



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎ
ՊԱՏԳԱՄԱՎՈՐ

11 / 02 2021թ.

Հայաստանի Հանրապետության
Ազգային ժողովի նախագահ
ԱՐԱՐԱՏ ՄԻՐԶՈՅԱՆԻՆ

Հարգարժան պարոն Միրզոյան,

Համաձայն Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության 109-րդ եւ «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» Հայաստանի Հանրապետության սահմանադրական օրենքի 65-րդ եւ 67-րդ հոդվածների՝ օրենսդրական նախաձեռնության կարգով Ձեզ է ներկայացվում «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին օրենքում լրացում կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքների նախագիծը :

Ազգային ժողովի աշխատակարգի 25-րդ կետի համաձայն գրությանը կցվում են՝

ա) նախագիծը (հիմնական զեկուցող՝Արթուր Դալլաքյան)

բ) նախագծի ընդունման հիմնավորումը,

գ) գործող օրենքում փոփոխվող հոդվածի մասին տեղեկանքը

Խնդրում ենք ներկայացված օրենքի նախագիծը սահմանված կարգով դնել շրջանառության մեջ:

Հարգանքով՝

ԱՐԹՈՒՐ ԴԱԼԼԱՔՅԱՆ

ԱՐՏՅՈՍ ԾԱՌՈՒԿՅԱՆ

ԱՐԹՈՒՐ ԳՐԻԳՈՐՅԱՆ

ՔԱԶԻԿ ԳԱՈՐԳՅԱՆ

ԷԴՈՒԱՐԴ ԲԱԲԱՅԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՔԸ
«ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԻՑ ԲԽՈՂ
ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ՊԱՐՏԱԴԻՐ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔՈՒՄ
ԼՐԱՑՈՒՄ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հոդված 1. Հայաստանի Հանրապետության «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» 2010 թվականի մայիսի 18-ի ՀՕ-63-Ն օրենքի 7-րդ հոդվածը լրացնել նոր՝ 6.1 մասով

«6.1 Եթե ապահովագիրը հանդիսանում է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող, ինչպես նաև անհատ ձեռնարկատեր կամ կազմակերպություն, որը իրականացնում է մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների լիցենզավորված կազմակերպում, ապա ապահովագրավճարների զեղչերի և հավելավճարների համակարգ (Բոնուս-Մալուս համակարգ) ապահովագրի նկատմամբ չի հաշվարկվում: 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:»

Հոդված 2. Սույն օրենքը ուժի մեջ է մտնում պաշտոնապես հրապարակմանը հաջորդող երեսուներորդ օրը:

ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

Առկա իրավիճակը:

Ներկա իրավակարգավորումների ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության ոլորտը ունի մի շարք էական խնդիրներ, որոնցից մեկի լուծման ուղղված է այս օրենսդրական նախագիծը: Մասնավորապես «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» ՀՀ օրենքի և դրա անբաժանելի մաս կազմող հավելվածի կիրառման արդյունքում տուժում են այնպիսի բարեխիղճ տնտեսավարողներ, ովքեր պարտաճանաչ կատարել են իրենց պարտավորությունները պետության առջև, սակայն վարորդի մեղքով վրա հասած վթարի հետևանքով օրենքի կիրառման արդյունքում ստիպված են լինում վճարել ոչ միայն ապահովագրավճար, այլև հավելավճար: Սույն նախագիծը ուղղված է այդ անարդարացի մոտեցման վերացմանը:

Ներկայումս «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» 3-րդ հոդվածի 1-ին մասի 7-րդ կետի համաձայն.

«**ապահովադիրը** ապահովագրական ընկերության հետ ԱՊՊԱ պայմանագիր կնքած անձն է.», իսկ 8-րդ կետի համաձայն՝ «**ապահովագրված անձը** ԱՊՊԱ պայմանագրի գործողության ընթացքում ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատերն է, ինչպես նաև օրինական հիմքերով այն տիրապետող այլ անձը (ներառյալ՝ վարորդը).»

Նույն օրենքի ՀՀ օրենքի Հավելվածի 1.4-րդ կետի « Բազային ապահովագրավճարը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով.

$$ԲԱ=ՀԱ$$

$$\cdot \Pi_{nqi}$$

i

որտեղ՝

ԲԱ-ն բազային ապահովագրավճարն է.

ՀԱ-ն հիմնական ապահովագրավճարն է.

Ռ_{qi} –ն ռիսկայնության գործակիցներն են՝ ըստ ապահովագրվող տրանսպորտային միջոցի և (կամ) ապահովադրի և (կամ) ապահովագրված անձի ռիսկայնության տարբեր աստիճանների (դասերի):

Նույն Հավելվածի 4-րդ կետի համաձայն.

«4. ԲՈՆՈՒՍ-ՄԱԼՈՒՍ ԳՈՐԾԱԿՑԻ ՀԱՇՎԱՐԿՈՒՄԸ

4.1. Բոնուս-Մալուս (այսուհետ՝ ԲՄ) համակարգն **ապահովադիրների և (կամ) ապահովագրված անձանց վարորդական պատմության վրա հիմնված ապահովագրավճարների տարբերակման համակարգ է** ըստ ԲՄ դասերի, այդ դասերին համապատասխանող ԲՄ գործակիցների և ապահովադիրների՝ դասից դաս անցման կանոնների:

4.2. ԲՄ համակարգը սահմանում է դասից դաս անցման կարգը և պայմանները՝ կախված ապահովագրական պայմանագրի կնքմանը նախորդող ժամանակահատվածում (ժամանակահատվածներում) ապահովագրի մեղքով առաջացած ապահովագրական պատահարների քանակից:

4.3. Ըստ յուրաքանչյուր դասը նկարագրող գործակցի մեծության՝ տարբերում են դասերի երեք խումբ.

1) բազիսային (սկզբնական) դաս. Կարող է շնորհվել այն դեպքում, երբ ԱՊՊԱ պայմանագիրը կնքվում է առաջին անգամ, և (կամ) դեռ գոյություն չունի այն վարորդական պատմությունը, ըստ որի պետք է սահմանվի ԲՄ դասը: Այս դասին համապատասխանում է 1 գործակիցը.

2) բոնուսային դասեր. Կարող են շնորհվել «դրական» վարորդական պատմություն ունեցող ապահովագրիներին և (կամ) ապահովագրված անձանց: Այս դասերին համապատասխանող գործակիցները փոքր են 1-ից, այսինքն՝ նվազեցնում են ապահովագրավճարի մեծությունը.

3) մալուսային դասեր. Կարող են շնորհվել առավել ռիսկային ապահովագրիներին և (կամ) ապահովագրված անձանց: Այս դասերին համապատասխանող գործակիցները մեծացնում են ապահովագրավճարը:

4.4. ԲՄ գործակիցների որոշակի մեծությունները և անցման կանոնները սահմանվում են՝ ելնելով նախորդ ժամանակահատվածների ընթացքում ապահովագրիների ապահովագրական պատմությունը (ապահովագրական պատահարների քանակները և հաճախականությունները) նկարագրող վիճակագրական շարքերի վերլուծությունից: **Դրանք մասնավորապես կախված են՝**

1) առանձին ապահովագրիների՝ տվյալ ժամանակահատվածի կտրվածքով ԲՄ դասերից յուրաքանչյուրում գտնվելու հավանականություններից.

2) նախորդ ժամանակահատվածի ԲՄ դասից հաջորդ ժամանակահատվածում ցանկացած այլ դաս տեղափոխվելու հավանականություններից.

3) ապահովագրական պատահարները, դրանց հաճախականություններն ու հատուցումների չափերը նկարագրող վիճակագրական բաշխումների այլ մաթեմատիկական և վիճակագրական բնութագրիչներից:»

և (կամ) շաղկապի առկայության արդյունքում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներով զբաղվող ձեռնարկությունները ստիպված են լինում վճարել հավելավճարներ, քանզի իրենց վարորդների մեղքով վթարի առկայության դեպքում նրանց շնորհվում են մալուսային դասեր, ինչը մի կողմից չի խրախուսում տնտեսվարողներին, մյուս կողմից էլ անարդարացի մոտեցում է նրանց նկատմամբ, քանզի խաթարվում է պատասխանատվության անհատականացման սկզբունքը:

Ընդորում, եթե անգամ գործատուն աշխատանքից ազատում է վարորդին, ապա միևնույն է, նա արդեն վճարել է հավելավճարով ապահովագրավճար և ստացել է մալուսային դաս, իսկ քանի որ մալուսային դասը չի կարող մեկնաբանվել որպես հասցված վնաս, կազմակերպությունները զրկված են նման վնասի հատուցման պահանջ ներկայացնելու իրավունքից»

Նախագծով առաջարկվող կարգավորումը.

