

РЕШЕНИЕ

№ 28841

гр. София, 16.07.2026 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Трето отделение 75 състав, в публично заседание на 22.06.2026 г. в следния състав:

при участието на секретаря Наталия Дринова, като разгледа дело номер **12284** по описа за **2025** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл. 145 и сл. Административно-процесуалния кодекс /АПК/, във връзка с чл. 118 от Кодекса за социално осигуряване /КСО/. Образувано е по жалба на Б. В. В., подадена чрез пълномощника му адв. А. А., против Решение № 2153-21-331 от 29.10.2025 г. на директора на Териториално поделение /ТП/ на Националния осигурителен институт /НОИ/ С.-град, с което е потвърдено Разпореждане № [ЕГН]/69 от 29.08.2025 г. на длъжностно лице по пенсионно осигуряване при същото ТП на НОИ за отказ за отпускане на лична пенсия за осигурителен стаж и възраст по реда на чл. 69б, ал. 2 и чл. 68, ал. 1 и 2 КСО.

По изложените в жалбата доводи за незаконосъобразност на решението и на потвърденото с него разпореждане се претендира отмяната им. Жалбоподателят оспорва заключението на пенсионния орган за липса на условията за отпускане на лична пенсия за осигурителен стаж и възраст (ОСВ) по заявления ред по чл. 69б, ал. 2 КСО. Поддържа, че неправилно положеният от него труд в периода 04.09.1991 г. – 01.01.1992 г. и 01.08.1992 г. – 02.03.2011 г., като шофьор на автостълби „Т.“ и „Ш.“ в „Озеленяване“ ЕАД, е зачетен като трета, вместо като втора категория труд. Посочва, че през въпросните периоди е управлявал специализирани превозни средства – автостълби, използвани ежедневно за поддръжка на дървесната растителност. Според жалбоподателя тези автомобили попадат в приложното поле на чл. 2, т. 25 от Наредбата за категоризиране на труда при пенсиониране (НКТП). Аргументи са намерени в нормата на чл. 9, ал. 34 от Инструкция № 13/31.10.2000 г., която изрично включва в приложното си поле автостълбите на специализираните товарни автомобили. Поддържа се, че нормативните документи не изискват автомобилът да

превозва допълнителни товари, различни от специализираното оборудване. Според жалбоподателя погрешно направените в обжалваното решение изводи са следствие на допуснати нарушения на административнопроизводствените правила. Твърди се, че административният орган не е изпълнил задълженията си по чл. 9, чл. 35 и чл. 36 АПК да изясни всички относими за правото на пенсиониране факти и обстоятелства. Не са събрани необходимите доказателства за характера на извършваната от жалбоподателя работа и за техническите характеристики на управляваните автомобили, нито са обсъдени представените доказателства. Липсват и конкретни мотиви за задълженията и фактически изпълняваните трудови функции. Според жалбоподателя тези нарушения са довели до неправилно определяне на категорията труд. Доводите в жалбата се поддържат в открито съдебно заседание от адв. А., който заедно с отмяната на обжалвания акт претендира и присъждане на разноски.

Ответникът – директорът на ТП на НОИ С.-град, чрез юрк. М., оспорва жалбата като неоснователна и моли да бъде отхвърлена. Поддържа, че обжалваното решение и потвърденото с него разпореждане са правилни и законосъобразни. Излага съображения, че в съответствие с чл. 53а от Правилника за категоризиране на труда при пенсиониране /отм./ и чл. 2, т. 25 от НКТП решаващият административен орган е приел, че положеният от жалбоподателя труд не може да се квалифицира като такъв при условията на втора категория труд, доколкото е установено, че управляваните от него в процесните периоди превозни средства са с товароподемност под 12 тона. Претендира юрисконултско възнаграждение.

