



**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎ
ՊԱՏԳԱՄԱՎՈՐ**

ՀՀ, Երևան 0095, Մ. Բաղրամյան պող. 19, հեռ.՝ 011513289, eduard.aghajanyan@parliament.am

«20» մայիսի, 2025թ.

**ՀՀ ԱԺ ՆԱԽԱԳԱՀ՝
ՊԱՐՈՆ ԱԼԵՆ ՍԻՄՈՆՅԱՆԻՆ**

Հարգելի պարոն Սիմոնյան,

Հիմք ընդունելով Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության 109-րդ հոդվածի և «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» սահմանադրական օրենքի 65-րդ և 67-րդ հոդվածների պահանջները՝ Հայաստանի Հանրապետության Ազգային ժողովի պատգամավորներ Ալեն Սիմոնյանի և Էդուարդ Աղաջանյանի կողմից օրենսդրական նախաձեռնության կարգով Ձեզ ենք ներկայացնում Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին, «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին օրենքների նախագծերի փաթեթը:

Ազգային ժողովի Աշխատակարգի 25-րդ կետի համաձայն՝ գրությանը կցվում են.

1. Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում լրացում կատարելու մասին նախագիծը (հիմնական զեկուցող՝ Էդուարդ Աղաջանյան),
2. «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացում կատարելու մասին նախագիծը (հիմնական զեկուցող՝ Էդուարդ Աղաջանյան),
3. նախագծերի փաթեթի ընդունման անհրաժեշտության վերաբերյալ հիմնավորումը,

4. գործող Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի լրացվող հոդվածի մասին տեղեկանքը,
5. գործող «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի լրացվող հոդվածի մասին տեղեկանքը:

Խնդրում ենք սահմանված կարգով օրենքների նախագծերի փաթեթը դնել շրջանառության մեջ:

Հարգանքով՝



Ալեն Սիմոնյան



Էդուարդ Աղաջանյան

ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

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 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:

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 րոպեների 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 ևս: 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 ստորաբաժանումներիին և Բյուրոյին: Յուրաքանչյուրին՝ իր լիազորություններին համամասնորեն: Հավելվածը ներառված է 3 մարմինների ծրագրերում:

Ոստի, նշյալ երեք ծառայությունների աշխատանքային փորձից ձևավորված մասնագիտական կարծիքների կարևորմամբ 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, հետևողական համատեղ աշխատանքի արդյունքում առանձնացվել և կարևորվել են ներքոշարադրյալ բարեփոխումները, որոնց ուղղությամբ աշխատանքները, մասնակից կառույցների համաձայնությամբ, մեկնարկել են ամիսներ տևած վերոհիշյալ 3 հանդիպում-քննարկումների ընթացքում և շարունակական են լինելու մինչև 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

ՕՐԵՆՔ

«ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ

ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՀՀ ՕՐԵՆՔՈՒՄ

ԼՐԱՅՈՒՄ 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:

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՕՐԵՆՔ

ՎԱՐՉԱԿԱՆ ԻՐԱՎԱԽԱՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ

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:

ՏԵՂԵԿԱՆՔ

«ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ ՄԱՍԻՆ» ՀՀ ՕՐԵՆՔԻ ԼՐԱՅՎՈՂ ՀՈԴՎԱԾԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Հոդված 24. Տրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի և վարորդների հիմնական պարտականությունները

1. Տրանսպորտային միջոցի սեփականատերը պարտավոր է ապահովել տրանսպորտային միջոցի տեխնիկապես սարքին վիճակը՝ համաձայն տրանսպորտային միջոցի շահագործումը թույլատրող պայմանների ու շահագործումն արգելող անսարքությունների և պայմանների ցանկի:

2. Տրանսպորտային միջոցի վարորդը պարտավոր է՝

ա) երթևեկությունն սկսելուց առաջ ստուգել՝

1) տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական զննություն անցած լինելու կամ անօրինական վերասարքավորված չլինելու փաստերը.

2) արգելակային համակարգի, դեկային կառավարման, լապտերների և հետին եզրաչափային լույսերի (օրվա մութ ժամանակ, անբավարար տեսանելիության պայմաններում) կամ վարորդի դիմացի ապակեմաքրիչի (անձրևի կամ ձյունաթափի ժամանակ), կցման հարմարանքի (ավտոգնացքի կազմում) սարքիությունը, ինչպես նաև անվադողերի պահպանաշերտի նախշանկարի մնացորդային բարձրության համապատասխանությունը սահմանված նորմերին: Նշված պահանջը տարածվում է տրանսպորտային միջոցի վարորդի վրա նաև երթևեկության ընթացքում.

բ) ոստիկանության ծառայողի պահանջով՝

1) օրենքով սահմանված դեպքերում ոստիկանության ծառայողներին չխոչընդոտել տրանսպորտային միջոցը և բեռը՝ իր ու քաղաքացիների ներկայությամբ զննելու համար (զինվորական տրանսպորտային միջոցների զննումը կատարվում է համապատասխան մարմնի ներկայացուցչի մասնակցությամբ).

2) ոչ սթափ վիճակում գտնվելու բավարար հիմքերի առկայության դեպքում ենթարկվել համապատասխան ստուգման՝ սթափության վիճակը որոշելու համար (զինվորական տրանսպորտային միջոցների վարորդների սթափության վիճակը որոշվում է համապատասխան մարմնի ներկայացուցչի ներկայությամբ).

գ) օժանդակելու նպատակով տրամադրել տրանսպորտային միջոցը՝

1) ոստիկանության ծառայողներին՝ շտապ բժշկական օգնության կարիք ունեցող անձանց բժշկական հաստատություն տեղափոխելու համար.

2) բուժաշխատողներին, որոնք բուժօգնություն ցույց տալու համար մեկնում են համընթաց ուղղությամբ (վարորդի համաձայնությամբ).

3) ոստիկանության ծառայողներին՝ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված դեպքերում և կարգով.

դ) ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչություն ունենալու դեպքում անմիջապես կանգնեցնել և (կամ) չտեղաշարժել տրանսպորտային միջոցը, միացնել վթարային լուսային ազդանշանը, տեղադրել «Վթարային կանգառ» ճանաչման նշանը, չտեղաշարժել պատահարի հետ կապված առարկաները, առկայության դեպքում՝ նաև դիրքը, չփոփոխել ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների՝ միմյանց և ճանապարհային ենթակառուցվածքների օբյեկտների նկատմամբ դիրքը, չվնասել և չձևափոխել հետքերը, այնուհետև գործել սույն հոդվածի 4-րդ և 4.1-ին մասերով սահմանված նորմերի պահանջներով: Ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրում հետվթարային անվտանգությունն ապահովելու նպատակով պետք է միացված լինեն նաև օգնության համար դեպքի վայրին անմիջապես մոտ կանգնեցված տրանսպորտային միջոցների վթարային լուսային ազդանշանները:

3. Սույն հոդվածի երկրորդ մասի «գ» կետի 1-ին ենթակետով նախատեսված դեպքերում վարորդի կողմից տրանսպորտային միջոցը կամովին չտրամադրելիս ուստիկանության ծառայողն իրավասու է նրան հեռացնելու տրանսպորտային միջոցի վարումից և օգտագործելու տրանսպորտային միջոցը: Նշված պահանջը չի տարածվում օպերատիվ ծառայություններին, դիվանագիտական, հյուպատոսական, օտարերկրյա պետությունների ներկայացուցչություններին, միջազգային կազմակերպություններին և հաշմանդամություն ունեցող անձանց պատկանող տրանսպորտային միջոցների վարորդների վրա:

Ուստիկանության ծառայողները տրանսպորտային միջոցների վարորդներին կարող են հեռացնել դրանց վարումից նաև օրենքով սահմանված այլ դեպքերում:

4. Եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետևանքով մահացել կամ վիրավորվել են մարդիկ, ապա ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչություն ունեցող վարորդը պարտավոր է՝

1) ձեռնարկել անհրաժեշտ միջոցներ՝ տուժածներին առաջին օգնություն ցույց տալու համար, կանչել «Շտապ բժշկական օգնություն» կամ մասնագիտացված այլ ծառայություն և ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասին հայտնել ուստիկանություն:

2) ծայրահեղ դեպքերում տուժածներին համընթաց շարժվող տրանսպորտային միջոցով ուղարկել, իսկ եթե դա անհնար է՝ իր տրանսպորտային միջոցով տեղափոխել մոտակա բժշկական կազմակերպություն, այնտեղ հայտնել իր անունը, ազգանունը, տրանսպորտային միջոցի հաշվառման համարանիշը (ներկայացնելով անձը հաստատող փաստաթուղթ կամ վարորդական վկայական և տրանսպորտային միջոցի հաշվառման փաստաթուղթ) և վերադառնալ պատահարի վայր:

3) ձեռնարկել բոլոր հնարավոր իրավաչափ միջոցները ճանապարհային երթևեկության այլ մասնակիցների կողմից պատահարի վայրի շրջանցումը կազմակերպելու ուղղությամբ:

4) սպասել ուստիկանության կամ այլ իրավասու մարմնի ծառայողների ներկայանալուն, այնուհետև գործել նրանց հրահանգներով:

4.1. 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՝

1) առաջացնում են տարաձայնություններ կամ չեն առաջացնում տարաձայնություններ, սակայն ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հատկանիշները (պատահարին մասնակից տրանսպորտային միջոցների քանակը և (կամ) ակնկալվող հատուցման չափը) չեն համապատասխանում «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով նախատեսված՝ համաձայնեցված հայտարարագրի լրացման միջոցով տուժողների վնասների հատուցման գործընթացին ներկայացված պայմաններին, ապա ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչություն ունեցող վարորդը պարտավոր է տեղի ունեցածի մասին հայտնել ոստիկանություն, սպասել ոստիկանության կամ այլ իրավասու մարմնի ծառայողների ներկայանալուն և մինչև ոստիկանության կամ այլ իրավասու մարմնի ծառայողների ներկայանալը ձեռնարկել բոլոր հնարավոր իրավաչափ միջոցները ճանապարհային երթևեկության այլ մասնակիցների կողմից պատահարի վայրի շրջանցումը կազմակերպելու ուղղությամբ, իսկ ոստիկանության կամ այլ իրավասու մարմնի ծառայողների՝ պատահարի վայր ներկայանալուց հետո գործել վերջիններիս հրահանգներով (ցուցումներով)՝ մասնակցելով պատահարի գրանցման և անհրաժեշտ ստուգումների անցկացման հետ կապված գործողություններին.

2) չեն առաջացնում տարաձայնություններ, ապա ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչություն ունեցող վարորդները պարտավոր չեն տեղի ունեցածի մասին հայտնել ոստիկանություն և կարող են՝

ա. ինքնուրույն ձևակերպել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վերաբերյալ փաստաթղթեր՝ «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով նախատեսված՝ համաձայնեցված հայտարարագրի լրացման միջոցով տուժողների վնասների հատուցման գործընթացին ներկայացված պայմաններին համապատասխան, և թողնել պատահարի վայրը, եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հատկանիշները (պատահարին մասնակից տրանսպորտային միջոցների քանակը և (կամ) ակնկալվող հատուցման չափը) համապատասխանում են «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով նախատեսված՝ համաձայնեցված հայտարարագրի լրացման միջոցով տուժողների վնասների հատուցման գործընթացին ներկայացված պայմաններին,

բ. չձևակերպել ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վերաբերյալ փաստաթղթեր, եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետևանքով վնասվել են միայն դրա մասնակիցների տրանսպորտային միջոցները կամ այլ գույքը, և ոչ մի մասնակից չունի նշված փաստաթղթերը ձևակերպելու և (կամ) միմյանց նկատմամբ (այդ թվում՝ ապահովագրական ընկերությունների միջոցով) պահանջներ ներկայացնելու ցանկությունը,

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 թսան րոպեների ընթացքում թողնել պատահարի վայրը և ավտոտրանսպորտային միջոցը տեղափոխել օրենքով չարգելված այլ վայր:

4.2. Սույն հոդվածի 4.1-ին մասի 2-րդ կետի «ա» և «բ» ենթակետերով նախատեսված դեպքերում վարորդների կողմից նշված պատահարի վերաբերյալ հետագայում ոստիկանություն դիմում կամ հաղորդում ներկայացվելու դեպքում որևէ վարույթ չի իրականացվում, և դիմումը կամ հաղորդումը թողնվում են անհետևանք:

4.3. Սույն հոդվածի 4.1-ին մասի 1-ին կետով նախատեսված դեպքերում ոստիկանությունը ճանապարհատրանսպորտային պատահարի վայրում, ապահովելով ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը, հավաքում է ճանապարհատրանսպորտային պատահարի մասնակիցների, նրանց տրանսպորտային միջոցների և պատահարի հանգամանքների վերաբերյալ տվյալներ՝ կազմելով պատահարի մասին և պատահարի հանգամանքների տեխնիկական ելակետային տվյալների մասին արձանագրություններ՝ ամրագրելով (այդ թվում՝ լուսանկարահանման կամ տեսանկարահանման միջոցով) ճանապարհատրանսպորտային պատահարին առնչություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների՝ միմյանց և ճանապարհային ենթակառուցվածքների օբյեկտների նկատմամբ դիրքը, հետքերը, առարկաները, տրանսպորտային միջոցների կամ այլ գույքի վնասվածքները: Պատահարի հանգամանքների տեխնիկական ելակետային տվյալների մասին արձանագրությունը կարող է չկազմվել, եթե ճանապարհատրանսպորտային պատահարը տեղի է ունեցել ցերեկը՝ օրվա լուսավոր ժամի, բավարար տեսանելիության պայմաններում, և առկա է դրա տեղի ունենալու պահի և դրան անմիջապես հաջորդող՝ պատահարի մասնակիցների գործողությունների տեսագրություն: Պատահարի մասին և պատահարի հանգամանքների տեխնիկական ելակետային տվյալների մասին արձանագրությունները, ինչպես նաև տվյալ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի հետ կապված յուրաքանչյուր փաստաթուղթ, տեղեկություն, տեսանյութ, լուսանկար կամ այլ նյութ կարող է ցանկացած եղանակով տրամադրվել (հասանելի դարձվել) Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրոյին և (կամ) դրա անդամ ապահովագրական ընկերություններին և (կամ) երրորդ անձանց՝ ճանապարհատրանսպորտային պատահարի գծով իրականացվող հատուցման գործընթացի կարգավորման, ներառյալ՝ փորձաքննությունների իրականացման և ԱՊՊԱ ոլորտում անհրաժեշտ այլ

գործողությունների իրականացման համար: Պատահարի մասին արձանագրության ձևը և դրանում պարունակվող տեղեկատվությունը, ինչպես նաև պատահարի հանգամանքների տեխնիկական ելակետային տվյալների կազմի ու կառուցվածքի նկատմամբ պահանջները հաստատում է ոստիկանության պետը՝ համաձայնեցնելով Հայաստանի Հանրապետության կենտրոնական բանկի հետ:

5. Մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի, ինչպես նաև տրամվայի վարորդը, բացի սույն հոդվածի երկրորդ մասում նշվածից, պարտավոր է՝

ա) իր մոտ ունենալ և ոստիկանության ծառայողների, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության կարգավորման համար օրենքով սահմանված կարգով լիազորված այլ անձանց պահանջով ներկայացնել ստուգման՝

1) տվյալ կարգի կամ ենթակարգի տրանսպորտային միջոցը վարելու վարորդական վկայականը (կամ տրանսպորտային միջոց վարելու ժամանակավոր վարորդական վկայական կամ թույլտվություն՝ անձը հաստատող փաստաթղթի հետ միասին), իսկ դրանում նշված դեպքերում՝ նաև բժշկական տեղեկանքը.

2) տրանսպորտային միջոցի հաշվառման փաստաթղթերը.

3) **(ենթակետն ուժը կորցրել է 21.02.07 ՀՕ-72-Ն)**

4) ուղևորների և բեռների փոխադրման համար օրենսդրությամբ նախատեսված այլ փաստաթղթեր (ծանրաքաշ, մեծ եզրաչափերով ու վտանգավոր բեռների փոխադրման թույլտվություն և այլն).

բ) կառուցվածքով նախատեսված անվտանգության գոտիներով կահավորված տրանսպորտային միջոցներով երթևեկելիս լինել ամրակապված և չփոխադրել անվտանգության գոտիներով չամրակապված ուղևորների: Թույլատրվում է գոտիներով չամրակապել մինչև 12 տարեկան երեխաներին (բացառությամբ օրենսդրությամբ սահմանված ամրակապելու համար պարտադիր դեպքերի), ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցը վարել սովորեցնողին, երբ այն վարում է սովորողը, իսկ բնակավայրերում, բացի այդ, օպերատիվ ծառայությունների, թափքի գունագրաֆիկ երանգավորում ունեցող ավտոմոբիլների վարորդներին և ուղևորներին.

գ) մոտոցիկլով երթևեկելիս, ինչպես նաև մոպեդով կամ հեծանիվով երթևեկելի մասով երթևեկելիս լինել կոճկված սաղավարտով և չփոխադրել չկոճկված սաղավարտով ուղևորների:

6. Միջազգային ճանապարհային երթևեկությանը մասնակցող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի վարորդը պարտավոր է՝

ա) իր մոտ ունենալ միջազգային ճանապարհային երթևեկության համար նախատեսված փաստաթղթերին ներկայացվող պահանջներին համապատասխանող վարորդական իրավունքի վկայական, տրանսպորտային միջոցի գրանցման վկայագիր, իսկ Հայաստանի Հանրապետության կողմից այլ պետությունների հետ կնքված միջազգային պայմանագրերի առկայության դեպքում՝ նաև այլ փաստաթղթեր.

բ) տրանսպորտային միջոցի վրա ունենալ լատինական տառերով և արաբական թվերով համարանիշեր և այն երկրի տարբերանշանը, որտեղ գրանցված է տրանսպորտային միջոցը:

7. Վարորդին արգելվում է՝

ա) տրանսպորտային միջոցը վարել ոչ սթափ վիճակում.

բ) տրանսպորտային միջոցի վարումը հանձնել ոչ սթափ վիճակում գտնվող կամ իրենց մոտ տվյալ կարգի տրանսպորտային միջոցը վարելու համար վարորդական իրավունքի վկայական չունեցող անձանց.

գ) լքել իր տեղը կամ թողնել տրանսպորտային միջոցը, եթե նրա կողմից չեն ձեռնարկվել բոլոր անհրաժեշտ միջոցները, որոնք բացառում են տրանսպորտային միջոցի ինքնաբերաբար շարժումը կամ դրա օգտագործումը իր բացակայության ժամանակ.

դ) բացել տրանսպորտային միջոցի դռները ընթացքի ժամանակ.

ե) բացել տրանսպորտային միջոցի դռները նույնիսկ կանգառի ժամանակ, եթե դա կխոչընդոտի ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին.

զ) ընթացքի ժամանակ օգտվել ռադիոկապից և հեռախոսակապից, եթե դրանք կահավորված չեն առանց ձեռքերի օգտագործման այդ սարքերից օգտվելու սարքավորումներով (բացառությամբ ծառայողական առաջադրանքներ կատարող, օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների վարորդների), կամ ընթացքի ժամանակ ծխել.

է) տրանսպորտային միջոցից դուրս նետել իրեր և առարկաներ.

ը) ճանապարհատրանսպորտային պատահարից, որին նա առնչություն ունի, կամ ոստիկանության աշխատակցի կողմից տրանսպորտային միջոցը կանգնեցնելուց հետո՝ մինչև սթափության վիճակի գննություն անցկացնելը կամ սթափության վիճակի գննություն անցկացնելուց նրան ազատելու որոշման ընդունումն օգտագործել ալկոհոլային խմիչքներ, հոգեմետ կամ գիտակցությունը մթազնոդ այլ միջոցներ:

8. *(մասն ուժը կորցրել է 09.12.19 ՀՕ-278-Ն)*

9. *(մասն ուժը կորցրել է 09.12.19 ՀՕ-278-Ն)*

10. *(մասն ուժը կորցրել է 09.12.19 ՀՕ-278-Ն)*

11. *(մասն ուժը կորցրել է 09.12.19 ՀՕ-278-Ն)*

12. *(մասն ուժը կորցրել է 09.12.19 ՀՕ-278-Ն)*

(24-րդ հոդվածը խմբ., փոփ., լրաց. 21.02.07 ՀՕ-72-Ն, փոփ., լրաց. 15.11.10 ՀՕ-171-Ն, լրաց. 21.12.15 ՀՕ-183-Ն, փոփ. 23.03.18 ՀՕ-218-Ն, խմբ., լրաց., փոփ. 09.12.19 ՀՕ-278-Ն, փոփ. 07.02.24 ՀՕ-65-Ն)

ՏԵՂԵԿԱՆՔ

ՎԱՐՉԱԿԱՆ ԻՐԱՎԱԽԱՆՏՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՕՐԵՆՍԳՐՔՈՒՄ ԼՐԱՑՎՈՂ ՀՈԴՎԱԾԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

**Հոդված 124. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից
ճանապարհային երթևեկության կանոնները խախտելը
(վերնագիրը խմբ. 07.02.12 ՀՕ-2-Ն)**

1. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից ճանապարհային նշանների կամ ճանապարհային գծանշումների պահանջները չկատարելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

2. Տրանսպորտային միջոցների երթևեկության հակադիր հոսքերն իրարից բաժանող գծանշումների պահանջները չկատարելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի տասնապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

3. Երթևեկության առավելություն ունեցող մասնակցին ճանապարհը չզիջելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

4. Կարմիր և (կամ) կապույտ լուսային ազդանշանով առկայծող փարոսիկներ միացրած և միաժամանակ հատուկ ծայնային ազդանշաններ արձակող տրանսպորտային միջոցին ճանապարհը չզիջելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի քսանապատիկի չափով:

5. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից խաչմերուկների անցման կանոնները խախտելը՝ առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

6. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից հետիոտնային անցումների հատման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

7. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտային միջոցների կանգառի կետերի անցման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի եռապատիկի չափով:

8. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից վազանցի կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

9. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից երթևեկությունն սկսելու կամ մանևր կատարելու, ինչպես նաև հետընթաց վարման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

10. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից մարդկանց փոխադրման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

11. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների (բացառությամբ ծառայողական առաջադրանքներ կատարող, օպերատիվ ծառայությունների տրանսպորտային միջոցների վարորդների) կողմից թեկուզ մեկ ձեռքի օգտագործմամբ ընթացքի ժամանակ ռադիոկապից և (կամ) հեռախոսակապից օգտվելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի տասնապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1.5 միավոր:

12. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից արտաքին լուսային սարքերից օգտվելու կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

13. Ճանապարհային երթևեկության կանոններով նախատեսված դեպքերում տրանսպորտային միջոցի հեռահար լույսը մոտակայի չփոխարկելը կամ արգելված դեպքերում հեռահար լույսերով տրանսպորտային միջոցը վարելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի տասնապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

14. Տրանսպորտային միջոցը միակողմանի երթևեկությամբ ճանապարհով տրանսպորտային միջոցների հոսքին հակառակ ուղղությամբ (այդ թվում՝ հետընթաց) վարելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի քսանապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 3 միավոր:

15. Տրանսպորտային միջոցի վարորդի կողմից տրանսպորտային միջոցը դռները բաց վիճակում վարելը, ընթացքի ժամանակ տրանսպորտային միջոցի

դռները բացելը կամ կանգնած տրանսպորտային միջոցի դռները բացելը, եթե դա խոչընդոտում է երթևեկության մյուս մասնակիցներին՝

առաջացնում են տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

16. Քարշակող տրանսպորտային միջոցի վարորդի կողմից տրանսպորտային միջոցների քարշակման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի եռապատիկի չափով:

17. Ճանապարհի բաժանարար գոտին չնախատեսված վայրերում տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից հատելը ծախ շրջադարձ կամ հետադարձ կատարելու եղանակով՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի քսանապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 3 միավոր:

18. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից հանդիպակաց երթևեկության գոտի դուրս գալը, եթե դա կապված չէ վազանցը թույլատրված տեղերում վազանց կատարելու կամ կանգնած տրանսպորտային միջոցը կամ խոչընդոտը շրջանցելու հետ, և եթե առանց հանդիպակաց երթևեկության գոտի դուրս գալու անհնար է շրջանցել կանգնած տրանսպորտային միջոցը կամ խոչընդոտը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի քսանհինգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 4 միավոր:

19. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից ձայնային ազդանշանի կիրառման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

20. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից ուսումնական վարման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

21. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից կանգառի և (կամ) կայանման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 0.25 միավոր:

22. Տրանսպորտային միջոցների կայանումը, եթե դրա հետևանքով այլ տրանսպորտային միջոցների վարորդները ստիպված են եղել կանգ առնել կամ փոխել երթևեկության ուղղությունը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի տասնապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 0.5 միավոր:

23. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից կանգառի և (կամ) կայանման կանոնները խախտելը, եթե դրա պատճառով տրանսպորտային միջոցը տարհանվել է պահպանվող հատուկ տարածք կամ «Հաշմանդամներ» ճանապարհային նշանով (ցուցանակով) կահավորված վայրում «Հաշմանդամ» ճանաչման նշանով չկահավորված տրանսպորտային միջոցը կանգնեցնելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի քսանապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 0.5 միավոր:

24. Ուղևորների կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից կանգառի կետերի տարածքից դուրս կանգառ կատարելը, ինչպես նաև ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտային միջոցների կանգառի կետի տարածքում կայանելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի տասնապատիկի չափով:

25. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից (բացառությամբ ուղևորների կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների վարորդների) ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտային միջոցների կանգառի կետի տարածքում կանգառ կատարելը կամ կայանելը կամ երթևեկելի մասի եզրին ոչ զուգահեռ կայանելը (բացառությամբ օրենսդրությամբ թույլատրված դեպքերի)՝

առաջացնում են տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

26. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից տրանսպորտային միջոցը հետիոտնային անցման վրա կանգնեցնելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի տասնհինգապատիկի չափով, տուգանային միավորի կիրառում՝ 1 միավոր:

27. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից մայթերին կայանելը կամ մայթերով երթևեկելը, բացառությամբ ճանապարհային նշաններով թույլատրված դեպքերի, ինչպես նաև ստորգետնյա կամ վերգետնյա հետիոտնային անցումներով երթևեկելը՝

առաջացնում են տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի քսանապատիկի չափով:

28. Ուղևորների կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների կամ բեռնատար ավտոմոբիլների վարորդների կողմից ճանապարհի տվյալ ուղղությամբ երեք և ավելի երթևեկելի գոտիների առկայության դեպքում ձախ եզրային գոտիով երթևեկելը, բացառությամբ օրենսդրությամբ թույլատրված դեպքերի՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

29. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից վթարային ազդանշանի կամ «վթարային կանգառ» ճանաչման նշանի կիրառման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

30. Տրանսպորտային միջոցների վարորդների կողմից բեռների փոխադրման կանոնները խախտելը՝

առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով:

31. Տրանսպորտային միջոցը կանգնեցնելու մասին ոստիկանության ծառայողի՝ օրենքով սահմանված կարգով տրված պահանջը վարորդների կողմից դիտավորյալ չկատարելը՝

առաջացնում է տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից զրկում՝ մեկ տարի ժամկետով, իսկ տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունք չունեցող անձի նկատմամբ՝ տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի երկուհարյուրապատիկի չափով:

32. (մասն ուժը կորցրել է 09.12.19 ՀՕ-300-Ն)

33. Սույն օրենսգրքում ուղևորների կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոց ասելով պետք է հասկանալ այն տրանսպորտային միջոցները, որոնք սահմանված կարգով տվյալ պահին իրականացնում են ուղևորների կանոնավոր փոխադրում:

34. Եթե սույն հոդվածի 1-ին, 2-րդ, 5-րդ, 7-րդ, 9-րդ, 12-րդ, 13-րդ, 19-րդ, 21-րդ, 25-րդ (միայն կանգառ կատարելու մասով) կամ 30-րդ մասերով նախատեսված վարչական իրավախախտումը, սույն հոդվածին համապատասխան, ունի նվազ նշանակություն, ապա անձը համարվում է նախազգուշացված, և լիազորված մարմինը (պաշտոնատար անձը) վարչական պատասխանատվության միջոց չի կիրառում:

35. Տրանսպորտային միջոցների համընթաց հոսքերն իրարից բաժանող «Հոծ գիծ» գծանշման պահանջները չկատարելու համար սույն հոդվածի 1-ին մասով նախատեսված վարչական իրավախախտումն ունի նվազ նշանակություն այն դեպքում, երբ տրանսպորտային միջոցի առջևի երկու անիվներն ամբողջությամբ չեն հատել գծանշումը, և դրա հետևանքով երթևեկության մյուս մասնակիցների համար խոչընդոտ կամ վթարային իրադրություն առաջացնելու ակնհայտ վտանգ չի ստեղծվել, ինչպես նաև այն դեպքում, երբ իրավախախտումն անխուսափելիորեն կատարվել է երթևեկության այլ մասնակցի գործողության կամ անգործության պատճառով:

36. Ճանապարհային նշանների պահանջները չկատարելու համար սույն հոդվածի 1-ին մասով նախատեսված վարչական իրավախախտումն ունի նվազ նշանակություն այն դեպքում, երբ իրավախախտումն անխուսափելիորեն կատարվել է երթևեկության այլ մասնակցի գործողության կամ անգործության պատճառով:

37. «Կանգ-գիծ» գծանշման պահանջները չկատարելու համար սույն հոդվածի 1-ին մասով, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցների երթևեկության հակադիր հոսքերն իրարից բաժանող գծանշումների պահանջները չկատարելու համար սույն հոդվածի 2-րդ մասով նախատեսված վարչական իրավախախտումն ունի նվազ նշանակություն այն դեպքում, երբ տրանսպորտային միջոցի անիվներից ոչ

մեկն ամբողջությամբ չի հատել գծանշումը, և դրա հետևանքով երթևեկության մյուս մասնակիցների համար խոչընդոտ կամ վթարային իրադրություն առաջացնելու ակնհայտ վտանգ չի ստեղծվել, ինչպես նաև այն դեպքում, երբ իրավախախտումն անխուսափելիորեն կատարվել է երթևեկության այլ մասնակցի գործողության կամ անգործության պատճառով:

38. Սույն հոդվածի 5-րդ, 7-րդ, 9-րդ, 12-րդ, 13-րդ, 19-րդ կամ 30-րդ մասերով նախատեսված վարչական իրավախախտումն ունի նվազ նշանակություն այն դեպքում, երբ դրա հետևանքով երթևեկության մյուս մասնակիցների համար խոչընդոտ կամ վթարային իրադրություն առաջացնելու ակնհայտ վտանգ չի ստեղծվել, ինչպես նաև այն դեպքում, երբ իրավախախտումն անխուսափելիորեն կատարվել է երթևեկության այլ մասնակցի գործողության կամ անգործության պատճառով:

39. Սույն հոդվածի 21-րդ և 25-րդ մասերով (միայն կանգառ կատարելու մասով) նախատեսված վարչական իրավախախտումն ունի նվազ նշանակություն այն դեպքում, երբ կանգառը կատարվել է միայն ուղևորների նստելու կամ իջնելու նպատակով, չի գերազանցել մեկ րոպե ժամանակահատվածը, և դրա հետևանքով երթևեկության մյուս մասնակիցների համար խոչընդոտ կամ վթարային իրադրություն առաջացնելու ակնհայտ վտանգ չի ստեղծվել:

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 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:

(124-րդ հոդվածը խմբ. 02.07.91, 02.09.93 ՀՕ-79, 03.12.96 ՀՕ-102, 16.12.05 ՀՕ-26-Ն, 21.02.07 ՀՕ-73-Ն, 07.02.12 ՀՕ-2-Ն, փոփ. 19.06.13 ՀՕ-94-Ն, խմբ., փոփ., լրաց. 21.06.14 ՀՕ-78-Ն, փոփ., լրաց. 21.12.15 ՀՕ-178-Ն, փոփ. 22.05.18 ՀՕ-331-Ն, լրաց., փոփ., խմբ. 09.12.19 ՀՕ-300-Ն, լրաց. 20.01.21 ՀՕ-27-Ն, փոփ. 28.02.24 ՀՕ-97-Ն, փոփ., խմբ. 26.03.25 ՀՕ-75-Ն)

(20.01.21 ՀՕ-27-Ն օրենքն ունի անցումային դրույթ)

(28.02.24 ՀՕ-97-Ն օրենքն ունի անցումային դրույթ)

(հոդվածը 02.10.24 ՀՕ-352-Ն օրենքի 1-ին հոդվածի փոփոխության մասով ուժի մեջ է մտնում Կառավարության 2007 թվականի հունիսի 28-ի թիվ 955-Ն, 2006 թվականի հոկտեմբերի 26-ի թիվ 1699-Ն և 2008 թվականի հունվարի 10-ի թիվ 113-Ն որոշումներում համապատասխան փոփոխություններն ուժի մեջ մտնելու պահից)