



**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎ  
ՊԱՏԳԱՄԱՎՈՐ**

**16 մարտի 2026թ.**

**ՀՀ ԱԶԳԱՅԻՆ ԺՈՂՈՎԻ ՆԱԽԱԳԱՀ  
ՊԱՐՈՆ ԱԼԵՆ ՍԻՄՈՆՅԱՆԻՆ**

**Հարգելի պարոն Սիմոնյան,**

Համաձայն Հայաստանի Հանրապետության Սահմանադրության 109-րդ և «Ազգային ժողովի կանոնակարգ» Հայաստանի Հանրապետության սահմանադրական օրենքի 65-րդ և 67-րդ հոդվածների՝ օրենսդրական նախաձեռնության կարգով Ձեզ եմ ներկայացնում «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» օրենքի նախագիծը: Ազգային ժողովի աշխատակարգի 25-րդ կետի համաձայն՝ գրությանը կցվում են.

- ա) օրենքի նախագիծը (հիմնական զեկուցող՝ Հայկ Սարգսյան),
- բ) օրենքի նախագծի ընդունման հիմնավորումը,
- գ) գործող օրենքում փոփոխվող հոդվածների մասին տեղեկանքը:

Խնդրում եմ սահմանված կարգով օրենքի նախագիծը դնել շրջանառության մեջ:

**Հարգանքով՝**

**Հայկ Սարգսյան**

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ**

**ՕՐԵՆՔԸ**

**«ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ» ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄՆԵՐ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ**

**Հոդված 1.** «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» 2006 թվականի դեկտեմբերի 5-ի ՀՕ-233-Ն օրենքի (այսուհետ՝ Օրենք) 4-րդ հոդվածում «ոչ կանոնավոր փոխադրում» հասկացությունը սահմանող պարբերությունից հետո լրացնել հետևյալ բովանդակությամբ նոր պարբերությունով.  
**«Էլեկտրոնային հարթակ՝** էլեկտրոնային եղանակով, այդ թվում՝ համացանցի միջոցով, փոխադրման պատվերների ընդունման և փոխանցման տեղեկատվական հարթակ.»:

**Հոդված 2.** Օրենքի 16-րդ հոդվածը լրացնել հետևյալ բովանդակությամբ նոր 7.1-ին մասով.  
«7.1. Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել ուղևորափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:»:

**Հոդված 3.** Օրենքի 17-րդ հոդվածի 1-ին մասը չորրորդ պարբերությունից հետո լրացնել հետևյալ բովանդակությամբ նոր պարբերությունով.  
«Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել ուղևորափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:»:

**Հոդված 4.** Օրենքի 19-րդ հոդվածը լրացնել հետևյալ բովանդակությամբ նոր 2-րդ մասով.

«2. Էլեկտրոնային հարթակով բեռնափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել բեռնափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:»:

**Հոդված 5.** Սույն օրենքն ուժի մեջ է մտնում պաշտոնական հրապարակմանը հաջորդող տասներորդ օրը:

## ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

Նախագծով առաջարկվում է «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքում ներդնել «էլեկտրոնային հարթակ» հասկացությունը և սահմանել, որ էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման կամ բեռնափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող **բոլոր վճարների ընդհանուր չափը** չի կարող գերազանցել համապատասխան փոխադրման ընդհանուր արժեքի **10 տոկոսը**:

Առաջարկվող փոփոխությունների անհրաժեշտությունը պայմանավորված է նրանով, որ վերջին տարիներին տաքսի և այլ ոչ կանոնավոր փոխադրումների շուկայում էականորեն աճել է էլեկտրոնային հարթակների դերը: Եթե նախկինում պատվերների ընդունումը և փոխանցումը կատարվում էր հիմնականում հեռախոսազանգերի, դիսպետչերական ծառայությունների կամ տեղային ցանցերի միջոցով, ապա ներկայումս շուկայի զգալի հատվածում փոխադրումների պատվիրումը կատարվում է բացառապես կամ գերազանցապես բջջային հավելվածների և այլ թվային հարթակների միջոցով: Այս իրավիճակում էլեկտրոնային հարթակը փաստացի դառնում է շուկա մուտք գործելու հիմնական միջոցը և, միաժամանակ, սկսում է էական ազդեցություն ունենալ վարորդների եկամուտների վրա:

Գործնականում ձևավորվել է իրավիճակ, երբ էլեկտրոնային հարթակները վարորդներից գանձում են բարձր միջնորդավճարներ, որոնք, ըստ ոլորտում տարածված տեղեկությունների և վարորդների բազմաթիվ պնդումների, հաճախ հասնում են **20–30 տոկոսի**: Նման մակարդակի միջնորդավճարը հանգեցնում է նրան, որ փոխադրման վերջնական արժեքի զգալի մասը մնում է ոչ թե փոխադրումն անմիջականորեն իրականացնող վարորդին, այլ պատվերի թվային միջնորդավորմամբ զբաղվող հարթակին: Արդյունքում նվազում է վարորդի մաքուր եկամուտը, խաթարվում է փոխադրումների ոլորտում աշխատանքի արդար վարձատրության սկզբունքը և ձևավորվում է տնտեսական անհավասարակշռություն հարթակի և ծառայությունն անմիջականորեն մատուցող անձի միջև:

Հատկանշական է, որ միջազգային փորձը ցույց է տալիս՝ թվային հարթակների կողմից բարձր միջնորդավճարների կիրառումը տնտեսապես անխուսափելի կամ տեխնիկապես անհրաժեշտ երևույթ չէ: Օրինակ՝ Ֆրանսիական Heetch հարթակը վարորդների համար պաշտոնապես առաջարկում է 10-15% միջնորդավճար, իսկ իր հաղորդագրություններում շեշտում է, որ գործում է «ցածր միջնորդավճարների» քաղաքականությամբ: Իսպանիայում Cabify-ի վերաբերյալ հրապարակված տեղեկություններով՝ հարթակը 2023 թվականին որոշ վարորդների համար

միջնորդավճարը նվազեցրել է մինչև 5%, իսկ նույն աղբյուրը նշում է, որ շուկայում այլ հարթակների միջնորդավճարները հիմնականում գտնվում են 10–15% միջակայքում:

Ավելին, միջազգային փորձը ցույց է տալիս նաև, որ թվային հարթակները շուկա մուտք գործելիս կամ նոր վարորդներ ներգրավելու փուլում հաճախ աշխատում են զրոյական կամ շատ ցածր միջնորդավճարներով, ինչպես նաև տարբեր խրախուսական վճարներով: Օրինակ՝ inDrive հարթակի պաշտոնական ներկայացման մեջ նշվում է, որ վարորդների համար ծառայության վճարը կարող է լինել 0%՝ գործարկումից հետո առաջին վեց ամիսների ընթացքում: Նման մոդելները փաստում են, որ թվային հարթակների գործունեության ինքնարժեքը և տեխնիկական սպասարկման ծախսերը չեն կարող ինքնաբերաբար արդարացնել մշտապես բարձր՝ 20–30 տոկոս միջնորդավճարների կիրառումը: Հետևաբար, երբ հարթակը շուկայում ամրապնդում է իր դիրքերը, ձեռք է բերում օգտվողների մեծ բազա և բարձրացնում միջնորդավճարները, առաջանում է պետական միջամտության և վարորդների շահերի պաշտպանության անհրաժեշտություն:

Այդ անհրաժեշտությունը հաստատվում է նաև կարգավորող միջազգային մոտեցումներով: OECD-ն նշում է, որ հավելվածային տրանսպորտային ծառայությունների ոլորտում բարձրորակ կարգավորումը կարևոր է ոչ միայն անվտանգության և սպառողի պաշտպանության, այլև աշխատանքային պայմանների և ոլորտային խաթարումների խնդիրները հասցեագրելու համար: Այսինքն՝ պետության մասնակցությունը տվյալ շուկայի կանոնների սահմանմանը միջազգային պրակտիկայում դիտարկվում է որպես բնական և անհրաժեշտ գործիք:

Մի շարք երկրներ արդեն իսկ անցել են թվային հարթակների գործունեության հատուկ կարգավորման ճանապարհով: Օրինակ՝ Պորտուգալիայում գործում է ride-hailing հարթակների համար առանձին իրավական շրջանակ՝ Օրենք 45/2018, որով սահմանվել են թվային հարթակների գործունեության, լիցենզավորման և վերահսկողության կանոններ: Այդ կարգավորման շրջանակում հարթակներից պահանջվում է նաև ամսական ներկայացնել տեղեկություններ իրենց գործունեության, այդ թվում՝ փաստացի գանձված միջնորդավճարների վերաբերյալ: Սա կարևոր նախադեպ է, քանի որ ցույց է տալիս՝ պետությունը կարող է ոչ միայն ճանաչել թվային հարթակը որպես առանձին դերակատար, այլև պարտադրել դրա գործունեության թափանցիկություն և հաշվետվողականություն:

Նույն տրամաբանությամբ Հնդկաստանում պետական մակարդակով քննարկվել է միջնորդավճարի առավելագույն շեմը 10% սահմանելու առաջարկը: Այս օրինակը կարևոր է որովհետև պետությունն ընդունել է միջնորդավճարի վերին սահման սահմանելու սկզբունքը:

Առաջարկվող նախագիծը բխում է նաև սոցիալական արդարության սկզբունքից: Փոխադրման ծառայության հիմնական բովանդակությունն ու տնտեսական արժեքը ստեղծվում են վարորդի

աշխատանքի, ժամանակի, մեքենայի, վառելիքի, մաշվածության, սպասարկման և ճանապարհային ռիսկերի հաշվին: Մինչդեռ էլեկտրոնային հարթակը հիմնականում իրականացնում է պատվերի թվային ընդունման և փոխանցման գործառույթ: Այս պայմաններում արդարացված չէ, որ հարթակը յուրաքանչյուր փոխադրումից ստանա այնպիսի մասնաբաժին, որը համադրելի է կամ որոշ դեպքերում նույնիսկ անհամաչափորեն մեծ է ծառայությունն անմիջականորեն մատուցող վարորդի շահույթի նկատմամբ:

Նախագծով առաջարկվող 10 տոկոս շեմը նպատակ ունի ապահովել ողջամիտ հավասարակշռություն՝ մի կողմից պահպանելով էլեկտրոնային հարթակների բիզնես շահը և շարունակական գործունեության հնարավորությունը, մյուս կողմից՝ պաշտպանելով վարորդների տնտեսական շահերը և կանխելով շուկայի այնպիսի կառուցվածքը, որտեղ թվային միջնորդը, օգտվելով ցանցային էֆեկտից և շուկայական գերակշռող դիրքից, ստանում է անհամաչափ բարձր եկամուտներ: Եթե, ըստ ոլորտային գնահատականների, միայն 2025 թվականին էլեկտրոնային հարթակներում աշխատել է 90,000-ից ավելի վարորդ, ապա ակնհայտ է, որ խնդիրը վերաբերում է ոչ թե առանձին տնտեսավարողների, այլ մեծ թվով քաղաքացիների սոցիալ-տնտեսական շահերին:

Նախագծի ընդունմամբ ակնկալվում է՝

- պաշտպանել վարորդների մաքուր եկամուտը,
- կանխել էլեկտրոնային հարթակների կողմից անհամաչափ բարձր միջնորդավճարների գանձումը,
- նպաստել շուկայում ավելի արդար և հավասարակշռված մրցակցային պայմանների ձևավորմանը,
- ամրապնդել փոխադրումների ոլորտում թվային հարթակների գործունեության իրավական որոշակիությունը:

Միաժամանակ, նախագծի կարգավորումը կառուցված է այն սկզբունքով, որ սահմանափակվում է ոչ թե հարթակների գործունեությունը, այլ միայն նրանց կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր վերին շեմը, ինչը թույլ է տալիս կանխել նաև միջնորդավճարի անվանափոխմամբ կամ մասնատմամբ օրենքի շրջանցումը:

**Ստորև ներկայացվում է Պետական եկամուտների կոմիտեի կողմից ինձ տրամադրված տեղեկանքից քաղվածք, որը հիմնավորում է սույն օրենսդրական նախաձեռնության անհրաժեշտությունն ու կարևորությունը:**

Հայտարարություն Էլեկտրոնային հարթակով էլեկտրոնային ծառայության միջոցով ձևակերպված պատվերով իրականացված ուղևորափոխադրումների համար հաշվարկված, գանձված և պետական բյուջե վճարման ենթակա պետական տուրքի վերաբերյալ				
Տարի	Փոխադրման արժեքը		Պետական տուրքի գումարը	
2024	36,101,490,332		652,871,268	
2025	121,667,373,744		3,758,265,677	
2026	10,224,104,087		466,989,116	
Հայտարարություն կազմակերպությունների, անհատ ձեռնարկատերերի և ֆիզիկական անձանց կողմից մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների իրականացման գործունեության վերաբերյալ				
Տարի	Փոխադրման արժեքը		Պետական տուրքի գումարը	
2024	412,325,174		6,835,007	
2025	1,128,648,031		30,574,800	
2026	56,332,799		2,334,048	
Տաքսի ծառայությունների մատուցման գործունեության վերաբերյալ				
Տարի	Շրջանառություն	Գործարքներ քանակ	Ֆիզիկական անձանց քանակ	Հարթակների քանակ
2024	36,507,168,985	31,222,716	59,219	8
2025	121,679,929,912	102,810,014	90,266	16
2026	17,896,805,323	15,311,480	57,934	17

**Ոլորտի տնտեսական ծավալները և միջնորդավճարների անհամաչափ բարձր մակարդակը**

Պետական եկամուտների կոմիտեից ստացված պաշտոնական տվյալները ցույց են տալիս, որ էլեկտրոնային հարթակների միջոցով կազմակերպվող ուղևորափոխադրումների ոլորտում շրջանառության ծավալները վերջին տարիներին հասնում են տասնյակ միլիարդավոր դրամների:

Մասնավորապես, ըստ ՊԵԿ կողմից տրամադրված տվյալների՝ էլեկտրոնային հարթակների միջոցով իրականացվող ուղևորափոխադրումների ոլորտում արձանագրվել են հետևյալ շրջանառության ծավալները.

