

РЕШЕНИЕ

№ 1334

гр. София, 06.11.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

СОФИЙСКИ ГРАДСКИ СЪД, ТО VI-20, в публично заседание на
тринадесети октомври през две хиляди двадесет и трета година в следния
състав:

Председател: Татяна К.ова

при участието на секретаря Йорданка В. Петрова
като разгледа докладваното от Татяна К.ова Търговско дело №
20221100900646 по описа за 2022 година

Предявен е иск с правно основание чл. 411, изр. 2 КЗ.

Ищецът „ЗД „Б.И.““ АД твърди, че на 23.02.2021 г. в гр. София, на кръстовището на бул. „И. Гешов“ и ул. „Георги Софийски“, било реализирано пътно-транспортно произшествие (ПТП) между тролейбус марка „Икарус“ с рег. № ***** и л.а. марка „БМВ“ с рег. № *****. Причина за настъпване на произшествието било поведението на водача на тролейбуса, който навлязъл в кръстовището на червен сигнал на светофарната уредба. Гражданската отговорност на делинквента била застрахована при ответника „ЗАД „ОЗК-З.““ АД с полица № BG/23121000019493, а за лекия автомобил била сключена имуществена застраховка, по която застраховател бил ищецът (полица № E20990020802). В резултат от ПТП на лекия автомобил били причинени значителни щети и ищецът в изпълнение на договорното си задължение заплатил обезщетение за разходите за ремонт и репатриране в размер от 67 325,64 лв. Въз основа на изложеното ищецът моли съда да осъди ответника да му заплати частично сумата от 26 000 лв., представляваща част от суброгационното му вземане срещу застрахователя на делинквента за платеното застрахователно обезщетение и ликвидационни разноски. Претендира също законната лихва от предявяване на иска до погасяването и разноски.

Ответникът „ЗАД „ОЗК-З.““ АД оспорва наличието на валидно застрахователно правоотношение по застраховка „Каско“ за л.а. „БМВ“, като твърди, че нямало доказателства за плащане на дължимата към датата на ПТП премия, нито били ясни условията относно покритите рискове. Наред с това ответникът оспорва сочения от ищеца механизъм на ПТП. Поддържа, че произшествието се дължало на противоправното поведение на водача на л.а. „БМВ“ - същият предприел завои надясно, навлизайки в насрещното платно, в което се движил тролейбусът. Сочи още, че плащането на обезщетение от

ищеца не било извършено надлежно – вместо за ремонт в официален сервиз било платено обезщетение за ремонт по фактура. Наред с това при този начин на обезщетяване ищецът нямал право да претендира стойността на начисления по фактурата ДДС, която му била възстановена. Ответникът оспорва и стойността на ремонта, като счита същата за завишена спрямо средната пазарна стойност и спрямо стойността, която ищецът щял да плати при извършване на ремонт в официален сервиз. Твърди още, че нямало доказателства за отремонтване на увредения автомобил. Въз основа на всичко изложено ответникът моли съда да отхвърли исквете и да му присъди разноски.

Съдът, като съобрази становищата на страните и доказателствата по делото, достигна до следните фактически и правни изводи:

С плащането на застрахователното обезщетение застрахователят встъпва в правата на застрахования срещу причинителя на вредата или срещу лицето, застраховало неговата гражданска отговорност. За възникване на суброгационното вземане е необходимо да се установят следните факти: да е сключен *договор за имуществено З.*, в срока на застрахователното покритие по който и вследствие *виновно и противоправно поведение* на водач на МПС, чиято гражданска отговорност е *застрахована при ответника*, да е настъпило *събитие*, за което ответникът носи риска, като в изпълнение на договорното си задължение ищецът да е *изплатил* на застрахования застрахователно обезщетение в размер, не по-голям от *действителните вреди*. Който и от фактите, включени в основанието на вземането, да не се докаже от ищеца, искът подлежи на отхвърляне.

Относно наличието на валидни застрахователни правоотношения и тяхното съдържание:

Безспорно между страните е, че процесното събитие е настъпило между тролейбус марка „Икарус“ с рег. № ***** и л.а. марка „БМВ“ с рег. № ***** на 23.02.2021 г., поради което спрямо тези МПС и спрямо тази дата следва да се установи съществуването на застрахователни правоотношения, по които застрахователи са съответно ищецът и ответникът.

От събраните писмени доказателства се установява, че *с полица № E20990020802/2020 г.*, подписана от „В.Х.“ ЕООД като застрахован и от ищеца като застраховател, е сключен договор за имуществено З. *„Автокаска“ на л.а. марка „БМВ“ с рег. № ******. Автомобилът е застрахован за рискове при условията на клауза П-101, т.е. „Пълно каско“ (включваща и риска ПТП) с четири възможности относно начина на обезщетяване – чрез ремонт в сервиз на официален вносител или в друг сервиз, избран от застрахования, чрез плащане на обезщетение по експертна оценка или по фактура (вж. Общи условия и Вътрешни правила). *Срокът на застрахователно покритие е от 18.12.2020 г. до 17.12.2021 г.* Няма преки доказателства за заплащане на застрахователната премия, което е изискване за започване на застрахователното покритие съгласно чл. 351, ал. 3 КЗ вр. 3.1 от Общите условия, но съдът приема и този факт за доказан, тъй като в о.с.з. на 13.10.2023 г. във връзка с отмяна на определението за допускане на ССЧЕ ответникът е заявил, че поддържа оспорване само относно заплащането на обезщетение в частта относно ДДС. Наред с това следва да се отчете и обстоятелството, че кредитор по вземането за премия, имащ право да удостовери погасването му (вкл. чрез разписка), е именно ищецът, който признава погасяването.

Въз основа на изложеното съдът приема, че към 23.02.2021 г. **ищецът** е имал качеството на застраховател по имуществена застраховка, сключена за едно от участващите в ПТП превозни средства, по която **е дължал покритие за вредите от събитието**.

Съществуването на застрахователен договор за застраховка „Гражданска отговорност“, сключен от **ответника** относно тролейбуса и действащ към процесната дата, пък е **безспорен факт**, който съдът приема за доказан, съобразявайки на основание чл. 175 ГПК и представената справка от регистъра, воден от Гаранционен фонд.

Относно наличието на виновно и противоправно поведение:

Според Протокол за ПТП рег. № 1839, съставен на 23.02.2021 г. в гр. София, на същата дата тролейбус с рег. № ***** е навлязъл в кръстовището на бул. „Акад. И. Гешов“ и ул. „Георги Софийски“ на червен сигнал на светофарната уредба и е реализирал сблъсък с л.а. „БМВ“ с рег. № *****, извършващ маневра „завой надясно“ на разрешен светлинен сигнал. Протоколът е съставен на мястото на събитието и поради това част от удостоверените в него факти са лично възприети от длъжностното лице – това са видимите щети по участващите в ПТП превозни средства и заварената пътна обстановка (пътни знаци, условия на пътното платно, заварено местоположение на превозните средства). В останалата част длъжностното лице удостоверява или направени от него изявления на трети лица, или свои фактически изводи.

Съгласно чл. 179 ГПК официалният документ има материална доказателствена сила само **за лично възприетите** от съставителя му факти или за съдържанието на направените пред него изявления, **но не и за верността на последните, нито за верността на фактическите изводи** относно невъзприети от длъжностното лице факти, ако такива са формирани. Това означава, че в частта относно описания от длъжностното лице механизъм на ПТП протоколът няма характер на официален документ, съответно не се ползва с материална доказателствена сила – съставителят не е присъствал на събитието и не отразява лично възприети от себе си факти, а обективира свои фактически изводи, основани на факти, възприети от трети лица. **Подписването на протокола от участниците в събитието също не съставлява признание** на удостоверените в него фактически изводи, тъй като няма изрично волеизявление в този смисъл, нито е приравнено на признание от Наредба № Из-41/12.01.2009 г., уреждаща правилата за съставяне на протокола.

Тъй като протоколът няма обвързваща материална доказателствена сила относно механизма на ПТП, за доказване на събитието са събрани множество други доказателства – писмени доказателства, свидетелски показания и заключения на САТЕ.

Свидетелят А. – колега на шофьора на тролейбуса, сочи, че бил в близост до събитието, тъй като изчакал „смяната“ си. Видял, че тролейбусът се движи по ул. „Георги Софийски“, а местоположението на л.а. „БМВ“ на бул. „Акад. И. Гешов“ преди навлизане в кръстовището било според свидетеля в „средна лента“ (но уточнява, че от мястото си не е виждал конкретния автомобил). Тролейбусът навлязъл в кръстовището на зелен светофар, а л.а. „БМВ“ потеглил „на червено“. Ударът настъпил в средната пътна лента, която била за движение на тролейбуса „за направо“, като съприкосновението между превозните средства било между лявата страна на

тролейбуса и дясната страна на лекия автомобил. Свидетелят твърди, че имал видимост към светофара, регулиращ движението на тролейбуса, и от опита си знаел, че при зелен сигнал на този светофар „светофарът за л.а. „БМВ“ светел червено. А. уточнява, че светофарът, регулиращ движението на автомобилите по бул. „Акад. И. Гешов“, бил с два режима – първо светвал зелен сигнал за завой надясно, а за направо продължавал да свети червено. Допълва, че към момента на ПТП движещият се след л.а. „БМВ“ автомобил не бил навлязъл в кръстовището, а останал „преди светофарната линия“ „да си чака сигнала“. Сочи също, че автомобилът вляво от тролейбуса, чието навлизане в кръстовището също било разрешено в този момент, не бил потеглил, но свидетелят не знае защо.

От своя страна **свидетелят К.** – шофьорът на л.а. „БМВ“, заявява, че преди навлизане в кръстовището бил „първа кола“ в най-дясната лента на бул. „Акад. И. Гешов“ с намерение да завие надясно. При светване на „всички зелени сигнали – за направо, наляво и надясно“ свидетелят предприел завой, но поради необходимостта да изчака пресичащите ул. „Георги Софийски“ „на зелен светофар“ пешеходци, преди да направи пълния завой, той се изнесъл „в кръстовището“. В този момент обаче, преминавайки на червен светофар, тролейбусът се „врязал“ в „негово дясно“. ПТП станало „по средата на кръстовището“ в момента, в който свидетелят вече бил започнал маневра по завИ.е. Според К. траекториите на движение на неговия автомобил и на тролейбуса се пресекли по две причини – поради преминаване на тролейбуса на червен сигнал и поради необходимостта на К. да пропусне преминаващите пешеходци. Свидетелят сочи, че водачът на автомобила в лявата лента до него успял да намали скоростта и да не се удари във вече катастрофиралите превозни средства, но „свалил прозореца“ и казал, че иска да стане свидетел, поради това негови показания били взети още тогава от съответните служители. По-късно – след около 2-3 часа – дошъл и свидетелят А. (който сам потвърждава по-късното си повторно идване на мястото на събитието с цел даване на показания пред намиращите се на място полицейски служители).

От своя страна **свидетелят Ч.** – водачът на тролейбуса, сочи, че се движел по ул. „Георги Софийски“, която непосредствено преди кръстовището с бул. „Акад. И. Гешов“ била с две ленти във всяка посока. Тролейбусът идвал от спирка и следвало да се престрои в лявата лента за движение направо, тъй като след пресичане на кръстовището захранващата мрежа била вляво. Твърди, че при приближаване към кръстовището светофарът подавал зелен сигнал и не се налагало изчакване на червен сигнал (разписанието на тролейбуса било съобразено със сигналите на светофарната уредба, така че да се оптимизира движението – светофарът свети с червен сигнал, докато тролейбусът е на спирката, а когато наближи кръстовището, светлинният сигнал става зелен). Ч. сочи, че при навлизане в кръстовището чул „свистене на гуми“ и видял как „една кола се забива“ от лявата страна на тролейбуса. Според свидетеля л.а. „БМВ“ потеглил от дясната лента на бул. „Акад. И. Гешов“ – счита така, защото към тази лента нямал видимост поради наличие на ограда и това обяснявало защо не го е видял.

Разпитан е и **свидетелят Д.** – водач на автомобил в лентата, в която се е намирал л.а. „БМВ“. Свидетелят заявява, че бил „четвърта или пета кола“, колите пред него започнали да се изтеглят на зелен светофар, но не бил очевидец на самия сблъсък, а в социална мрежа в интернет „видял“, че било станало ПТП на същото кръстовище.

Приети са и две експертизи относно механизма на ПТП. Съгласно *SATE, изготвена от вещото лице Т.*, вследствие на удара тролейбусът е деформиран в предната лява част, а л.а. „БМВ“ – в предната дясна част. Според експерта преди удара и двете превозни средства са се движили „в права посока“, като се е реализирал следният механизъм: движейки се в лява лента на платното за движение на ул. „Георги Софийски“ по посока към бул. „Акад. И. Гешов“, тролейбусът е спрял на кръстовището, за да изчака зелен сигнал на светофарната уредба; в същото време л.а. „БМВ“ се е движил по бул. „Акад. И. Гешов“ и също е спрял на кръстовището за изчакване на разрешен светлинен сигнал; при светване на зелен сигнал за тролейбуса, същият е навлязъл в кръстовището, а водачът на л.а. „БМВ“ не се е съобразил със светещия за направо червен сигнал на светофара и е навлязъл в пътната лента, в която се е движел тролейбусът (според изследваната от вещото лице циклограма едновременно в зелен сигнал светят светофарите, регулиращи движението на тролейбуса по ул. „Георги Софийски“ и на превозните средства по бул. „Акад. И. Гешов“ за завой надясно, но не и за движение направо). При разпита в о.с.з. на 01.02.2023 г. вещото лице Т. уточнява, че с оглед параметрите на лекия автомобил и размерите на кръстовището при завой надясно, какъвто твърди да е предприел шофьорът, не би имало нужда той да навлиза в лентата за насрещно движение на ул. „Георги Софийски“, където е настъпило събитието.

Относно скоростта на превозните средства към момента на удара вещото лице счита, че от спряно положение до мястото на удара тролейбусът е ускорил до около 15 км/ч., а л.а. „БМВ“, който също е бил спрял непосредствено преди ПТП, до мястото на удара е изминал около 18 м. и за посоченото разстояние е ускорил до около 25 км/ч.

Видно е, че тази експертиза е изготвена при възприемане на факта, че л.а. „БМВ“ е навлязъл в кръстовището с цел движение *направо* (обосновавайки се със зоните, които са увредени за двете превозни средства) *на червен сигнал*, както и че *тролейбусът е бил спрял преди да навлезе в кръстовището* за изчакване на зелен светлинен сигнал. При тези обстоятелства експертът счита, че *от техническа гледна точка причина за настъпилото ПТП са субективните действия на водача на л.а. „БМВ“*, а водачът на тролейбуса не е имал техническа възможност да спре преди сблъсъка, освен ако би могъл да предположи траекторията на лекия автомобил и да се съобрази с нея. При разпита вещото лице Т. допълва, че ако тролейбусът е бил в движение преди навлизане в кръстовището, то ударът за него би бил още по-непредотвратим поради невъзможност за своевременно възприемане на ситуацията.

Според заключението на *SATE, изготвено от вещото лице А.*, пък към момента на удара л.а. „БМВ“ е бил разположен косо под ъгъл срещу тролейбуса и *е бил в процес на завИ.е надясно* – този извод експертът формира след анализ на снимков материал от мястото на събитието, както и от данните за деформациите по лекия автомобил. Експертът допълва, че лекият автомобил е навлязъл в лентата за движение на тролейбуса, като сочи, че ако причина за това навлизане е наличието на пешеходци на ул. „Георги Софийски“, то би следвало *същите да са пресичали на червен светофар за тях* („пешеходците по дясната за него пешеходна пътека се пропускат в следващата фаза и при зелен сигнал за л.а. „БМВ“ светофарът за пешеходците е червен“). Друга възможна причина за това позициониране е *грешна преценка на водача на л.а. „БМВ“ относно траекторията на завИ.е или*

относно възможността за движение направо от дясна лента на бул. „Акад. И. Гешов“, съчетана с опит при установяване на грешката да се извърши завой надясно. Независимо по каква причина обаче, според експерта водачът на лекия автомобил **е предприел десния завой със закъснение**, като „е пропуснал момента, в който е трябвало да започне завИ.е надясно“. Ако действително е имало пешеходци в нарушение, този водач е следвало да ги изчака, а не да навлиза в лентата за движение на тролейбуса.

Вещото лице А. сочи също, че тролейбусът е навлязъл в кръстовището със скорост от около 30 км/ч., като **и двете превозни средства са преминали на зелен светофар** (за л.а. „БМВ“ зеленият светофар е разрешавал извършване на завой надясно – бел.с.). Шофьорът на автобуса обаче, знаейки пътната регулация на кръстовището и в частност – знаейки факта, че от дясната лента на бул. „Акад. И. Гешов“ е разрешен само десен завой, **не е могъл според вещото лице да очаква движение направо на лекия автомобил** и не е могъл да предотврати удара в момента, в който лекият автомобил е започнал да навлиза с предната си броня в платното на ул. „Георги Софийски“. Той е предприел спиране в момента, в който е установил, че водачът на л.а. „БМВ“ ускорява скоростта в негова посока, с което е избегнал повторен удар и изтласкване на автомобила на по-далечно разстояние.

Анализираните доказателства, макар и да са частично противоречиви (относно различни факти), **изключват възможността събитието да е настъпило поради противоправното поведение на шофьора на тролейбуса**. Впрочем, такова категорично твърдение се съдържа само в показанията на свидетеля К., но те са **напълно недостоверни относно светлинните сигнали, които са давали светофарните уредби**, регулиращи движението на двете превозни средства – свидетелят твърди, че всички секции в неговото платно са светели едновременно зелено, както и че в същия момент е светел зелен сигнал за преминаване на пешеходците по ул. „Георги Софийски“, но тези факти напълно се опровергават от разчета на циклограмата, направен и от двамата експерти: безспорно се установява, че светофарът на ул. „Георги Софийски“ за движение направо и светофарът, регулиращ завИ.ето надясно от бул. „Акад. И. Гешев“, подават зелен сигнал едновременно, както и че в същия момент светофарът за пресичащите ул. „Георги Софийски“ пешеходци е с червен сигнал. Ето защо тези показания не могат да бъдат кредитирани в частта относно твърдението на свидетеля, че шофьорът на автобуса е навлязъл в кръстовището на червен сигнал.

Преминаването на тролейбуса на **зелен светлинен сигнал с разрешена и съобразена с пътната обстановка скорост** са факти, установени категорично и от двете вещи лица. Те сочат на правомерно, а не на противоправно поведение, на застрахования при ответника водач на МПС и това е достатъчно за отхвърляне на иска, независимо от това по каква друга причина е настъпило събитието (по вина на другия участник, по обективни причини и т.н.). За пълнота обаче следва да се допълни, че макар и противоречиви относно посоката на движение на лекия автомобил, и двете експертизи описват механизъм, при който **ПТП е в причина с противоправното поведение на шофьора на л.а. „БМВ“** – ако шофьорът е предприел движение направо, то той е преминал на червен сигнал на светофара, а ако е извършвал десен завой, той не е съобразил траекторията си с пътните платна и е навлязъл в платното на тролейбуса. И както беше посочено, **при който и от двата механизма да е осъществено събитието**,

шофьорът на тролейбуса не е негов делинквент. Този извод не се променя от констатираните от вещото лице А. противоречия в останалите свидетелски показания, тъй като същите са обсъдени от експерта в съвкупност с други безспорни доказателства - огледаните от експерта снимки и циклограмата и чрез прилагане на правилата на формалната логика.

Въз основа на изложеното съдът приема, че не се доказва един от елементите на фактическия състав на суброгационното вземане, а именно – противоправно поведение на водача, чиято отговорност е застрахована от ответника. Обратен извод не може да се направи от обстоятелството, че на този водач е ангажирана административно-наказателната отговорност и издаденото наказателно постановление е потвърдено по съдебен ред. За да бъде обвързан гражданският съд или неучаствалата в административно-наказателното производство страна от решението, с което се потвърждава наказателното постановление, **е необходимо да е налице правна норма**, предвиждаща това. Такава обаче не е налице – наказателното постановление не е присъда (по смисъла на чл. 300 ГПК), нито е административен акт (по смисъла чл. 302 ГПК). То е специфичен властнически акт, редът за издаването и обжалването на който е уреден в ЗАНН. За някои елементи от този процес ЗАНН препраща към НПК и АПК, но това не придава на наказателното постановление, нито на постановеното по повод съдебния му контрол решение на районния съд, характер на някой от обвързващите гражданския съд актове.

Поради изложеното искът следва да бъде отхвърлен.

По разноските:

Ищецът следва да заплати направените от ответника разноски в размер от 838 лв. (юрисконсултско възнаграждение, депозити за САТЕ и ССЧЕ, депозити за свидетели, такса за съдебно удостоверение).

Така мотивиран, съдът

РЕШИ:

ОТХВЪРЛЯ предявения от „ЗД „Б.И.““ АД, ЕИК *****, срещу „ЗАД „ОЗК-З.““ АД частичен иск с правно основание чл. 411 КЗ за сумата от 26 000 лв., представляваща част от суброгационно вземане за изплатено застрахователно обезщетение за настъпило на 23.02.2021 г. в гр. София пътно-транспортно произшествие между тролейбус марка „Икарус“ с рег. № ***** и л.а. марка „БМВ“ с рег. № *****.

ОСЪЖДА „ЗД „Б.И.““ АД, ЕИК *****, да плати на „ЗАД „ОЗК-З.““ АД, на основание чл. 78, ал. 3 ГПК сумата от 838 лв. разноски.

Решението може да бъде обжалвано пред Апелативен съд – гр. София в двуседмичен срок от връчването му на страните.

Съдия при Софийски градски съд: _____