
ОБЕЗЩЕТЕНИЯТА ЗА НЕИМУЩЕСТВЕНИ ВРЕДИ ОТ ПЪТНИ ИНЦИДЕНТИ – ЕТИЧНИ И ФИНАНСОВИ ИЗМЕРЕНИЯ

Доц. д-р Стоян Проданов¹

*Стопанска академия „Д. А. Ценов” – Свищов,
катедра „Финанси и кредит”
Изпълнителен директор на ЗД „Бул Инс” АД*

Резюме: С развитието на автомобилния транспорт се подобри социалната, трудовата, образователната, инвестиционната, културната мобилност с цената на влошена сигурност на трафика, увеличаване на увреденото имущество, здравето и живота на участващите в движението. Автомобилните катастрофи се превърнаха в световен феномен и са водещ фактор за смъртността, съпоставено с битовите и трудови инциденти. Стойността на човешкия живот продължава да е предизвикателство и нерешен проблем пред науката, политиката, стопанските и обществените отношения. Въпреки това, здравеопазването, застраховането, сферите на сигурността и правораздаването ежедневно се сблъскват с необходимостта да преговарят и намират прагматичен резултат на проблема за цената на човешкия живот. Застрахователят по задължителна застраховка „Гражданска отговорност на автомобилистите” покрива отговорността на застрахования за причинените на трети лица вреди, вследствие на притежаването или използването на моторно превозно средство по време на движение или престой. Застрахователят покрива неимуществените и имуществените вреди вследствие на телесно увреждане или смърт, вредите, причинени на чуждо имущество, пропуснатите ползи, които представляват пряк и непосредствен резултат от увреждането, разумно направените разходи във връзка с предявяването на претенция, включително съдебните разходи, присъдени в тежест на застрахования, и лихвите. Съществуващата картина на застрахователния пазар, юридическата регламентация на обезщетенията в страната ни,

¹ E-mail: s.prodanov@uni-svishtov.bg

както и благосъстоянието на българските граждани рефлексират в редица проблеми, съпътстващи тази застраховка.

Ключови думи: автомобилен транспорт, социална цена, автомобилно застраховане, застраховка „Гражданска отговорност“, обезщетения за неимуществените и имуществените вреди, стойност на човешкия живот.

JEL: G22, G28, G38, R41, R48.

Развитието на автомобилния транспорт през последното столетие доведе съвременното общество до качествено ново измерение на социална, трудова, образователна, инвестиционна, културна мобилност. Комбинирането на технически характеристики на автомобилите като мощност, скорост, товароносимост допринася както за постигането на автономност, гъвкавост, бързина на мобилността, така и за влошаване на сигурността на трафика, увеличаване на увреденото имущество, здравето и живота на участващите в движението.

1. Автомобилният транспорт – развитие, социална цена застраховката „Гражданска отговорност“

При доминиращото използване на автомобилите като транспортно средство водачът е в състояние да причини повреди и щети на трети лица, които могат да бъдат други автомобили, водачите и пътниците им, товарите в тях, елементи на пътната и друга транспортна инфраструктура. Съвкупността от причинените повреди и щети в резултат на ползването на моторния транспорт в съвременното общество възлиза на милиарди долари и единствената причина да не бъде забранен автомобилният транспорт като средство за масово поразяване, е фактът, че икономическите ползи надхвърлят многократно икономическите разходи и че практически днес обществото не може да съществува без автомобили.

Невъзможността да се намалят тези повреди и щети с конвенционални средства, води и до идеите за налагането на автономните (без водач) превозни средства и интелигентните системи за автомобилна безопасност, при които в различна степен се залага на изкуствения интелект като средство за опазването на материалните активи, здравето и живота на водача и пътниците. В концепцията за „свързаните коли“ (*connected cars*) автомобилите се третират като информационни устройства, които комуникират с пътната сигнализация и маркировка, с метеорологичните офиси, пътните агенции и другите автомобили. Чрез

концепцията „*Big data*” се събира и обработва информация за поведението на водача, което позволява по-фокусирано и профилирано оценяването на индивидуалния риск на водачите. Изобилието на получената по различни начини информация и все по-бързата и ефективна обработка на тази информация трансформира автомобилната индустрия и снижава икономическата цена на автомобилния транспорт за обществото. Тези тенденции ще се материализират все повече в следващото десетилетие, превръщайки авангардните концепции, лабораторните разработки, тестовите автомобили в серийно произвеждани превозни средства и задължителни стандарти.

Автомобилният транспорт се появява преди сто и тридесет години, възползвайки се от пионерния ентузиазъм на Бенц, Даймлер и Форд. Понастоящем броят на автомобилите в движение по света е 1,3 милиарда, като се очаква към 2030 г. броят им да достигне 2 милиарда. За последното десетилетие нарастването на броя автомобили е с впечатляващите 38% в световен мащаб.

Таблица 1. Брой на използваните автомобили в света (2006–2015), хил. бр.

(International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (2017))

	Товарни автомобили	Пътнически автомобили	Общо
2006	247 488	679 154	926 642
2007	258 538	701 690	960 228
2008	264 970	727 405	992 375
2009	271 957	747 899	1 019 856
2010	280 127	775 573	1 055 700
2011	288 618	808 401	1 097 019
2012	306 721	834 916	1 141 637
2013	315 845	869 083	1 184 928
2014	327 825	907 062	1 234 887
2015	335 190	947 080	1 282 270

В Европа броят на автомобилите е 388 милиона (по данни от 2015 г.), като ръстът на континента за последното десетилетие е 18%, този в Европейския съюз и ЕФТА е 10%, в България се регистрира почти удвояване, като 80% е ръстът в броя автомобили.

Данните показват, че една трета от автомобилите в света се управляват в Европа, където живее обаче под 10% от световното население. Броят на автомобилите на 1000 души население в Европа е 471 и

**Таблица 2. Брой на използваните автомобили в Европа
(2006–2015), хил. бр.**
(*International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (2017)*)

	Европа	ЕС-28 + ЕФТА	България
2006	329 557	274 912	2 016
2007	334 109	275 327	2 367
2008	343 887	280 826	2 690
2009	347 765	282 685	2 842
2010	353 602	285 997	2 960
2011	360 601	289 504	3 065
2012	366 902	291 856	3 197
2013	373 775	294 519	3 321
2014	380 136	297 291	3 449
2015	387 519	302 582	3 630

надхвърля броя на който и да е друг континент, а средното съотношение в световен мащаб е 182. С нарастването на плътността на автомобилите в пътният трафик се изострят проблемите, свързани със сигурността на движението и с рисковете за човешкия живот и здраве. Тази проблематика е излязла на дневен ред именно в Европа, в първите десетилетия на 20-и век и е наложила законодателни решения, касаещи както благоразумното управление – ограничаването на скоростта, спазването на определени правила, грижата за пътниците и другите участници в движението, така и поемането на отговорност за причинени щети на трети лица. В началото се въвеждат гаранционни депозити за покриване на повреди или щети, които прерастват в задължителни застраховки „Гражданска отговорност“ по пътя на въвеждането на законово изискване, съпътстващо правото за управление.

Задължителните застраховки „Гражданска отговорност на автомобилите“ са базирани на концепцията на деликта. Непозволеното увреждане на собствеността, живота или здравето на другия трябва да се поправи или компенсира, следвайки гражданското право. Застраховката е, за да се овъзмездят щетите, виновно причинени и в пряка причинно-следствена връзка с поведението на виновния водач.

Поради някои европейски специфики – голям брой държави, малка територия, висока гъстота на населението, развит автомобилен транспорт и пътна мрежа, се поражда необходимостта от унифициране

на изискванията за застраховане. Още след края на Втората световна война работна група разработва препоръки, известни като Женевските, слагащи началото на международната система „Зелена карта”, в която в началото влизат осем европейски държави - Австрия, Белгия, Великобритания, Западна Германия, Франция, Холандия, Швеция и Швейцария. Въвежда се унифициран застрахователен документ за пътуване в чужбина – сертификата „Зелена карта”, удостоверяващ, че носителят му притежава валидна застраховка „Гражданска отговорност”, покриваща минималните задължителни лимити на отговорност към трети лица, изисквани от закона в посетената страна. Основна цел на системата е, пострадалите при ПТП лица да бъдат обезщетени за причинените им имуществени и неимуществени щети от автомобили, регистрирани в чужбина. Същевременно системата позволява безпрепятствено посещение на чужди държави, част от системата, без необходимост от доказване на застрахователно покритие на границата на посещаваната държава. Синхронизирането на лимитите на отговорност, застрахователните условия и начина за уреждане на щети в страните от системата се извършва от Националните бюра, създадени и регулирани от законите на всяка от страните, признаващи ползите и членуващи в системата „Зелена карта”.

2. Смъртните случаи в Европа и България, причинени от автомобили. Философски и теософски основи в оценяването на човешкия живот

През последните няколко години броят на смъртните случаи, причинени от автомобилни катастрофи в Европейския съюз, е около 25 500, а други 135 000 души понесат сериозни травми и поражения. В България броят на загиналите и пострадалите в ПТП също се задържа без съществена промяна през последните три години, като нивата на фаталните инциденти е около 750 годишно. Броят на загиналите през 2016 г. е 708 и е по-малко с над 300 загинали на година в сравнение с рекордната по този показател 2001 г., когато загиналите са 1011. Същевременно за този период населението на страната е намаляло чувствително и показателят Брой на загинали при пътнотранспортни произшествия на един милион жители дори се влошава. По този критерий през 2016 г. нашата страна заема челна позиция в Европейския съюз с 99,7 на 1 млн. население, докато средните европейски нива са двойно по-ниски - 49,99 убити на 1 млн. жители.

Стойността на човешкия живот продължава да е предизвикателство и нерешен проблем пред науката, политиката, стопанските и общес-

твените отношения. Въпреки това здравеопазването, застраховането, сферите на сигурността и правораздаването ежедневно се сблъскват с необходимостта да преговарят и намират прагматичен резултат на проблема за цената на човешкия живот.

Философските и теософски устои на оценяването на човешкия живот, респективно компенсацията за увреждането му, имат дълбоки корени и множество идеологически различия. Близкоизточните култури и религии дават пример за прагматичен и обоснован подход. Както еврейската, така и мюсюлманската религия определят паричен еквивалент за погубен живот и за нанесени увреждания на здравето, разграничавайки потенциала за създаване на доходи, т.е. имущественото обезщетение от стойността на живота като цяло, независимо от възрастта, т.е. неимущественото обезщетение.

Християнският свят възприема задълго философската и теософска концепция за Естествения закон, произлизащ от вечния Божи закон. Според Св. Тома Аквински понятията на естественото право са известни на всеки разумен човек и всички човешки закони, в съответствие с вечния Божи разум, произтичат от Естествения закон. Св. Тома Аквински разглежда живота като духовен дар с безкрайна стойност, която не може да се компенсира или замени. Животът е безценен и следването на тази позиция затваря вратата за какъвто и било дебат по паричния еквивалент или компенсацията на човешкия живот.

Естественото право заема важно място и в работите на Томас Хобс, Хуго Гроций, Джон Лок, Жан-Жак Русо в друго философско направление – контрактуализма, основан на идеята за обществения договор. Тази концепция развива основополагащата идея за равенството на хората и равната свобода, която всеки индивид притежава като естествено състояние. Държавата се основава чрез акт на съгласие, дадено от индивидите – негови бъдещи членове. Видният съвременен философ Джон Роулс извежда два принципа: на еднаквата свобода, в която „всеки човек трябва да има равно право на най-широката основна свобода, съвместима със сходна свобода за другите” и принципът на разликата, според който „социалните и икономическите неравенства да бъдат така уредени, че да се очакват и двете да бъдат в полза на всички и да бъдат свързани към длъжности и служби, които са еднакво достъпни за всички.”

Утилитаризмът, друга централна концепция в западната философска, социална и икономическа мисъл, води началото си от Джереми Бентъм и Джон Стюарт Мил. Утилитаристите отстояват хедонизма – удоволствията и липсата на болка са от полза и притежават истинска стойност. В случаите на телесни повреди предоставянето на обезщете-

ния за пропуснатите доходи като глобална оценка за болката и страданието предполага, че очакваните удоволствия, произтичащи от консумираните стоки и услуги за сметка на обезщетението, ще компенсират напълно очакваните болки, свързани с увреждането и неспособността да се получи доход, възстановявайки качеството на живот. Допълнително Бен-тъм описва Фактора на удоволствието и болката като директно свързан с времето и пространството. По-близките времево и с по-нисък риск парични потоци са с по-висока полезност, което е обосновката и за ползването на финансовата концепция за сегашната стойност.

В персонализма на Бъркли, Кант и Бердяев нематериалният принос към семейството, работодателя, обществото прави живота смислен. Травмите променят структурата на социалните взаимодействия. Обхватът на обезщетенията се ограничава до капацитета за създаване на доходи, включително влияейки негативно върху производителността на работодателя на пострадалия.

3. Увреждания, щети и овъзмездяване при пътни инциденти в Европа

Определянето на повредите и щетите и овъзмездяването им се извършва според националното законодателство на страната, в която е регистрирано пътно-транспортното произшествие и спазвайки правилата на системата „Зелена карта”. Приложимото законодателство включва още Регламентите на Съвета на бюрата, Директивите за автомобилното застраховане на Европейския съюз, както и Хагската конвенция за приложимото право при пътнотранспортните произшествия на международно равнище. Между националните законодателства в тази област съществуват значителни различия, което усложнява процесите на ликвидация на трансграничните застрахователни претенции и резервирането в българските застрахователни компании, особено след присъединяването на страната ни като пълноправен член на Европейския съюз. Категориите компенсации обхващат икономическите щети, биологическите щети – засягащи психическия и физическия интегритет на личността, а така също неимуществените или морални щети, включително обезщетенията за болка и страдание. И докато ликвидацията на имуществените щети допуска неголеми вариации в начина на определяне и оценяването, при неимуществените различията са драматични.

Така обезщетенията за вреди от пътни инциденти в Европа включват:

- 1) Морални (неимуществени, нематериални) щети:

- a) Болки и страдания на пострадалите (респ. обезобразяване);
 - b) Неимуществено обезщетение за роднини.
- 2) Материални (имуществени) щети:
- a) Медицински разходи (медицинско лечение – амбулатория и болница, рехабилитация);
 - b) Загуба на доходи по време на лечението и по-късно;
 - c) Разходи за грижи и помощ (месечни анюитети, изчислени по часови или дневни разценки);
 - d) Допълнителни нужди (протеза, инвалидна количка, допълнителни медицински разходи, загуби на домакинството);
 - e) Погребални разходи;
 - f) Издръжка на членове на семейството (съпруг или съпруга, деца);
 - g) Адвокат и съдебни разноски.

Системата на общото (прецедентно) право и континенталната система на гражданското право дават различна бленда на решенията при обезщетенията за неимуществени вреди от пътни инциденти. В първата група попадат Великобритания, Ирландия, във втората – Германия, Австрия, Полша, Холандия, Норвегия, България. Към картината на традиционното разделение на континентално и прецедентно право може да се добави и специалното законодателство (*Loi Badinter*) във Франция, а така също точковата система и таблиците в Чехия, Словакия, Белгия, Испания, Италия. Всяка национална съдебна система дефинира разлики в определянето на обезщетенията, в техния размер, както и различна съдебна практика.

Според Кодекса за застраховането (*Кодекс за застраховането (2015). Чл. 493. (1)*) застрахователят по задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите в България покрива отговорността на застрахования за причинените на трети лица, в това число пешеходци, велосипедисти и други участници в движението по пътищата, вреди вследствие на притежаването или използването на моторно превозно средство по време на движение или престой. В тези случаи застрахователят покрива неимуществените и имуществените вреди вследствие на телесно увреждане или смърт, вредите, причинени на чуждо имущество, пропуснатите ползи, които представляват пряк и непосредствен резултат от увреждането, разумно направените разходи във връзка с предявяването на претенция, включително съдебните разноски, присъдени в тежест на застрахования и лихви.

Тази разнородна и противоречива картина на обезщетяването за вреди от пътни инциденти е резултат от големите различия в националната идентичност, култура и религия, традициите, благосъстоянието на

нацията, социално-икономическата система, отношението към компромиса „работа–свободно време“. Съществуват дълбоки противоречия между начина, по който северните, протестантски и южните, католически държави третират моралните щети. Обичайният подход на първите е да оценяват ограничено или да не признават неикономическите или морални щети, докато при вторите основният компонент в обезщетенията са именно тези за моралните щети, за обезщетяването на причинени болки и страдания. Друг нюанс в тази картина добавят страните от Централна и Източна Европа, с реминисценции от социалистическите съдебни системи. В противовес на всичко известно в тази сфера в Европейския съюз, българският подход налага възмездяване чрез плащане на глобална сума (включваща обезщетяване за причинени виновно имуществени и неимуществени щети), която обаче не е дефинирана изчерпателно и е обект на договаряне между пострадалия и виновното лице или застрахователя му или на съдебно решение, на база преценка по справедливост на съдията.

Очевидно този уникален подход е в противовес на практиките, наложени в Европейския съюз, създава неопределеност в оценяването, ликвидацията и резервирането и генерира напрежение в родното застраховане. Корените на подхода могат да се търсят в националните исторически и културни особености, в наследяването на т.нар. „кръвнина“ като конструкция на колективната отговорност на българската община в условията на османската държава и действащото шериатско (Марков, Г. & др., 2003. стр. 137-138). За да избегне скъпоструващото османско правораздаване, в случаи на сериозни углавни престъпления като убийство или големи кражби, водещи до колективна отговорност и законово наложена „дем-и дийат“ (кръвнина), често се провеждали директни преговори между ищци и ответници, при което пострадалите се отказват от по-нататъшни претенции срещу парично обезщетение, събрано от цялата общност (Марков, Г. & др., 2003. стр. 137-138).

По подобие на този начин на овъзмездяване до днес обезщетението за причинена смърт, включително при ПТП, е известна като „кръвнина“ и разчита на справедливостта на съвременния Настрадаин Ходжа. Макар в Кодекса за застраховането да се прави разлика между материални и нематериални щети, практиката показва, че материалните щети съставляват малка част от общата присъдена сума. В по-голямата си част обезщетенията за причинената смърт в резултат на ПТП се присъждат за болките, мъката и страданията на най-близките на починалия – родителите, децата и съпруг, а ако няма съпруга – лицата, които са имали трайно фактическо съжителство с покойния без брак. Според съществуващите правни норми в България могат да бъдат възстановени само

медицинските разноси, които са в резултат и са пряко свързани с увреждането.

Основанието за изплащане на неимуществени вреди е в чл. 52 от ЗЗД (*Закон за задълженията и договорите (1950)*), където се определя, че „Обезщетение за неимуществени вреди се определя от съда по справедливост.” Този текст допълва чл. 51 от ЗЗД, където се постановява, че „обезщетение се дължи за всички вреди, които са пряка и непосредствена последица от увреждането. То може да бъде платимо еднократно или периодически. Ако уврежданият е допринесъл за настъпването на вредите, обезщетението може да се намали. Когато е присъдено обезщетение за изгубена работоспособност, то може да бъде намалено или увеличено, ако се промени работоспособността на увреждания във връзка с причинените вреди.”

Лаконичните разпоредби на този закон, за разлика от подробната европейска регламентация, изисква множество разяснения и конкретизации. С Постановление № 4 от 1961 г., Постановление № 5 от 1969 г., Постановление № 4 от 1984 г. на пленума на Върховния съд се дефинира кръгът на легитимирани лица, претендиращи за неимуществени вреди от смъртта на техен близък. Тук се определя, правото на обезщетение за неимуществени вреди да имат най-близките роднини, както низходящите, така и възходящите и съпруга, вкл. отглежданото, но неосиновено дете, съответно отглеждащият го, ако единият от тях почине вследствие непозволено увреждане. Еднозначно се дава и дефиницията, че по права линия най-близките възходящи роднини са родителите, а низходящи роднини – децата. Всички други лица извън този кръг, включително братята и сестрите, възходящите от втора и по-горна степен и низходящите внуци и правнуци, са изключени от кръга на лицата, имащи право на обезщетение за неимуществени вреди. Споменатите постановления не са променяни през последните три десетилетия, а българските съдилища прилагат последователно разпоредбите им.

4. Съпътстващи проблеми и предизвикателства пред застрахователната индустрия у нас

Съществуващата картина на застрахователния пазар, юридическата регламентация на обезщетенията в страната ни, както и благосъстоянието на българските граждани рефлектират в редица проблеми, съпътстващи тази застраховка.

На първо място, липсва действаща методика или подробна обосновка за определяне на имуществените и неимуществените обезщетения

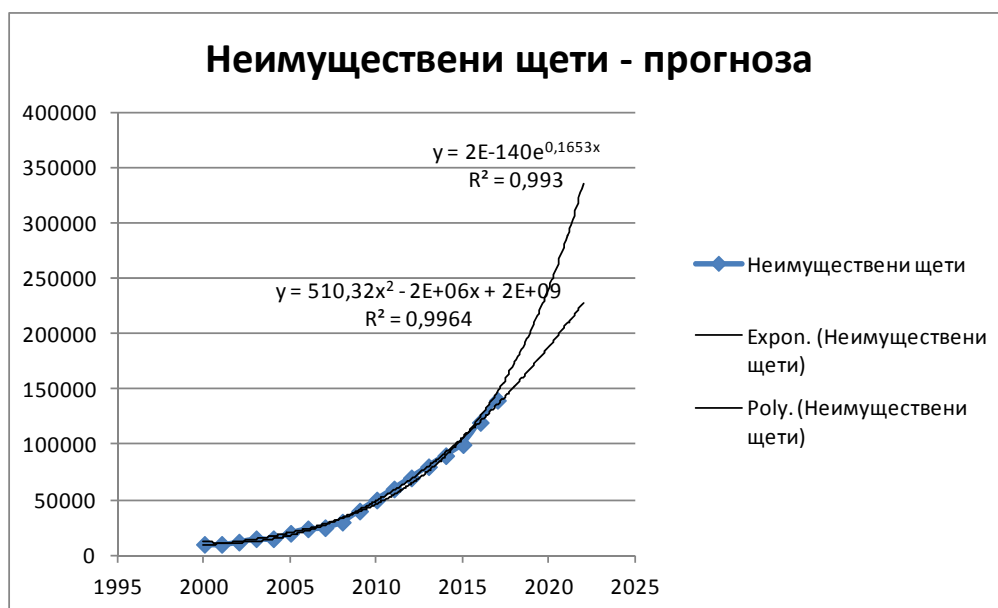
при смърт. Дългогодишните опити и проекти за изработване на Методика относно правила за определяне на обезщетения за неимуществени и имуществени вреди следствие на смърт или телесни увреждания не доведоха до приемане на такава. Без резултат остават 3-4 инициативи за формулиране на издържана и справедлива методика, по подобие на използваните в европейските държави.

Наблюдава се изключително бърз темп на растеж на неимуществените обезщетения, постановявани от съда. През последните две десетилетия неимуществените обезщетения за смърт при ПТП растат експоненциално при липса на подробна регламентация и декомпозиране на обезщетенията на имуществена и неимуществена компонента. Средният ръст на неимуществените обезщетения за смърт при ПТП е над 72% годишно за периода от 2000 до 2017 г. В разглеждания период многократно се увеличават лимитите на отговорност, като те са нараснали 200 пъти, особено след присъединяването към ЕС и хармонизацията на законодателството с европейското. Същевременно премиите по задължителната застраховка „Гражданска отговорност на автомобилите“ са се увеличавали с малко над 10% годишно, а обхватът по задължителната застраховка нарасна от 74% на 95-96% в резултат на въведената служебна дерегистрация на МПС без полица „Гражданска отговорност“.

Фигура 1. Неимуществените обезщетения на наследник за смърт при ПТП, лв. Собствени изчисления



Фигура 2. Прогноза за неимуществените обезщетения на наследник за смърт при ПТП, лв. Собствени изчисления



Бурният ръст в неимуществените обезщетения и обективната невъзможност да се кумулират достатъчно средства за изплащане на обезщетения създава сериозен системен риск. Прогнозната стойност на неимуществените обезщетения на наследник за смърт при ПТП след 5 години, изготвена на база съществуващите данни и липсата на подробна регламентация, показва стойности от 230 хил. лв. до 340 хил. лв. на правоимащ наследник. При средногодишно 700 загинали при ПТП в България и средно четирима наследника, само за тези застрахователни събития трябва да се платят между 650 млн. лв. и 1 млрд. лв. в края на 5-годишния прогнозен период, което надхвърля многократно потенциала за растеж на застрахователния пазар. Съществуващото статукво в определянето на неимуществените обезщетения ще засегне и системата от презастрахователните договори, гарантиращи функционирането на застраховката, като ще въвлече презастрахователите все повече в уреждането на обезщетенията не само в чужбина, но и в страната ни, а това неминуемо ще доведе до увеличаване на презастрахователните премии.

Не на последно място липсва финансово обоснована база за имуществено обезщетяване, което е в основата на обезщетенията за виновно причинена смърт при ПТП в повечето европейски държави. Поспециално обезщетяването за пропуснати доходи на пострадалия и за издръжка на членове на семейството му практически напълно липсва в

българската съдебна практика. Липсата на подробна регламентация и декомпозирането на обезщетенията на имуществена и неимуществена компонента води до парадокса да сме единствената страна в ЕС, в която обезщетенията при смърт в ПТП да се състоят почти изцяло от неимуществена компонента, с която се „възмездяват главно страданията или загубата на морална опора и подкрепа, понесени от увредения вследствие увреждането” (*Постановление № 4 на Пленума на Върховния съд (1961)*). Модерният подход включва имуществена и неимуществена компонента в компенсацията, които справедливо да обезщетят пострадалите и техните близки както за болките и страданията, така и за пропуснатите доходи, издръжката на семейството и цената на лечението и медицинските грижи. Споменатите несъвършенства изискват промяна в нормативната уредба, която е повече от належаща.

Използвани източници

- Закон за задълженията и договорите. (1950). Обн. ДВ, бр.275 от 22 ноември.
- Кодекс за застраховането. (2015). Обн. ДВ, бр.102 от 29 декември.
- Марков, Г. и др. (2003). История на българите. Том 2, TRUD Publishers.
- Постановление № 4 на Пленума на Върховния съд. (1984).
- Постановление № 4 на Пленума на Върховния съд. (1961).
- Постановление № 5 на Пленума на Върховния съд. (1969).
- Bentham, J. (1948). Introduction to the principles of morals and legislation. New York: Haffner Publications.
- European Tort Law, Cees van Dam, Second edition. (2013). Oxford, pp. 370-371.
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. (2017). <http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>
- Leigh Raymond. (1996). The Ethics of Compensation: Takings, Utility, and Justice, Ecology Law Quarterly, Vol. 23, Issue 3 Art. 3, June.
- McCormick, R. (1990). “To save or let die.” In J. Walter & T. Shannon (Eds.), Quality of life: The new medical dilemma (p. 32). Mahwah, NJ: Paulist Press.
- Renda, Andrea and Lorna Schrefler. (2007). Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the eu: assessment of selected options, April.
- Renda, Andrea and Lorna Schrefler. (2007). Full compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU: the economic impact of selected options, July.

НАРОДНОСТОПАНСКИ АРХИВ

ГОДИНА LXX, КНИГА 4 – 2017

СЪДЪРЖАНИЕ

Стоян Проданов

Обезщетенията за неимуществени вреди от пътни инциденти – етични и финансови измерения / 3

Людмил В. Найденов

В търсене на междуобщинска данъчна конкуренция – случаят на България / 16

Валентин Милинов

Росица Радоева

Човешките ресурси в областна администрация – финансови, управленски и организационни аспекти / 30

Пламен М. Павлов

Иновационните стратегии в индустриални предприятия от Варненска област / 45

Пламен Димитров

Моделиране на принудителната заетост на непълно работно време и срочен трудов договор на младите и възрастните лица в България / 61

Този брой се издава с финансовата подкрепа на Фонд „Научни изследвания” към МОН по одобрен проект на Редакционния съвет с № НП 04/68 по конкурс „Българска научна периодика – 2016”.

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р Андрей Захариев – главен редактор
Проф. д-р Георги Иванов – зам. главен редактор
Проф. д-р Йордан Василев
Доц. д-р Искра Пантелеева
Доц. д-р Стоян Проданов
Доц. д-р Пламен Йорданов
Доц. д-р Румен Лазаров
Доц. д-р Венцислав Василев
Доц. д-р Анатолий Асенов
Доц. д-р Пресияна Ненкова

МЕЖДУНАРОДЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р ик.н. Михаил А. Ескиндаров – Ректор на Финансовия университет при Правителството на Руската федерация – федерална държавна образователна институция за професионално образование, Доктор Хонорис Кауза на СА „Д. А. Ценов” – Свищов
Проф. Лестър Лойд-Ризън – Директор на Центъра по международен бизнес към Международното бизнес училище Ашкрофт, Кембридж, Великобритания
Проф. Кен О’Нийл – Ръководител на катедра по предприемачество и развитие на малкия бизнес към Департамента по маркетинг, предприемачество и стратегии на Университет Ълстер, Северна Ирландия
Проф. Ричард Торп – Бизнес школа на Университета Лийдс, професор по развитие на управлението, зам.-директор на Киурт институт, Лийдс, Великобритания
Проф. д-р ик.н. Андрий Крисоватий – Тернополски национален икономически университет, Доктор Хонорис Кауза на СА „Д. А. Ценов” – Свищов
Проф. д-р ик.н. Григоре Белостечник – Ректор на Молдовската академия за икономически изследвания, Доктор Хонорис Кауза на СА „Д. А. Ценов” – Свищов
Проф. д-р ик.н. Йон Кукуй – Президент на Сената на Университета Валахия – гр. Търговище, Румъния, Доктор Хонорис Кауза на СА „Д. А. Ценов” – Свищов
Проф. д-р ик.н. Михаил Ив. Зверяков – Ректор на Одеския държавен икономически университет, Доктор Хонорис Кауза на СА „Д. А. Ценов” – Свищов
Проф. д-р ик.н. Олена Непочатенко – Ректор на Умански национален аграрен университет (Украйна)
Проф. д-р ик.н. Дмитрий Лукьяненко – Първи зам.-ректор по научно-педагогическа и научна работа, Киевски национален икономически университет „Вадим Гетман” (Украйна)

Екип за техническо обслужване:

Анка Танева – стилев редактор
Ст. преп. Елка Узунова – координатор и ръководител на екипа
Ст. преп. Даниела Стоилова – превод на английски език
Ст. преп. Румяна Денева – превод на английски език
Ст. преп. Маргарита Михайлова – превод на английски език
Ст. преп. Иванка Борисова – превод на английски език
Ст. преп. Венцислав Диков – стилев редактор на английски език

Адрес на редакцията:

5250 Свищов, ул. „Ем. Чакъров” 2
Проф. д-р Андрей Захариев – главен редактор
☎ (+359) 889 882 298
Деяна Веселинова – технически секретар
☎ (+359) 631 66 309, e-mail: nsarhiv@uni-svishtov.bg
Албена Александрова – компютърен дизайн
☎ (+359) 882 552 516, e-mail: a.aleksandrova@uni-svishtov.bg

© Академично издателство „Ценов” – Свищов

© Стопанска академия „Димитър А. Ценов” – Свищов

ISSN 0323-9004

НародноСТОПАНСКИ архив

Свищов, година LXX, книга 4 - 2017

**Обезщетенията за неимуществени вреди
от пътни инциденти – етични и финансови
измерения**

**В търсене на междуобщинска данъчна
конкуренция – случаят на България**

**Човешките ресурси в областна
администрация – финансови,
управленски и организационни аспекти**

**Иновационните стратегии
в индустриални предприятия
от Варненска област**

**Моделиране на принудителната заетост
на непълно работно време и срочен трудов
договор на младите и възрастните лица
в България**

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“



СВИЩОВ

Изисквания при депозиране на статии за сп. „Народностопански архив”

1. Обем: статии от 12 до 25 страници

2. Депозиране на материалите: на хартиен носител и в електронен вид като приложен файл на E-mail: NSArhiv@uni-svishtov.bg

3. Технически изисквания:

- изпълнение Word 2003 (минимум);
- размер на страницата – А4, 29-31 реда и 60-65 знака на ред;
- разстояние между редовете 1,5 lines (At least 22 pt);
- шрифт – Times New Roman 14 pt;
- полета – Top - 2.54 cm; Bottom - 2.54 cm; Left - 3.17 cm; Right - 3.17 cm;
- номерация на страницата – долу вдясно;
- текст под линия – размер 10 pt;
- графики и фигури – Word 2003 или Power Point.

4. Оформление:

- наименование на статията, име на автора, академична длъжност, научна степен – шрифт Times New Roman, 14 pt, с големи букви Bold – центрирано;

- наименование и адрес на местоработата; телефони за контакти и E-mail;

- резюме на български език в обем до 15 реда; ключови думи – от 3 до 5;

- **JEL** класификация на публикациите с икономически характер (<http://ideas.repec.org/j/index.html>);

- основен текст (изложение);

- таблиците, графиките и фигурите се вграждат софтуерно в текста (да позволяват езикова корекция и превод на английски). Цифрите и текстът вътре в тях се изписват с шрифт Times New Roman 12 pt;

- формулите се създават с Equation Editor.

5. Правила за цитиране: от 01.01.2017 г. в периодичните издания на СА „Д. А. Ценов” – Свищов за библиографско цитиране на информационни източници ще се използва **APA Style**. Неговите изисквания са поместени тук: <http://www.uni-svishtov.bg/default.asp?page=page&id=71> и тук: <http://www.apastyle.org/>.

Всеки автор носи отговорност за отстояваните идеи, съдържанието и техническото оформление на своя текст.

6. Ръкописите на нехабилитирани преподаватели се придружават от препис на протокол от катедрата, обсъдила и предложила научната разработка за публикуване.

От 1 януари 2017 г. заглавието на списанието на английски език е „Economic Archive”, като заменя транслитерираното наименование “Narodnostopanski archiv”, използвано до края на издателската 2016 г.

Авторите на публикуваните материали на страниците на списание „Народностопански архив” носят отговорност за тяхната автентичност.

От Редакционния съвет

www.uni-svishtov.bg/NSArhiv