каквато санкция е наложена и в случая.

В процесния случай, не са посочени данни за това какво е било конкретното изминато разстояние и тол-сегментите, в които процесното ППС е навлязло. Неясното описание на нарушението не позволява да се определи размерът на дължимата пътна такса и не става ясно как

е бил определен този размер. Тези обстоятелства са конкретизирани едва в съдебното следствие, т.е. пред въззивната инстанция, което се определя като неяснота в административното обвинение, представляваща съществено процесуално нарушение.

Правилно СРС е приложил закона и като е приел, че по силата на прякото действие на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г. касаторът не е следвало да бъде директно санкциониран, а да му се предостави възможност да заплати дължимата пътна такса за процесния сегмент от пътя и едва ако той не е сторил това доброволно, е следвало да се пристъпи към ангажиране на административнонаказателна отговорност. В тази връзка съдът е направил обосновано заключение, че в конкретния случай, снабдявайки МПС с бордово устройство, собственикът на автомобила е направил всичко зависещо от него за изпълнение на задължението му по чл. 102, ал. 2 ЗДвП.

За пълнота на изложението, следва да бъде посочено, като самостоятелно основание за отмяна на обжалвания ЕФ, че при издаването му е нарушен принципът на пропорционалност. Легалното понятие за „тол такса“ е дадено в чл. 2, б) 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 - „такса за изминат участък“ означава заплащане на определена сума за превозно средство, което изминава разстояние между две точки от инфраструктурата и е упомената в член 7, параграф 2; размерът на сумата трябва да е базиран на пропътуваното разстояние и на типа превозно средство;“ От понятието се извежда, че дължимите суми се определят според няколко отделни пера, свързани с характеристиките и на превозното средство, и на пътния участък. Условиата и редът за изграждане и функциониране на смесената система за таксуване се определят с наредба на Министерския съвет в съответствие с изискванията на Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури („Директива 1999/62/ЕО“). Съгласно чл. 9а от посочената Директива „Държавите членки установяват съответен контрол и определят система от наказания, приложими за нарушаване на националните разпоредби, приети по настоящата директива. Те предприемат всички необходими мерки, за да гарантират прилагането на санкциите. Санкциите трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи“.

Приложената в настоящия случай санкционна разпоредба на чл. 187а, ал. 2, т. 3 вр. ал. 3 и чл. 179, ал. 3б ЗДвП предвижда налагането на имуществена санкция в абсолютно определен размер от 2500 лева. Макар и държавите членки да са компетентни да изберат санкциите, с които ще контролират спазването на установените правила и ще стимулират своевременно изпълнение от страна на водачите, то всяка една държава членка е длъжна да упражнява своята компетентност при съблюдаване на правото на Съюза, както и на неговите общи принципи. В случай на несъвместимост, дори и косвена такава, между национална правна норма и основните принципи на ПЕС, то вътрешната правна норма следва да остане неприложена, поради действието на принципа на примат /решение от 09 март 1978 г., *Simmenthal SA*, 106/77, ECLI:EU:C:1978:49, т. 21-24 от цитираната практика/.

Размерът на санкциите следва да бъде съответен на нарушението и да бъде пропорционален на преследваната цел, а при избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до най-малко ограничителната /решение от 19 октомври 2016, *EL-EM-2001*, C-501/14, EU:C:2016:777, т. 39 и цитираната съдебна практика/. От тези условности следва, че 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 /решение от 4 октомври 2018 г., *Doel*

Uvoz-Izvoz S. Link Logistic N&N, C-384/17, ECLI:EU:C:2018:810, т. 45/.

Съгласно приетото пред СРС становище от отдел „Управление на информационна система и инфраструктура“ при НТУ размерът на незаплатената такса за сегмента на рамката, на която е регистрирано нарушението, е 0,36 лева. Сравнявайки размера на незаплатената пътна такса с абсолютно определения размер на имуществената санкция, предвиден за налагане спрямо нарушителите, отявлено личи несъразмерността между двете стойности. Не на последно място, предвидената санкция превишава многократно размера на дължимата „тол такса“. Абсолютната липса на пропорционалност на преследваната от законодателя цел, както и възможност за индивидуализиране на санкцията за всеки конкретен случай, съобразявайки неговите особености, изминато разстояние, дължима такса или други обстоятелства от техническо естество, дори прозира и в обстоятелство, че независимо от налагането на административното наказание, санкционираният правен субект дължи и заплащането на съответна такса по чл. 106, ал. 5 от Закон за пътищата. Същата се изчислява като се приеме, че съответното пътно превозно средство е изминало разстояние, съответстващо на най-дългата отсечка между две точки от платената пътна мрежа, определена по най-прекия ѝ маршрут по протежението ѝ. В конкретиката на настоящия случай тази такса е изчислена в размер на 167, 00 лева, а наложената на дружеството имуществена санкция надвишава този размер почти 15 пъти. По делото не са налични данни за какво време и разстояние е използван републиканският път от превозното средство, а за да бъде освободен от административнонаказателна отговорност на жалбоподателя е предложено да заплати компенсаторна такса в размер на 750,00 лева, чийто размер също е в абсолютна стойност и се определя според техническите характеристики на превозното средство. Налагането на глоби и имуществени санкции с фиксиран размер за всяко нарушение, без възможност да бъде преценявана тежестта на самото нарушение е в разрез с принципа на пропорционалност. В светлината на съюзната практика, а именно Решение от 22 март 2017 г., по съединени дела Euro-Team Kft. C -497/15, Spiről-Gyр Kft. C-498/15, ECLI:EU:2017:229 , т. 50 от цитирана практика, изрично е изведено, че: „.....член 9а от Директива 1999/62 трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в този член изискване за пропорционалност не допуска система от наказания като разглежданата в главното производство национална правна уредба, 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.“

Воден от изложените принципни постановки съдът намира, че санкционната разпоредба на чл. 179, ал. 36 ЗДвП противоречи на принципа на пропорционалност, доколкото не позволява да се вземат предвид конкретни обстоятелства за всеки отделен случай, а размерът на санкцията надхвърля значително дължимите от собствениците/ползвателите на превозни средства такси. Санкциите следва да са ефективни, съразмерни и възпиращи, но преценени през принципа на пропорционалност, а при липсата на такава санкционна разпоредба и наличието на административно наказание в абсолютно определен/фиксиран размер, то същата следва да остане неприложена. Посоченото напълно се подкрепя и от постановеното от Съда на ЕС Решение от 21.11.2024 г. по дело C-61/2023 г.

Предвид изложеното, СРС правилно е отменил процесния електронен фиш като незаконосъобразен, поради което решението му следва да бъде оставено в сила.

Така мотивиран и на основание чл. 221, ал. 2 АПК, Административен съд София - град, XIV Касационен състав

РЕШИ:

ОСТАВЯ В СИЛА решение № 5073 от 19.11.2024 г., постановено по НАХД № 14496 по описа за 2024 г. на Софийски районен съд, Наказателно отделение, 109 – ти състав. Решението е окончателно.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

ЧЛЕНОВЕ: