

# РЕШЕНИЕ

№ 1171

гр. София, 23.10.2023 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 14-ТИ ГРАЖДАНСКИ**, в публично заседание на десети октомври през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: Ася Събева

Членове: Даниела Х.а  
Кристина Филипова

при участието на секретаря Теодора Т. Ставрева  
като разгледа докладваното от Кристина Филипова Въззивно гражданско дело № 20221000502790 по описа за 2022 година

С решение № 260635 от 21.02.2022 г. по гр. д. № 14885/2019 г., СГС, I-11, ОСЪЖДА Агенция "Пътна инфраструктура" да заплати на К. И. Т. и Р. Г. Т. на основание чл. 49, вр. с чл. 45 от ЗЗД сумата от по 12 000 лв. на всеки като обезщетение за неимуществени вреди от смъртта на сина им И. К. Т., настъпила при ПТП на 26.10.2011 г., на мостово съоръжение на път 3198, КПП Златино в близост до с. Първомай, поради поставяне на пътни знаци за временна организация на движението във връзка с ремонта на пътния участък, несъответстваща на одобрената проектна такава и непочистване на пътното платно от пясък след приключване на строителните работи за деня, ведно със законната лихва от 26.10.2013 г. до окончателното плащане, като ОТХВЪРЛЯ исковете до пълните предявени размери от по 50 000 лв., от всеки един от ищите, *предявени частично* за сумите от 200 000 лв. и иска за лихва за забава за периода 21.09.2011 г. - 25.10.2013 г.

С решението се осъжда „АПИ“ да заплати на Е. К., съпруга на И. Т., сумата от 15 000 лв., като обезщетение за неимуществени вреди, претърпени от смъртта на съпруга ѝ, ведно със законната лихва от 26.10.2013 г. до окончателното плащане, както се ОТХВЪРЛЯ иска до пълния предявен

размери от 60 000 лв., предявен *частично* от 200 000 лв. и иска за лихва забава за периода 21.09.2011 г. - 25.10.2013 г.

С решението се осъжда „АПИ“ да заплати на двете деца на И. Т. – И. И. Т. и К. И. Т., действащи съответно със съгласието и чрез своята майка, Е. Т., сумата от по 17 000 лв., на всеки от тях, като обезщетение за неимуществени вреди от смъртта на баща им, ведно със законната лихва от 26.10.2013 г. до окончателното плащане, както се ОТХВЪРЛЯТ исковете до пълните предявени размери от по 60 000 лв., от всеки един от ищите, предявени *частично* от 200 000 лв. и иска за лихва за забава за периода 21.09.2011 г. - 25.10.2013 г.

Срещу решението, в осъдителната му част, е депозирана въззивна жалба от Агенция „Пътна инфраструктура“. Сочи, че съдът е разпределил неправилно доказателствената тежест, като е указал на Агенцията, като ответник, да докаже възражението си, че е изпълнил задълженията си, възложени по закон. Намира, че не е доказана причинната връзка между твърдяното необезопасяване на ремонтирания участък и щетите, като поддържа, че основна причина за ПТП е поведението на водача, който шофирал с превишена скорост (113 км/ч) в нетрезво състояние (1,83 ‰) при несъобразяване с обстоятелството, че преминава през ремонтиран участък от пътя. Счита, че въпреки всички конкретни дадености, ако водачът се е движел с максимално допустимата скорост от 90 км/ч, той е можел да предотврати ПТП. Твърди, че загиналият е бил без колан и това е допринесло до фаталния край. Намира, че ако е спазил пътните знаци за намаляване на скоростта съответно на 60 км/ч и след това на 40 км/ч, водачът е можел да спре и избегне инцидента. Твърди, че е налице изтекла давност по отношение на увеличението на исковите претенции в съответствие с ТР № 3 от 22.04.2019 г. по т.д. № 3/2016 г., ОСГТК. Счита, че приносът на водача е повече от 90 %. Оспорва и конкретните размери на обезщетение. Твърди, че съдът е възложил в тежест на Агенцията лихви от преди датата на ПТП. Като подчертава, че няма доказателства, че изградената пътна организация с поставени знаци е довела до настъпване на инцидента моли исковите изцяло да се отхвърлят. Претендира разноски.

Срещу решението е постъпила въззивна жалба от „Пиринстройинженеринг“ ЕАД - третото лице помагач на страната на

ответника. Счита, че неправилно е приложен института на погасителната давност, в светлината на ТР от 22.04.2019 г. по т.д. № 3 от 2016 г. Подчертава, че ако водачът се е съобразил с поставените знаци, ограничаващи скоростта, той е щял да предотврати инцидента. Изтъква, че пътната обстановка е била предварително известна на пострадалия. Намира, че принципът на диспозитивното начало е нарушен, тъй като съдът е определил размер на обезщетение по-голям от поискания и именно този размер е намалил с процента принос.

В насрещна въззивна жалба К. И. Т., Р. Г. Т., Е. К. Т., К. И. Т. и И. И. Т. са оспорили изводите на съда за размера на приноса от страна на загиналия техен близък, като намират, че същия е завишен неправилно. Молят в полза на К. Т. и Р. Т. да се присъдят пълните иски суми до 50 000 лв., а за останалите ищци – до 60 000 лв., както и разноски.

В писмени отговори ищците оспорват жалбите на Агенцията и дружеството, а на свой ред Агенцията възразява срещу насрещната жалба на физическите лица.

Въззивните жалби са подадени в срок, срещу валидно и допустимо съдебно решение, преценено като такова в съответствие с чл. 269 ГПК.

Софийски апелативен съд при преценка на доводите на страните и доказателствата по делото намира следното:

Предявени са искове с правно основание чл. 49 ЗЗД.

Ищците К. И. Т. (починал и заместен в процеса от Ж. П., К. Т., Р. Т.), Р. Г. Т., Е. К. Т., К. И. Т. и И. И. Т. (последните двама действащ със съгласието респ. чрез своята майка Е. Т.) твърдят, че на 26.10.2011 г. около 23, 00 ч. в с. Първомай, общ Петрич е настъпило ПТП, при което И. Т., като водач на л.а. Нисан Терано, поради небезопасност на ремонтиран участък от пътя, пропаднал в пропаст и загинал. Твърдят, че отговорност за произшествието носи ответникът Агенция "Пътна инфраструктура", тъй като на основание чл. 30, ал. 1 от ЗП тя е длъжна да осъществява дейностите по изграждане, ремонт и поддръжка на пътищата от републиканската пътна мрежа, но същата не изпълнила задълженията си за обезопасяване на ремонтирания участък от пътя. Като твърдят, че от загубата на своя близък търпят неимуществени вреди, ищците са посочили в исковата молба от 21.09.2016 г., че всеки (от първоначалните) претендира сумата от 1000 лв., предявен като частичен от

сумата 200 000 лв. С молба, депозирана в о.з. на 14.03.2019 г., е поискано да се допусне увеличение на иска - за родителите на загиналия до размер от по 50 000 лв., а за съпругата и децата му – до размер от по 60 000 лв. Ответникът е направил възражение за изтекла погасителна давност относно горницата на исковите, а с определение от 25.04.2019 г. увеличението е допуснато, като по реда на инстанционния контрол по повод променената подсъдност е посочено, че въпросът за прилагане на погасителната давност е по съществото на спора. Претендира се лихва за забава от датата на деликта - 26.10.2011 г. до окончателното плащане, както и разноски.

Ответникът Агенция "Пътна инфраструктура" оспорва исковите, като счита, че виновен е водачът, който е управлявал превозното средство след употреба на алкохол, с превишена и несъобразена скорост, а евентуално прави възражение за съпричиняване от пострадалия, вкл. поради неизползван колан. Оспорва размера, прави възражение за погасителна давност за главницата и лихвите, претендира разноски.

Третото лице - помагач на ответника "Пиринстройинженеринг" ЕАД оспорва исковите като поддържа възраженията на ответника, а също твърди, че процесният пътен участък е ремонтиран от друг изпълнител.

От събраните доказателства, преценени в съответствие с доводите на страните във въззивното производство, се установява следната фактическа обстановка:

Няма спор, че около 23 ч. на 26.10.2011 г. при ПТП загинал като водач И. Т. - син на двама от първоначалните ищци, съответно съпруг и баща на останалите. Няма разногласия по въпроса, че пътният участък е част от републиканската пътна мрежа и към процесния момент Агенцията е изпълнявала дейност по ремонт на същия.

По делото е представена проектната документацията за въвеждане на временна организация на движението на процесния пътен участък и документи по контрола по изпълнението (л. 101 и сл.), според която в лявото платно за движение е следвало да бъдат разположени следните знаци - на 300 м. преди ремонтния участък - знак П 3, А23, Т1; на 200 м. от началото на ремонтните работи - знак В26, ограничаващ движението със скорост до 60 км/ч, знак В24 и П3; на 100 м. от началото на строителните работи - знак В26, ограничаващ скоростта на движение до 40 км/ч и П3, на 50 м. - П3 и А8 и

непосредствено преди началото на работния участък ПЗ, Б5, С4 и Г10. От протокол от 06.07.2011 г. е видно, че временната организация на движението е изпълнена съобразно приложение № 14 на Наредба № 16/23.07.2001 г. на МРРБ за временната организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците.

Приетата пред СГС САТЕ е дала становище, че на 126 м. преди изкопа, в който е пропаднал загиналия, е констатиран поставен пътен знак "В26" забраняващ движението със скорост по-висока от 60 км.ч. и знак "В24" забраняващ изпреварването на МПС с изключение на мотопеди и мотори с кош. На 56 м. преди процесния ров е поставен знак "В26" забраняващ движението със скорост по-висока от 40 км.ч. и знак А-23 "Участък от пътя в ремонт", а в самия ров са намерени ограничителни табели тип С4 и знак Г-10 "Премини отляво на знака". Автомобилът се е движел праволинейно със скорост от 113, 20 км/ч, в дясна пътна лента, като след края на асфалта е преминал вертикално през рова, ударил се в насрещен скат и се завъртял. Процесният изкоп в дясната лента е бил с дължина 8,5 м, ширина 3,20 м и дълбочина 0, 52 м. Експертът е подчертал, че самият ров е бил видим като опасност от 97,4 м и трезвен водач, движещ се със скорост до 90 км/ч би могъл да спре аварийно забелязвайки опасността. В заседание на 14.03.2019 г. (пред СРС) вещото лице е заявило, че пясъкът на асфалта (намиращ се преди знак "Г10", поставен непосредствено преди изкопа) е допринесъл значително за настъпване на произшествието, тъй като в противен случай ударът в ската е щял да бъде с много по-ниска скорост. Според експерта при движение със скорост съответна на *наличната* пътна сигнализация, произшествието е било предотвратимо от водача независимо от алкохолното му опИ.е, тъй като би могъл да възприеме опасността от наличния ров и да предприеме аварийно спиране.

Приетата КСМАТЕ е установила, че загиналият е бил с колан.

Изслушаната пред САС САТЕ е заключила, че инцидентът е настъпил около 23 ч., като автомобилът се е движел с 113 км/ч и е предприел аварийно спиране, след като е видял опасността, като спирачните следи са била 25 м. (втората част от 11 м е върху настилка с пясък), но не е успял да спре преди рова и е попаднал в него, като е излетял и се е ударил с предната си част (лява) в далечната стена на изкопа със скорост от 94 км/ч и е последвала

ротация обратна на часовниковата стрелка (л. 124, фиг. 3). Изчислено е, че при скорост от 113 км/ч опасната зона за спиране на алкохолно повлиян водач е 147 м, а на трезвен – 122 м. Посочено е, че отстоянието между МПС и началото на изкопа, в момента, в който водачът *е видял* опасността и е започнал спиране е 106 м.

В експертизата в табличен и словесен вид е направен анализ на предвижданията по проекта за временна организация на движението и реалното позициониране на знаците в участъка. На 300 м преди изкопа е трябвало да се постави знак А23 (Ремонт на пътя) и табела с означение, че работният участък е на 300 м – такива липсват. На 200 м е предвидено да се постави знак В26 ограничаващ скоростта до 60 км/ч, знак забраняващ изпреварването - В24, знак А24 за светофар и мигаща лампа, но на място няма такива. На 150 м е следвало да има знак В26, ограничаващ скоростта до 40 км/ч и знак А8, предупреждаващ за стеснение на пътя отдясно и мигаща светлина, но такива липсват в тази зона. На 100 м е бил предвиден знак за преминаване, ако пътя е свободен и мигаща лампа, но такива също няма. На 50 м е предвидено наличие на светофар и регулировчик, при интензивен трафик, но не са били поставени. На 30 м преди изкопа е трябвало да се поставят знаци Г10 (задължително преминаване от ляво на знака), С.4.4 (табела тип стрелка с посока наляво) и светлинна лампа, които не са били налични. На място е констатирано следното позициониране на знаци: На 145 м (а не на 200 по проект) е поставен първият знак В26, ограничаващ скоростта до 60 км/ч. На 75 м (а не на 300 м) са поставени знак А23 за участък в ремонт и знак за ограничение на скоростта до 40 км (В26). В зоната на изкопа (а не на 30 м преди) в левия край е поставена табела тип стрелка наляво С4.4. със знак Г.10. На място е констатирана също и грешно поставена обратна табела С4.3, сочеща посока надясно, което е противоречиво и объркващо водачите. Изводът на вещото лице е, че на мястото на произшествието е имало *разлики и несъответствия* между предписанията в протокола и действителното регулиране. По отношение на установения на терена пясък е посочено, че тази опесъчена зона преди изкопа е повишила скоростта на излитане от 87,66 км/ч на 94,98 км/ч (7 %). Вещото лице е дало становище още, че точката, в която водачът е възприел опасността (изкопа) се е намирала на 106,29 м и ако той се е движел с *разрешената* скорост от 90 км/ч (а не 113 км/ч), е можел да предотврати инцидента без значение дали е бил трезвен или алкохолно

повлиян, тъй като и в двата случая опасната зона за спиране (при движение с разрешена скорост) е по-малка от 106,29 км/ч (съответно е 105,5 м и 85,5 м). Освен това е посочено, че към момента на осветяване на първите пътни знаци, водачът е бил на отстояние 215 м (по-голямо от опасната зона) и е имал възможност след възприемането им да спре и да предотврати произшествието, независимо дали е бил трезвен или опиянен. При отстояние 145 м и опасна зона за спиране преди изкопа от 147 м (за опиянен водач) спирането е *невъзможно*, но падането в изкопа ще е със скорост от 9,5 км/ч. За трезвен водач спирането е възможно. Изведен е общ извод, че при правилно поставяне на знаците, съобразно проекта, водачът е можел да предотврати произшествието, като плавно намали скоростта и без да се налага да спира аварийно. Инцидентът, според САТЕ, е настъпил поради *неспазване на знаците и ненамаляване на скоростта*. Подчертано е, че при дълги светлини, които осветяват знаците над 180 м, водачът е имал възможност да види директно знаците, поставени в изкопа Г10 и С4.4 и самия изкоп и да спре като предотврати удара и ПТП, дори да нямаше първата и втората група знаци. Експертът е посочил, че основната причина за настъпването на фаталния инцидент е избора на скорост и регулирането ѝ в съответствие с предписанията на пътните знаци, като е заявил, че ако последните са били разположени съгласно предвижданията в плана за временна организация на движението поради извършвания ремонт, влиянието на алкохола върху водача е щяло да бъде компенсирано – той е можел да премине покрай знаците и въпреки алкохолното си повлияване е можел да възприеме някой от знаците, тъй като е щял да разполага с двойно повече време за тяхното осмисляне. В същото време е посочено, че ако е спазил наличните знаци (макар и поставени в отклонение от проекта) водачът пак е имал възможност да избегне инцидента. Той е можел да забележи знаците от разстояние не по-малко от 70 м и при движение на къси светлини и да осъществи плавно намаляване до предписаните скорости с комфортно спирачно закъснение.

По делото са събрани гласни доказателства, приети са съдебни експертизи, подробно отразени в обстоятелствената част на мотивите на решението на СГС, към която настоящата инстанция препраща.

При така очертаната фактическа обстановка по спорните въпроси се налагат следните правни изводи:

Съгласно действащата към момента на спорните отношения нормативна уредба - чл. 19 от Закон за пътищата, републиканските пътища се управляват от Агенция "Пътна инфраструктура", което според ал. 2 на същия текст включва поддържането на пътищата, организиране, възлагане, финансиране и контрол на дейностите, свързани непосредствено с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддържането на пътищата, осигуряване на общественото ползване на пътищата чрез регулиране и контрол на автомобилното движение. Няма спор, че за въпросният пътен участък е имало възложена дейност по рехабилитация, като за същата са изготвени съответни проекти за временна организация на движението. Според действащата към момента на инцидента (2011 г.) Наредба № 16 от 23 юли 2001 г. за временната организация на движението при извършване на строителство и ремонт по пътищата и улиците (отм. 2015 г.), АПИ и нейните областни подразделения съгласуват с лицата, които пряко извършват ремонтните дейности, проектите за временна организация на движението, като издават заповед за въвеждането на тази организация (в която се указват временният режим на движение и срокът), а лицата, които извършват ремонтите на свой ред, издават заповед за определяне на отговорното длъжностно лице за поставяне и поддържане на временната сигнализация в съответствие със съгласувания проект за временна организация на движението (Глава VII от Наредбата).

За да се ангажира отговорността на ответника, юридическо лице, следва да се установят предпоставките на чл. 49 ЗЗД, тъй като във връзка с нормативно установените си задължения, Агенцията (няма спор за това) в случая е възложила на трето лице (съответно „Балканстрой Разлог“ АД и ДЗЗД „Неврокоп“) изпълнение на действията по ремонт на републиканския път, вкл. надлежното и безопасно извършване на същите с подходяща временна организация на движението. Следва да се установи, че при или по повод изпълнението на възложената работа, от виновно и противоправно действие или бездействие на изпълнителя (негови служители), са настъпили вреди за ищците, чийто родственик е загинал при произшествие.

От всички събрани по делото доказателства безспорно се установява, че проектната документация относно временната организация на района на ремонтирания мост *не е приложена прецизно на терен*. Видно от анализираната по-горе САТЕ предвижданията за поставяне на вертикална маркировка на 300, 200, 150, 100, 50 и 30 метра не е изпълнена на обозначените за това места. Поставените знаци преди конкретния изкоп са били само в две точки - на 145 м и на 75 м, като тяхното приложение се е свеждало до сигнализация за ограничаване на скоростта - съответно на 60 км/ч и на 40 км/ч. Указания със знаци, че в сектора се извършват ремонтни дейности са били видими не на 300 м от изкопа, а само на 75 м от него. Установява се, че знаци, указващи необходимостта от преминаване в насрещната лента за маневра „заобикаляне“ изобщо не са били поставяни предупредително по план преди разкопания участък, няма сигнализация за наличието на място стеснение на пътя от дясно, нито има позиционирани светещи мигащи съоръжения. Едва в зоната непосредствено преди самия изкоп и не в съответствие с проекта са били налични табела тип стрелка С4.4 с посока на ляво и знак Г10 (за преминаване в ляво от знака), като същевременно с това е



била налична и противоречива на обстановката табела С4.3 за посока надясно. Тези констатирани отклонения при всички положения съставляват неизпълнение на предвидените в закона задължения на изпълнителя на ремонтните дейности, което по смисъла на чл. 49 ЗЗД е поведение, което е противоправно, а по презумпцията на чл. 45, ал. 2 ЗЗД, която не е оборена – и виновно от страна на преките изпълнителни на ремонта.

Отделно от това се установява, че секторът на ремонта не е бил поддържан в състояние, което да подсигури безопасното му използване – експертизите установяват, че преди изкопа е установена опесъчена зона, която е повишила скоростта на излитане към изкопа при предприетото спиране на автомобила от 87,66 км/ч на 94,98 км/ч (7 %).

Според отразеното в САТЕ (приета пред САС, която съдът напълно кредитира) мнение на експерта, *при правилно поставяне на знаците, съобразно проекта*, водачът е можел да предотврати произшествието, като плавно намали скоростта и без да се налага да спира аварийно. Надлежното позициониране на маркировката съгласно предвижданията в плана за временна организация на движението е можело да бъде фактор, който компенсира влиянието на алкохола върху водача, който дори и в това си състояние е щял да има достатъчно време да премине покрай знаците и въпреки алкохолното си повлияване да ги осмисли, да реагира и да предотврати ПТП. По делото се установява, че точката на реакция на водача е била на 106 м от изкопа, т.е. на около 40 м след първата група знаци, което налага извод, че ако е имало сигнализация в по-ранен момент за предстоящата реорганизация на движението и съществуващите на терена ремонтни дейности, водачът е можел да съобрази скоростта си на движение с тях.

В същото време, вярно е, че според вещото лице инцидентът е настъпил главно поради неспазване на *наличните* знаци (въпреки отклонението им от проекта) и ненамаляване своевременно на скоростта, като е посочено още, че водачът е можел при движение на дълги светлини да види директно знаците, поставени непосредствено пред самия изкоп и като отчете тази опасност за пътя да предприеме съответната маневра като спре и предотврати удара.

При тези данни съдът споделя извода на първоинстанционния съд, че инцидентът е причинен както поради несъобразяване на вертикалната маркировка с предвижданията по проекта, така и поради противоправното и виновно поведение на самия водач, който е управлявал МПС с превишена скорост и в нетрезво състояние, което му е попречило да реагира навреме и да извърши съответните маневри за да избегне попадане в изкопа на пътя. Приносът на водача е много по-голям от този на изпълняващите ремонтни дейности, а именно 90 %, тъй като ако той е бил в трезво състояние и се е движел с разрешена скорост от 90 км/ч е можел да предотврати инцидента дори и на място да не са били поставяни никакви предупредителни знаци преди тези непосредствено пред самия изкоп.

Дължимите на ищите обезщетения за претърпените от тях неимуществени вреди са надлежно определени от първостепенния съд с оглед събраните по делото доказателства, като в тази част по правилото на чл. 272 ГПК съдът препраща към мотивите на СГС. Тези размери обаче (редуцирани след прилагане на процента принос) не могат да бъдат

присъдени в цялост на ищите, с оглед въведеното възражение от ответната страна за изтекла погасителна давност. В тази връзка съдът намира следното: По делото се установява, че инцидентът е настъпил на 26.10.2011 г., а исковата молба е предявена на 21.09.2016 г. С нея обаче исковите претенции са заявени като *частични* за сумите от по 1000 лв. за всеки от първоначалните ищи. До 26.10.2016 г. последните са могли да увеличат иска си и да претендират по-висок размер, който да не попада под действието на 5-годишната давност, но изменение е направено едва в о.з. на 14.03.2019 г. Съгласно ТР № 3 от 22.04.2019 г. по т.д. № 3 от 2016 г. „с предявяването на частичен иск ищецът въвежда като предмет на делото само част от спорното субективно материално право - при парични притезания предмет на делото е претендираната част от дължимата сума, на която ще съответства и предметът на осъдителното решение. Новата разпоредба на чл. 116а ЗЗД (ДВ, бр. 42/2018 г.) въвежда правилото, че "когато вземането е предявено частично, давността се спира или прекъсва само за предявената част". Следователно при предявен частичен иск прекъсването на давността настъпва само за онази част от вземането, която е предявена с исковата молба и за която частичният иск е уважен. Непредявената част от вземането остава извън предмета на делото и за нея давността не спира и не прекъсва, а продължава да тече. Това се отнася и за хипотезата, при която частичният иск е увеличен по реда на чл. 214, ал. 1, изр. 3, предл. 1 ГПК. С увеличаване на исковата претенция вземането се заявява за защита в останалата му част, която до този момент не е била предмет на делото“, съответно за нея давността не е била спирана или прекъсвана. В разглеждания казус към датата на изменение на иска, чрез въвеждане на увеличение, давността е изтекла и искът е погасен за горниците над 1000 лв., които са били първоначално предявени с исковата молба.

Ето защо в полза на К. Т., (починал и заместен от Ж. К. П., К. В. Т. и Р. В. Т.), Р. Т., Е. К. Т., К. И. Т. и И. И. Т. се следват само обезщетения от по 1000 лв. Решението следва да се отмени за горниците, които са присъдени съответно на всеки от ищите.

Само за пълнота следва да се посочи, че напълно несъстоятелно е твърдението във въззивната жалба, че съдът е възложил лихви на ответника от преди датата на ПТП – присъдените лихви са от 2013 г., а инцидентът е настъпил през 2011 г.

При този изход на спора на жалбоподателя АПИ се дължат разноси в размер на 1817,97 лв., а на представителя на жалбоподателите физически лица по чл. 38 ЗА за въззивната инстанция – минимален размер от общо 2000 лв. по чл. 7, ал. 2, т. 1 ЗА. Решението на СГС следва да се коригира в частта за разноските, като тези, присъдени в полза на К. и Р. Т. се намалят на по 6,80 лв. за всеки, на Е. Т. – на 5,66 лв., както и за И. и К. Т. – на по 5,66 лв. Държавната такса, възложена на АПИ следва да се намали до 200 лв. Адвокатският хонорар за представителя на ищите по чл. 38 ЗА пред СГС следва да се определи в размер на 2000 лв. общо за всички ищи.

Воден от горните мотиви съдът

## РЕШИ:

ОТМЕНЯ решение № 260635 от 21.02.2022 г. по гр. д. № 14885/2019 г., СГС, I-11, *в частта*, в която се ОСЪЖДА Агенция "Пътна инфраструктура" да заплати на основание чл. 49, вр. с чл. 45 от ЗЗД обезщетение за неимуществени вреди от смъртта на И. К. Т.,

на К. И. Т. (починал и заместен в процеса от Ж. К. П., К. В. Т. и Р. В. Т.) сумата над 1000 лв. до сумата от 12 000 лв.,

на Р. Г. Т. сумата над 1000 лв. до сумата от 12 000 лв.

на Е. К. Т. сумата над 1000 лв. до сумата от 15 000 лв.

на И. И. Т. сумата над 1000 лв. до сумата от 17 000 лв.

на К. И. Т. (действащ чрез своята майка и законен представител Е. К. Т.) сумата над 1000 лв. до сумата от 17 000 лв.,

както и *в частта*, в която Агенция "Пътна инфраструктура" е осъдено да заплати в полза на бюджета на съда сумата над 200 лв. до сумата от 1610 лв. като държавни такси,

както и *в частта*, в която Агенция "Пътна инфраструктура" е осъдено да заплати разноски

на К. И. Т. (починал и заместен в процеса от Ж. К. П., К. В. Т. и Р. В. Т.) над сумата от 6,80 лв. до сумата от 81,60 лв.,

на Р. Г. Т. сумата над 6,80 лв. до сумата от 81, 60 лв.

на Е. К. Т. сумата над 5, 66 лв. до сумата от 85 лв.

на И. И. Т. сумата над 5, 66 лв. до сумата от 96,33 лв.

на К. И. Т. (действащ чрез своята майка и законен представител Е. К. Т.) сумата над 5, 66 лв. до сумата от 96,33 лв.

както и *в частта*, в която Агенция "Пътна инфраструктура" е осъдена да заплати на Адвокатско дружество „Г. и Партньори“ за представителство на К. Т. сумата над 400 лв. до сумата от 584,46 лв., за Р. Т. – над 400 лв. до сумата от 584,46 лв., за Е. Т. – над 400 лв. до 609 лв., за И. Т. – над 400 лв. до 660,16 лв. и за К. Т. – над 400 лв. до 660,16 лв.

като вместо това ПОСТАНОВЯВА:

ОТХВЪРЛЯ иска с правно основание чл. 49 ЗЗД, предявен от К. И. Т.

(починал и заместен в процеса от Ж. К. П., К. В. Т. и Р. В. Т.) срещу Агенция "Пътна инфраструктура" за разликата над 1000 лв. до сумата от 12 000 лв.

ОТХВЪРЛЯ иска с правно основание чл. 49 ЗЗД, предявен от Р. Г. Т. срещу Агенция "Пътна инфраструктура" за разликата над 1000 лв. до сумата от 12 000 лв.

ОТХВЪРЛЯ иска с правно основание чл. 49 ЗЗД, предявен от Е. К. Т. срещу Агенция "Пътна инфраструктура" за разликата над 1000 лв. до сумата от 15 000 лв.

ОТХВЪРЛЯ иска с правно основание чл. 49 ЗЗД, предявен от К. И. Т. (действащ чрез своята майка и законен представител Е. К. Т.) срещу Агенция "Пътна инфраструктура" за разликата над 1000 лв. до сумата от 17 000 лв.

ОТХВЪРЛЯ иска с правно основание чл. 49 ЗЗД, предявен от И. И. Т. срещу Агенция "Пътна инфраструктура" за разликата над 1000 лв. до сумата от 17 000 лв.

ПОТВЪРЖДАВА решението *в частта*, в която исковете са уважени за сумите от по 1000 лв. за К. И. Т. (починал и заместен в процеса от Ж. К. П., К. В. Т. и Р. В. Т.), Р. Г. Т., Е. К. Т., К. И. Т. (действащ чрез своята майка и законен представител Е. К. Т.) и И. И. Т., както и *в частта*, в която исковете са отхвърлени частично за всеки от ищците.

В останалата част решението е влязло в сила.

ОСЪЖДА Р. Г. Т., Е. К. Т., К. И. Т. (действащ чрез своята майка и законен представител Е. К. Т.), И. И. Т., Ж. К. П., К. В. Т. и Р. В. Т. да заплатят на Агенция "Пътна инфраструктура" разноски в размер на 1817,97 лв.

ОСЪЖДА Агенция "Пътна инфраструктура" да заплати на Адвокатско дружество „Г. и партньори“ възнаграждение по чл. 38 ЗА в размер на 2000 лв. за въззивната инстанция.

Решението е постановено при участие в процеса на „Пиринстройинженеринг“ ЕАД - третото лице помагач на страната на ответника Агенция „Пътна инфраструктура“.

Решението може да се обжалва пред ВКС в 1-месечен срок от съобщението до страните.

**Председател:** \_\_\_\_\_

**Членове:**

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_