ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ

00010 ք. Երևան, Կառավարական տուն 1

02/05.7/8567-2021

ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ
ՂԵԿԱՎԱՐ-ԳԼԽԱՎՈՐ ՔԱՐՏՈՒՂԱՐ
ՊԱՐՈՆ ԱՌՆԱԿ ԱՎԵՏԻՍՅԱՆԻՆ

Հարգելի պարոն Ավետիսյան

Համաձայն «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» Հայաստանի Հանրապետության սահմանադրական օրենքի 66-րդ և 77-րդ հոդվածների՝ Ձեզ ենք ներկայացնում՝

1) «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի (Պ-863-11.02.2021-ՏՀ-011/0) վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության առաջարկությունը,

2) Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի 2021 թվականի մարտի 9-ի «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ներկայացուցիչ (հարակից զեկուցող) նշանակելու մասին» N 225-Ա որոշումը:

ԱՐՍԵՆ ԹՈՐՈՍՅԱՆ

Կատարող՝ Ա. Խաչանյան
Հեռ. 515656

«ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԻՑ ԲԽՈՂ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ՊԱՐՏԱԴԻՐ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (Պ-863-11.02.2021-ՏՀ-011/0) ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ

«Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծով (այսուհետ՝ նախագիծ) նախատեսվում է «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» օրենքի 7-րդ հոդվածը լրացնել նոր՝ 6.1-ին մասով.

«Եթե ապահովադիրը հանդիսանում է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող, ինչպես նաև անհատ ձեռնարկատեր կամ կազմակերպություն, որն իրականացնում է մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների լիցենզավորված կազմակերպում, ապա ապահովագրավճարների զեղչերի և հավելավճարների համակարգ (Բոնուս-Մալուս համակարգ) ապահովադրի նկատմամբ չի հաշվարկում: Սույն մասով սահմանված դեպքում ապահովագրավճարների զեղչերի և հավելավճարների համակարգի (Բոնուս-Մալուս համակարգ) հաշվարկը կիրառվում է ավտոտրանսպորտային միջոցի վարորդի նկատմամբ՝ բացառապես իր վարորդական պատմության և իրեն սեփականության իրավունքով պատկանող ավտոտրանսպորտային միջոցների մասով»:

Բոնուս-Մալուս համակարգը գործում է 2013 թվականի հունվարի 1-ից: Մինչև 2016 թվականի սեպտեմբերի 1-ը գործում էր Բոնուս-Մալուս երկգործոնային համակարգը՝ հիմնված ապահովադիրների և վարորդների ապահովագրական պատմության վրա, ինչը նպատակ ուներ ԱՊՊԱ համակարգի ներդրման սկզբնական ժամանակահատվածում ավտոսեփականատերերի հետ համատեղ կիսել վարորդների ընտրության հետ կապված ռիսկերը և այդ ընթացքում ձևավորել վարորդների մեղավորությամբ տեղի ունեցած վթարների պատմությունը հաշվառող միասնական համակարգ:

Վարորդների մեղավորությամբ տեղի ունեցած վթարների պատմությունը հաշվառող միասնական համակարգում ձևավորված վիճակագրությունից օգտվելու հնարավորությունը (Բյուրոյից կամ ապահովագրական ընկերություններից ստանալու, ինչպես նաև Բյուրոյի՝ www.appa.am պաշտոնական ինտերնետային կայքից առցանց եղանակով ստանալու միջոցով) ԱՊՊԱ համակարգում ամբողջապես ներդրվեց 2016 թվականից, որը պարունակում է ԱՊՊԱ համակարգի ամբողջ գործունեության ընթացքում հավաքագրված համապատասխան տեղեկատվությունը: Նման տեղեկատվության ստացման հնարավորությունը թույլ է տալիս, որպեսզի ապահովադիրներն իրենց պատկանող տրանսպորտային միջոցներն այս կամ այն անձին վարման հանձնելուց առաջ սահմանված կարգով ստուգեն տվյալ վարորդի մեղավորությամբ տեղի ունեցած վթարների պատմությունը: Համապատասխանաբար ստեղծվեց նաև հնարավորություն 2016 թվականի սեպտեմբերի 1-ից Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրոյի խորհրդի կողմից հաստատված «ԱՊՊԱ ընդհանուր պայմաններ» RL 1-001 կանոններում կատարել փոփոխություն և ԱՊՊԱ ոլորտում անցում կատարել առավել պարզ՝ միայն ապահովադիրների վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս համակարգին:

2016 թվականին ապահովադիրների և վարորդների ապահովագրական պատմության վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս երկգործոնային համակարգից միայն ապահովադիրների ապահովագրական պատմության վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս համակարգի անցումը թույլ է տվել ԱՊՊԱ համակարգին արձանագրել հետևյալ ձեռքբերումները՝

- էապես պարզեցվել է ԱՊՊԱ պայմանագրերի կնքման գործընթացը, ԱՊՊԱ վկայագրում լրացման ենթակա տեղեկատվության կազմը՝ հեշտացնելով ԱՊՊԱ պայմանագրերի առցանց կնքման հնարավորության ներդրումն ու արդյունավետ գործարկումը,
- էապես ընդլայնվել է ԱՊՊԱ ոլորտում մատուցվող ծառայության շրջանակները, մասնավորապես, ապահովադիրն ԱՊՊԱ պայմանագիրը կնքելիս չի նշում, թե ով է հանդիսանալու տվյալ պայմանագրում լիազորված տիրապետող և, ավտոմեքենան համարվում է պատշաճ ապահովագրված համապատասխան

վարորդական իրավունք ունեցող ապահովադրի կամ ապահովադրի կողմից որոշված ցանկացած անձի կողմից վարման դեպքում, համապատասխանաբար, ապահովադիրը ստիպված չէ վարորդների շրջանակի յուրաքանչյուր փոփոխության համար ռեսուրս վատնել ԱՊՊԱ պայմանագրում փոփոխություններ կատարելու համար: Ի դեպ, այդ ընդլայնումն ապահովադիրների համար չի առաջացրել լրացուցիչ ֆինանսական բեռ, քանի որ հիմնական ապահովագրավճարի չափը մնացել է նույնը. ինչ վերաբերում է մալուսային հավելագրումներին, ապա դրանք շատ դեպքերում անգամ ավելի քիչ են, քան այն գումարները, որոնք տաքսի ծառայություն մատուցող ապահովադիրները նախկինում վճարում էին ոչ լիազորված տիրապետողների կողմից ավտոմեքենան վարելու արդյունքում իրենց նկատմամբ կիրառված հետադարձ պահանջի գործընթացում,

- էապես պարզեցվել են ԱՊՊԱ պատահարների կարգավորման և հատուցումների գծով հետադարձ պահանջների կիրառման գործընթացները. մասնավորապես, ապահովագրողն այլևս ստիպված չէ ռեսուրսներ ծախսել, որպեսզի բացահայտի պատահարում ներգրավված իրական վարորդին, ով փոխարինել է լիազորված տիրապետողին, իսկ նման բացահայտումից հետո միջոցներ ձեռնարկել վճարված ապահովագրական հատուցումն ապահովադրից հետ ստանալու համար,

- ապահովադիրն է կրում իրեն պատկանող տրանսպորտային միջոցների կառավարման թե դրական և թե բացասական հետևանքները՝ համապատասխանաբար բոնուսի ստացման և մալուսի վճարման միջոցով՝ անկախ այն հանգամանքից, թե ԱՊՊԱ պատահարի պահին ով է փաստացի վարել մեքենան (ավտոմեքենայի սեփականատերը, թե այլ անձ):

Ի լրումն վերոգրյալի՝ հարկ է նշել նաև հետևյալը՝

➢ ավտոտրանսպորտային միջոցը, Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքի համաձայն, հանդիսանում է առավել վտանգի աղբյուր, և ավտոտրանսպորտային միջոցով երրորդ անձանց պատճառված վնասի համար դրա սեփականատերը պատասխանատվություն է կրում՝ անկախ մեղքի առկա-

յությունից: Հետևաբար, կանոններով Բոնուս-Մալուս համակարգն ավտոմեքենայի սեփականատիրոջ նկատմամբ կիրառելը բխում է Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքի՝ վերը նշված ընդհանուր տրամաբանությունից,

- ընդհանուր տրամաբանությունից մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրում իրականացնող կազմակերպություններին առանձնացնելը չի բխում մեծաքանակ պայմանագրերի սպասարկմամբ զբաղվող ապահովագրական համակարգի արդյունավետ կառավարման սկզբունքից, ինչպես նաև խնդիրներ է առաջացնում մեծաքանակ ավտոպարկ ունեցող այլ կազմակերպություններից տարանջատման հիմնավորման տեսանկյունից:

Ամփոփելով վերոգրյալը, ինչպես նաև հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ նախագծով առաջարկվող փոփոխությունը կխաթարի արդեն գործող և իր արդյունավետությունն ապացուցած ապահովադիրների ապահովագրական պատմության վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս համակարգը՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն առաջարկում է ներկայացված օրենքի նախագծով քննարկվող գործող օրենքի հոդվածը թողնել անփոփոխ: