

РЕШЕНИЕ

№ 894

гр. София, 16.06.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 1-ВИ ГРАЖДАНСКИ, в публично заседание на деветнадесети май през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Елизабет Петрова

Членове: Катерина Рачева
Мария Райкинска

като разгледа докладваното от Катерина Рачева Въззивно гражданско дело № 20221000500985 по описа за 2022 година

при участието на секретар Тания Вълчева, за да се произнесе, взе предвид следното :

Производството е по реда на чл.258 и сл. от ГПК. С решение № 260000 от 06.01.2022 г. по т. дело № 98 по описа за 2019 г. Окръжен съд Кюстендил е отхвърлил исковете на М. К. К. и В. И. К. срещу СДРУЖЕНИЕ НАЦИОНАЛНО БЮРО НА БЪЛГАРСКИТЕ АВТОМОБИЛНИ ЗАСТРАХОВАТЕЛИ за заплащане на обезщетение за неимуществени вреди в размер на 150 000 (сто и петдесет хиляди) лева за всеки за претърпените неимуществени вреди, изразяващи се в болки и страдания от смъртта на съпруг, съответно баща И. Р. К., починал в резултат на ПТП на 25.10.2015 г., ведно със законната лихва върху нея, считано от датата на увреждането – 05.11.2019 г. до окончателното изплащане.

Подадена е въззивна жалба от М. К. К. и В. И. К. чрез адвокат И. А. с искане за цялостна отмяна на решението и доказателствено искане за назначаване на АТЕ. Постъпил е отговор, в който жалбата се оспорва и се възразява срещу доказателственото искане. Поискано е присъждане на разноски за въззивната инстанция.

Доказателственото искане е оставено без уважение от въззивния съд съгласно чл. 266, ал. 3 от ГПК. Независимо че заключението на повторна АТЕ, назначена по искане на ищците, е оспорено своевременно при изслушването му, като са обосновани противоречия в заключението, не е поискано изготвянето на нова АТЕ, а на видео-техническа експертиза. При приемането на последната процесуалният представител на ищците е заявил, че няма други искания. Независимо от това, съобразно с правомощията си на въззивна инстанция и предвид оплакването за необосновани изводи на съда при преценката на събраните

доказателства, съдът е назначил служебно АТЕ със следните задачи: 1. Да се определи конкретното място на удара между пешеходеца и лекия автомобил по ширина и дължина на пътното платно, съобразно обективните находки, отразени в протокола за оглед на местопроизшествие от досъдебното производство, изготвената видео-техническа експертиза от инсп. В. П. и свидетелите, изслушани от ОС Кюстендил, като се изготви скица на местопроизшествието с отбелязване на вертикалната и хоризонтална пътна маркировка. 2. Каква видимост е имал водачът на товарния автомобил и предотвратим ли е бил ударът за водача на автомобила, от момента в който е можел да види пострадалия със скоростта, с която се е движил? С каква скорост ударът би бил предотвратим?

В съдебно заседание от 19.05.2022 г. изготвената от инж. М. Г. М. и инж. В. Л. И. е приета от настоящия съд. Страните чрез процесуалните си представители поддържат наведените вече доводи, а въззивните жалбоподатели излагат съображения по същество и в писмени бележки.

При извършената служебна проверка на основание чл. 269 от ГПК, съдът намира, че обжалваният съдебен акт е постановен от законен състав на родово компетентния съд, в изискуемата от закона форма, по допустим иск, предявен от и срещу процесуално легитимирани страни с правно основание чл. 282, ал. 3 вр. ал. 5 от КЗ (отм).

Пред въззивната инстанция не е спорно, че на 25.10.2015 г. в град Монтана в пътен инцидент са участвали водачът на товарен автомобил "Волво" с регистрационен номер ***, за когото е била сключена задължителна застраховка гражданска отговорност с турски застраховател по полица „Зелена карта“ и намиращият се на пътното платно И. Р. К., като последният е загинал, както и че ишците са съпруга и син на пострадалия при ПТП. Спорно е наличието на елементите от фактическия състав на неправомерното увреждане по отношение водача на товарния автомобил, ако е налице деликт, какво е справедливото обезщетение за неимуществени вреди и налице ли е принос на загиналия и в каква степен за настъпване на инцидента, а оттам и на вредите на ишците.

По спорния въпрос за наличието на деликт въззивният съд намира следното.

По делото са разпитани очевидци на инцидента - Д. Д. и Г. З.. Според последния преди гр. Монтана е имало рискова пътна ситуация, при която са участвали ТИР, управлява от пострадалия и ТИР, управляван от свидетеля. След влизането в града, свидетелят видял спрял ТИР на срещуположната страна на булеварда, по който се движел, и човек, който му прави знаци да слезе. След като З. спрял и слязъл, човекът, който свидетелят разпознал, че е водачът на товарния автомобил, с когото са имали засичане на извънградския път, пресякъл булеварда и отишъл при св. З.. Д. Д. разказва, че още докато пресичал пътя в посока спрелия ТИР на „Discordia“, К. викал и ръкомахал, на което З. отворил със същото; двамата си крещели. Докато К. пресичал, зад първия ТИР на „Discordia“ спрял друг на същата фирма – седлови влекач с прикачено полуремарке. След като К. пресякъл пътното платно, двамата мъже се намирали в пространството между двата спрели товарни автомобили на „Discordia“ и се карали. Според свидетелката Д., двамата се спречкали, шофьорът на „Discordia“ замахнал към другия, като в този момент минал управляваният товарен автомобил с турска

регистрация, след което се видяло, че на пътното платно лежи човек. Свидетелят З. разказва, че двамата с К. се намирали в пространството между двата камиона на „Discordia“, но двамата почти не провели диалог, помежду им не е имало никакъв физически контакт, но в един момент К. загубил равновесие, в този момент много близо минал турският ТИР, К. се завъртял и се свлякъл на земята.

За пътния инцидент е съставен и приет като доказателство по делото констативен протокол за ПТП с пострадали лица № 301р 18773 / 04.09.19 г. по описа на ОД МВР - Монтана и Протокол за оглед на местопроизшествието с приложен към него фотоалбум, съгласно които ПТП е настъпило в гр. Монтана на бул. „Трети март“, срещу № 155 (обект на фирма „Агротрон - М“), в светлата част на денонощието при слънчево време с добра видимост. Пътят е хоризонтален, двупосочен, четирилентов с по две пътни ленти за движение във всяка посока. Лентите за движение в двете посоки са отделени с двойна непрекъсната разделителна линия. Пътната настилка е едрозърнест, сух и износен асфалт. Пътният участък е прав без ограничена видимост. Широчината на пътното платно до разделителната (осева) двойна непрекъсната линия - 5,90 м, обща широчина на платното за движение 12,00 м. В протокола за оглед на местопроизшествието от 25.10.2015 г. с начало 11.20 часа и край 13.00 часа са приети: посока на огледа - от центъра на гр. Монтана към гр. Лом; постоянен ориентир (ПО) - железен стълб от улично осветление, намиращ се на десния тротоар на бул. „Трети март“, на разстояние 0,75 м вдясно от десния бордюр в посока на огледа. линия на мерене (ЛМ) - разделителната (осева) двойна непрекъсната линия. Приетите от първата и настоящата инстанция съдебно-технически експертизи са използвали изходните данни от описаните в протокола обективни находки, както и свидетелските показания на разпитаните по делото свидетели.

Според заключението на единичната СТЕ, приета от първата инстанция, в началото на удара между пешеходеца и превозното средство К. се е намирал спрямо дължината на товарния автомобил на около 7.40 метра назад от предната част на влекача. Скоростта на движение на товарния автомобил непосредствено преди и по време на удара е била около 47 км/ч, а тази на пешеходеца - около 6.6 км/ч. При тази скорост на движение и с оглед мястото, на което се е намирал пешеходецът, водачът на турския ТИР е имал възможност да го забележи от разстояние 28.40 метра или около 2.17 секунди преди предната част на влекача да достигне мястото, на което се е намирал пешеходецът. От момента, в който пешеходецът е започнал да се движи към лявата лента до мястото на удара същият е изминал 1 метър за време 0.55 секунди. За това време турският автомобил изминава 7.18 метра разстояние и предвид факта, че към началото на удара предната част на влекача е била на 7.40 метра след мястото на удара, следва, че: 1/ в момента, в който пешеходецът е започнал да се движи към лявата лента, предната част на турския автомобил е била на 0.22 м след мястото на удара по дължина на пътя и 2/ в момента, в който пешеходецът е навлязъл в лявата лента, предната част на автомобила е била на 4.53 м след мястото на удара. При тези разстояния и предвид това, че при движение със скорост от 47 км/ч опасната зона за спиране на автомобила е била 38.40 метра, то водачът на турския ТИР от момента, в който е могъл да

види пешеходеца не е имал възможност да спре преди мястото на удара, а от момента на започване движението на пешеходеца към лявата пътна лента или от момента на навлизането му в нея водачът не е разполагал с необходимото време да започне спиране, т.е. произшествието е било непредотвратимо чрез спиране. Ширината на лентите за движение е позволявала турският ТИР да премине покрай спрелите автомобили на „Discordia“, като ако същият се е движил непосредствено до двойната непрекъсната линия вляво от него, то разстоянието между неговата дясна страна и предната лява страна на седловия влекач с рег М.З. би било 0.51 м, без отчитане широчината на огледалата, която на тези автомобили е 0.25 м.

Тези изводи са потвърдени и в заключение на повторната експертиза и допълнението към него, приети от ОС Кюстендил, според което липсата на спирачен път е обяснима с факта, че водачът не е възприел пешеходеца като опасност за движението, както и, че със скоростта, с която се е движил водачът е бил в състояние да спре пред всяко предвидимо препятствие, но в конкретния случай не е била налице такава ситуация. Вещите лица са категорични, че в движението си назад към лявата лента пешеходецът се е ударил в преминаващия автомобил. Удар на пешеходеца в предната част на влекача не е имало, а единственият такъв е в дясната страна на полуремаркетото, тъй като при първичен фронтален удар положението на тялото не би било такова, каквото е било намерено. За естеството на удара като „забърсване“ изводи правят и вещите лица, изслушани от САС.

Според заключението на двойната СТЕ, изслушана от САС, на 25.10.2015 г., около 10,50 часа, в гр. Монтана на бул. „Трети март“, срещу № 155, в посока от центъра на гр. Монтана към гр. Лом, в дясна лента са били паркирани на разстояние около 16 метра един от друг два товарни автомобили на фирма „Дискордия“, всеки от които състоящ се от седлови влекач „Volvo FH420“ и прикачено към него полуремарке „SHMITZ“. В пространството между тях и на разстояние около 2,00 м пред влекач „Volvo FH 420“ с рег. № ***, в непосредствена близост един до друг са се намирали И. Р. К. и Г. А. З.. В същото време т. а. „Volvo 460“ с турски рег. № *** се е движил в лявата пътна лента по посока на огледа. Мястото на първоначалния контакт между т. а. „Volvo“ с турска регистрация и пешеходеца И. К. е: по дължина на пътя на разстояние около 27 м след приетия ориентир (ПО), считано в посока на огледа, която съвпада с посоката на движение на товарния автомобил; по широчина на пътя на разстояние около 2,60 м вдясно от линията на мерене (ЛМ), считано в посока на огледа. Ударът е реализиран между дясната страна на полуремаркетото (на около 7,40 м назад от предната част на влекача) и задната част на тялото на И. К.. Спрямо широчината на платното за движение, пострадалият И. Р. К. се е намирал в дясната пътна лента, обърнат с гръб към лява пътна лента и на разстояние около 0,8 м вдясно от коридора на движение на т. а. „Volvo 460“.

От момента, в който е започнало движението на пешеходеца към лявата лента, по която се е движил товарният автомобил с турска регистрация до достигането му в мястото на удара, той е изминал разстояние 0,80 м, със скорост 6,6 км/ч (съобразно възрастта му, съответстваща на бърз ход), като времето му за придвижване е $t_y = 0,44$ сек. За същото

време $t_y = 0,44$ сек, т. а. „Volvo 460“ с турски рег. № *** е изминал разстояние $0,44 \cdot 50/3,6 = 6,11$ м. Към момента на удара предната част на влекача е била на разстояние 7,40 м след мястото на удара. Според вещите лица в момента, в който е започнало движението на пешеходеца към лявата пътна лента, предната част на т. а. „Volvo 460“ с турски рег. № *** е била на разстояние 1,29 м след мястото на удара по дължина на пътя. Видимостта на водача на процесния товарен автомобил към дясната пътна лента е била ограничена от паркиран т. а. „Volvo FH420“ с рег. № ***. Водачът М. З. е имал възможност да забележи пешеходеца И. Р. К., намиращ се в дясната пътна лента по посока на огледа, в момент в който предната част на автомобила му е била на разстояние около $Soa = 27,50$ м от пешеходеца, измерено по дължина на пътя. Ударът е бил непредотвратим от момента, в който е имал възможност да възприеме пострадалия със скоростта, с която се е движил. Скоростта на товарния автомобил, при която ударът би бил предотвратим, ако водачът му в момента на възприемане на пешеходеца предприеме аварийно спиране, се определя спрямо отстоянието на автомобила от мястото на удара $Soa = 27,50$ м и е 35,7 км/ч.

Тези изводи на вещите лица инж. М. и инж. И. съдът възприема като обективни и компетентни и възприема изцяло за изграждане на правните си изводи. Механизмът, приет от вещите лица пред настоящата инстанция, е същият като описания от вещото лице по единичната СТЕ на инж. Ф. В. К. и на повторната СТЕ на инж. Г. К. И., инж. Й. Г. П. и инж. М. В. Й. пред първата инстанция. Заключение, прието от въззивния състав, е използвало за основа на аргументацията си и заключението на видео-техническата експертиза, назначена от ОС Кюстендил.

Всички вещи лица са категорични, че водачът на турския товарен автомобил се е движил с разрешената за населено място скорост. По повод въпроса дали поведението му отговаря на чл. 20, ал. 2 ЗДвП съдът излага следното. Според правилото на този текст „водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране скоростта на движението да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението“. Независимо че вещите лица, назначени от въззивния съд, приемат предотвратимост на удара, ако автомобилът се е движил със скорост от 35,7 км/ч и към момента на възприемане на пешеходеца е предприел аварийно спиране, не може да се приеме, че скоростта от 50 км/ч е била несъобразена атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъде в състояние водачът да спре пред всяко предвидимо препятствие. Водачът на товарния автомобил не е бил длъжен да възприеме намиращите се на пътното платно между двата тира двама души като препятствие на пътя. Загиналият не е пресичал пътното платно, а се намирал в съседната пътна лента заедно с друг човек. Поведението им не е подсказвало, че единият от тях ще се озове критично близо до преминаващия тир. Към момента на удара

предната част на влекача е била на разстояние 7,40 м след мястото на удара. Следователно навлизането на загиналия в лентата, по която се е движил турският товарен автомобил е било, след като предната му част вече е минала покрай „пешеходеца“. Няма как да бъде вменено задължение на водача на турския тир да спре да се движи или да намали до скоростта от 35,7 км/ч, предвид факта, че дясната лента е заета от двата спрели тира, между които са загиналият и св. Г. З. и единствената лента за движение в тази посока е лентата, по която се е движил турският водач.

При съобразяване на изводите на вещите лица, писмените и устните доказателства, събрани по делото, въззивният съд намира, че не са налице елементите от фактическия състав на непозволеното увреждане. Тези изводи не се променят и от отговорите на вещите лица в с.з. от 19.05.2022 г. на въпрос на процесуалния представител на жалбоподателите дали пешеходецът е бил възприет от водача на турския ТИР през времето, когато е пресичал пътното платно преди удара. Вещите лица отговарят, че поради липсата на синхронизация на камерите, изследвани от видео-техническата експертиза и реалното време, е възможно пресичането на пострадалия, да се е случила значително време преди да настъпи ПТП. При 50 км/ч той изминава за 10 секунди повече от 50 м, това е около 12 м/с, което означава, че за 10 сек. изминава 120 м и няма как на такова разстояние да възприеме преминаващия като опасност. Съдът не може да приеме за доказано противоправно поведение на водача в причинна връзка със смъртта на наследодателя на ищите на основата на предположения за хипотетично поведение на участниците в него. Политането на пешеходеца към преминаващия товарен автомобил е единствената причина за инцидента, поради което е налице случайно деяние.

Няма нарушение и на правилата за движение по пътищата, свързани с маневрата заобикаляне на спряло превозно средство. Според чл.25 ал.1 от ЗДвП, водач на пътено превозно средство, който ще предприеме каквато и да е маневра, като например да заобиколи пътено превозно средство, преди да започне маневрата, трябва да се убеди, че няма да създаде опасност за участниците в движението, които се движат след него, преди него или минават покрай него, и да извърши маневрата, като се съобразява с тяхното положение, посока и скорост на движение. Водачът е предприел такава маневра, тъй като в дясната пътна лента са били спрели двата товарни автомобили на фирмата „Discordia“, което е наложило същият да премине в лявата пътна лента, за да продължи движението си. С това свое действие водачът е спазил правилото на закона, тъй като преди да я започне се е съобразил с всички участници в движението. Пешеходецът К. преди това е пресякъл платното за движение и видимо за водача е завършил пресичането, като се е скрил от зрителното му поле, с което същият е престанал да бъде участник в движението, с чието положение, посока и скорост на движение водачът да има задължение да се съобразява.

Твърденията за техническа неизправност на превозното средство, довело до инцидента, са изцяло недоказани. Не се установява поради наличието на такава неизправност водачът да не е могъл да намали скоростта или да спре. Водачът не е спрял или намалил скоростта, тъй като пешеходецът, намиращ се между двата камиона, не е бил предвидимо препятствие, а не

тъй като влекачът е бил в неизправност.

Неоснователни са оплакванията във въззивната жалба, че изводите на първата инстанция са изолирани, необосновани и неправилни и не намират подкрепа в пълния обем доказателства. Не е нужно съдът да преразказва всичко, обективизирано в протоколите от с.з. от свидетелските показания, за да изгради изводите си въз основа на тях.

Видно от мотивите на решението съдът е ценил поотделно и в тяхната съвкупност събраните доказателства, като всеки извод на съда е подкрепен с надлежно събрани по установения процесуален ред доказателства. Съдът е приел за доказани тези факти, които безспорно се установяват от съвкупния преглед на доказателствата - експертни заключения и свидетелски показания на разпитаните в гражданския процес свидетели. Съдът не се е позовал на „частни документи“, каквито са показанията на разпитани в досъдебното производство лица, а доколкото вещите лица при изготвяне на заключенията са ползвали такива, съдът е ценил тези им изводи, които безспорно се подкрепят от свидетелски показания, възприети лично и непосредствено от съда при разпита в първоинстанционното производство именно на свидетелите З. и Д..

Неоснователни са въззивните оплаквания, черпени от коментар на заключението на видео-техническата експертиза. Първоинстанционният съд е обсъдил и заключението на видео-техническата експертиза, на която се позовават жалбоподателите, като заключението и разпита на вещото лице в о.с.з. от 16.11.2021 г. не подкрепят твърденията им, че за водача на товарната композиция пострадалият е бил видим, защото се е намирал в лява лента на платното за движение, както и че водачът на тира не е контролирал непрекъснато превозното средство. Вещото лице не само, че не заявява с категоричност, че непосредствено преди удара пострадалият се е намирал в лентата за движение на товарната композиция, а нееднократно заявява, че от кадрите не може да се прецени къде точно са двамата пешеходци (свидетелят З. и пострадалия К.), като е посочил, че „тирът отбива плътно в дясно, те са пред него някъде, не може да се прецени точно къде.“, както и „не са точно пред тира, а са странично леко вляво Пешеходците са някъде на границата между осветената част и сянката“, но по - нататък заявява „Не мога да кажа на снимка 10 къде се намират те. Някъде пред спрялата „Дискордия“, по - скоро някъде пред лявата част па кабината.“ Неоснователно въззивниците твърдят, че горното с предположение, а изявлението, че пешеходците са леко вляво от кабината е категорично и сигурно. Видно от пълния обем изявления на вещото лице при разпита му в съдебно заседание, същият не посочва с категоричност в коя лента за движение се е намирал пострадалият и словесно борава с предположения и догадки - „може да се прецени“, „пешеходците са някъде“, „не може да се заяви как е протекло събитието“, „не мога да посоча времето конкретно“, като уточнява, че разделителната способност на камерата е ниска и не е достатъчно за такъв вид изследвания, тъй като при увеличението се губят пикселите. На следващо място, назначените от настоящия състав вещи лица по САТЕ са изградили изводите си и въз основа на заключението на видео-техническата експертиза и техните изводи не се различават от тези на вещите лица, назначени от ОС Кюстендил.

От свидетелските показания безспорно се установява, че непосредствено преди удара пострадалият се е намирал в крайна дясна лента в пространството между двата спрели тира - този на свидетеля З. и този на колегата на свидетеля М. Х.. От показанията на св. Д. и от заключението на видео-техническата експертиза и обясненията на вещото лице, се установява, че между двамата пешеходци /пострадалият и свидетеля З./ е имало спречкване и физически контакт, като още докато пресичал пътното платно пострадалият викал и ръкомахал, на което свидетелят З. отвърщал със същото и двамата си крещели. Според свидетелката Д. свидетелят З. замахнал към пострадалия, като в този момент минала турската товарната композиция. Горното се подкрепя от видео-техническата експертиза, според заключението на която, на кадрите от камерите в 12:02:11 часа се вижда, че двата човешки силуета са в близост един до друг, като се вижда вдигане на ръце от тях, като в един момент силуетът със светлата върхна дреха сякаш е хванал през врата другия силует и леко прикляка, като в същия момент турският тир закрива силуетите.

При анализа на съдебните автотехнически експертизи, въззивният съд стига до същите изводи като тези на първоинстанционния, че ударът между пострадалия и товарната композиция е настъпил в дясната страна на полуремаркетото на около 7,40 метра назад от предната част на влекача и дясната задна част на пешеходеца. Правилно е прието, че от крайна дясна лента, където с гръб към лявата лепта се е намирал пострадалият, тялото му е извършило внезапно движение назад към лява пътна лепта, по която се е движила турската товарна композиция, при което възникнал удар между пострадалия и превозното средство. Независимо дали пострадалият е бил блъснат или е залитнал, както твърди свидетелят З., същият внезапно е навлязъл в лентата за движение на турския камион, като движението му към лявата лента е започнало тогава, когато предната част на влекача е била на разстояние 0,22 м. след мястото на удара, а при навлизането в лявата лента, предната част на автомобила е била на 4,53 м. след мястото на удара.

Правилно е прието в обжалваното решение, че предвид опасната зона за спиране на камиона - 38,40 м. и разстоянието, от което водачът е могъл да забележи пешеходеца в пространството между двата сирели тира — 28,40 м., то от момента, в който шофьорът на турския ТИР е могъл да види пешеходеца, не е имал възможност да спре преди мястото на удара, а от момента, в който е започнало движението на пешеходеца към лява пътна лента или от момента на навлизането му в нея, водачът не е разполагал с необходимото време да започне спиране.

Неоснователни са оплакванията, че приетите по делото авто-технически експертизи, на които съдът се е позовавал в решението, са некомпетентно изготвени и не могат да послужат за формиране на правни изводи. Видно от експертните заключения, вещите лица са ползвали всички данни от протокола за оглед на местопроизшествие, както и видео-техническото заснемане на произшествието, използвано и за изготвянето на видео-техническата експертиза в първоинстанционното производство, като изводите им не противоречат на останалия доказателствен материал. Изчисленията на скорости, отстояния, местоположение и други, относими към спорните по делото въпроси, са извършени от вещите лица въз

основа на обективните находки в протокола за оглед на местопроизшествие, кадрите от видеокамерите и показанията на свидетели, които освен в досъдебното производство са разпитани и в гражданския процес. Същите находки и свидетелски показания са използвани и от вещите лица М. и И. и анализът е довел до сходни изводи.

Предвид изложеното, правилен, обоснован и подкрепен от събраните по делото доказателства е изводът на съда относно причините за настъпване на ПТП - внезапното движение на пешеходеца назад и навлизането му в лява пътна лента, при което същият се е ударил в преминаващия ТИР, чийто водач не е допуснал нарушение на правилата за движение и не е могъл, нито е бил длъжен да предвиди изненадващото движение на пострадалия, което е имало внезапен и непредвидим характер и за него самия.

По повод твърдяната техническа неизправност неоснователни са доводите, че при проведен сравнителен и задълбочен анализ на събраните доказателства по делото не било установено да са инкорпорирани като доказателства официални документи или заверени преписи на талони за проведени годишни технически прегледи на автомобила и тегленото ремарке. Доказателствената тежест за факта, че пътният инцидент е настъпил в причинна връзка с техническа неизправност е изцяло за ишците. От липсата на приложени талони за проведени годишни технически прегледи не могат да се правят изводи за такава неизправност. Неоснователно е и оспорването на компетентността на вещото лице К., който в с.з. от 12.05.2021 г. обяснява, че като възпитаник на Русенския университет, където имало студенти и преподавател, които говорили турски език, и с тяхна помощ са били преведени талоните за технически преглед на автомобила и тегленото ремарке. Въззивните жалбоподатели не представят друг превод на талоните за технически преглед, който да обосновава дори и предположение за техническа неизправност. На следващо място, изводът за техническа изправност на МПС е потвърден и от трите вещи лица по повторната СТЕ (въпрос 9).

Неоснователни са и доводите, изложени в пледоарията и в писмената защита пред настоящата инстанция, че отсъствието на спирачен път означава, че водачът не е изпълнил задължението си по чл. 5, ал. 2 ЗДвП. Вниманието към уязвимите участници в движението следва да се прояви в конкретна ситуация, в която те са препятствие на пътя, а не абстрактно при управление на МПС водачът да се движи с твърде ниска скорост, за да не стане причина за инцидент.

По изложените съображения исковете за обезщетение на съпругата и сина на загиналия за претърпените в резултат на смъртта му неимуществени вреди следва да бъдат отхвърлени и първоинстанционното решение - потвърдено.

Предвид оставянето на въззивната жалба в полза на ответника по нея следва да се присъдят разноски за адвокатско възнаграждение за въззивната инстанция в размер на 10872 лева с включен ДДС.

Предвид горното, съдът

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА решение № 260000 от 06.01.2022 г. по т. дело № 98 по описа за 2019 г. на Окръжен съд Кюстендил.

ОСЪЖДА М. К. К. и В. И. К. на основание чл. 78, ал. 3 ГПК да заплатят на СДРУЖЕНИЕ НАЦИОНАЛНО БЮРО НА БЪЛГАРСКИТЕ АВТОМОБИЛНИ ЗАСТРАХОВАТЕЛИ разноси за адвокатско възнаграждение за въззивната инстанция в размер на 10872 лева с включен ДДС.

РЕШЕНИЕТО може да се обжалва в едномесечен срок от връчването му на страните пред ВКС по реда на чл.280 от ГПК.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____