

# Протокол

№

гр. София, 01.12.2023 г.

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Първо отделение 69  
състав**, в публично заседание на 01.12.2023 г. в следния състав:  
**СЪДИЯ: Милена Славейкова**

при участието на секретаря Кристина Петрова, като разгледа дело номер **8488** по описа за **2022** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

След изпълнение на разпоредбите на чл.142, ал.1 ГПК, вр. с чл.144 АПК, на именно повикване в 15,01 часа:

ЖАЛБОПОДАТЕЛЯТ – „БЪЛГАРИЯ ЕР МЕИНТЕНАНС“ ЕАД, редовно уведомен, представлява се от адв. М., с пълномощно по делото.

ОТВЕТНИКЪТ – КМЕТЪТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА, редовно уведомен, представлява се от юриск. Д., с пълномощно по делото.

СГП – редовно уведомена, не изпраща представител за участие в производството по делото.

ВЕЩОТО ЛИЦЕ В. Л. Г. – редовно уведомен, се явява лично.

СТРАНИТЕ (поотделно): Да се даде ход на делото.

СЪДЪТ счита, че няма процесуални пречки за даване ход на делото, и

**ОПРЕДЕЛИ:**

**ДАВА ХОД НА ДЕЛОТО.**

ДОКЛАДВА молба от жалбоподателя чрез адв. М. от 24.10.2023 г., по която съдът се е произнесъл с определение от 25.10.2023 г.

ДОКЛАДВА молба от „Луфтханза техник София“ ООД чрез адв. С. Й. от 9.11.2023 г., с приложени писмени доказателства.

ДОКЛАДВА постъпило по делото на 23.11.2023 г. допълнително заключение на съдебно-икономическата експертиза.

АДВ. М.: Да се приемат доказателствата, не ги оспорвам. Други доказателства няма да соча.

Ю. Д.: Моля да допуснете разпит на свидетел – началник-отдел М. Г. Й., във връзка с Вашето определение от 12.10.2023 г.

СЪДЪТ по доказателствата

ОПРЕДЕЛИ:

ПРИЕМА доказателствата, представени с молба на „Луфтханза техник София“ ООД чрез адв. С. Й. от 9.11.2023 г.

ПРИСТЪПВА към изслушване на допълнителното заключение по съдебно-икономическата експертиза.

ВЕЩОТО ЛИЦЕ Г., със снета по делото самоличност, разпитан, каза: Представил съм допълнително заключение, изготвено лично от мен и представено в срок, на 23.11.2023 г., което поддържам.

На въпроси на адв. М. ВЕЩОТО ЛИЦЕ отговори: Относно улична канализация, паркинг и маневрираща зона, при преглед на предоставени ми счетоводни сметки съм констатирал осчетоводяване по сметка 201 Земя и допълнителни подобрения. Към земята са отнесени инвестиционни имоти и съоръжения. Вече няма изисквания за спазване на точни номера за сметки, а да има лесно проследима отчетност, която да показва реалните действия на предприятието. За всички подобрения към земята се начислява амортизация и те имат ограничен живот. Изградените съоръжения самостоятелно не носят икономическа изгода. При евентуална продажба на процесните земи, те не могат да бъдат разделени от земите. Затова съм написал, че биха повишили тяхната пазарна стойност при продажба. При евентуална продажба биха се описали както стойността на земята, така и извършените подобрения. Активите са заведени по отчетна стойност на придобиване на земята и отчетна стойност за изграждане на съоръженията.

АДВ. М.: Нямам въпроси, да се приеме заключението.

На въпроси на юриск. Д.: На стр. 6, под свободен достъп за второстепенните улици имам предвид, че при извършен оглед на място установихме, че едната от тях води до КПП на Летище С. за навлизане на МПС на територията на летището. А другите улици са малки, без наименования и са между различни обекти на различни търговски дружества и свързват процесни сгради, където са допуснати различни наематели. На стр. 4, прил. 1 от първоначалната комплексна експертиза, чрез извадка от кадастралната карта, са посочени самите улици и къде са намират, като тези, които водят към КПП на летището, са с най-голяма площ, а тези, свързващи само процесни сгради, са с по-малка площ. До две от улиците – идент. номера 496 и 497 – установихме, че има достъпи до търговски дружества, които се занимават с транспорт и не са свързани с „България Ер“. Само имоти 498 и 499 са вътрешни улици, между сгради на жалбоподателя. Не са в охраняема зона на Летище С.. Всички улици не са в охраняема зона.

Имотите по прил. 1, от I до V включително и от 14, 15 и 16 от IX, 1, 2 и 4 от XVII – редовете в бял цвят са имоти, за които сме констатирали, че не намираме да се използват директно за транспортни цели. Затова в колона 5 и 6 са посочени едни и

същи стойности с РА. За повдигнатите в синьо имоти в първоначалното заключение на комплексната експертиза сме посочили, че няма грешки в изчисленията в РА. При извършен оглед сме посетили имотите и към последното заключение съм приложил снимков материал от летище Ф. на М., където е базирана „Л.“ и търговско дружество за обслужване на въздухоплавателни средства – „Л. техник“. Тъй като Летище С. е по-малко и не е еталон за функциониране на подобно съоръжение, го сравних с едно от най-големите в Европа, където е базиран „Л. техник“, и установих сгради на „Л. техник“, които се използват за планов ремонт на въздухоплавателни средства и в изключителни случаи на аварийно-спасителни ремонти. Защото въздухоплавателните средства са особен вид транспортни средства и при установяване на авария той не може да излети, за да отиде до друг сервиз, както автомобилите, затова изчаква ред да се освободи за аварийен ремонт. Но при сравняване на перонната част и самите отвори, насочени към пистите за приемане на самолети, установих, че не се различават от тези на Ф. на М.. Но на летището на Ф. на М. няма разположена административна сграда, както е разположена административната сграда и ремонтните съоръжения, отдадени под наем на „Л. техник“. Във Ф. на М. бях на обучение и съм съставил много снимки за мой личен архив, свързани с разположението на самите сгради. Сега чрез „Г. мапс“ исках да проверя дали на така направените от мен снимки в Германия се вижда административна сграда и установих, че до самите ремонтни съоръжения няма административна сграда в такъв мащаб, какъвто е в С.. В С. е значителна по мащаб административната сграда. Прегледах снимки от Ф. на „ДБ Ш.“ – германска транспортна компания, която е равностойна като терминала на Д. на Летище С., и отново не установих да има административна сграда в такъв размер. Във всеки случай не може да функционира терминал, без едно или две гишета за приемане на транспортни документи. Когато пристига товарен транспорт, трябва някой да приеме документите за него. Най-често това са една или две стаи, но не в такива мащаби като на Летище С.. Тази административна дейност не е задължително да се осъществява непосредствено до логистичния терминал. Директен транспорт за обществено ползване е, когато е насочен за свободен достъп от трети заинтересовани страни да го използват. Или както е терминал Д., независимо че е упоменат като складова база.

Има разлика между различните видове бази. Може да бъде складова база, в която се складира за известно време товари и стоки, в които няма движение, с общо наименование склад и те не са освободени от ДНИ. Има други терминали, логистични складови бази, през които се осъществява прехвърлянето от един вид транспорт на друг вид, но са изградени на територията на цялата страна, където избере търговецът и както му е удобно. Това налага прехвърляне на товара от голямо международно на по-малко транспортно средство или доставка от врата до врата. В транспортната наука е познато като последната миля.

Третият вариант, като този на Д. на Летище С., граничи със зона за сигурност и самите пратки се предават чрез въздушни контейнери, за да се натоварят и от самия самолет и в самия терминал няма съоръжения за складиране, а само транспортни ленти. И на „Л.“, и на Д. не бяхме допуснати в административната сграда в С., за да видим каква дейност осъществяват там. Административната сграда на „Л.“ е в охраняема зона, зад периметрова ограда на Летище С.. Докато административната сграда на Д. не се намира в охраняема зона, но е непосредствено залепена за логистичната база.

На въпроси на юриск. Д.: След извършен оглед установихме, че логистична база Д. е

100% за транспортни нужди, без административната сграда № III – 3 по Приложение №1. Административната сграда на „Л. техник“ е № II в Приложение 1. Олекотените хангари за ремонт на самолети в IX 14, 15, 16 и V в Приложение № 1 са за планови ремонти, от една страна. И така са разположени, че отговарят и на перони за обществено ползване точно, както са на терминал 1. Терминал 2 за обслужване на пътнически поток, без административната сграда на „Л.“, не я включваме в тях. Тя просто е залепена за тях. Те дори имат и топла връзка помежду си. № XVII в Приложение № 1 е разделено – КПП, което е насочено към „Л. техник“, а № III - 2 е вход към охраняема зона на Летище С. и без него не може да се осъществява влизане на служители в Летище С.. За него категорично сме отговорили, че се използва за функции на Летище С. и се преминава контрол все едно се качват на самолет.

Относно второто КПП, посочено в XVII – 4 от Приложение № 1, то е контролно-пропускателен пункт на D., но разпределя постъпващи ППС за товарно-разтоварни дейности. По този начин се ограничава достъпът на трети страни до междинна охраняема зона, която се контролира от D. и това улеснява товарно-разтоварните дейности на товари с автомобилен транспорт, които трябва да преминат към въздушен.

Основната принципна разлика между имотите в бяло и синьо е в българското законодателство. Относно въздушния транспорт, комбинирането и последващото предаване на пратки има и релевантно европейско законодателство. От инженерна гледна точка се разглежда дали има движение на самия товар, дали се извършват манипулации с него, или той се складира. Ако има движение на товар, се приема, че това е свързано непосредствено с експлоатационните нужди, защото думата логистика присъства едва в последните 20 – 30 години в учебната литература. Под нея се разбира не само транспорт, но и превозването на товара от една точка до друга и неговото прехвърляне от един вид транспорт на друг вид. Това също са непосредствени експортни нужди и сградите, през които преминава транзитно един товар от едно на друго превозно средство, се смятат за част от транспортната услуга по физическо придвижване на товар. Считаю, че административната сграда е спомагателна сграда към тях. С новите съвременни компютърни технологии не е необходимо административната сграда и логистичният терминал да са на едно и също място. Сграда, в която се складира, не е непосредствено свързана с транспортни нужди. Тя тогава е склад за съхранение на стоково-материални запаси.

АДВ. М.: Тъй като присъствах на огледа с вещото лице, маневриращата зона с коя сграда свързва пистите и дали тя предполага такова движение, което обуславя експлоатационни нужди на обществения транспорт?

**ВЕЩОТО ЛИЦЕ:** Маневриращата зона за тежък трафик към „Л. техник“ и маневрираща зона към D. са необходими за осъществяване на транспортна дейност, като правя разграничение, че маневриращата зона към „Л. техник“ е към охраняема зона на Летище С., а тази към D. е извън охраняемата зона. Двете зони за маневриране са различни. При D. тежкотоварните превозни средства пристигат в различно време от различни точки на страната и е необходимо тяхното маневриране и гарирание и изчакване за товарно-разтоварни дейности. Маневриращата зона в охраняема зона обслужва единствено „Л. техник“, а не D.. Маневрената зона на D. има общо с въздушния транспорт, тъй като пристигат въздушни пратки. Там пристигат тежкотоварни автомобили, маневрират и подават на рампа, за да бъдат разтоварени към сграда на D. с транспортните ленти. Тази зона обслужва директно обществения

транспорт, който доставя пратки за автомобилен транспорт. Терминалът на Д., изграден на Летище С., е единствено, за да обслужва самолети на Д.. От гледната точка на транспортната наука за непосредствени нужди на обществения транспорт е логистичната база на Д.. За административната сграда въпросът е правен, но тя не е нужно да е там. За земята смятам, независимо дали има изградена административна сграда, че се използва само за нуждите на маневрена зона на Д., на която маневрират транспортни средства на различни търговски дружества, които доставят пратки на Д., от които само Д. очаква пратка или с които има договорни отношения. Тази зона не се използва свободно, защото има бариера за навлизане, а само за търговски цели на Д.. Там площта е много малка и почти няма свободни зони, което съм посочил в прил. 2 към първоначалната комплексна експертиза.

Земята, посочена под № XVII – 1 в Приложение, се намира в охраняема зона на Летище С.. Там са изградени всички олекотени хангари за ремонт на самолети и административната сграда на „Л. техник“.

П. не е със свободен достъп и се намира пред КПП. Той не се използва от служители на летището. Използва се от заинтересовани лица, които трябва да минат през КПП за навлизане в охраняема зона. Според мен това използване е смесено. Освен за нуждите на КПП към „Л. техник“ и охраняема зона на Летище С. се използва за осъществяване на контрол на лица, има и бариера за навлизане на МПС. П. частично се използва за гариране. Когато е паркинг, не е непосредствено свързан с експлоатационни нужди. Около 40% от този паркинг се използват за експлоатационни нужди на КПП, а останалата част се използва за паркиране на автомобили.

Земята, посочена в бяло, за която съм приел, че следва да бъде обложена с ДНИ, са сгради на „България Ер“, върху които са построени сгради, които не са собственост на „България Ер“. Тези сгради и отделни помещения в тях се използват за работилници за производствени цели. Нямахме достъп до сградите, но категорично не са собственост на „България Ер“. Считам, че в тях не се осъществяват дейности, непосредствено свързани с транспортни нужди.

Приложение 1 от комплексната експертиза, стр. 5, редове 7 и 8, представлява имот с неправилна форма, в синьо, който е пустеещ и достъпът до него е свободен, не е ограден. „България Ер“ има за него инвестиционни намерения в бъдеще, но в момента той не се използва. Редове 7 и 8 касаят само имота в синьо. Редовете са два, защото имотът е обединен от два различни имоти. Тези имоти отговарят на VII и VIII в Приложение № 1 към втората, допълнителна експертиза. Считам, че така посочените имоти в бяло по прил. 1 към втората допълнителна експертиза не се използват непосредствено за експлоатационни нужди на транспорт, а за други търговски цели.

Относно към въпроса за непосредствените експлоатационни нужди е Приложение №1 към последната допълнителна експертиза. След като огледахме имотите, за тези в бяло категорично можем да кажем, че те не се използват за експлоатационни нужди на транспорта. Обектът, посочен под VI в Приложение № 1 – енергиен блок, не сме разгледали за чии точно енергийни нужди се използва и затова сме приели, че може да не му е там мястото. Там, където сме имали достъп до информация за какво се използва имотът или се е използвал, ако е пустеещ, е описано в табл. 2, колона предмет на дейност на дружеството към първоначалната комплексна експертиза, л. 212 – 217 от делото. Сгради П. към датата на огледа не се използваха, нямахме достъп до тях и затова не знаем какви са им функциите.

Не успяхме да определим точното предназначение на административните сгради и

сме ги посочили и като облагаеми, и като необлагаеми. Считам, че въпросът е правен. Сградите в --IX в Приложение № 1 са малки сгради. Всички те считам, че са спомагателни съоръжения, но нямат директна експлоатационна връзка с транспорта. СТРАНИТЕ поотделно: Нямаме други сгради.

СЪДЪТ по доказателствата

#### ОПРЕДЕЛИ:

ПРИЕМА заключението от 23.11.2023 г. на вещото лице В. Л. Г.. На същото да се изплати възнаграждение в размер на внесения депозит, за което се издаде РКО за 400,00 лв.

Ю.. Д.: Във връзка с указаната ни доказателствена тежест в определение от 11.10.2023 г. имам доказателствено искане относно доказване предоставянето на контейнери, за които влиза камион. Тези контейнери са на охраняемата територия на Летище С.. Уверена съм, че контейнерите се изхвърлят всяка сутрин. Уверена съм, че там са предоставени контейнери и те се обслужват. Имаме приемно-предавателни протоколи, че РИ към СО предоставя контейнери. Би трябвало да са по делото. След това има други протоколи относно извършени служебни проверки от РИ „С.“ за състоянието, в което се поддържат тези контейнери. Този, относно предоставянето на контейнера, следва да е по делото. Чакам джипиес разпечатки, че са влизали камиони. Моля да допуснете и един свидетел за същите обстоятелства.

АДВ. М.: По ДОПК има ограничение за свидетелските показания, поради което моля същите да не бъдат допускани.

По доказателствените искания на ответника и с оглед изрично дадените му с определението от 11.10.2023 г. указания СЪДЪТ НАМИРА, че на ответника следва да бъде предоставена последна възможност за ангажиране на относими и допустими доказателства, като за изясняване на делото от фактическа страна счита за такива и свидетелските показания.

С оглед на изложеното СЪДЪТ

#### ОПРЕДЕЛИ:

ДОПУСКА на ответника един свидетел при режим на довеждане във връзка с указанията, дадени с определение от 11.10.2023 г.

ПРЕДОСТАВЯ на ответника последна възможност на основание чл. 158, ал. 1 ГПК в срок до следващото открито съдебно заседание да представи писмени доказателства в подкрепа на твърденията си от днешното съдебно заседание.

За събиране на доказателства СЪДЪТ

#### ОПРЕДЕЛИ:

ОТЛАГА и НАСРОЧВА делото за 26.1.2024 година от 11,30 ч., за която дата и час страните – редовно уведомени от днешното съдебно заседание.

*Протоколът е изготвен в съдебно заседание, което приключи в 16,32 ч.*

СЪДИЯ:

СЕКРЕТАР: