



**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ**

0010 ք. Երևան, Կառավարական տուն 1

№ 02/05.31/20873-2025

**ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎԻ ԱՇԽԱՏԱԿԱԶՄԻ ՂԵԿԱՎԱՐ-ԳԼԽԱՎՈՐ ՔԱՐՏՈՒՂԱՐ
ԴԱՎԻԹ ԱՌԱՔԵԼՅԱՆԻՆ**

Հարգելի՛ պարոն Առաքելյան,

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

1) «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում լրացում կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նախագծերի փաթեթի (Պ-1080-20.05.2025-ՊԱ-011/0) վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության կառավարության առաջարկությունը,

2) Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի 2025 թվականի հունիսի 26-ի «Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ներկայացուցիչ (հարակից զեկուցող) նշանակելու մասին» N 562 - Ա որոշումը:

Հարգանքով՝

ԱՐԱՅԻԿ ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ

Կատարող՝ Ագնեսա Առաքելյան
Ազգային ժողովի հետ կապերի վարչություն
Հեռ. 515403
Էլ փոստ՝ agnes.aarakelyan@gov.am

ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

«Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նախագծերի փաթեթի (Պ-1080-20.05.2025-ՊԱ-011/0) վերաբերյալ

«Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» օրենքում լրացում կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նախագծերի փաթեթի վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունն առաջարկում է հետևյալը.

1. «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի (այսուհետ՝ Նախագիծ) 1-ին հոդվածի առաջին պարբերությունը առաջարկում ենք շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.

«1985 թվականի դեկտեմբերի 6-ի Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի 124-րդ հոդվածը լրացնել հետևյալ բովանդակությամբ նոր 40-րդ մասով.»:

Առաջարկը պայմանավորված է «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 33-րդ հոդվածի 3-րդ մասի կարգավորմամբ՝ *նորմատիվ իրավական ակտում լրացումներ կատարվում են դրանում նոր բաժիններ, գլուխներ, հոդվածներ, մասեր, կետեր, ենթակետեր, պարբերություններ, նախադասություններ, բառեր, թվեր կամ կետադրական նշաններ լրացնելու միջոցով:*

2. Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի 124-րդ հոդվածում նոր լրացվող մասի ձևակերպումից առաջարկում ենք հանել «Հոդված» բառը, հոդվածի համարակալումը և հոդվածի վերնագիրը:

Միաժամանակ նշենք, որ եթե կարգավորման նպատակն է հանդիսանում հողվածի վերնագիրը ևս փոփոխելը, ապա դա պետք է կատարվի առանձին իրավական դրույթով՝ այդ մասին հստակ նշում կատարելով: Բացի այդ, հարկ է նկատել, որ ներկայացված ձևակերպումը նախատեսելիս անհրաժեշտ է հաշվի առնել հողվածի վերնագրի և դրա բովանդակության համապատասխանության պահանջը: Մասնավորապես, ըստ առաջարկվող տարբերակի, Օրենսգրքի 124-րդ հոդվածը վերնագրվում է *«Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից ճանապարհային նշանների կամ ճանապարհային գծանշումների պահանջները չկատարելը»*, մինչդեռ Օրենսգրքի 124-րդ հոդվածը պարունակում է նաև իրավախախտումներ, որոնք առնչվում են տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից մարդկանց փոխադրման կանոնները խախտելուն, տրանսպորտային միջոցի վարորդի կողմից տրանսպորտային միջոցը դռները բաց վիճակում վարելուն, ընթացքի ժամանակ տրանսպորտային միջոցի դռները բացելուն կամ կանգնած տրանսպորտային միջոցի դռները բացելուն, եթե դա խոչընդոտում է երթևեկության մյուս մասնակիցներին, տրանսպորտային միջոցը կանգնեցնելու մասին ոստիկանության ծառայողի՝ օրենքով սահմանված կարգով տրված պահանջը վարորդների կողմից դիտավորյալ չկատարելուն և այլն:

Հիմք ընդունելով նշվածը և «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 14-րդ հոդվածի 8-րդ մասը՝ *օրենսդրական ակտի հոդվածները ունենում են վերնագրեր, հոդվածների վերնագրերը համապատասխանում են հոդվածների բովանդակությանը՝* առաջարկում ենք վերանայել նշված ձևակերպումը:

3. Նախագծի 1-ին հոդվածով Օրենսգրքի 124-րդ հոդվածում լրացվող 40-րդ մասի՝ «... եթե ավտոտրանսպորտային միջոցը պատահարի հետևանքով չունի այնպիսի տեխնիկական անսարքություն, որի առկայության դեպքում արգելվում է դրա շահագործումը» բառերն առաջարկվում է լրացնել նաև «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծով գործող օրենքի 24-րդ հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետում լրացվող «գ» ենթակետում՝ ապահովելով լրացվող իրավադրույթների նույնաբովանդակությունն ու իրավական որոշակիությունը:

4. Նախագծի 1-ին հոդվածով Օրենսգրքի 124-րդ հոդվածում լրացվող 40-րդ մասն առաջարկում ենք շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.

«40. «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» օրենքի 19-րդ հոդվածի 4-րդ մասով նախատեսված դեպքերում, երբ լրացվում է համաձայնեցված հայտարարագիր, և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» օրենքի 24-րդ հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետի «գ» պարբերությամբ նախատեսված դեպքերում, միայն երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ պատահարի պահից քսան րոպեների ընթացքում պատահարի վայրը չթողնելը և ավտոտրանսպորտային միջոցը օրենքով չարգելված այլ վայր չտեղափոխելը, եթե ավտոտրանսպորտային միջոցը պատահարի հետևանքով չունի այնպիսի տեխնիկական անսարքություն, որի առկայության դեպքում արգելվում է դրա շահագործումը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի երեսնապատիկի չափով:»:

Նման ձևակերպումը հնարավորություն կտա Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքում լրացվող կարգավորմամբ սահմանվող վարչական պատասխանատվությունը բլանկետային կարգավորմամբ համապատասխանեցնել իրավական որոշակիության սկզբունքին: Այլ կերպ ասած՝ այն օրենքը կամ նորմը, որին հղում տալու և որով սահմանվող վարքագծի կանոնը խախտելու համար սահմանվելու է պատասխանատվությունը, պետք է լինի հստակ և որոշակի: Տվյալ դեպքում, Նախագծով առաջարկվող լրացմամբ բլանկետային նորմով սահմանվում է վարչական պատասխանատվություն մի արարքի համար, որի վերաբերյալ «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» օրենքի 19-րդ հոդվածի 4-րդ մասով սահմանվում է նաև, որ համաձայնեցված հայտարարագիր կնքելու համար համաձայնություն չտալու դեպքում ապահովագրական ընկերությունը (ընկերությունները) պարտավորվում է (են) ապահովել պատահարի վայրում իր (իրենց) ներկայացուցչի (ներկայացուցիչների) ժամանումը ոչ ուշ, քան սույն հոդվածի 5-րդ մասով նախատեսված ընթացակարգերով սահմանված ժամկետում:

5. Նախագծերում «պարբերություն» բառերն առաջարկվում է փոխարինել «ենթակետ» բառերով՝ համապատասխան հղվածներով՝ համաձայն «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 14-րդ հոդվածի 3-րդ մասի, ըստ որի՝ օրենսդրական ակտերում

հողվածները բաժանվում են «մասեր» կոչվող միայն համարակալված պարբերությունների: Հողվածների մասերը կարող են բաժանվել միայն համարակալված կետերի, կետերը՝ միայն համարակալված **ենթակետերի**:

6. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի վերնագրից առաջարկում ենք հանել «ՀՀ» հապավումը՝ հիմք ընդունելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 18-րդ հոդվածի 3-րդ մասը՝ *օրենքի կրճատ անվանումը հիշատակելիս դրանում նշվում է օրենքի վերնագիրը*:

7. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի 1-ին հոդվածում «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» օրենքի լրիվ անվանման հիշատակումն առաջարկում ենք համապատասխանեցնել «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 18-րդ հոդվածի 3-րդ մասի պահանջին՝ *օրենքի լրիվ անվանումը հիշատակելիս **հետևյալ հաջորդականությամբ** ներառվում են օրենքի վերնագիրը, օրենքի ընդունման տարին, ամիսը (տառերով), ամսաթիվը, հերթական համարը և «օրենք» բառը*:

8. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի 1-ին հոդվածի առաջին պարբերությունը առաջարկում ենք շարադրել հետևյալ խմբագրությամբ.

««Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» 2005 թվականի հուլիսի 8-ին ՀՕ-166-Ն օրենքի 24-րդ հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետը լրացնել հետևյալ բովանդակությամբ նոր՝ «գ» ենթակետով.»:

Առաջարկը պայմանավորված է «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» օրենքի 33-րդ հոդվածի 3-րդ մասի կարգավորմամբ՝ *նորմատիվ իրավական ակտում լրացումներ կատարվում են դրանում նոր բաժիններ, գլուխներ, հոդվածներ, մասեր, կետեր, ենթակետեր, պարբերություններ, նախադասություններ, բառեր, թվեր կամ կետադրական նշաններ լրացնելու միջոցով*:

9. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծի 1-ին հոդվածում տեղ գտած «**Հոդված 24 Տրանսպորտային միջոցների և վարորդների հիմնական իրավունքներն ու**

պարտականությունները» բառերին, ձևակերպման մասով, վերաբերելի է սույն առաջարկությունների 2-րդ կետով ներկայացված դիտարկումը:

10. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» օրենքի 24-րդ հոդվածի 4. 1-ին մասի 2-րդ կետի համաձայն՝ եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետևանքով պատճառվել է միայն գույքային վնաս, և եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետևանքով գույքի վնասման հետ կապված վնասվածքներ հասցնելու հանգամանքները, տրանսպորտային միջոցների տեսանելի վնասների բնույթը և ցանկը ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասնակիցների միջև չեն առաջացնում տարաձայնություններ, ապա ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչություն ունեցող վարորդները պարտավոր չեն տեղի ունեցածի մասին հայտնել ոստիկանություն և **կարող են. .(. . .)....: Վերոնշյալից բխում է, որ վարորդներին պրվում է հայեցողություն վերոնշյալ մասի 2-րդ կետի ենթակետերով նախատեսված գործողությունների իրականացման համար:** Մինչդեռ, սույն դեպքում, «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» ՀՀ օրենքում լրացում կատարելու մասին» օրենքի նախագծով Օրենքի 24-րդ հոդվածի 4. 1-ին մասի 2-րդ կետում լրացվող «գ» ենթակետով սահմանվում է **վարորդների պարտավորությունը** որոշակի գործողություններ իրականացնելու համար: Վերոնշյալի հաշվառմամբ և իրավական որոշակիության ապահովման անհրաժեշտությունից ելնելով՝ անհրաժեշտ է լրացվող «գ» ենթակետը խմբագրել կամ լրացնել այլ մասում:

ՎԱՐՉԱԿԱՆ ԻՐԱՎԱԽԱԽՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆԱԳՐՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հոդված 1. 1985 թվականի դեկտեմբերի 6-ի Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի 124 հոդվածում առաջարկվում է ավելացնել 40-րդ մաս եւ այն շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ.

«Հոդված 124 Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից ճանապարհային նշանների կամ ճանապարհային գծանշումների պահանջները չկատարելը՝

40. «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 19 հոդվածի 4-րդ մասով եւ «Ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 24-րդ հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետի «ա» եւ «բ» պարբերություններով նախատեսված դեպքերում, միայն երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ պատահարի պահից քսան ռոպեների ընթացքում պատահարի վայրը չթողնելը եւ ավտոտրանսպորտային միջոցը օրենքով չարգելված այլ վայր չտեղափոխելը, եթե ավտոտրանսպորտային միջոցը պատահարի հետեւանքով չունի այնպիսի տեխնիկական անսարքություն, որի առկայության դեպքում արգելվում է դրա շահագործումը առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի երեսնապատիկի չափով:

Հոդված 2. Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում պաշտոնական հրապարակմանը հաջորդող տասներորդ օրը:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՕՐԵՆՔԸ

«ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵԻԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՄԱՍԻՆ»

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հոդված 1. 2005 թվականի հուլիսի 8-ի «Ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 24-րդ հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետում առաջարկվում է կատարել լրացում՝ ավելացնել «գ» պարբերությունը՝ հետեւյալ խմբագրությամբ.

«Հոդված 24 Տրանսպորտային միջոցների եւ վարորդների հիմնական իրավունքներն ու պարտականությունները

գ. պարտավոր են սույն հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետի «ա» եւ «բ» պարբերություններով նախատեսված դեպքերում միայն երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ պատահարի պահից քսան րոպեների ընթացքում թողնել պատահարի վայրը եւ ավտոտրանսպորտային միջոցը տեղափոխել օրենքով չարգելված այլ վայր:

Հոդված 2. Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում պաշտոնական հրապարակմանը հաջորդող տասներորդ օրը:

Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին, «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին օրենքների նախագծերի փաթեթի ընդունման անհրաժեշտության վերաբերյալ

1. Ընթացիկ իրավիճակը եւ իրավական ակտի ընդունման անհրաժեշտությունը.

Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի 124 հոդվածը պատասխանատվություն չի սահմանում ողջամիտ ժամկետից ավել ճանապարհատրանսպորտային պատահարից հետո պատահարի վայրը չթողնելու եւ ավտոտրանսպորտային միջոցը օրենքով չարգելված այլ վայր չտեղափոխելու համար, մինչդեռ դրա հետեւանքով ստեղծվում է այլ տրանսպորտային միջոցների վարորդներին կանգ առնելուն կամ երթևեկության ուղղությունը փոխելուն հարկադրող իրադրություն՝ առաջացնելով արհեստական խցանում:

Առաջարկվող փոփոխությամբ նախատեսվում է օրենսդրական բարեփոխման արդյունքում օժանդակել արհեստական խցանումների առաջացման ռիսկերի նվազեցմանը՝ հաշվի առնելով դրանց հետեւանքով առաջացող սաստկալի, հաճախ ժամեր տեւող խցանումները, որոնք իրենց հերթին ունենում են անասելի բացասական թե՛ տնտեսական եւ թե՛ առողջապահական հետեւանքներ մեր քաղաքացիների համար:

Սույն օրենքների նախագծերի փաթեթը վերաբերելի է միայն թվով երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ պատահարներին, երբ առկա է միայն գույքային վնաս եւ կողմերն ունեն համաձայնություն մեղավորության վերաբերյալ: Առաջարկվելիք օրենսդրական փոփոխությունները կվերաբերեն ապահովագրական պատահարների ընդհանուր թվի ավելի քան 85 տոկոսին (համաձայն գործող բջջային հավելվածի՝ «Ավտոապահովագրական մեկ պատուհան» համակարգ (ԱԱՄՊ համակարգ, ASWA համակարգ), տեխնիկական սպասարկումն ապահովող «ԲԻՎԱՔ ՀԱՅԱՍՏԱՆ» ընկերության կողմից տրամադրված գրավոր տեղեկատվության:

2. Առաջարկվող կարգավորման բնույթը.

Առաջարկվող իրավական ակտով նախատեսվում է լրացում կատարել Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում,

մասնավորապես՝ 124 հոդվածում առաջարկվում է ավելացնել 40-րդ մաս եւ այն շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ.

40. «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 19 հոդվածի 4-րդ մասով եւ «Ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 24-րդ հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետի «ա» եւ «բ» պարբերություններով նախատեսված դեպքերում, միայն երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ պատահարի պահից քսան թուղթերի ընթացքում պատահարի վայրը չթողնելը եւ ավտոտրանսպորտային միջոցը օրենքով չարգելված այլ վայր չտեղափոխելը, եթե ավտոտրանսպորտային միջոցը պատահարի հետեւանքով չունի այնպիսի տեխնիկական անսարքություն, որի առկայության դեպքում արգելվում է դրա շահագործումը

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի երեսնապատիկի չափով:

Ինչպես նաեւ առաջարկվում է լրացում կատարել «Ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի 24 հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետում՝ ավելացնելով «գ» պարբերությունը՝ հետեւյալ խմբագրությամբ.

գ. պարտավոր են սույն հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետի «ա» եւ «բ» պարբերություններով նախատեսված դեպքերում միայն երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ պատահարի պահից քսան թուղթերի ընթացքում թողնել պատահարի վայրը եւ ավտոտրանսպորտային միջոցը տեղափոխել օրենքով չարգելված այլ վայր:

3. Ակնկալվող արդյունքը.

Ներկայումս գործող կանոնների, օրենսդրության եւ ձեւավորված սովորույթի համաձայն, համաձայնեցված հայտարարգրով կարգավորվող պատահարներից հետո վթարի մասնակիցներն, ըստ քայլերի հերթականության, պարտավորվում են ներբեռնել գործող «Ավտոապահովագրական մեկ պատուհան» համակարգի (ԱԱՄՊ համակարգ, ASWA համակարգ) «ASWA» հավելվածն իրենց բջջային հեռախոսներում, սկսել լրացնել այն՝ մուտքագրելով անձնական տվյալներ, վկայագրերի, այլ փաստաթղթերի

լուսանկարներ, կոնտակտային տվյալներ, զանգահարել ապահովագրական ընկերություններին, նրանցից ճշտել հեռախոսահամար, որին այլ բջջային հավելվածներից հարկավոր է ուղարկել լուսանկարներ պատահարի վայրից, այնուհետև ճշտել դրանք ստացվել են պատշաճ կերպով, թե՛ ոչ եւ այլն: Եվ այս բոլոր գործողությունների կատարման ընթացքում վթարի մասնակիցներն ազատ են տնօրինելու խցանում առաջացնող իրադրությունը, տնօրինելու ճանապարհին ազատելու ժամանակն՝ այն պարագայում, երբ նրանց միջև առկա է վթարի մեղավորության եւ գույքային վնասի սահմանաչափի մասին համաձայնություն:

Գործնականում, ՀՀ բոլոր վարորդներն արդեն սովորել են վթարից հետո անմիջապես ապահովագրական ընկերություն զանգելու պարտականությանը եւ դա կատարում են պատշաճորեն: Բջջային հավելվածը բացակայում է գրեթե բոլոր վարորդների հեռախոսներում, ինչը ներբեռնելն ինքնին մոտ 10 րոպեով հավելյալ արհեստական խցանում է առաջացնում վթարի վայրում: Տարեց վարորդների համար դա տեւում է հավելյալ րոպեներ եւ: Ե՛վ բջջային հավելվածի, եւ՛ թղթային հայտարարգրի լրացման դեպքում տրամաբանությունն այն է, որ վերջին քայլը, որ պետք է կատարի վթարի մասնակիցը՝ դա պատահարի վայրը թողնելն է եւ ավտոտրանսպորտային միջոցը օրենքով չարգելված այլ վայր տեղափոխելը: Վերոնշյալի հետեւանքով աննշան վթարներից հետո անգամ պատահարի վայրում առաջանում է միջինը 1 ժամ 12 րոպե տեւողությամբ արհեստական խցանում, ինչից կարելի է ձերբազատվել առավել ռացիոնալ մոդել ներդնելու միջոցով:

Ապահովագրական ընկերությունների աշխատակիցների հետ զրույցներից պարզվեց, որ 60 տարեկանին մոտ գրեթե բոլոր վարորդներն ունենում են հավելվածը ներբեռնելու, լրացնելու խնդիր եւ միշտ ինչ-որ տեղեկատվություն թերի են լրացնում: Թերի կամ սխալ լրացված տեղեկատվության դեպքում վարորդը հարկադրված է անձամբ մոտենալ ապահովագրական ընկերություն եւ տեղում հաստատել ճշգրտված տեղեկատվությունը՝ թղթային տարբերակով դրված ստորագրությամբ:

Ոչ թե լուսանկարով, այլ պատահարի վայրի 1 տեսաձայնագրությամբ նյութ կցելու պարտավորություն սահմանելուն ապահովագրական ընկերությունների աշխատակիցները կողմ են, գտնում են, որ դա առավել իրական պատկեր կսահմանի, քանի որ նույնիսկ հավելվածով հիմա լուսանկարներ ուղարկելու դեպքում կրկին առաջանում է վարորդներին

ընկերություն հրավիրելու անհրաժեշտություն, քանի որ լուսանկարները չեն ներկայացնում վթարի ամբողջական պատկերը:

Քննարկվող պատահարների հարաբերությունները ներկայումս կարգավորվում են հիմնականում հետեւյալ 3 իրավական ակտերով՝ «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով, «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրություն իրականացնող ապահովագրական ընկերությունների բյուրո» (այսուհետ՝ Բյուրո) հասարակական կազմակերպություն՝ Բյուրոյի կառններով եւ ՀՀ կառավարության 2011 թվականի հունվարի 13-ի N 15-Ն որոշմամբ: ՀՀ կառավարության 2011 թվականի հունվարի 13-ի N 15-Ն որոշման Հավելված 1-ով եւ 2-ով սահմանվում է ապահովագրական պատահարի դեպքում ՀՀ ներքին գործերի նախարարության եւ ոստիկանության իրավասու ստորաբաժանումների տեղեկատվական-փնտրողական համակարգերի միջեւ տեղեկատվության փոխանցման կարգը: Մասնավորապես՝ սահմանվում է ապահովագրական պատահարի դեպքում ՀՀ ներքին գործերի նախարարության եւ ոստիկանության իրավասու ստորաբաժանումների տեղեկատվական-փնտրողական համակարգերի միջեւ տեղեկատվության փոխանցման կարգը:

Գործող կարգի համաձայն միասնական տեղեկատվական համակարգ մուտքի իրավունք ունեն նաեւ ՀՀ ներքին գործերի նախարարության եւ ոստիկանության իրավասու ստորաբաժանումները: Այսինքն՝ ԱՊՊԱ պատահարի դեպքում հավելվածով պատահարի մասնակիցների կողմից մուտքագրված տեղեկատվությունը հասանելի է միաժամանակ 3 մարմնի՝ ապահովագրական ընկերությանը, ՀՀ ներքին գործերի նախարարության եւ ոստիկանության իրավասու ստորաբաժանումներին եւ Բյուրոյին: Յուրաքանչյուրին՝ իր լիազորություններին համամասնորեն: Հավելվածը ներառված է 3 մարմինների ծրագրերում:

Ուստի, նշյալ երեք ծառայությունների աշխատանքային փորձից ձեւավորված մասնագիտական կարծիքների կարելիքամբ եւ առավել մասնագիտացված, կիրառելի օրենսդրական փոփոխություն կատարելու նպատակով ՀՀ ազգային ժողովի վարչական շենքում կազմակերպել ենք թվով 3 հանդիպում-քննարկումներ, որոնց օրակարգային հարցերի քննարկման արդյունքում բոլոր մասնակիցները վերահաստատել են բարեփոխումների անհրաժեշտությունը:

Հանդիպումների օրակարգային հարցերի քննարկումների, հետետողական համատեղ աշխատանքի արդյունքում առանձնացվել եւ կարելուվել են ներքոշարադրյալ բարեփոխումները, որոնց ուղղությամբ աշխատանքները, մասնակից կառույցների համաձայնությամբ, մեկնարկել են ամիսներ տեւած վերոհիշյալ 3 հանդիպում-քննարկումների ընթացքում եւ շարունակական են լինելու մինչ առաջարկվող օրենսդրական նախագծի օրինական ուժի մեջ մտնելը: Նշենք, որ Համաձայնեցված հայտարարագրով փոխհատուցման ենթակա գումարի ահմանված շեմն արդեն-իսկ, սույն օրենսդրական նախագծի կազմման նպատակով ՀՀ ազգային ժողովում ոլորտային մասնագետների, փորձագետների եւ պաշտոնատար անձանց մասնակցությամբ տեղի ունեցած հանդիպում-քննարկումների, դրանց ընթացքում ներկայացված վիճակագրական տվյալների, կարծիքների ու վերլուծությունների շնորհիվ Ավտոապահովագրողների Բյուրոն բարձրացրել է՝ Երեւան քաղաքում փոխհատուցման ենթակա գումարի չափը սահմանելով մինչեւ 400 000 (չորս հարյուր հազար) ՀՀ դրամ՝ պատահարը դրա մասնակցի կողմից «Ավտոապահովագրական մեկ պատուհան» համակարգ (ԱԱՄՊ համակարգ, ASWA համակարգի ներբեռնված, պատշաճ լրացված, նույնականացված բջջային հավելվածի միջոցով գրանցելու դեպքում:

Այսպիսով, օրենսդրական նախագծի ընդունմանը զուգահեռ կատարվելիք ոլորտային բարեփոխումներն են՝

1. «Ավտոապահովագրական մեկ պատուհան» համակարգ (ԱԱՄՊ համակարգ, ASWA համակարգի ներբեռնված, պատշաճ լրացված, նույնականացված բջջային հավելվածի (այսուհետ՝ բջջային հավելված) առկայությունը՝ որպես ապահովագրական պայմանագրի կնքման պայմանի սահմանում (պատասխանատու՝ Բյուրո),

2. Բջջային հավելվածում անհատականացված QR կոդի գեներացում (պատասխանատու՝ Բյուրո),

3. Տարեց վարորդների կամ բջջային հեռախոս չունեցող անձանց համար թղթային տարբերակով ապահովագրական պայմանագիր կնքելու դեպքերում պայմանագրի թղթային տարբերակում գեներացված QR կոդի պարտադիր առկայություն,

4. Վարորդների կողմից իրենց բջջային հավելվածներում եւ թղթային պայմանագրերում առկա՝ միմյանց ակտիվացված QR կոդերը սկանավորելու հնարավորություն (պատասխանատու՝ Բյուրո),

5. Փոխհատուցման ենթակա գումարի ահմանված շեմը նաեւ գեներացված QR կոդով թղթային տարբերակով կնքված պայմանագրերի դեպքում գործող 200 000 (երկու հարյուր հազար) ՀՀ դրամից (Երեւան քաղաքում) ավելացում 400 000 (չորս հարյուր հազար) ՀՀ դրամի՝ հիմք ընդունելով այն հանգամանքը, որ աճել են ավտոտրանսպորտային միջոցների արժեքն ու դրանց վերանորոգման գինը, ավտոապահովագրական պայմանագրերի գինը, ինպես նաեւ այն հանգամանքը, որ առավել բարձր գումարի փոխհատուցման ակնկալման դեպքում վարորդների առավել մեծ հատվածը շահագրգռված կլինեն կնքել համաձայնեցված հայտարարագիր եւ լքել վթարի վայրը: Ինչն արդեն կատարված է Բյուրոյի կողմից բջջային հավելվածով պատահարի արձանագրման դեպքում եւ գործում է:

6. Բոլոր վարորդներին պատշաճ ծանուցում հավելվածի միջոցով ապահովագրական վթարի գրանցման նոր ընթացակարգի մասին (պատասխանատու՝ Բյուրո):

7. Բջջային հավելվածի միջոցով վթարի վայրի տեսաձայնագրման եւ/կամ լուսանկարման կատարման եւ ուղարկման հնարավորության առկայություն (պատասխանատու՝ Բյուրո):

8. Լրացման ենթակա քայլերի շարքում ավտոտրանսպորտային պատահարի՝ վթարի վայրի տեսաձայնագրման եւ/կամ լուսանկարման կատարումը՝ որպես լրացման ենթակա առաջին դաշտի սահմանում, ինչը կատարելուց հետո բջջային հավելվածում կակտիվանա օգտատիրոջը ծանուցող պատուհան՝ միայն երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ պատահարի պահից քսան րոպեների ընթացքում պատահարի վայրը չթողնելու եւ ավտոտրանսպորտային միջոցը օրենքով չարգելված այլ վայր չտեղափոխելու համար նախատեսված վարչական պատասխանատվության մասին (պատասխանատու՝ Բյուրո):

Հավելենք, որ սույն օրենսդրական նախաձեռնության աշխատանքային քննարկումների մասնակիցները համակարծիք են, որ ներքոշարադրյալ բարեփոխումները տեխնիկապես իրագործելի են ներկա պայմաններում եւ կարող են իրագործվել առաջիկա վեց ամիսների ընթացքում:

Արդյունքում՝ մեղավորության եւ փոխհատուցման գումարի շուրջ փոխադարձ համաձայնություն ունեցող վարորդները առավել պատասխանատու մոտեցում կցուցաբերեն այլ վարորդների ազատ տեղաշարժի անհարկի խոչընդոտման նկատմամբ,

առավել կարժեւորեն իրենց եւ երթեւեկության մյուս մասնակիցների ժամանակը, առավել քիչ ժամանակ եւ ջանք կվատնեն ավտոտրանսպորտային պատահարի ինքնուրույն գրանցման համար, ինչպես նաեւ կնվազի միայն երկու ավտոտրանսպորտային միջոցների մասնակցությամբ ավտոտրանսպորտային պատահարների հետեւանքով առաջացող արհեստական խցանումների քանակը:



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՎԱՐՉԱՊԵՏ

Ո Ր Ո Շ Ո Ւ Մ

N 562 - Ա

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՈՒՑԻՉ (ՀԱՐԱԿԻՑ ՉԵԿՈՒՑՈՂ) ՆՇԱՆԱԿԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հիմք ընդունելով «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» սահմանադրական օրենքի 66-րդ հոդվածի 2-րդ մասը՝

Հայաստանի Հանրապետության ներքին գործերի նախարարի տեղակալ Արմեն Մկրտչյանին նշանակել Հայաստանի Հանրապետության Ազգային ժողովում «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ» Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին» և «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նախագծերի փաթեթը (Պ-1080-20.05.2025-ՊԱ-011/0) քննարկելիս Հայաստանի Հանրապետության կառավարության ներկայացուցիչ (հարակից գեկուցող):

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՎԱՐՉԱՊԵՏ

Ն. ՓԱՇԻՆՅԱՆ

Երևան

26.06.2025
ՀԱՎԱՍՏԱՎՈՐ
ԷԼԵԿՏՐՈՆԱՅԻՆ
ՍՏՈՐԱԳՐՈՒԹՅԱՆ