Նախագծի ընդունման դեպքում բոնուս-մալուսային համակարգը կհաշվարկվի բացառապես վարորդների նկատմամբ և արդյունքում բարեխիղճ տնտեսվարողները այլևս չեն տուժի:

ՏԵՂԵԿԱՆՔ
ԼՐԱՑՎՈՂ ՀՈԴՎԱԾԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Հոդված 7. Ապահովագրավճարները

1. ԱՊՊԱ ոլորտում կիրառվող ապահովագրավճարները պետք է լինեն հիմնավորված, ոչ խտրական և իրենց հաշվարկման հիմքում ներառեն ապահովագրական ընկերության կողմից ԱՊՊԱ պայմանագրում նշված ապահովագրական գումարի ապահովման համար անհրաժեշտ իրատեսական ծախսերի և ողջամիտ շահույթի հաշվարկը, ինչպես նաև Բոնուս-Մալուս գործակիցները: Սույն մասով սահմանված՝ խտրականության արգելքին վերաբերող դրույթը չի կարող սահմանափակել ապահովագրական ընկերության իրավունքը սահմանելու համար տարբերակված ապահովագրավճարներ՝ հիմնվելով ապահովադիրների, ապահովագրված անձանց և (կամ) ապահովագրվող ավտոտրանսպորտային միջոցների ռիսկայնության վրա: Կենտրոնական բանկը և Բյուրոն պարբերաբար իրականացնում են ապահովագրական ընկերությունների հաշվարկված ապահովագրավճարների՝ սույն մասով նախատեսված պահանջներին համապատասխանության ստուգումներ:

2. Սույն օրենքի հավելվածում սահմանված բանաձևի հիման վրա հաշվարկվում և Բյուրոյի խորհրդի կողմից առնվազն տարին մեկ սահմանվում են հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն սահմանաչափերը, ինչպես նաև ռիսկայնության գործակիցների թույլատրելի արժեքները և Բոնուս-Մալուս գործակիցների մեծությունները:

3. Այն դեպքում, երբ Կենտրոնական բանկի խորհրդի հիմնավոր կարծիքով ապահովագրական շուկայում տեղի են ունեցել էական փոփոխություններ, կամ վտանգված են ԱՊՊԱ համակարգի կայունությունը և շարունակականությունը, որի հիման վրա անհրաժեշտ է սահմանել հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն նոր սահմանաչափեր, ռիսկայնության գործակիցների թույլատրելի նոր արժեքներ և (կամ) Բոնուս-Մալուս գործակիցների նոր մեծություններ, և դրանք ողջամիտ ժամկետում չեն սահմանվում (գրանցվում) սույն հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն, ապա Կենտրոնական բանկն իրավունք ունի ինքնուրույն հաշվարկելու և իր խորհրդի որոշմամբ սահմանելու հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն նոր սահմանաչափեր, ռիսկայնության գործակիցների թույլատրելի նոր արժեքներ և (կամ) Բոնուս-Մալուս գործակիցների նոր մեծություններ: Կենտրոնական բանկի խորհրդի որոշումը ենթակա է Բյուրոյի անդամ ապահովագրական ընկերությունների կողմից պարտադիր կիրառման, և դրա ուժի մեջ մտնելու օրվանից դադարեցվում է մինչև այդ սահմանված (գրանցված) համապատասխան սահմանաչափերի գործողությունը:

4. Բյուրոյի խորհուրդը Կենտրոնական բանկի առաջարկությամբ կամ սեփական նախաձեռնությամբ կարող է սահմանել հիմնական և բազային ապահովագրավճարների նվազագույն սահմանաչափեր, եթե նման սահմանաչափերի սահմանումն անհրաժեշտ է ԱՊՊԱ համակարգի կայունությունը և շարունակականությունն ապահովելու, ապահովագրական ընկերությունների միջև անբարեխիղճ մրցակցությունը բացառելու և (կամ) ապահովագրական շուկայում չհիմնավորված գնազույացումը կանխելու նպատակով:

5. Սույն հոդվածի 2-րդ և 3-րդ մասերով նախատեսված ապահովագրավճարների առավելագույն սահմանաչափերը հաշվարկվում են սույն օրենքի 8-րդ հոդվածով սահմանված ապահովագրական գումարների նվազագույն չափերի համար, և դրանք կարելի է գերազանցել բացառապես ԱՊՊԱ պայմանագրում սույն օրենքի 8-րդ հոդվածով սահմանված նվազագույն չափերը գերազանցող ապահովագրական գումար և (կամ) լրացուցիչ ծառայություններ նախատեսելու դեպքում:

6. Բյուրոյի խորհուրդը, ելնելով ավտոտրանսպորտային միջոցների և դրանց սեփականատերերի և (կամ) օրինական հիմքով տիրապետող այլ անձանց վերաբերյալ տվյալներից և նրանց գործողությունների (անգործության) հետևանքով տեղի ունեցած ապահովագրական պատահարների և (կամ) թույլ տրված խախտումների քանակից և բնույթից (վարորդական պատմություն), սահմանում է ապահովագրավճարների գեղչերի և հավելավճարների համակարգ (Բոնուս-Մալուս համակարգ) և դրա կիրառման կարգը:

6.1 Եթե ապահովադիրը հանդիսանում է կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող, ինչպես նաև անհատ ձեռնարկատեր կամ կազմակերպություն, որը իրականացնում է մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների լիցենզավորված կազմակերպում, ապա ապահովագրավճարների գեղչերի և հավելավճարների համակարգ (Բոնուս-Մալուս համակարգ) ապահովադիր նկատմամբ չի հաշվարկվում: Սույն մասով սահմանված դեպքում ապահովագրավճարների գեղչերի 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:

7. Սույն օրենքի հավելվածում սահմանված ԱՊՊԱ ապահովագրավճարի բանաձևում ներառված հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն սահմանաչափերի, ռիսկայնության գործակիցների և Քոնուս-Մալուս գործակիցների հաշվարկների հիմնավորման նպատակով Բյուրոն Կենտրոնական բանկի խորհրդի սահմանած ձևով, կարգով և ժամկետներում Կենտրոնական բանկ է ներկայացնում և հրապարակում այդ հաշվարկների վերաբերյալ տեղեկություններ և հաշվետվություններ:

8. Ապահովադիրն ապահովագրավճարը վճարում է ԱՊՊԱ պայմանագրով նախատեսված չափով, կարգով և ժամկետներում: Արգելվում է ԱՊՊԱ պայմանագրի կնքման կամ դրա գործողության ընթացքում ապահովագրական ընկերության կողմից ԱՊՊԱ իրականացնելու համար ապահովադրից, ուղղակի կամ անուղղակի կերպով ապահովագրավճարից բացի, այլ գումարներ գանձելը, բացառությամբ ԱՊՊԱ պայմանագրով նախատեսված պարտավորությունների չկատարման կամ ոչ պատշաճ կատարման համար տուժանքի (տուգանքի, տույժի):

9. ԱՊՊԱ իրականացնող յուրաքանչյուր ապահովագրական ընկերություն պարտավոր է իր ինտերնետային կայքում ունենալ ապահովագրավճարի հաշվիչ, որին ներկայացվող պահանջները սահմանվում են Կենտրոնական բանկի նորմատիվ իրավական ակտերով: Տվյալ ապահովագրական ընկերության ինտերնետային կայքում տեղադրված ապահովագրական հաշվիչի միջոցով հաշվարկված ապահովագրավճարի մեծությունը չի կարող տարբերվել սույն պայմաններով ապահովադրի համար տվյալ ապահովագրական ընկերության կողմից ԱՊՊԱ կանոնների (պայմանների) հիման վրա հաշվարկվող ապահովագրավճարի մեծությունից:

10. Սույն հոդվածում ապահովագրավճարին վերաբերող դրույթները կիրառվում են ԱՊՊԱ պայմանագրում նշված յուրաքանչյուր ավտոտրանսպորտային միջոցի նկատմամբ առանձին: