

РЕШЕНИЕ

№ 9705

гр. С., 07.06.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

СОФИЙСКИ РАЙОНЕН СЪД, 31 СЪСТАВ, в публично заседание на трети април през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: МИРОСЛАВ В. СТОЯНОВ

при участието на секретаря КРАСИМИРА М. ИНКОВА
като разгледа докладваното от МИРОСЛАВ В. СТОЯНОВ Гражданско дело
№ 20211110163127 по описа за 2021 година

Предявени са кумулативно обективно съединени осъдителни искове от „Белина Еко“ ООД, представлявано от управителя Н. А. Я., срещу „Застрахователно акционерно дружество Армеец“ АД, както следва:

- **иск по чл. 405 КЗ** за осъждане на ответника да заплати на ищеца сумата от **17 090,37 лв.** (*прието увеличение на размера на първоначалния предявен като частичен иск с протоколно определение от 03.04.2023 г.*), представляващо дължимо обезщетение по застраховка „Каско“ по полица № ***** за щети по товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, рег. № НОМЕР, причинени на 03.08.2020 г., **ведно със законната лихва върху първоначално заявения размер на главницата от 10 000 лв.**, считано от датата на подаване на исковата молба на 04.11.2021 г. до окончателното изплащане и **ведно със законната лихва за разликата над първоначално заявения размер от 10 000 лв. до окончателно заявения размер на главницата – сумата от 7 090,37 лв.** от датата на подаване на настоящата молба за увеличение размера на иска на 03.04.2023 г. до окончателното изплащане;
- **иск по чл. 86, ал. 1 ЗЗД** за осъждане на ответника да заплати на ищеца сумата от **2027,11 лв.** (*прието увеличение на размера на първоначалния предявен като частичен иск с протоколно определение от 03.04.2023 г.*), представляваща мораторна лихва върху претендираната главница за периода от датата на отказа на 04.09.2020 г. до датата на подаване на исковата молба на 04.11.2021 г.

В исковата молба се твърди, че на 22.04.2020 г. между страните бил сключен договор за имуществена застраховка „Каско“ и „Злополука“ по комбинирана застрахователна полица № ***** , със срок на застрахователно

покрите от 04.05.2020 г. до 03.05.2021 г. за товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, с рег. № НОМЕР, собственост на ищеца. Твърди, че по време на действие на застрахователния договор, на 03.08.2020 г. в района на локомотивно депо, находящо се в гр. Б., настъпило пътнотранспортно произшествие с участието на застрахования при ответното дружество товарен автомобил и локомотив с № 46- 124.4. На процесната дата служител на ищцовото дружество следвало да разтовари чисто спално бельо в една от сградите на депо, както и да натовари мръсно такова и да ги достави в офиса на ищцовото дружество. Водачът, управляващ товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, с рег. № НОМЕР навлязъл в територията на локомотивното депо през обособен за целта пропускателен пункт с контролиран достъп чрез бариера в ръчен режим на работа. В територията на локомотивното депо били разположени непосредствено един до друг цех „Електровози“ и „Дизелов цех“, като пред тях бил позициониран кръгъл маневрен прелез – т. нар. „локомотивен обръщател“. Пътят на водача на товарния автомобил до сградите минавал през маневрения прелез като придвижването му през трасето се осъществявал след предварително зададен сигнал за преминаване от страна на маневрен стрелочник. В деня на процесното събитие при навлизане на територията на локомотивния обръщател на водача на товарния автомобил бил направен знак да изчака маневрата на железопътен локомотив. След преустановяване на движението на локомотива водачът на товарния автомобил откарал чистото бельо до една от сградите на депо и натоварил друго за пране. Потегляйки по същия маршрут на връщане водачът установил, че маневреният стрелочник не се намира на обособеното за целта място. На железопътните релси бил позициониран локомотив без машинист в състояние на покой. Уверявайки се, че не възприема никакъв звуков или светлинен сигнал, подаден от служителите на депо, както и от железопътните машини, водачът на товарния автомобил потеглил, като непосредствено след това видял, че локомотивът е потеглил, след което задействал спирачната система на автомобила, но не успял да избегне инцидента, като локомотивът блъснал товарния автомобил от лявата му страна и го изхвърлил надясно в посока електрически стълб. Вследствие на настъпилото ПТП на застрахования при ответното дружество товарен автомобил били нанесени значителни материални щети, подробно описани в исковата молба. На 05.08.2020 г. ищецът подал до ответника заявление за заплащане на застрахователно обезщетение, по което била образувана щета № *****. Представител на ответното дружество извършил оглед на автомобила, като в опис – заключение по щетата били посочени увреждания, подробно описани в исковата молба. Предвид щетите по автомобила, същият бил продаден на автоморга за сумата от 500 лв. С писмо изх. № 100-4857/04.09.2020 г. застрахователят отказал да заплати застрахователно обезщетение по образуваната щета с мотива, че водачът на застрахованото МПС не е предприел необходимите обичайни и разумни предохранителни действия и

мерки за предпазване на застрахования автомобил от вреди, тъй като е паркирал в непосредствена близост до железопътния прелез на Локомотивно депо- гр. Б. и намиращия се на релсите локомотив и по този начин е проявил груба небрежност. Ищецът оспорва отказа на застрахователя като незаконосъобразен и необоснован. Ето защо моли съда да постанови решение, с което да уважи изцяло предявените искове. Претендира направените по делото разноски.

В срока по чл. 131, ал. 1 ГПК е постъпил отговор на исковата молба от ответника, с който се оспорват предявените искове. Процесуалният представител оспорва твърдението, че е налице събитие, което да попада в обхвата на застрахователното покритие. Твърди, че процесното събитие е предизвикано от извършени с груба небрежност действия на водача на МПС, застраховано при него, поради което същото представлява изключен от застрахователното покритие риск по т. 14.5 от Общите условия, които ищецът заявил, че приема. Поддържа, че водачът на увредения автомобил не се е съобразил с вертикалната и хоризонталната сигнализация в района на железопътното депо и на мястото на удара, както и не се е съобразил с липсата на съгласуване и сигнал от ръководителя на маневрата на локомотива за преминаване и е предприел маневра за движение. Сочи, че във връзка с подаденото на 05.08.2020 г. в ответното дружество уведомление от водача на увредения товарен автомобил била образувана щета № *****, като на 06.08.2020 бил извършен оглед на автомобила, а на 04.09.2020 г. от страна ответното дружество било изпратено писмо до ищеца, с което било изразено становище за отказ за изплащане на застрахователно обезщетение с мотива, че е налице изключение от застрахователното покритие. Отделно от това поддържа, че е налице изключен от застрахователното покритие риск по т. 14.11 от Общите условия, а именно движение в забранен участък. В тази връзка твърди, че в железопътното депо е въведена забрана за движение на автомобили. В условията на евентуалност твърди, че участъкът, в който е осъществен сблъсъкът, бил забранен за движение на автомобили. Отделно от това поддържа, че е налице изключен от застрахователното покритие риск по т. 16.9 от Общите условия, а именно повреди по МПС – пряк резултат от използването на автомобила в участък с повишен риск от увреждане. На следващо място твърди, че поведението на водача на увредения автомобил представлява неизпълнение на задълженията на застрахования, предвидени в т. 50.2 и 50.3 от Общите условия за застраховка „Каско“, а именно да пази и ползва застрахованото МПС с грижата на добър стопанин, както и да предприема всички обичайни разумни и предпазвателни действия и мерки за предпазване на застрахованото МПС от вреди. С оглед изложеното изразяваща становище, че на основание т. 50.9 от Общите условия застрахователят може да откаже или намали размера на застрахователното обезщетение. Твърди, че в конкретния случай неизпълнението на задълженията на застрахования поражда право на застрахователя да откаже изплащането на застрахователно обезщетение, а в условията на евентуалност

– да намали обезщетението с поне 80 %. Твърди, че е налице „тотал щета“, поради което при изчисляване на обезщетението, следва да бъде приспадната стойността на запазените от автомобила части. В случай, че се приеме, че е налице реализиран риск по полицата, твърди, че не са налице предпоставките на чл. 390 КЗ и застрахователят не е в забава, поради което не дължи обезщетение за забава, тъй като регистрацията на автомобила не била прекратена на основание „тотал щета“. В условията на евентуалност, прави възражение за прихващане на сумата, която е възстановена на ищеца, поради прекратяване по негов почин на процесния застрахователен договор, в размер на 459,63 лева, която ищецът дължи на основание т. 45.1.2 от Общите условия. Искането към съда е да отхвърли предявените искове, евентуално да намали размера на претендираното обезщетение. Претендира направените по делото разноски.

Съдът, като обсъди събраните доказателства и доводите на страните, приема за установено следното от фактическа и правна страна:

Относно въпроса за местната подсъдност на делото, който може да бъде повдиган служебно от съда до приключване на първото по делото заседание (чл. 119, ал. 3 вр. чл. 115, ал. 2 ГПК)

Съгласно разпоредбата на чл. 115, ал. 2 ГПК исковете за обезщетение по [КЗ](#) на увреденото лице срещу застраховател, Гаранционния фонд и Националното бюро на българските автомобилни застрахователи се предявяват пред съда, в чийто район към момента на настъпване на застрахователното събитие се намира настоящият или постоянният адрес на ищеца, неговото седалище, или по местонастъпване на застрахователното събитие. Когато се претендира обезщетение по щета, свързана с изпълнението на застрахователен договор от страна по него - по осъществено застрахователно събитие, то не е налице непозволено увреждане, независимо че застрахователното събитие може да бъде реализирано и като ПТП. В този смисъл при застраховка „Каско“ е налице сключен застрахователен договор, по който страните поемат определени задължения, като дължимостта на застрахователното обезщетение произтича не от непозволено увреждане а от поетите от страните задължения и тяхното изпълнение. Особената местна подсъдност по чл. 115, ал. 2 ГПК не се прилага по отношение на всички искове по КЗ, а само по тези, чийто правопроизводящ факт е непозволено увреждане, а активно процесуално легитимиран по тях е увреденото лице. В тези случаи може да намери приложение определената изрично и императивно подсъдност по потребителски спорове по настоящия или постоянния адрес на ищеца, когато ищецът е физическо лице, застраховано по застраховка „Каско“, което се явява потребител по смисъла на § 13, т. 1 от ДР на ЗЗП (т. 6 на ТР № 1/2014 от 23.12.2015 г. по тълк.д. № 1/2014 г., ОСТК на ВКС и Определение № 87 от 21.02. 2020 г. по ч.т.д. № 2870/2019 г. на ВКС, I г.о.).

Поради това настоящият съдебен състав е компетентен да разгледа и

разреши повдигнатия спор, по отношение на който се прилага общата местна подсъдност по чл. 108, ал. 1 ГПК по седалището на ответното юридическо лице, находящо се в гр. С. към момента на подаване на исковата молба видно от служебно извършена справка.

Съдът констатира, че в окончателния доклад № 3 на комисия от „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД е използван терминът „ръководител на маневра“ за дежурния стрелочник свид. В. Г. на длъжност „машинист, локомотивен“ в БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, а в раздел III, т. 1.2 от неоспорената от страните Инструкция за реда и начина на извършване на маневрена дейност в района на Локомотивно депо Б. от 12.01.2023 г. (*датата съгласно датата на съгласуване на инструкцията с полагане подписа на изп. директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация инж. Васил В.*) като ръководител на маневрата е посочен дежурният депомайстор - машинистът, управлява процесния локомотив, в случая свид. Т.. При това положение, с оглед избягване на всякакво съмнение относно значението на термина „ръководител на маневрата“, в настоящото изложение съдът използва единствено термините „депомайстор“ относно лицето, управлявало процесния локомотив – свид. Т. Т., и „стрелочник/дежурен стрелочник“ относно лицето, дало сигнал на депомайстора при извършването на процесната маневра – свид. В. Г..

По делото са отделени за безспорни между страните следните обстоятелства: наличието на валидно застрахователно правоотношение между страните, възникнало по силата на договор за имуществена застраховка „Каско“ и „Злополука“ по комбинирана застрахователна полица № *****/22.04.2020 г., със срок на застрахователно покритие от 04.05.2020 г. до 03.05.2021 г. за товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, с рег. № НОМЕР, собственост на „Белина Еко“ ООД; че на 05.08.2020 г. служител на ищеца уведомил застрахователя за настъпило на 03.08.2020 г. застрахователно събитие, за което била образувана щета № *****, както и че ответникът отказал да заплати застрахователно обезщетение по процесната щета, както и следните обстоятелства, при които е настъпило процесното произшествие, а именно: навлизане в сервитута и нарушаване на строителния габарит на железопътната инфраструктура от водача на автомобила в нарушение на чл. 35, ал. 1 от Наредба № 58, вследствие на самоволно предприемане на действие за преминаване през маневрен район на лице на външно на „БДЖ-ТП“ ЕООД дружество, без да е съгласувано и без да има разрешаващ сигнал от стрелочника.

Според заключението на допуснатата съдебна компютърно-техническа експертиза (СКТЕ) на електронния носител тип „CD“, чието съдържание е обект на изследване от същата експертиза, са записани 107 файла, без да е представен оригиналният носител на записаните файлове, поради което е малко вероятно върху файловете да са извършвани промени, но с оглед с оглед изричните изявления на двете страни, че не оспорват автентичността на изследваните от експертизата записи на 1 бр. CD и липсата на промени върху

същите записи, съдът достига до извода, че процесните файлове са автентични и върху тях не е извършвана промяна.

По делото са приети неоспорени от страните основно и допълнително заключение на съдебна автотехническа експертиза (САТЕ), които съдът цени като компетентни и обективно изготвени.

От основното заключение на САТЕ, заключението на СКТЕ, показанията на свидетелите Т., Г. и И., окончателен доклад № 3 и преписка по заведена щета при ответника във връзка с процесното ПТП се установява следният механизъм на процесното ПТП.

На 05.06.2019 г. между ищеца и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е сключен договор за услуга, по силата на който ищецът предоставял на жп дружеството срещу възнаграждение услугата „пране на спално бельо, одеяла и пердета за нуждите на същото дружество за региони С., Б. и Пловдив. Дейността на един от работниците на ищеца се изразявала в натоварване на мръсно бельо от една от сградите на жп депо в гр. Б., доставянето му в офиса на ищеца за изпиране и разтоварване на чистото спално бельо в една от сградите на жп депо.

В изпълнение на договора за услуга на 03.08.2020 г., около 09,30 ч И., работник на ищеца и водач на товарния автомобил, собственост на ищеца, стигнал до сградата в локомотивното депо в гр. Б., за да вземе мръсното бельо от една от сградите в същото депо, охранителите на депо му разрешили да влезе с товарния автомобил, като вдигнали бариерата, като при навлизане в територията на локомотивния обръщател на водача И. бил направен знак да изчака маневрата на жп локомотив и след разрешение от дежурния стрелочник - свид. Г.. Водачът И. паркирал товарния автомобил до входа на жп депо за товарно-разтоварни дейности във връзка с изпълнение на процесния договор за услуга. Маршрутът на товарния автомобил е рутинен както на отиване, така и на връщане от жп депо, тъй като било възможно преминаване само през един определен участък на депо, а именно маневреният прелез с пресичане на жп релсите в депо.

Междувременно, в жп депо е създадена организация за размяна на тягови трансформатори между два локомотива с оглед смяната на трансформатора на повредения локомотив № ****, като маневрата се извършвала с трети локомотив № *****, управляван от свид. Т. Т. – депомайстор в Локомотивно депо Б. и стрелочника - свид. В. Г., локомотивен машинист в същото депо. След установяване на повредения локомотив № **** на обръщателя, който е скачен и теглен от здравия локомотив № *****, последният локомотив бил сечен от локомотив № **** от стрелочника свид. Г. и се придвижил 2 – 3 м назад със скорост на движение 2 км/ч, за да освободи дистанция при обръщателя. При движението назад на процесния локомотив депомайсторът свид. Т. се намира в дясната част на процесния локомотив, но в този момент не му е подаден разрешителен сигнал от

дежурния стрелочник свид. Г. преди локомотивът да заходи назад. Точно в момента на маневрата на локомотива назад свид. И. захожда напред с товарния автомобил напред, за да излезе от територията на жп депото по същия път, по който е дошъл. Свид. И. възприема, че процесният локомотив е в покой, не чува шум или звуков сигнал, имайки предвид, че в процесния участък на инцидента няма светлинна или звукова сигнализация, като и депомайсторът по правило не подава светлинен или звуков сигнал при нейното извършване, не възприема присъствие в локомотива на машинист, нито на дежурен стрелочник отстрани на локомотива. При движението на автомобила по обратния маршрут за излизане той преминава през локомотивен обръщател и приближава стеснена зона, през която автомобилите и локомотивите могат да минават само с изчакване, но не и едновременно. Водачът на автомобила решава да премине през стеснения участък и потегля. В същото време локомотивът потегля на заден ход след подаден сигнал от стрелочника, за да освободи дистанция върху обръщателя за друг локомотив № ****. Водачът на автомобила натиска спирачките, но въпреки това настъпва страничен сблъсък с ефект на повличане от страна на локомотива към автомобила. Дясната страна на локомотива притиска лявата страна на автомобила, който от своя страна е притиснат вдясно към бетонен стълб от контактната електрическа мрежа. В процеса на сблъсъка на локомотива не са нанесени видими поражения, а автомобилът получава повреди от лявата и от дясната си страна, като бетонният стълб е пречупен и съборен. В момента на сблъсъка между двете превозни средства водачът И. изскача от другата страна на автомобила, за да се спаси, като след инцидента е без наранявания, но автомобилът е с деформации по купето, както се установява от извлечените на хартиен носител снимки към заключението на СКАТЕ. В тази връзка в основното заключение на СКАТЕ е констатирано, че не са открити повреди, които да не могат да се обяснят с механизма на процесното пътнотранспортно произшествие, поради което от техническа гледна точка е налице причинно-следствена връзка между заявеното пред застрахователя процесно събитие и описаните повреди върху автомобил „Мерцедес Спринтер 316 ЦДИ“. Безпротиворечивият извод за така реализирания механизъм на ПТП се потвърждава и от обективизираната в СКАТЕ схема на ПТП, при чието изготвяне вещото лице е използвало сателитни снимки от „Гугълмапс“, съпоставяйки ги с наличния снимков материал по делото, за да идентифицира мястото на ПТП и за да снесе мащабни мерки.

Съдът дава вяра на показанията на тримата свидетели като житейски логични и правдоподобни като съответстващи на останалите доказателства по делото със следната изрична резерва относно част от показанията на свид. Т. и свид. Г.а. Съдът не възприема като достоверни показанията на свид. Т. и свид. Г., че свид. Г. стоял от дясната страна на процесния локомотив и дал сигнал с ръка на свид. Т. преди да потегли назад с локомотива. На първо място, ако свид. Г. беше стоял от дясната страна на локомотива, на другия

край, противоположен на локомотивната кабина, в която се е намирал свид. Т., и беше подал сигнал на свид. Т., не би се стигнало до процесния инцидент, тъй като товарният автомобил е с достатъчно големи размери, за да бъде видян от стрелочника свид. Г.. Този извод се потвърждава и от гореописания механизъм на инцидента, при който машинистът в локомотива се е намирал от дясната страна на локомотива, а в противоположния му край, но от лявата страна на локомотива се е намирал товарният автомобил, който е бил ударен от лявата му страна от движещата се по жп релсите назад част на локомотива с оглед освобождаване на дистанция при разкачването на здравия и повредения локомотив. На следващо място, от показанията на свид. Т. и свид. Г. се установява, че в деня на процесния инцидент не свид. Т., а свид. Г. е следвало да извърши маневрата със здравия и счупения локомотив, а не да бъде стрелочник при нейното извършване.

Липсва оспорване в отговора на исковата молба на ищцовите твърдения, че процесното събитие е настъпило в рамките на регламентираната пътна мрежа противно на посоченото в отказно писмо от 04.09.2020 г. на ответника, че едно от основанията за наличие на изключен риск е движението на водача на товарния автомобил по време на ПТП извън регламентираната пътна мрежа съгласно т. 16.9 от Общите условия. Поради това съдът не излага съображения в тази насока при липса на оспорване от страна на ответника по горепосочения ищцов довод.

Неоснователен е доводът на ответника, че действията на водача на товарния автомобил са единствената причина за настъпване на събитието. Съгласно раздел III, т. 1 от процесната инструкция локомотивна или маневрена бригада извършва маневра, свързана с ремонтната дейност на локомотивно депо. Процесната маневра е извършена от маневрена бригада, доколкото между страните не се спори, а и се установява от окончателния доклад № 3 и показанията на свид. Т. и свид. Г., че депомайстор и стрелочник са участвали в извършване на маневрата, каквито термини са употребени относно членския състав на втория вид бригада, извършваща ремонт на локомотиви – маневрената бригада, която съгласно т. 1.2 от горната инструкция се състои от ръководител на маневрата – дежурен депомайстор и дежурен стрелочник. Съгласно т. 5.2 от инструкцията едно от задълженията на депомайстора е да изпрати стрелочник на чело на маневрата, който вървейки покрай коловоза и подавайки сигнал да предупреждава евентуално намиращи се лица там за предстоящото придвижване, като същият стрелочник носи със себе си и спирателна обувка и при възникнала ситуация я използва за спиране на возилото. В случая при съвкупната преценка на всички доказателства, обсъдени поотделно и в тяхната взаимовръзка се установява, че стрелочник на челото на процесната маневра не е имало, за да подаде сигнал на депомайстора с оглед безопасно маневриране на локомотива, като депомайсторът се е намирал в дясната част на локомотива, а стрелочникът – от дясната страна на локомотива, и то не от страната на локомотива, която се е явявала чело на маневрата и е била в близост до

товарния автомобил, както се потвърждава от основното заключение на САТЕ, в което изрично е посочено, че стрелочник в участъка на инцидента не е присъствал. От показанията на стрелочника свид. Г. се установява, че членовете на маневрената бригада не са положили грижата на добрия жп машинист да възприемат изцяло обстановката от задната страна на движещия се назад локомотив, тоест от двете страни в задната част на локомотива, тъй като свид. Г. заявява, че машинистите гледат дали идва друг локомотив, а не товарен автомобил като процесния автомобил. Така заявеното от свид. Г. още веднъж потвърждава горния извод, че свид. Г. не се е намирал на челото на процесната маневра при потеглянето на локомотива назад, поради което същият не е изпълнил задължението съгласно т. 5.2 от инструкцията да върви покрай коловоза и да подаде предупредителен сигнал на евентуално намиращи се там лица за предстоящото придвижване на локомотива назад. Така се извежда и че депомайсторът свид. Т. също не е изпълнил задължението си по т. 5.2 от инструкцията да изпрати стрелочник на челото на маневрата непосредствено преди предстоящото придвижване на локомотива назад. Вместо това и двамата членове на маневрената бригада са стояли от дясната част, съответно от дясната страна на локомотива, разчитайки на чистия шанс, че на челото на маневрата няма да има други локомотиви, а свид. Г., като е гледал назад, но от дясната страна на локомотива, е следил само движението по същите жп релси, по които е извършвана процесната маневра, без да съобрази приближаващия товарен автомобил, пресичащ през това време жп релсите. Поведението на депомайстора свид. Т. и на по-голямо основание на стрелочника свид. Г. е в още по-голяма степен укоримо, тъй като при навлизане в територията на локомотивния обръщател стрелочникът свид. Г. направил знак на водача на товарния автомобил свид. И. да изчака маневрата на жп локомотив, след което стрелочникът дал разрешение на свид. И. да пресече локомотивния прелез по пътя му на отиване до една от сградите на Локомотивно депо Б..

При това разположение на двамата членове на маневрената бригада същите са имали видимост при извършване на маневрата само от дясната страна на локомотива, а товарният автомобил се е намирал от лявата страна на локомотива, поради което не е попадал в полезрението на нито един от членовете на маневрената бригада и съответно не е бил възприет от депомайстора и стрелочника. Водачът И. е възприел, че на мястото на събитието се извършва маневра от локомотиви, но не непосредствено преди да потегли по обратния път, за да излезе от жп депото, а при пътя му към обекта, до който е следвало да стигне, за да изпълни задълженията по договора за услуга между „БДЖ – Пътнически превози“ и ищеца, а именно при навлизане в територията на локомотивния обръщател, когато му е бил направен знак да изчака маневрата на жп локомотив.

Неоснователен е доводът на ответника, че същият участък е такъв с повишен риск от увреждане съгласно т. 16.9 от Общите условия, в която разпоредба неизчерпателно са посочени такъв вид участъци - междублокови

площадки и тревни площи, пешеходни и велосипедни алеи, планински, горски участъци или черни пътища, ниви, канавки. От логическото тълкуване на същата разпореда се установява, че застрахователят изброява неизчерпателно участъци, при които рискът от увреждане е по-висок с оглед настилка, от която са изградени тези участъци, а не с оглед движението на локомотиви на територията на жп депото, в частност в рамките на локомотивния обръщател, където е станал процесният инцидент.

Ответникът правилно твърди, че мястото на настъпване на удара е зона на движение, маневриране, гариране и ремонтиране на локомотиви, чиято маса надвишава многократно масата на товарния автомобил, както и че локомотивите се движат по специални трасета (релси), поради което са по-трудно маневрени от автомобилите и преустановяват движението си с по-голямо закъснение от автомобилите. Но тези твърдения на ответника са относими не към сочения от ответника изключен риск по смисъла на т. 16.9 от Общите условия, а към поведението на водача И., който не се е съобразил с гореописаната пътна обстановка, като не е положил дължимата грижа, която в случая се е състояла именно в това водачът И. да предприеме маневра и да пресече маневрения за процесния локомотив район само след получен разрешителен сигнал от дежурния стрелочник като член на маневрената бригада.

Ответникът навежда, че в застрахователното покритие по т. 14.5 от Общите условия за застраховка „Каско“ не попадат действия, извършени с груба небрежност, но в същите общи условия липсва уговаряне на конкретни случаи, при които между страните да се счита, че е налице груба небрежност от страна на съответно лице, участвало в ПТП, а само са изброени неизчерпателно хипотези на груба небрежност. В раздел XVIII, т. 17 от Общите условия е посочено, че груба небрежност е преминаване през жп прелез при спуснати, започнали да се спускат или да се вдигат бариери, независимо дали от съответното устройство се подават светлинни или звукови сигнали, забраняващи навлизането в прелеза; преминаване през жп прелез при забранителен звуков и/или светлинен сигнал, независимо от това налични ли са бариери и от положението им. В случая водачът И. първоначално е навлязъл в територията на жп депото след получено разрешение и при вдигната бариера, но горните случаи не са приложим към процесния инцидент, станал на самата територия на жп депото.

Необоснован е доводът на ответника, че водачът И. не е съобразил липсата на съгласуване и сигнал от ръководителя на маневрата на локомотива за преминаване и е предприел маневра за движение. От показанията на същия водач се установява, че на мястото на инцидента не е присъствало длъжностно лице, което да даде разрешение на водача на процесния локомотив да се движи в съответна посока, каквото длъжностно лице е присъствало при първоначалното навлизане на водача И. на територията на жп депото. Действително, водачът И. е следвало да изчака изричен сигнал от стрелочника за преминаване, след което да предприеме маневра за движение,

но именно поради негово поведение съдът счита за основателно възражението за съпричиняване на ответника.

Правилно ответникът сочи, че дали дадено нарушение е проява на груба небрежност изисква преценка на обстоятелствата в конкретния случай. Груба небрежност би била налице, ако водачът беше предприел маневрата, като преди това му е бил даден сигнал от стрелочника, че не може да я предприеме или въпреки че предварително е възприел движението на процесния локомотив. В тези случаи за съда е несъмнено, че би била налице груба небрежност по смисъла на раздел IV, т. 14.5 от Общите условия и водачът на товарния автомобил би имал ясната представа, че действията на нарушаване на закона могат да доведат до щета за застрахованото имущество. В случая водачът И. не е имал ясната представа, че незаконосъобразните му действия по предприемане на маневра и пресичане на жп релсите ще доведат до инцидента, след като е възприел, че процесният локомотив е в покой и без да е бил налице светлинен и/или звуков сигнал, от който да е било видно, че същият локомотив предприема маневра именно в момента, в който и товарният автомобил е предприел маневра, както се потвърждава и от показанията на машиниста на процесния локомотив свид. Т., че точно в процесния участък на настъпване на инцидента няма сигнализация за разлика от останалата част от територията на жп депото. В тази връзка се явява неоснователен доводът на ответника, че в участъка на инцидента е имало вертикална и хоризонтална сигнализация.

На следващо място, допълнителен аргумент, че водачът на товарния автомобил не е действал при груба небрежност е, че същият не е употребил алкохол и не е бил в пияно състояние към момента на ПТП, тъй като според неоспорено от страните удостоверение от 13.08.2020 г. от ОДМВР-Б., сектор „Пътна полиция“ депомайсторът, управлявал процесния локомотив, и водачът на товарния автомобил са изпробвани за наличие на алкохол в кръвта с техническо средство „Дрегер“, което е отчело нулеви показания. Най-небрежният водач би употребил алкохол преди изпълнение на трудовите си задължения, включващи и преминаване с управлявания от него товарен автомобил през жп прелез и жп релси на локомотивно депо, в което същият има ясната представа, че се намира и локомотивен обръщател, където се извършват маневри на локомотиви с оглед рутинното изпълнение на трудовата си функция във времето, предхождащо процесния инцидент. В случая водачът И. не се е поставил в състояние, свързано с липсата на грижа на добрия водач на товарен автомобил, като не е употребил алкохол преди ПТП (арг. от Определение № 403 от 6.04.2017 г. на ВКС по гр. д. № 4877/2016 г., IV г. о.; Определение № 923 от 31.07.2013 г. на ВКС по гр. д. № 2588/2013 г., III г. о.)

В тази връзка неоснователен е доводът на ответника, че водачът И. не е положил най-елементарната грижа, която и най-небрежният човек би положил за своите работи. Работата на водача И. в случая е била да напусне територията на жп депото по безопасен начин с товарния автомобил, като

дори и най-небрежният водач на товарен автомобил би предприел маневра и би пресякъл жп релсите, след като е възприел, че процесният локомотив е в покой и при липса на светлинен и звуков сигнал, което в случая е сторил водачът И., както се потвърждава и от окончателния доклад № 3, че същият водач не е чул звуков сигнал, подаден от процесния локомотив и не е могъл да види депомайстора – свид. Т.. Водачът И. с положителност е проявил обикновена небрежност, като е предприел процесната маневра, без да положи грижата на добрия водач на товарен автомобил. Ето защо, не е налице изключен риск по смисъла на т. 14.5 от Общите условия при липса на проявена от водача на товарния автомобил груба небрежност при извършването на процесната маневра.

Неоснователен е доводът на ответника, че е налице изключен риск съгласно т.14.4 от Общите условия, тъй като в жп депо била въведена забрана за движение на автомобили, както и въведеният при условията на евентуалност довод на ответника, че участъкът, в който е осъществен сблъсъкът, е бил забранен за движение на автомобили. Видно от първоначалното заключение на САТЕ на територията на жп депо била въведена регулация, в частност на местопроизшествието движението на автомобили се е осъществявало след подаден разрешителен сигнал от нарочно определен за целта служител на жп депо, който е ръководил маневрата на процесния автомобил, или както изрично е посочено в заключението, маршрутът на товарния автомобил е бил рутинен и водачът се е движел по него в пропускателен режим, управляван от стрелочник. Изрично вещото лице сочи в заключението, че в железопътното депо е създадена организация на движението, която излиза извън рамките на Закона за движение по пътищата, който третира въпроса за преминаване на МПС през жп прелези, като така създадената организация на движението е специфична и за нея вещото лице прави извод от показанията на водача на товарния автомобил и от нарочно изготвен за процесния инцидент окончателен доклад № 3 на комисия от „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, Централно управление. В тази връзка е неоснователен и доводът на ответника, че в процесния участък не било разрешено движението на автомобили при наличие на пропускателен режим на територията на жп депо и разрешителен режим на местопроизшествието, регулиран от съответен стрелочник. Този извод се потвърждава и от показанията на свид. И., че охраната му вдига бариерата, за да влезе с товарния автомобил в жп депо.

Неотнормен е доводът на ответника, че водачът И. не е съобразил атмосферните условия и състоянието на пътя, след като тези две обстоятелства по никакъв начин не са включени като причини за процесния инцидент. Нито атмосферните условия, нито състоянието на пътя са посочени от страните като фактически обстоятелства, които да бъдат включени в предмета на делото, за да подлежат на изследване в настоящото изложение. Спорно между страните е, че водачът И. не е изчакал получаване на сигнал от дежурния стрелочник и в каква степен е съпричинил процесния резултат, а не

че при съответните атмосферни условия и състояние на пътя водачът И. не е следвало да предприема маневра на пресичане на пътя на процесния локомотив.

Относим е доводът на ответника, че водачът И. нарушил забраната на чл. 35, ал. 1, т. 1 за навлизане в сервитута и нарушаването на строителния габарит на железопътната инфраструктура, преминаването през железопътните линии на пътни превозни средства, пешеходци и животни извън определените за това места. Водачът И. е нарушил горната разпоредба, като е навлязъл в сервитута и е нарушил строителния габарит на жп инфраструктурата, както е посочено в окончателния доклад № 3 от заседание на РРК-Пловдив от 09.09.2020 г., но това нарушение е било постоянно извършвано от същия водач въз основа на предварително съгласие от страна на „БДЖ – Пътнически превози“ като страна по договора за услуга от 05.06.2019 г., в чийто чл. 4.1 е предвидено предаването за изпиране на артикулите и приемането на изпратените артикули да се извършва в сградите с адреси по обекти, посочени в Техническата спецификация на възложителя, представляваща приложение № 1 към същия договор, като в изпълнение на задълженията си по договора за услуга като работник на изпълнителя по процесния договор за услуга водачът И. е получавал разрешение, за да навлезе на територията на жп депо, както е сторил преди настъпване на инцидента, както се установява и от показанията на свид. И., че уговорката между дружеството, в което е бил работник, и „БДЖ – Пътнически превози“ е водачът на товарния автомобил да стигне до сградата в локомотивното депо и да вземе мръсното бельо, която уговорка е изпълнена от същия водач, който съгласно горната уговорка паркирал товарния автомобил до входа на жп депо, както и че негови колеги същата услуга в процесното депо.

Предвид изложеното, съдът стабилизира категоричния извод за реализиране на описания в исковата молба механизъм на ПТП, в резултат на което са причинени вредите на товарния автомобил от действията на маневрената бригада при съпричиняване на вредите от страна на водача на товарния автомобил и при следното съотношение на обективните приноси от горепосочените участници в ПТП - 70 % принос за маневрената бригада и 30 % за водача на процесния автомобил.

Спорен между страните е и въпросът дали е налице тотална щета на товарния автомобил, който въпрос е предмет на основното и допълнителното заключение на САТЕ, като при преценката за тяхната обосновааност на основание чл. 202 ГПК съдът взе предвид и устното изложение на вещото лице при тяхното приемане в открито съдебно заседание съответно на 20.02.2023 г. и на 03.04.2023 г.

В т. V.1 от основното заключение на САТЕ е извършена калкулация на ремонт с оригинални резервни части и редукия на тяхната стойност от 40 %, като според вещото лице наличните алтернативни авточасти покриват много малка част от необходимите за този ремонт, и стойността на необходимите

материали, в това число бояджийски, е също намалена с 40 %. Вещото лице сочи, че цената на механичния и тенекеджийски труд е базова – 12 лв./час, а на бояджийския труд – 24 лв./час, и при тези предпоставки е получил **стойност от 18 509,02 лв. на необходимия ремонт за възстановяване на процесния автомобил**, изчислена по средни пазарни цени към датата на настъпване на ПТП на 03.08.2020 г., включително и при ремонт в сервиз.

В основното заключение е посочено, че съгласно дефиницията за действителна стойност, това е тази сума, за която може да се закупи заместващ автомобил със същите характеристики като увредения автомобил. Според вещото лице справка в сайта „mobile.bg“ сочи, че заместващ автомобил може да се закупи за най-малко 19 500 лв. а в застрахователната полица е записано, че автомобилът е застрахован за сумата от 18 000 лв. без подзастраховане, поради което процесният автомобил не е надзастрахован и **действителната му стойност към датата на застрахователното събитие чрез сравняване с пазарни аналози е 19 500 лв.**

Вещото лице е изложило съображения, че дефиницията за тотална щета изисква стойността на ремонта да представлява над 80% от действителната стойност на автомобила, а при стойност на ремонта от 18 509,02 лв. и действителна стойност на автомобила от 19 500 лв. **е налице почти 95 % покритие, поради което е налице тотална щета.** В заключението е посочено, че за останките от автомобила е издадена фактура по сключен договор за продажбата им на стойност 500 лв., като процентът на запазените части може да варира в рамките на от около 3 % до максимум от около 25 % от действителната стойност на автомобила в зависимост от тежестта на увреждането и предназначението на останките, а в конкретния случай биха могли да се реализират приходи от продажба на двигател, скоростна кутия, ходова част и други, които биха осигурили **стойност на запазените части от около 10 %**. Вещото лице сочи, че в условията на тотална щета винаги размерът на дължимото обезщетение е 17 550 лв. (90 % от 19 500 лв.), получено като разлика между действителната стойност на автомобила преди ПТП и стойността на останките след нея. Според допълнителното заключение на САТЕ **действителната стойност на автомобила**, определена към датата на събитието, като се съобрази застрахователната сума, **е не по-малка от 18 000 лв., а стойността на запазените части**, определена чрез продажба на скъпи агрегати от автомобила, **е не повече от 4 500 лв.**

В устното изложение при приемането на основното заключение вещото лице поддържа заключението си, че **действителната стойност на процесния автомобил към датата на ПТП по пазарни цени е 19 500 лв.,** като се аргументира, че заместващ автомобил като процесния автомобил не може да бъде закупен на цена, по-ниска от 19 000 лв., независимо че същият автомобил е оценен от застрахователя на стойност от 18 000 лв. Когато защитава посочения от него **размер на запазените части на процесния автомобил от 10 %**, вещото лице подчертава, че е получил този размер след оценка на останките в тяхната цялост, както и че ако автомобилът бъде

разглобен на части, които да бъдат продадени, останките биха били продадени на по-висока стойност, но е заявил, че това е дейност, която е свързана с разходи и би отнела доста време за пазарната реализация на тези авточасти.

В устното изложение при приемането на допълнителното заключение на САТЕ вещото лице поддържа заключението си, но изрично сочи, че е дал само вероятностен извод, че действителната стойност на процесния автомобил към датата на ПТП по средни пазарни цени е 18 000 лв., която стойност следва да се възприема не като средна, а като минимална стойност за закупуване на заместващ автомобил със същите характеристики като увредения автомобил. Вещото лице се аргументира, че с оглед специфичната пазарна конюнктура, свързана с рязко повишаване на цените на автомобилите през последните 2-3 години, следващи датата на процесния инцидент, използването на писмени източници, актуални към същата дата, би довело до неверен извод за действителната стойност на товарния автомобил, тъй като в тези източници описанието на автомобилите е непълно. При така изложените съображения вещото лице се придържа към категоричния извод за действителната стойност на автомобила от 19 500 лв. по основното заключение на САТЕ. Тези изводи на вещото лице съдът намира за обосновани в пълна степен с оглед и на устните изложения при приемането на двете заключения на САТЕ.

По смисъла на чл. 390, ал. 2 КЗ пълна или тотална щета означава невъзможност да се използва изобщо повреденото имущество или увреждане, при което стойността на разходите за необходимия ремонт надвишава 70 на сто от действителната стойност на повреденото имущество, тоест стойността за възстановяване на имуществото с ново от същия вид и качество, в това число всички присъщи разходи за доставка, строителство, монтаж и други, без прилагане на обезценка съгласно чл. 400, ал. 2 КЗ (Решение № 485 от 18.04.2023 г. на САС по в. гр. д. № 2637/2022 г.; Решение № 662 от 21.10.2022 г. на САС по в. т. д. № 506/2022 г.). Макар и вещото лице да е посочило в основното заключение на САТЕ, че тотална щета е налице при възстановителна стойност над 80 % от действителната стойност на процесния автомобил, тоест сумата от 18 509,02 лв., вместо предвидения в закона размер от над 70% от действителната стойност на автомобила, в т. 4 от същото заключение е посочено, че при стойност на ремонта на автомобила от 18 509,02 лв. и действителна стойност на автомобила от 19 500 лв., е налице почти 95 % покритие, тоест възстановителната стойност представлява почти 95 % от действителната стойност на автомобила. Размерът на възстановителната стойност на процесния автомобил е по-голяма от стойността на самия автомобил по средни пазарни цени, което определя процесната щета като тотална щета съгласно [чл. 390, ал. 2 КЗ](#). В случай на тотална щета застрахователят изплаща застрахователно обезщетение, равно на действителната стойност на автомобила, а именно сумата от 19 500 лв. Така размерът на застрахователното обезщетение при условията на тотална

щета е 17 550 лв., при положение че стойността на останките от автомобила след ПТП е 90 %, в която насока съдът възприема за обосновани изводите на вещото лице, изготвило основното и допълнителното заключение на САТЕ, включително и неговите устни изложения при тяхното приемане в съответно открито съдебно заседание.

В отговора на исковата молба е заявено при условията на евентуалност при уважаване на главната претенция за изплащане на застрахователно обезщетение възражение за прихващане на сумата, която е възстановена на ищеца поради прекратяване по негов почин на застрахователния договор в размер на 459,63 лв. съгласно т. 45.1.2 от Общите условия, в която разпоредба е предвидено застрахователят да не възстановява неизчерпаната стойност от застрахователната премия, ако са изплатени или предстоят да бъдат изплатени обезщетения, в случай че застрахователния договор се прекрати предсрочно по искане на застрахования с триднешно писмено предизвестие. Във връзка с искане на ищеца, получено от ответника на 30.09.2020 г., за прекратяване на посочени в същото искане застрахователни договори, сред които и договор за имуществена застраховка „Каско“ и „Злополука“ по комбинирана застрахователна полица № *****, със срок на застрахователно покритие от 04.05.2020 г. до 03.05.2021 г. за товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, с рег. № НОМЕР, собственост на ищеца, с писмо от 14.10.2020 г. ответникът е приел така предложеното му от ищеца прекратяване на процесния застрахователен договор, като е посочил, че сумата за възстановяване по същия договор е 459,63 лв., чийто конкретен размер не е оспорен от ищеца извънсъдебно, както и в срока по чл. 143, ал. 1 вр. ал. 3 ГПК до първото открито съдебно заседание пред първата инстанция.

С оглед основателността на главната претенция до размера на 70 % от пълно предявения размер от 17 090,37 лв. или сумата от 11 963,26 лв. при уважено възражение за съпричиняване на процесния инцидент от страна на водача на товарния автомобил така заявеното от ответника при условията на евентуалност възражение за прихващане е основателно и води до погасяване на горепосочения размер на застрахователното обезщетение от 11 963,26 лв. със сумата от 459,63 лв., представляваща неизчерпана стойност на застрахователната премия до датата на предсрочно прекратяване на застрахователния договор, тоест сумата от 11 503,63 лв.

По иска по чл. 86, ал. 1 ЗЗД

Съгласно чл. 193, ал. 3 КЗ (отм.), чл. 390, ал. 1 КЗ (обн. ДВ. бр. 102 от 29.12.2015 г., в сила от 01.01.2016 г.) предпоставка за изплащане от застрахователя на обезщетение за тотална щета на МПС е представянето на доказателства за прекратяване на регистрацията му (дерегистрация), т. е. изпълнението на административната процедура обуславя плащането, а не установяването на задължението по съдебен ред. Плащането от застрахователя може да бъде доброволно, без да е налице съдебно

производство, или в изпълнение на влязло в сила решение. И в двата случая, изпълнението/неизпълнението на задължението за deregистрация и представянето пред застрахователя на доказателства за това има значение за началния срок на забавата, но не и за основателността на претенцията за главницата за застрахователно обезщетение. Поради това и поставянето в диспозитива на решението в случай, че е проведено съдебно производство) на условие за представяне на доказателства за прекратяване на регистрацията, няма отношение към главницата. Ако доказателството е било представено в предхождащ решението момент - преди или по време на съдебното производство, то би била поставена началната дата на обезщетението за забава, съизмеримо със законната лихва. В случай че регистрацията на МПС не е прекратена до приключване на съдебното производство пред инстанции по същество или не са представени доказателства за това, то и осъдителният диспозитив в частта за обезщетението за забава, ако такова обезщетение е поискано, би следвало да е съобразен с този факт (Решение № 245 от 16.11.2018 г. на ВКС по т. д. № 2278/2017 г., I т. о.; Решение № 59 от 12.06.2015 г. на ВКС по т. д. № 1256/2014 г., II т. о.; Решение № 44 от 2.06.2015 г. на ВКС по т. д. № 775/2014 г., I т. о.).

Съгласно чл. 409 КЗ застрахователят дължи лихва за забава върху дължимото застрахователно обезщетение след изтичане на срока по чл. 405 КЗ, освен в случаите на чл. 380, ал. 3 вр. ал. 1 КЗ, когато лицето, което желае да получи застрахователно обезщетение, не представи данни за банковата сметка. Според правилото на чл. 390, ал. 1 от КЗ заплащането на застрахователно обезщетение при наличие на тотална щета е обвързано от ангажирането на доказателства за deregистрация на увредения автомобил, а именно представяне на удостоверение от компетентните регистрационни органи, в което е отбелязано, че прекратяването на регистрацията е поради настъпилата тотална щета.

Процесната щета е тотална, поради което ищецът е следвало да представи доказателства за deregистрация на автомобила съгласно чл. 390, ал. 1 КЗ, за да постави ответника в забава. Задължението по чл. 390, ал. 1 КЗ е въведено *ex lege*, т. е. не е в зависимост от Общите условия на отделния застраховател. Иницирането на административната процедура не е поставено в зависимост и от това дали застрахователят е изискал документа за deregистрация или не. Предприемането на процедурата по deregистрация е в правомощията на потребителя на застрахователна услуга и в негова тежест е представянето на предвидените в закона доказателства с оглед интереса му от поставяне на длъжника в забава.

Основателен е доводът на ответника, че не е изпаднал в забава относно изплащането на застрахователното обезщетение, тъй като доказателства за прекратяване на регистрацията на товарния автомобил, обезщетението за чието увреждане е предмет на спора, не са представени нито пред застрахователя, нито пред съда, а и липсват наведени твърдения от страна на ищеца за такова прекратяване. Поради това искът по чл. 86 ЗЗД за период а от

датата на отказа за изплащане на застрахователно обезщетение – 04.09.2020 г. до датата на подаване на исковата молба - 04.11.2021 г., както и акцесорната претенция за законна лихва върху главницата за застрахователно обезщетение от датата на подаване на исковата молба до окончателното изплащане на сумата следва да бъдат отхвърлени, тъй като с тях се претендира обезщетение за период преди представянето на доказателства за deregистрация на товарния автомобил, и ответникът да бъде осъден да заплати обезщетение за забава в размер на законната лихва върху уважения размер на главницата от 11 503,63 лв. считано от датата на представяне на доказателства за прекратяване на регистрацията на товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, рег. № НОМЕР, до окончателното изплащане (Решение № 2037 от 24.04.2023 г. на СГС по в. гр. д. № 5874/2021 г. ; Решение № 1277 от 14.03.2023 г. на СГС по гр. д. № 9138/2022 г. ; Решение № 3429 от 25.11.2022 г. на СГС по в. гр. д. № 3425/2022 г. ; Решение № 3326 от 21.11.2022 г. на СГС по в. гр. д. № 6755/2021 г.).

По разноските

С оглед изхода на делото и на основание чл. 78, ал. 1 ГПК ищецът има право на разноски съобразно уважената част от исковите от **1 483,09 лв.** за държавна такса, депозит за САТЕ и адвокатско възнаграждение, а ответникът на основание чл. 78, ал. 3 ГПК съобразно отхвърлената част от исковите от **418,18 лв.** за държавна такса, депозити за експертизи и за свидетели и за юрисконсултско възнаграждение, чийто размер съдът определя на 150 лв. с оглед броя проведени открити съдебни заседания, материалния интерес по делото, извършените действия по делото от ответниковия представител и относително невисоката степен на фактическа и правна сложност на делото.

По изложените съображения, съдът

РЕШИ:

ОСЪЖДА на основание чл. 405 КЗ „Застрахователно акционерно дружество Армеец“ АД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. С., ул. „С. К.“ № 2, да заплати на „Белина Еко“ ООД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. Б., ж.к. „М. Р.“, Ю. П. З., парцел 56, сумата от **11 503,63 лв.**, представляващо дължимо обезщетение по застраховка „Каско“ по полица № ***** за щети по товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, рег. № НОМЕР, причинени на 03.08.2020 г., **ведно със законната лихва върху уважения размер на главницата от 11 503,63 лв. считано от датата на представяне на доказателства** за прекратяване на регистрацията на товарен автомобил марка „Мерцедес“, модел „Спринтер 316 ЦДИ“, рег. № НОМЕР, до окончателното изплащане, като

ОТХВЪРЛЯ иска до размера от **11 963,26 лв. КАТО ПОГАСЕН ЧРЕЗ ПРИХВАЩАНЕ** със сумата от **459,63 лв.**, представляваща вземане на

„Застрахователно акционерно дружество Армеец“ АД за неизчерпана стойност на застрахователната премия към 14.10.2020 г. до датата на предсрочно прекратяване на застрахователния договор по полица № *****, като

ОТХВЪРЛЯ иска за горницата над сумата от **11 963,26 лв.** до пълния предявен размер от **17 090,37 лв.** като неоснователен.

ОТХВЪРЛЯ акцесорната претенция на „Белина Еко“ ООД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. Б., ж.к. „М. Р.“, Ю. П. З., парцел 56, за осъждане на „Застрахователно акционерно дружество Армеец“ АД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. С., ул. „С. К.“ № 2, да заплати на ищеца законната лихва върху първоначално заявения размер на главницата за горепосоченото застрахователно обезщетение от 10 000 лв. считано от датата на подаване на исковата молба на 04.11.2021 г. до окончателното изплащане, както и законната лихва върху разликата над първоначално заявения размер от 10 000 лв. до окончателно заявения размер на главницата – сумата от 7 090,37 лв. от датата на подаване на молбата за увеличение размера на иска на 03.04.2023 г. до окончателното изплащане.

ОТХВЪРЛЯ иска по чл. 86, ал. 1 ЗЗД на „Белина Еко“ ООД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. Б., ж.к. „М. Р.“, Ю. П. З., парцел 56, за осъждане на „Застрахователно акционерно дружество Армеец“ АД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. С., ул. „С. К.“ № 2, да заплати на ищеца сумата от **2027,11 лв.** (*прието увеличение на размера на първоначалния предявен като частичен иск с протоколно определение от 03.04.2023 г.*), представляваща мораторна лихва върху главницата за застрахователно обезщетение от **17 090,37 лв.** за периода от датата на отказа на 04.09.2020 г. до датата на подаване на исковата молба на 04.11.2021 г.

ОСЪЖДА на основание чл. 78, ал. 1 ГПК „Застрахователно акционерно дружество Армеец“ АД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. С., ул. „С. К.“ № 2, да заплати на „Белина Еко“ ООД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. Б., ж.к. „М. Р.“, Ю. П. З., парцел 56, сумата от **1 483,09 лв.** - разноси по делото.

ОСЪЖДА на основание чл. 78, ал. 3 ГПК Белина Еко“ ООД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. Б., ж.к. „М. Р.“, Ю. П. З., парцел 56, да заплати на „Застрахователно акционерно дружество Армеец“ АД, ЕИК: *****, седалище и адрес на управление: гр. С., ул. „С. К.“ № 2, сумата от **418,18 лв.** - разноси по делото.

Решението подлежи на обжалване пред Софийски градски съд в двуседмичен срок от връчването.

Съдия при Софийски районен съд: _____