Административен съд – София-град, III отделение, 75 състав, като обсъди изложените в жалбата доводи и прецени събраните по делото доказателства, намира за установено от фактическа страна следното:

На 25.06.2025 г. жалбоподателят Б. В. В. е подал Заявление с вх. № 2113-21-4048, ведно с приложени към него документи, за отпускане на лична пенсия за ОСВ. Към заявлението е представено Удостоверение обр. УП-3 с изх. № УП024/2/ от 12.06.2025 г., издадено от „Пазари Юг” ЕАД /правоприемник на „Озеленяване” ЕАД/ за длъжността „шофьор на автостълба Ш. МР 20” за периодите от 04.09.1991 г. до 01.01.1992 г. и от 01.08.1992 г. до 02.03.2011 г.

С Разпореждане № [ЕГН]/69 от 15.08.2025 г. на длъжностно лице по "Пенсионно осигуряване" при ТП на НОИ – С. град, на основание чл. 69б, ал. 2 и чл. 68, ал. 1 -2 КСО е отказано отпускането на поисканата лична пенсия за ОСВ. Пенсионният орган е приел, че Б. В. не отговаря на изискванията на чл. 69б, ал. 2 КСО – има навършени 59 години и 04 месеца, но няма 15 години осигурителен стаж от втора категория труд. Съобразно данните от Регистъра на осигурените лица и представените документи, вкл. издаден нов обр. УП-3 изх. № УП024/4/ от 14.08.2025 г., пенсионният орган е зачел осигурителен стаж от трета категория труд - 39 години, 07 месеца и 27 дни. Като такъв е зачетен и стажът на заявителя, положен в „Пазари Юг” ЕАД /правоприемник на „Озеленяване” ЕАД/ на длъжност „шофьор на автостълба Ш. МР 20” за периодите 04.09.1991 г.- 01.01.1992 г. и 01.08.1992 г. - 02.03.2011 г.

Наред с това е преценено, че лицето няма право на пенсия за ОСВ и по чл. 68, ал.1 и ал. 2 КСО, тъй като към датата на подаване на заявлението Б. В. не е навършил изискуемата възраст от 64 години и 08 месеца.

Разпореждане № [ЕГН]/69 от 15.08.2025 г. е обжалвано и потвърдено с Решение № 2153-21-331 от 29.10.2025 г. на директора на ТП на НОИ С.-град. Изложени в него мотиви се

основават на съдържанието на т. 53а от ПКТП /отм./, разпоредбите на чл. 2, т. 25 от НКТП и чл. 9, ал. 34 от Инструкция № 13 от 31.10.2000 г. за прилагане на НКТП. Съобразно тях и представените документи обр. УП-3 е прието, че жалбоподателят е заемал длъжност „шофьор“ на автостълба „Ш. МР 20“ с тонаж 13 870 кг., който автомобил не е с изискващата се товароподемност от 12 и повече тона и не е използван за превоз на товари с маса 12 и повече тона (по аргумент от § 6, т. 12, б. „б“ от ДР на ЗДвП).

По тези съображения директорът на ТП на НОИ С.-град е обосновал извод за законосъобразност на издаденото от пенсионния орган Разпореждане №[ЕИК]/69 от 29.08.2025 г.

В настоящото производство са приети като доказателства документите, приобщени с административната преписка, както и представената от жалбоподателя техническа спецификация за автостълба „Ш.“ МР-20 (с приложен превод на български език).

Предвид констатираните от съда разминавания в издадените за Б. В. УП-3 – с изх. № УП024/12.06.2025 г. /л. 35/, изх. № УП024/14.08.2025 г. /л.37/ и изх. № УП024/10.03.2025 г. /л. 103/, е изискана информация от „Пазари Юг“ ЕАД /правоприемник на „Озеленяване“ ЕАД/.

В писмо изх. № УП024/6/25.02.2026 г. /л. 111/ е уточнено, че в УП-3 от 12.06.2025 г. и 14.08.2025 г. е допусната техническа грешка, вследствие на която в тях е посочен грешен сбор на трудовия и осигурителния стаж на жалбоподателя. Посочено е, че коректните данни са в УП-3 от 10.03.2025 г., за което са приложени ксерокопия на документи, касаещи длъжността „шофьор“ на автостълба „Т.“ и „Ш.“.

