

РЕШЕНИЕ

№ 8

гр. Перник, 07.01.2025 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

ОКРЪЖЕН СЪД – ПЕРНИК в публично заседание на дванадесети ноември през две хиляди двадесет и четвърта година в следния състав:

Председател: **ВЛАДИМИР Р. РУМЕНОВ**

при участието на секретаря **ЗЛАТКА М. СТОЯНОВА**
като разгледа докладваното от **ВЛАДИМИР Р. РУМЕНОВ** Гражданско дело № 20231700100751 по описа за 2023 година

Производството се движи по реда на глава XVIII от ГПК, чл. 235 и следващите от този кодекс – решение по исков спор.

Делото е образувано по искова молба на И. А., персонален номер *** и О. А., персонален номер ***, двамата с адрес: *** и със съдебен адрес: ***, депозирана против Агенция „Пътна инфраструктура“, БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. „Македония“ № 3, представлявано от председателя на управителния съвет Я.И.Й. , и искове с с правна квалификация чл. 50, във вр. с чл. 45, във вр. с чл. 52 от Закона за задълженията и договорите.

Ишците твърдят, че на 23.11.2021 г., около 03:00 часа, на скоростен път, част от лот 0 на АМ „Струма“, при 31+800 км, и съответно - част от републиканската пътна мрежа, в посока към отбивката за с. ***, област Перник, е настъпило ПТП /самокатастрофа/ с пътнически автобус марка „Мерцедес“, модел „7010“, с македонски рег. № ***. Сочат, че причините за настъпване на ПТП са комплексни и се състоят в: 1. управление на автобуса с леко завишена спрямо релефа на пътя /десен завой/ скорост, обуславяща по - малко време за преценка на конкретната пътна обстановка и предприемане на адекватна реакция от страна на водача и 2. състоянието на пътя, свързано с неправилно изпълнение /изграждане/, обезопасяване и поддръжка на процесният участък от пътното платно, който не е отговарял на актуалните към датата на ПТП изисквания за магистрален път, неправилно поставени обезопасителни мантинели с недостатъчна носимоустойчивост и височина, липса на коректно поставена пътна сигнализация за наличие на отбивка, което обуславя риск от объркване за водачите по отношение на главният път и

платното, по което следва да се движат, липса на надлежна и адекватна вертикална и хоризонтална пътна сигнализация - изтрита маркировка, липса на работещи светлоотразителни елементи и др., на надлъжна релефна шумна пътна маркировка и други. Съвкупността от посочените обстоятелства довела до загубване на ориентация на водача, а впоследствие - и на контрол над движението на автобуса в границите на правилната пътна лента, като се е отклонил в дясно, реализирал е удар в дясна предпазна мантиanela по посока на движението, с последващ такъв в лява предпазна мантиanela, което е довело до цялостна деформация на МПС, вклиняване на автобуса между двете леви предпазни мантиanelи и samozапалване.

Сочат, че в самокатастрофирания автобус пътувал синът им В. А., който в резултат на ПТП е получил травми, несъвместими с живота и починал на място по мъчителен начин от задушаване и изгаряне. Поддържат, че отношенията им с него са били основана на обич, привързаност, разбирателство и задръжност. Смъртта му ги лишила от най-близкия им човек и им причинила силни страдания, на чиято висока интензивност се е отразила и преждевременността и внезапността на загубата, както и ужасяващия начин на настъпването и. Ищците сочат, че са лишени завинаги от подкрепата, помощта и моралната опора, на които са разчитали за в бъдеще, че към настоящият момент продължават да страдат от депресия и посттравматичен стресов синдром, съпроводени с нарушения в съня, главоболие и тревожност. Считат, че претърпените от тях неимуществени вреди могат да бъдат справедливо репарирани с обезщетение за всеки от тях в размер на 26 000 лева , ведно със законната лихва от датата на увредата – 23.11.2021г. до окончателното изплащане на сумите; претендират и направените по делото разходи и хонорар на адвокат по реда на чл. 38 от Закона за адвокатурата.

Поддържа се, че отговорност за причинените им неимуществени вреди носи ответникът, тъй като ПТП е настъпило в резултат на неизпълнение на задълженията му, следващи от ЗП и ЗДВП да поддържа процесния пътен участък, който е част от републиканската пътна мрежа, в изправно състояние и да осигурява безопасността му при ползването му по предназначение. Излагат, че считано от 23.07.2013 г. разрешената скорост по процесния път е 120 км/ч., при полож.е, че за същия не е издаден акт 16, позволяващ експлоатацията му. Считат, че поради липса на Акт 16, както и предвид изграждането на пътя, сигнализирането, обезопасяване и поддържане му по начин, създаващ дезориентация на водачите на ПТП, ответникът е бил длъжен да не допуска преминаването на превозни средства по него. Твърдят, че той е бездействал в продължение на повече от 14 години, като не е извършил необходимите действия за надлежното въвеждане на пътя в експлоатация, респективно, при невъзможност за това - за ограничаване на достъпа на превозни средства до него. Считат, че пътят е бил изграден в разрез с т. 4 „Достъпност и безопасност при експлоатация“ от Приложение № 1 „Основни изисквания към строежите“ към Регламент (ЕС) № 305/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2011 г. за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти, съобразно която „строежите трябва да са проектирани и изпълнени по такъв начин, че да не

създават неприемливи рискове от инциденти или повреди при използване или експлоатация, като подхлъзване, падане, сблъсък, изгаряния, токов удар, нараняване вследствие на експлозия и кражби с взлом“ и затова ответникът е бил длъжен да приложи чл. 9, ал. 4 от Закона за пътищата /ЗП/, като въведе забрана за общественото и специалното му ползване, за да осигури безопасността на движението.

Считат, че процесният пътен участък не е конструиран правилно и липсва сигнализация, която да информира водача на автобуса дали пътят има характер на автомагистрала или е т.нар. скоростен път, тъй като към датата на процесното ПТП са били налични табели, сигнализиращи, че участъкът е автомагистрала и други - че е скоростен път.

Твърдят, че е изграден и се поддържа некачествено, тъй като маркировката не е съответна на нормативните изисквания. Сочат, че не са поставени знаци Д7а и Д8а за начало и край на скоростни пътища, и знак Е22, съдържащ поле за скоростен път с ограничение на скоростта до 120 км/ч. Също, че са липсвали знаци Е18 „Вода за пиене“ за процесната отбивка, съответно – 250 метра и 1 000 метра преди нея. В разделителната ивица, непосредствено след площадката за отдих, не е бил поставен знак Г1 - „Движение само направо след знака“, като веднага след това е налична табела "Кулата -129 км", която също не предупреждава, че предстои отбивка. Не е бил изграден „буфер“, явяващ се елемент за начало на ограничителната система, която се монтира при опасност с цел разделяне на транспортните потоци и отбивки. Поддържат, че светлоотразителните тела на мантинелите от двете страни на пътните ленти по посока на движението на автобуса от 1 км преди процесното място на ПТП до намиращата се в дясно на посоката на движение мантинела на 31 км са били с неправилно местоположение и с влошено техническо състояние. Сочат, че вложените строителни продукти при използваната в процесния пътен участък пътна маркировка не са отговаряли на методите и изискванията за изпитване на БДС EN 1436 „Материали за пътна маркировка, Експлоатационни характеристики на пътната маркировка" и/или на БДС EN 1790 „Материали за пътна маркировка, готови материали за пътна маркировка" и/или на БДС EN 1463 „Материали за пътна маркировка. Светлоотразителни пътни кабари“, както и че е липсвала надлъжна релефна шумна пътна маркировка осигуряваща разлика от 1,00 до 3,00 dB(A) между нивата на шума на маркировката и на пътната настилка, която да сигнализира на водача, че напуска пътната лента, която е задължителна съгласно чл. 20а, ал. 4 вр. ал. 1 от НАРЕДБА № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка /Нов - ДВ, бр. 34 от 2015 г, в сила от 18.05.2015 г./.

Твърдят, че пътната маркировка не е била изпълнена правилно, че с годините използваните материали са се амортизирали и не е извършвана необходимата поддръжка на състоянието ѝ. Сочат, че към момента на ПТП маркировката е била слабо видима и не е била светлоотразителна, като на 100 метра преди завоя се появяват остатъци от двойна непрекъсната линия, която трудно би могла да бъде забелязана. Неправилно е бил позициониран и единственият наличен предупредителен знак за място за отдих, а едновременно с това е била налице и неясна маркировка с разделителен знак

Г11 („Преминаване отляво или отдясно на знака“) и С6.3 („Табела с направляващи линии“), като върху него е залепена и рекламна обява за теглича.

Искането към съда е да осъди ответника да заплати на всеки от ищците сумата от по 26 000 лв., представляваща справедливо според ищците обезщетение за неимуществени вреди – страдание, депресия, посттравматичен синдром, настъпили в резултат на смъртта на техния син – В. А., причинена при ПТП с пътнически автобус марка „Мерцедес“, модел „7010“, с македонски рег. № *** на ***, ведно със законната лихва от тази дата до окончателното изплащане на вземането. Претендират се и разносните по делото, а на адвоката на ищците - и хонорар по реда на чл. 38 от Закона за адвокатурата.

При така излож.те от ищците факти, водят се имплицитно допустими като осъдителни обективно и субективно съединени искове с правно основание в чл. 50 от ЗЗД във връзка с чл. 45 от същия закон – за обезщетение на вреди, настъпили от обективни свойства на вещь, стопанисвана от ответната администрация. За пълнота, липсват в исковата молба твърдения работата на ответника като стопанин на пътя да е възложена другиму. Има допускане на това, че дейностите по поддръжката са делегирани чрез договор на третото лице помагач, но липсват твърдения за неизпълнение на конкретни задължения от конкретни лица от състава на АПИ, при което исковите не намират правна квалификация в нормата на чл. 49 от ЗЗД.

Ответната администрация оспорва исковите като неоснователни.

Признава факта, че пътният участък на АМ „Струма“, на която е станало произшествието е част от републиканската пътна мрежа и като такава се поддържа от Агенция „Пътна инфраструктура“, както и че на територията на Пернишка област тази дейност се извършва чрез специализираното звено – Областно пътно управление-Перник. Признава и обстоятелствата, че за процесния участък от АМ „Струма“ няма издаден акт 16 за автомагистрала и поради това е със статут на скоростен път, като отсечката е пусната за движение през 2007 г. на етап акт 15. Оспорва твърденията, че в пътния участък липсват пътни знаци или те са поставени неправилно. Соча, че пътните знаци в процесния участък са поставени съгласно изискванията на Наредба № 18 от 23.07.2001 г. и не са допуснати сочените от ищеца нарушения. Оспорва твърденията, че яркостта и физичните свойства на двете мантинели не са отговаряли на изискванията за техническа изправност по БДС „EN 1436“, както и че не са се намирали на безопасно разстояние от пътната лента. Соча, че стандартът е неприложим за колове за прикрепване към земята на ограничителна система за пътища, както и за яркостта и физичните свойства на самата ограничителна система. Оспорва изцяло твърдения от ищците механизъм на настъпване на ПТП, както и сочените от тях причини, касаещи характеристиките, маркировката и поставените пътни знаци, довели до дезориентираност на водача на МПС и последвалото тежко произшествие. Оспорва размера на претендираните обезщетения, като го счита за прекомерен. Възражено е също така, че вредоносния резултат е изцяло причинен от поведението на водача на автобуса, или, ако съпричиняване има

– то ответника отговаря само за 1 % от стойността на вредите. Моли се исковете да бъдат отхвърлени и да се присъдят разноските по делото.

„Автомагистрала“ ЕАД, ЕИК 831646048, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Цар Борис III, № 215, ет. 4, е лице, конституирано да помага на ответника. То също оспорва исковете като неоснователни. Признава съществуването на договор за пътна поддръжка на процесния участък от пътя, действал и към датата на ПТП, но отрича каквото и да било неизпълнение по него; оспорва и наличието на деликт, в частност - противоправно поведение у ответника, и моли исковете да бъдат отхвърлени.

Съдът, за да се произнесе, съобрази:

I. По фактите:

1. Не се спори по делото, че на дата ***, в България, област Перник, по трасето на автомагистрала „Струма“, е самокатастрофирал автобус марка „Мерцедес“, модел „7010“ с държавен (на Република Македония) контролен номер ***, като при катастрофата е починал македонският гражданин В. А. (V. A.), и смъртта му е причинена от тази катастрофа. Не се спори, че процесния пътен участък - от пътен възел „Даскалово“, / Перник до с. Долна Диканя - е с разрешение за строеж на автомагистрала, че функционира фактически като такава, без обаче да има разрешение за експлоатация по смисъла на чл. 177 ал. 2 от ЗУТ, и че фактически въведеното ограничение на максимално допустимата скорост е от 120 км/час. Ответната администрация не оспорва и това, че именно на нея е възложена по закон дейността по проектиране, изграждане и последваща поддръжка на този път.

Спор не е формиран и по това, че ищците по делото са родители на В. А..

2. Спорно е по делото дали има противоправно поведение (действие или бездействие) от страна на ответника, дали има претърпени от ищците неимуществени вреди, и най-вече – дали между евентуалното противоправно бездействие на агенция „Пътна инфраструктура“ и вредите има пряка причинноследствена връзка, както изисква закона. Спори се и по размера на дължимото обезщетение, ако се приеме наличието на непозволено увреждане, включително по обема и интензитета на претърпените от ищците вреди.

3. Какви факти установи съда и въз основа кои доказателства:

Установява се от данните по делото твърдения от ищците механизъм на настъпването на процесното произшествие – автобуса, движейки е със 107 километра в час, напуска активната лента за движение, навлиза във т.нар. входящ шлюз (отбивка за зона за почивка) и се удря челно в мантинела, разделяща зоната за почивка от пътното платно. Част от тази мантинела се откъсва и навлиза в структурата на превозното средство. От удара автобуса е отхвърлен вляво и се удря в срещуположната мантинела, която разделя двете пътни платна. Тази мантинела е двойна, с празно разстояние между двете положена мантинелни линии, също се къса от удара, автобуса навлиза между двете линии, където спира и изгаря бързо, като отделените газове, пламъците и съпътстващата ги висока температура са фактори, несъвместими с живота на пострадалия А..

Съдът приема за осъществяване този механизъм на настъпване на произшествието, базирайки извода си на заключението на комплексната съдебно техническа експертиза по делото, съпоставена с констатациите в протокола за пътнотранспортно произшествие под номер 2021-1028-502/23.11.2021г., на л. 18 и следващите от делото. Местопроизшествието е било посетено от съставилото протокола в рамките на компетентните си длъжностно лице от състава на МВР, при което протокола представлява официален свидетелстващ документ в целостта си и съдът го кредитира. Освен от комплексната техническа експертиза, част от констатациите в него са потвърдени и от свидетелските показания, и съдът кредитира не само протокола, но и експертизата, и дадените от свидетелите показания. Дава се вяра и на изготвените съдебномедицински експертизи.

По делото има и доклад на работната група към министерството на регионалното развитие и благоустройството, изготвен една седмица след датата на процесното произшествие и по повод същото; в доклада са изследвани подробно както строителния процес при създаването на пътя, така и неговия регулационен и експлоатационен статут. Съдът кредитира този доклад като официален свидетелстващ документ, а и констатациите по него са потвърдени от заключението на комплексната авто – и пожаротехническа експертиза. Последната е извършена и след оглед на мястото на произшествието от вещите лица; тя кореспондира и с протокола за оглед на местопроизшествие, изготвен в хода на досъдебното производство под номер 93/21 на Националната следствена служба. Тези писмени доказателства не са оспорени в това им качество, не се намериха данни, които да им противоречат и съдът възприема направените там констатации по фактите за верни, а самите факти касателно механизма – за осъществени.

От същия доклад личи, че участъка, в който процесното произшествие настъпва, е към 2000 г. част от път Е 79 Даскалово - Дупница, и съответно - част от скоростен път 1-1 Видин – София – Кулата; към този момент, максималната допустима скорост на пътните превозни средства по скоростен път е 90 км/ час. През 2013г се приема направеното предложение допустимата максимална скорост по пътя да стане 120 км/ч., което е мотивирано с това, че пътя е изграден с техническите елементи на магистрала; изготвен е нов проект за организация на движението при тази скорост, който е имал за цел чрез вертикална и хоризонтална маркировка да приведе участъка към нормативните изисквания за автомагистрала. Това е направено, но при липса на разрешение за експлоатация, то участъка все още е със статут не на автомагистрала, а на скоростен път.

II. По правото, при така установените факти:

За вредите, произлезли от каквито и да са вещи, отговарят солидарно собственикът и лицето, под чийто надзор те се намират (чл. 50 от ЗЗД). Тази отговорност е обективна, тя не се предпоставя от наличието на вина, достатъчно е такова обективно свойство на вещта, което да е резултат от противоправно поведение, и което е причинило (или поне допринесло за) настъпването на вредите.

По силата на раздел II, чл. 3 от Закона за движението по пътищата , лицата, които стопанисват пътищата, ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях така, че да осигурят условия за бързо и сигурно придвижване. За организиране на движението по пътищата се използват светлинни сигнали, пътни знаци и пътна маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения, които се поставят само след възлагане от собственика или администрацията, управляваща пътя, при условия и по ред, определени с наредбата по ал. 3. Светлинните сигнали, пътните знаци и пътната маркировка върху платното за движение и крайпътните съоръжения представляват единна система съгласно Конвенцията за пътните знаци и сигнали и се изработват и поставят така, че да бъдат лесно разпознавани. Третата алинея на същата норма предвижда , че условията и редът за организиране на движението по пътищата, отворени за обществено ползване, се определят с наредба на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Това е действалата към момента на произшествието Наредба № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка (обн., ДВ, бр. 13 от 10.02.2001 г.) , приложимо право по делото.

Както за скоростните пътища от републиканската пътна мрежа , така и за автомагистралите , „стопанин на пътя“ по смисъла на § 1 т. 1 от ДР на също приложимата Наредба № 1 от 17.01.2001 г. за организиране на движението по пътищата, е Агенция „Пътна инфраструктура,, . Агенцията осъществява дейностите по изграждането, ремонта и поддържането на републиканските пътища (чл. 30 от Закона за пътищата) , нейно е задължението да поддържа елементите на пътната инфраструктура в изправност. Затова АПИ отговаря за вредите, причинени от обективните свойства на пътя, ако последните са резултат на противоправно бездействие , както е в случая.

На първо място , установява се от заключението на вещите лица по комплексната експертиза , че няколко са основните фактори , допринесли за настъпването на произшествието. От тях, дължат се на поведение на ответната администрация следните четири: 1. несъответстващите елементи на кривата на завоя при км. 31 + 800 на нормативните изисквания за скорост от 120 км/час; 2. недобро поддържане на пътната маркировка , 3. липсата на шумна маркировка , и 4. несъответствие на между степента на задържане на съществуващата ограничителна система (мантинела) и степента на опасност при мястото на ПТП, включително и неподходящ начин на обезпаяването ѝ (чрез зануляването, вместо чрез постяване на буфер).

1. Участъка , в който процесното произшествие настъпва , е към 2000 г. част от път Е 79 Даскалово - Дупница, и съответно - част от скоростен път 1-1 Видин – София – Кулата; към този момент, максималната допустима скорост на пътните превозни средства по скоростен път е 90 км/ час. През 2013г се приема направеното предложение допустимата максимална скорост по пътя да стане 120 км/ч., което е мотивирано с това , че пътя е изграден с техническите елементи на магистрала; изготвен е нов проект за организация на движението при тази скорост, който е имал за цел чрез вертикална и хоризонтална маркировка да приведе участъка към нормативните изисквания

за автомагистрала. Това е направено, но при липса на разрешение за експлоатация, то участъка все още е със статут не на автомагистрала, а на скоростен път. Установява се от заключението на комплексната експертиза и съпоставката му с доклада, че участъка от пътя, където попада площадката за отдих и където се е случило произшествието, е проектиран да бъде републикански първокласен път с максимално допустима скорост от 90 км. за час; ползва се de facto като скоростен такъв, при въведено с маркировката ограничение от 120 км за час. Геометричните характеристики при проектирането на такъв път обаче не са спазени – проектирания напречен наклон на кривата отговаря на скорост от 90 км/ час, но липсва поставен пътен знак Б26 /90 км. / на необходимите места, който да ограничи скоростта.

Нарушени са чл. 6, 7 и 9 от действащите към датата на проектирането на пътя Норми за проектиране на пътища, неразделна част от НАРЕДБА № 1 от 26.05.2000 г. за проектиране на пътища и чл. 3 от ЗДВП.

2. Проектираната и изпълнена хоризонтална пътна маркировка е отговаряла изцяло на нормативните изисквания на Наредба № 2. От експлоатационна гледна точка обаче, към датата на инцидента състоянието на маркировката не е било добро, поради липса на периодична поддръжка, обновяване и освежаване; известен период преди датата на произшествието е била подновена единствено маркировката в осевата линия между двете ленти за движение. Останалите елементи на хоризонталната маркировка – лява и дясна крайни линии, ограничаващи платното за движение, застрихованите площи с коси линии М15, прекъснатите шлюзови линии и двойните заустващи линии са били износени и с намалена видимост до такава степен, че „не са били възможни измервания на експлоатационните им показатели“, а дори показателите на новоположената линия са били в гранични стойности. Светлотразителите на мантизелата също са били с намалено – недостатъчно – нощно отражение поради корозия. Доклада приема, че светотехническите показатели на пътната маркировка са по-ниски от изискваните с БДС 16102 "Светофари, пътни знаци и маркировка. Светотехнически изисквания", и че тя, в нарушение на чл.9 от Наредба № 2 от 17.01.2001 г., не е била достатъчно видима през нощта, тъй като е била износена от употреба. Техническите причини за недостатъчната отразителна способност са без значение по делото. Съдът възприема тези изводи, съответно, нарушен е чл. 3 от Закона за движение по пътищата.

Поставянето на вертикалната маркировка (пътни знаци) се урежда от Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (Обн. ДВ. бр.73 от 21 Август 2001г.). Монтираните през 2007 г. знаци са били признаци за деламинирани и износване. Не е имало монтиран на разделителната ивица знак Г 11 „Преминаване отдясно или отляво на знака“, който е трябвало да бъде поставен или в началото на острова върху платното за движение, или на разделителната ивица, и това обстоятелство релелира нарушение на чл. 90 от Наредба № 18. Допуснато е върху указателната табела за брой и посока на линиите за движение да има поставен за други цели стикер.

Имало е знак Е 18 „Вода за пиене“, като липсата на идентични знаци на 250 м., 500 м. или километър пред същия не е във връзка с вредите - всеки пътен

знак носи точно определена информация, и ако е имало нужда да се сигнализира наличието на място за отдих, това е трявало да стане чрез различен знак; забраната за напускане на активната лента или движението само направо се сигнализират също с друг тип знаци.

3. Според чл. 20а. ал.1 от НАРЕДБА № 2 от 17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, (Нов – ДВ, бр. 34 от 2015 г., в сила от 18.05.2015 г.), крайната линия на автомагистрала, скоростни пътища, скоростни градски магистрала, пътища от I клас със среднодневна годишна интензивност на движението над 4000 авт./ден и пътищата от трансевропейската пътна мрежа се изпълнява с надлъжна релефна шумна пътна маркировка. Няма данни по делото такава да е била положена в процесния участък, а същевременно пътя, каза се, се ползва *de facto* като скоростен такъв и полагането ѝ е задължително. Вярно, че входните и изходните шлюзове не се изпълняват с шумна маркировка, но тази забрана важи само за шлюзовите линии, които са с дължина от 40 метра; автобусът е навлязъл в аварийната лента около 70 метра преди началото на мантинелата и шумната маркировка е могла да сработи по предназначение.

4. Самата мантинела (обезопасителна система за пътища) не е била от клас и с носимост, достатъчна да задържи превозно средство с теглото и габаритите на автобуса, в отклонение от БДС EN 1317 и Техническите правила за приложение на ограничителни системи за пътищата 2010 г; била е със степен на задържане N2, а е било нужно монтирането на система поне от степен N1.

Или, има допуснати от стопанина на пътя нарушения на нормативни задължения при поддръжката на пътя.

За пълнота следва да се каже, че спирането на пътя от експлоатация не е било належащо, като се има предвид това, че трасето на магистралата съвпада със съществуващото трасе на път I - 1 Видин – София - Кулата, техническите елементи на магистралната инфраструктура са изпълнявани върху съществуващ и въведен в експлоатация първокласен път (друго не се твърди) и по време на строежа движението не е било спирано. В тази хипотеза няма нормативно основание пътят да се изведе от употреба, при което невъвеждането на забрана за ползване не е противоправно поведение от страна на ответната администрация.

Спорно е също така дали има причинноследствена връзка между това бездействие и настъпилите вреди, макар и да няма спор, че смъртта на В. А. е в пряка причинно следствена връзка с произшествието.

Основната причина от технически характер за това ПТП е напускането на лентата за активно движение, навлизането във входен шлюз и последващ удар в мантинелата. Конкретните причини за това напускане на лентата за движение са неизвестни, за тях няма данни по делото. Между тях може да са загубата на ориентация от водача, вкл. заспиването му на волана, техническа повреда на кормилното устройство или други възли и агрегати на автобуса, неправилна работа с инструментите за контрол на превозното средство – волан, педал на газта, спирачка и др., като всички те предхождат във

времеви план напускането на лентата за движение и първия удар - в мантинелата на зоната за отдих. При изтрита маркировка, нощно време , дъжд и висока скорост, ориентацията на водача дали се намира на лентата за движение или в забавителен или ускорителен шлюз, е затруднена и зависи в много голяма степен от маркировката (в сравнение например с дневното шофиране), затова неизпълнението на задължението за нейната поддръжка в изправно състояние е винаги в причинноследствена връзка със загубата на ориентацията. Специално внимание следва да се обърне и на факта , че разделителната ивица между дясната лента за движение и аварийната такава не е била изпълнена с шумна пътна маркировка; наличието на такава предупреждава ефективно водача за настъпило отклонение от нормалните параметри на процеса на управление на ППС , и то дори в случай, че е заспал на волана. Водачът обаче е реагирал на случващото се , има по делото установена работа със спирачките на автобуса (спирачен път), и при всички положения , шумът от маркировката е могъл да бъде възприет , ако е била положена.

Подновената осева маркировка може да ориентира водача , че навлиза в лява лента за движение или се отклонява от нея вдясно , но не може да послужи за преценка за ширината на дясната лента за движение при наличие на уширение, изходен или входен шлюз (отбивка) или още една лента вдясно; подновяването не изключва причинноследствената връзка между вредите и противоправното поведение на ответната администрация. Това е така , тъй като тя се намира вляво от водач, който шофира в дясна лента за движение , а вниманието на такъв водач в десен завой е отклонено по посока на завоя и извършваната маневра, при което намираща се отляво маркировка не е достатъчна да предотврати напускането на лентата в дясно. Инцидентното напускане на активната лента вдясно следва да бъде сигнализирано по друг начин, чрез полагане на шумна маркировка, предупредителни знаци или непрекъснатата осева линия със щрихи, и по този ози начин - предотвратено. При липса на маркировка няма да сработи и активна електронна система за следене на лентата , ако такава е имало налична в автобуса .

Липсата на буферно устройство в началото на тази мантинела е в пряка причинноследствена връзка с настъпването на вредите – наличието на такава при всички положения щеше да редуцира движението на автобуса или предотврати навлизане на части от мантинелата в него. Към датата на ПТП не е имало изрично нормативно задължение за стопанина на пътя да постави буфер (такава е въведено едва с Наредба № РД-02-20-1 ОТ 1.04.2024г., в сила от дата 16 април 2023г). Буферът обаче е най- безопасната форма (заключение на КСАТЕ) на краен елемент на системата за обезопасяване на пътя, предвиден е като форма на обезопасяване на краищата на мантинелата още в действалите към момента на монтажа и произшествието Технически правила за приложение на ограничителните системи 2010г, и ако ответната администрация бе действала с грижа на добър стопанин на пътя , зауствайки по този начин системата за обезопасяване , вредите от произшествието щяха да се в друг обем.

Може да се направи извод , че подновяването на съществуващата

маркировка и поставянето на шумна такава са били в състояние да предотвратят напускането на лентата за движение, а поставянето на буфер и ограничителна система за пътища от висок клас – да предотвратят настъпване на смърт или телесни увреди на пътниците.

Състоянието на настилката е в рамките на нормалното, не може да е причина за ПТП, ако и асфалта да е бил мокър; огледа на местопроизшествието отрича следи от странично приплъзване на гумите преди началото на входния шлюз, тоест, първоначалния удар не е резултат от липса на сцепление. По същата причина, състоянието на пътната настилка, респ, начина, по който тя изпълнена, не е в причинноследствена връзка с произшествието.

Исковете са основателни.

По силата на чл. 53 от ЗЗД, размерът на обезщетенията за неимуществените вреди се определя от съда по справедливост, но с оглед всички обективни обстоятелства по делото / Постановление на ВС № 4 от 23.12.1968 Г., Пленум/. В случая, съдът кредитира показанията на свидетеля В. А. независимо от родствената му връзка със ищците; няма по делото данни, които да противоречат на тези показания. Отчита се, че се касае за вреди от смърт на дете на ищците, при което травмата от случилото се не може да бъде изличена по никакъв начин; отчита се факта, че смъртта е настъпила по ужасяващ начин, че В. и родителите му са споделяли общо жилище и са работили заедно, при което страдат не само личните емоции на родителите, но е създаден и работен проблем, с който да се занимават. Отчита се и това, че ищците са били изключително близки с детето си, разчитали са на детето си и внезапната му смърт е била - и продължава да е - шок за тях и те продължават да страдат от травматичен синдром; в тази връзка, съдът отчита и сравнително младата възраст на В. към датата на произшествието, *** години и намира съдът намира за подходящ размер на обезщетението за неимуществени вреди на всеки от ищците от 200 000 лева.

По съпричиняването:

Няма данни за наличие на леснозапалими вещества в автобуса, които да са допринесли за бързото му изгаряне. Намерените при огледа туби са цели и са били на различни място от това, където огънят е бил възпламенен – контактната точка на мантинелата и предната носеща греда. Липсата на предпазен колан, поставен на пострадалия, не е от значение за настъпването на вредоносния резултат, каквото е заключението на вещото лице по медицинската експертиза.

Въпреки това, доколкото основната причина за настъпването на вредите се корени в поведението не на ответника, а на водача на автобуса, съпричиняване на вредоносния резултат има и по принцип възражението на ответника в тази насока е основателно. Предвид броя и вида на допуснатите нарушения обаче, които едновременно са улеснили както първоначалното напускане на лентата за активно движение и не са прекъснали причинноследствената верига, съдът намира, че АПИ отговаря за 10 % от така настъпилите вреди, или следва да бъде осъдена да заплати на всеки от ищците по 20 000 лева обезщетение за

неимуществени вреди. Тъй като при непозволено увреждане длъжникът е в забава и без покана, то ответната администрация дължи и обезщетение за забавата в размер на законната лихва от датата на деликта, до окончателното изплащане на вземането.

III. Право на разноски имат и двете страни , пропорционално.

Дължи се хонорар на един адвокат на всеки ищец, по реда на чл. 38 от Закона за адвокатурата , като съдът не може да отрече наличието на такава хипотеза . При уважена част от иск в размер на 20 000 лева , изчисления от съда минимален размер на адвокатското възнаграждение по реда на чл. 7 ал. 2 от Наредбата по чл. 36 от ЗА е 2100 лева . Същевременно, касае се за дело със значителна права и фактическа сложност, продължило дълъг период от време, със комплексни експертизи и голям обем ангажирани от ищице писмени доказателства. Затова съдът се мотивира да надхвърли минималния размер на дължимия хонорар , като подходящ размер е 3500 лева.

Останалите разноски на ищите са 2080 лева за държавни такси , 500 лева първоначален депозит за съдебно медицинска експертиза, 1050 лева комплексна техническа такава , 200 лева – хонорар на преводач, допълнителни хонорари – още 1012. 72 лева , или общо 4842.72 лева, които се репарират пропорционално на уважената част от исковете и по равно за всеки от ищите, или по 1 862.58 лева.

Ответната администрация има право на пропорционална част от общо направените си разноски. Те са в размер от 2795.46 лева , включително възнаграждение на юрисконсулт, определено от съда в минимален размер от 200 лева общо по двата иска. Дължат се на ответника пропорционално на отхвърлената част 645.10 лева , или по 322.55 лева.

На третото лице помагач не се следва присъждането на разноски.

Воден от изложеното и на основание чл. 235 от ГПК, ОС Перник

РЕШИ:

Осъжда Агенция „Пътна инфраструктура“ , БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Македония № 3, да заплати на И. А., персонален номер ***, адрес: ***, сумата от 20 000 лева (двадесет хиляди лева) – обезщетение за неимуществени вреди от деликт – настъпила на *** смърт на сина ѝ В. А., ведно със законната лихва от дата 23.11.2021г. до окончателното изплащане на вземането, като ОТХВЪРЛЯ иска над този размер до пълния предявен размер от 26 000 лева, като неоснователен.

Осъжда Агенция „Пътна инфраструктура“ , БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Македония № 3, да заплати на И. А., персонален номер ***, адрес: ***, сумата от 1 862.58 лева разноски по делото .

Осъжда Агенция „Пътна инфраструктура“ , БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Македония № 3, да заплати на О. А., персонален номер ***, адрес: ***, сумата от 20 000 лева (двадесет

хиляди лева) – обезщетение за неимуществени вреди от деликт – настъпила на *** смърт на сина му В. А., ведно със законната лихва от дата 23.11.2021г. до окончателното изплащане на вземането, като ОТХВЪРЛЯ иска над този размер до пълния предявен размер от 26 000 лева, като неоснователен.

Осъжда Агенция „Пътна инфраструктура“ , БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Македония № 3, да заплати на О. А., персонален номер ***, адрес: ***, сумата от 1 862.58 лева разноски по делото .

Осъжда И. А., персонален номер ***, адрес: ***, да заплати на Агенция „Пътна инфраструктура“ , БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Македония № 3, сумата от 322.55 лева разноски по делото .

Осъжда О. А., персонален номер ***, адрес: ***, да заплати на Агенция „Пътна инфраструктура“ , БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Македония № 3, сумата от 322.55 лева разноски по делото .

Осъжда Агенция „Пътна инфраструктура“ , БУЛСТАТ 000695089, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Македония № 3, да заплати на адвокат Н. Н. Д. , ЕГН *****, ***, ЛНА ***, адрес на дейност ***, хонорар по делото в размер от 7000 лева, за двата иска.

Решението подлежи на обжалване пред състав на Апелативен съд гр. София, в срок от две седмици от датата на връчването му на страните , с препис на основание чл. 7 ал. 2 от ГПК. То е постановено при участието на „Автомагистрали“ ЕАД, ЕИК 831646048, със седалище и адрес на управление: гр. София, бул. Цар Борис III, № 215, ет. 4, като трето лице – помагач на ответника.

Съдия при Окръжен съд – Перник: _____