За изясняване на обстоятелства свързани с вида, предназначението и техническите характеристики на управляваните от жалбоподателя в спорните периоди превозни средства по делото е назначена съдебно-автотехническа експертиза. За автомобил „Т.“ вещото лице посочва, че не разполага с технически данни от производителя, поради които характеристиките му не могат да бъдат дефинирани. За автомобил „Ш.“ (модел 706 КТН с надстройка МР-21/МР-20) експертът посочва, че е специализирано превозно средство (СПС) независимо от приликите му с обичайните товарни автомобили (използва стандартно шаси). Въпросният автомобил има ограничено предназначение - да осигури достъп във височина. Проектиран е за повдигане на 4 човека или товар до 320 кг на работната платформа. Съобразно техническите му спецификации в заключението е посочено, че общото тегло на автостълба „Ш.“ МР-20 е 13 440 кг (~13.4 тона), товароносимостта е ограничена до 320 кг (4 човека). Автомобилът не превозва товари, за да се третира технически като товарен. Основната част от товароносимостта на шасито е „изчерпана“ с монтажа на вишката. Дори при теоретично приравняване към обикновен товарен камион (изчислявайки разликата между общото тегло и теглото на компонентите), вещото лице заключава е чистата му товароносимост е под 12 тона, тъй като е технически невъзможно камионът да носи товар над 12 тона при обща маса от около 14 тона. Експертът описва и постоянно прикрепеното към автомобила съоръжение - автовишка/автостълба, за която обяснява, че е закрепено трайно върху шасито на автомобила за целия му технологичен живот. В неработно състояние оборудването се превозва неразделно с шасито и формира неговата обща маса. Двете части образуват неделим специализиран агрегат. Автомобилът „Ш.“ е конструиран със специфични приспособления (включително допълнителни осигурителни лапи за стабилност) и има силно ограничено приложение. Фабрично не е предвиден начин за модификация на автомобила в лек или нетоварен. Всякакви опити за съществена конструктивна промяна

без демонтаж с много висока степен на сигурност биха застрашили безопасността на целия мобилен агрегат. Вещото лице обобщава, че автомобилът „Ш.“ е неделимо специализирано превозно средство с общо тегло над 12 тона, чиято полезна товароносимост е ограничена до 320 кг (работници на платформата) и не може да се използва за други цели без риск за безопасността.

При така установената фактическа обстановка съдът намира от правна страна следното:

Жалбата е подадена в срока по чл. 118, ал. 1 КСО от активно легитимирано лице срещу подлежащ на съдебно оспорване индивидуален административен акт, поради което е процесуално допустима. Разгледана по същество, същата е неоснователна.

Съгласно чл. 168, ал. 1 АПК съдът не се ограничава до обсъждане на основанията, посочени от оспорващия, а извършва цялостна проверка за законосъобразност на оспорения административен акт на всички основания по чл. 146 АПК.

Оспореното Решение № 2153-21-331 от 29.10.2025 г. е постановено от материално и териториално компетентен по смисъла на чл. 117, ал.1, т.2, б. "а" КСО орган - директорът на ТП на НОИ С. – град, в предвидената писмена форма, като съдържа фактическите и правни основания за неговото издаване. Противно на твърденията в жалбата органът е процедира съобразно задълженията му по чл. 9, ал. 2, чл. 35 и чл. 36, ал. 1 АПК. Служебно е извършена проверка и са събрани доказателства за изясняване на спорните факти и обстоятелства от значение за съществуването на претендираното от заявителя право на лична пенсия за ОСВ по чл.69б, ал.2 КСО. Изискана е допълнително информация от „Пазари Юг“ АД за уточняване на тонажа на управлявания в процесния период автомобил „Ш.“ МР-20. Ето защо съдът намира, че не са допуснати сочените в жалбата нарушения на административнопроизводствените правила, респ. не е налице основаниято за отмяна по чл.146, т. 3 АПК.

По материалната законосъобразност на акта, обусловена от наличието на условията за пенсиониране по реда на чл. 69б, ал. 2 КСО, съдът намира следното:

Цитираната разпоредба, на която е основано искането на жалбоподателя в административното производство предвижда преференциален режим за пенсиониране. С нея е дадена законова възможност лицата, които са полагали труд със специфична вредност или тежест, да се пенсионират преди навършване на определената в чл.68 от КСО възраст, ако отговарят на три условия, а именно: 1. Лицето да е работило 15 години при условията на втора категория труд; 2. Да е навършило определена възраст – към 01.01.2025 г. 59 години и четири месеца за мъжете и 3. Да има определен сбор от осигурителен стаж и възраст – 100. Тези изисквания съставляват материалноправните предпоставки на нормативно регламентирания правопораждащ фактически състав по чл. 69б, ал.2 от КСО, при кумулативното съществуване на които възниква правото на пенсия за осигуреното лице.

Видно от съдържанието на обжалваното решение и на потвърденото с него разпореждане, в административното производство не е имало спор относно обстоятелството, че към датата на подаване на заявлението за отпускане на лична пенсия за ОСВ /25.06.2025 г./, Б. В. е навършил изискуемата се по чл. 69б, ал. 2 КСО възраст. Спор е съществувал по въпроса работил ли е жалбоподателят 15 години при условията на втора категория труд и по-конкретно следва ли осигурителния му стаж за периода 04.09.1991 г. – 01.01.1992 г. и 01.08.1992 г. – 02.03.2011 г. на длъжността „шофьор“ на автостълби „Т.“ и „Ш.“ в „Озеленяване“ ЕАД да се признае като такъв от втора категория труд.

С Разпореждане № [ЕГН]/69 от 29.08.2025 г. осигурителният стаж на Б. В. за този период е

приет, признат и зачетен като осигурителен стаж при условията на трета категория труд. Този извод е възприет и в обжалваното решение на директора на ТП на НОИ С.-град с мотиви, че липсва правно основание за категоризирането на стажа за посочените периоди от втора категория по смисъла на чл. 53а ПКТП /отм./ и чл. 2, т. 25 НКТП, изискващи като предпоставка за определянето на стажа от втора категория, същият да е положен на длъжност шофьор на товарни автомобили с товароподемност 12 и повече тона и автомобилът да бъде използван за превоз на товари с тонажа 12 и повече тона.

Съгласно § 9 от ПЗР на КСО времето, което се зачита за трудов стаж и за трудов стаж при пенсиониране, положен до 31.12.1999г., съгласно действащите дотогава разпоредби, се признава за осигурителен стаж по КСО. До 31.12.1999г. е в сила Правилника за категоризиране на труда при пенсиониране, който определя съответните длъжности, производства и фирми, трудът на които се причислява към съответните категории. В § 2 от ПМС № 75/1998г. за отмяна на ПКТП е предвидено, че трудовият стаж при пенсиониране на работниците и служителите, придобит до 31 декември 1999 г. включително, се зачита от съответната категория по действащия до тази дата Правилник за категоризиране на труда при пенсиониране. След 01.01.2000 г. е в сила Наредбата за категоризиране на труда при пенсиониране. В съответните точки от тези нормативни документи са изброени изчерпателно работните места и видовете дейности и производства, които служат като основание за зачитане на положения на тях труд като осигурителен стаж от първа или втора категория.

Според т. 53а от ПТКТ (отм.), действащ до 31.12.1999 г., за втора категория труд се зачита трудът на шофьори на товарни автомобили с товароподемност 12 и повече тона. Същевременно, в разпоредбата на чл. 40, ал. 1 от Наредбата за пенсиите и осигурителния стаж е регламентирано, че осигурителният стаж се установява с данните по чл. 5, ал. 4, т.1 КСО, с трудови, служебни, осигурителни книжки и с документ по утвърден образец. В ал. 3 на посочената норма е предвидено, че документът по ал. 1 се издава въз основа на изплащателните ведомости, други разходо-оправдателни документи и договори за възлагане на труд.

От представеното по делото Удостоверение Обр. УП – 3 с изх. № УП024/1/10.03.2025 г. се установява по несъмнен начин, че в периода 04.09.1991 г. – 01.01.1992 г. Б. В. е полагал труд в „Озеленяване“ ЕАД на длъжността „шофьор автостълба „Т.“, а в периода от 01.07.1992 г. до 02.03.2011 г. - на длъжност „шофьор на автостълба Ш.“.

По отношение на труда в първия период - 04.09.1991 г. – 01.01.1992 г., по делото не се събраха категорични доказателства, които да обосноват приложението на т. 53а от ПКТП /отм./. Жалбоподателят, който носи доказателствена тежест по общото правило на чл.154, ал. 1 ГПК във вр. с чл. 144 АПК, като лице, претендиращо право на пенсия, не доказва пълно и главно твърдението си, че през този период е управлявал товарен автомобил с товароподемност 12 и повече тона. По делото не бях представени документи, указващи техническите характеристики на автостълба „Т.“. Такива не са открити и от вещото лице по автотехническата експертиза, вследствие на което заключението му дава отговори единствено по отношение на техническите показатели на автостълба „Ш.“ МР-20, управлявана от жалбоподателя според УП-3 в периода 01.07.1992 г. – 02.03.2011 г. Относимата към този период разпоредба на чл. 2, т. 25 НКТП предвижда, че от втора категория е трудът на шофьорите на товарни автомобили с товароподемност 12 и повече тона. Съдържанието на тази разпоредба е конкретизирано с чл. 9, ал. 34 от Инструкция № 13 от 31.10.2000 г. за прилагане на НКТП, съгласно която по чл. 2, т. 25 се зачита трудът на

шофьорите на товарни автомобили с техническа възможност за превоз на товари (товароносимост) с маса 12 и повече тона, независимо от конструкцията на автомобила, пригодена съобразно начина на използване и вида на пренасяния товар – цистерни, автокранове, автомобили за превоз на бетонови разтвори, цимент, брашно и други прахообразни материали. В същата разпоредба изрично е предвидено, че техническата характеристика на автомобила се определя съобразно техническата документация на производителя.

Анализът на цитираните разпоредби сочи, че законодателят е въвел два кумулативни критерия за признаване на труда като такъв от втора категория: превозното средство да е товарен автомобил (включително специализиран товарен автомобил) и същото да притежава техническа товароносимост от 12 и повече тона. Съобразно дефиницията на § 1, т. 36 от Правилника за прилагане на Закона за движението по пътищата „товароносимост“ е максималната обща маса на товара или максималния брой пътници, които пътното превозно средство конструктивно е предназначено да превозва. Това понятие е равнозначно на понятието „товароподемност“ и има определящо значение за покриването на нормативния критерий, установен в чл. 2, т. 25 от НКТП. Този подход е възприет и в практиката на Върховния административен съд, според която за признаване на втора категория труд е необходимо по безспорен начин да бъде доказано, че конкретното превозно средство е с товароподемност 12 и повече тона, като това обстоятелство следва да се установи с надлежни писмени доказателства и техническа документация, а не чрез предположения, произтичащи от общата маса на автомобила или от неговото предназначение. В този смисъл са Решение № 4833/15.04.2021 г. по адм. д. № 1896/2021 г., Решение № 803/21.01.2021 г. по адм. д. № 8016/2020 г. и Решение № 4782/16.04.2018 г. по адм. д. № 8577/2017 г. на ВАС, VI отделение. Следователно решаващо значение за приложението на чл. 2, т. 25 НКТП има единствено техническата товароносимост на автомобила. Законът не поставя като критерий общата допустима маса на автомобила, собствената му маса или теглото на монтираното върху него специализирано оборудване.

Според заключението на съдебната автотехническа експертиза, което съдът кредитира като компетентно и добросъвестно изготвено, автомобил „Ш.“ МР-20 е с общо тегло 13 440 кг., общо тегло (в работно състояние) 13 870 кг и товароносимост на работната платформа (коша) - 320 кг или четири лица, която следва да се приравни на товароносимост на автомобила. Тези установени от вещото лице технически характеристики не установяват изискващата се от чл. 2, т. 25 НКТП товароносимост на автомобила от 12 и повече тона. Както изрично експертът пояснява общата маса на автомобила не е идентична с неговата товароносимост, а товароносимостта на коша представлява експлоатационна характеристика на подемното устройство, а не на превозното средство като товарен автомобил.

Защитната теза на жалбоподателя се основава на обстоятелството, че управляваното от жалбоподател специализирано превозно средство е с обща технически допустима маса над 12 тона и е изграден върху шаси на тежкотоварен автомобил. Тези обстоятелства обаче сами по себе си не обуславят приложението на чл. 2, т. 25 НКТП. Законодателят ясно е разграничил понятието „товароносимост“ от понятията „максимално допустима маса“, „собствена маса“ или „обща маса“ на превозното средство. Това разграничение не може да бъде преодоляно чрез разширително тълкуване, доколкото категорията труд представлява изключение от общия режим и материалноправните предпоставки за нейното признаване

подлежат на стриктно приложение. При преценката дали е приложим чл. 2, т. 25 НКТП съдът следва да установи не общата маса на автомобила /специализиран или товарен/, а неговата техническа товароносимост съобразно данните на производителя. Когато не се установи товароносимост 12 и повече тона, както е в случая, трудът не се зачита като втора категория, независимо че превозното средство е тежко специализирано превозно средство. В този смисъл обстоятелството, че автостълбата е изградена върху шаси на товарен автомобил, не обуславя автоматично приложимост на критерия по чл. 2, т. 25 НКТП. Процесната автостълба „Ш.“ представлява специален автомобил, предназначен за извършване на височинни технически дейности посредством монтираното подемно съоръжение, а не за превоз на товари. Неговата товароносимост съвпада с товароносимостта на работната платформата (коша) – 320 кг или четири лица. Посочената стойност характеризира единствено експлоатационните възможности на подемното съоръжение и няма отношение към техническата товароносимост на автомобила като превозно средство по смисъла на чл. 2, т. 25 НКТП. Ето защо обстоятелството, че процесната автостълба е с обща маса над 12 тона, не е достатъчно, за да обуслови зачитането на положения труд като такъв от втора категория. При липсата на доказателства, че това специализирано превозно средство притежава техническа възможност за превоз на товари с товароносимост 12 и повече тона, съдът намира, че не е осъществен фактическият състав на чл. 2, т. 25 НКТП и правилно пенсионният орган е зачел процесният осигурителен стаж като такъв от трета категория труд. Неустановеността на кумулативно изискуемите се материалноправни предпоставки за възникване на претендираното от В. лично субективно право на пенсия по чл. 69б, ал. 2 КСО обуславя законосъобразност на отказа да се отпусне пенсия за ОСВ по този ред. Жалбоподателят няма и навършена възраст за отпускане на пенсия по чл. 68, ал.1-2 КСО. В обобщение съдът намира за неоснователно инициираното оспорване на Решение № 2153-21-331 от 29.10.2025 г.

При този изхода на спора следва да се уважи искането на процесуалния представител на ответника за присъждане на разноски във вид на юрисконсултско възнаграждение, което съдът определя на 100,00 евро на основание чл. 143, ал. 3 АПК и чл. 24 от Наредбата за заплащането на правната помощ, във връзка с чл. 37 от Закона за правната помощ.

Така мотивиран и на основание чл. 172, ал. 2, предл. последно АПК Административен съд – София-град, III отделение, 75-ти състав

РЕШИ:

ОТХВЪРЛЯ жалбата на Б. В. В. против Решение № 2153-21-331 от 29.10.2025 г. на директора на Териториално поделение на Национален осигурителен институт С.-град, с което е потвърдено Разпореждане № [ЕГН]/69 от 29.08.2025 г. на длъжностно лице по пенсионно осигуряване при същото ТП на НОИ.

ОСЪЖДА Б. В. В. да заплати на Национален осигурителен институт разноски по делото в размер на 100 /сто/ евро.

Решението може да бъде обжалвано с касационна жалба чрез Административен съд София-град пред Върховния административен съд на Република България в 14 дневен срок от съобщаването му на страните.

Препис от решението да изпрати на страните по реда на чл. 137 от Административнопроцесуалния кодекс.