**2024 թվականին՝ 36,101,490,332 դրամ**

**2025 թվականին՝ 121,667,373,744 դրամ (աճը մեկ տարվա ընթացքում՝ 3,4 անգամ)**

Միայն 2025 թվականին ոլորտի շրջանառությունը գերազանցել է 121 միլիարդ դրամը, ինչը փաստում է, որ էլեկտրոնային հարթակների միջոցով կազմակերպվող փոխադրումները դարձել են Հայաստանի տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի խոշոր հատվածներից մեկը:

Նույն տվյալների համաձայն՝ այդ գործունեության շրջանակում վճարված պետական տուրքի չափը կազմել է.

**2024 թվականին՝ 652,871,268 դրամ**

**2025 թվականին՝ 3,758,265,677 դրամ**

Այս տվյալները ցույց են տալիս, որ պետական տուրքի հարաբերական չափը կազմել է մոտավորապես **4–5 տոկոս**:

Միևնույն ժամանակ ոլորտում գործող վարորդների և տնտեսվարողների բազմաթիվ գնահատականներով՝ էլեկտրոնային հարթակների կողմից գանձվող միջնորդավճարները հաճախ հասնում են **20–30 տոկոսի**:

Այսինքն՝ փաստացի ստեղծվում է իրավիճակ, երբ թվային հարթակը, որը իրականացնում է հիմնականում պատվերի ընդունման և փոխանցման տեխնոլոգիական գործառույթ, ստանում է փոխադրման արժեքի բազմապատիկ ավելի մեծ մասնաբաժին, քան այն վճարը, որը պետությունը սահմանում է նույն գործունեության կազմակերպման համար:

Եթե հաշվի առնենք, որ միայն **2025 թվականին ոլորտի շրջանառությունը կազմել է ավելի քան 121 միլիարդ դրամ**, ապա նույնիսկ **10 տոկոս** միջնորդավճարի սահմանը կնշանակի շուրջ **12 միլիարդ դրամի եկամուտ** էլեկտրոնային հարթակների համար: Նման ծավալի եկամուտը լիովին բավարար է ինչպես հարթակների տեխնոլոգիական սպասարկման ծախսերը հոգալու, այնպես էլ զգալի շահույթ ապահովելու համար:

Միաժամանակ պետք է հաշվի առնել, որ էլեկտրոնային հարթակների հիմնական ծախսերը կապված են ծրագրային ապահովման մշակման, տեխնիկական սպասարկման և սերվերային ենթակառուցվածքների պահպանման հետ, որոնք, հատկապես մեծ օգտվողների բազա ունեցող հարթակների դեպքում, չեն աճում նույն տեմպերով, ինչ ծառայությունների շրջանառությունը: Այսինքն՝ շուկայի ընդլայնմանը զուգահեռ հարթակների շահութաբերությունը էապես մեծանում է:

Վերը նշված հանգամանքները ցույց են տալիս, որ ներկայում կիրառվող բարձր միջնորդավճարները տնտեսապես հիմնավորված չեն և կարող են հանգեցնել վարորդների եկամուտների անհամաչափ նվազման: Հետևաբար անհրաժեշտ է սահմանել միջնորդավճարի առավելագույն ողջամիտ շեմ, որը կպահպանի շուկայի արդյունավետ գործունեությունը և միաժամանակ կպաշտպանի ծառայությունն անմիջականորեն մատուցող վարորդների տնտեսական շահերը:



Նախագծով առաջարկվող **10 տոկոս միջնորդավճարի առավելագույն շեմը** նպատակ ունի ապահովել այդ հավասարակշռությունը՝ մի կողմից թույլ տալով էլեկտրոնային հարթակներին շարունակել գործունեությունը և ստանալ զգալի եկամուտներ, իսկ մյուս կողմից կանխելով անհամաչափ բարձր միջնորդավճարների կիրառումը:

## Տ Ե Ղ Ե Կ Ա Ն Ք

### ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ՄԱՍԻՆ ՕՐԵՆՔԻ ՓՈՓՈԽՎՈՂ ՀՈՂՎԱԾՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

#### Հոդված 4. Օրենքի հիմնական հասկացությունները

Սույն օրենքում օգտագործվում են հետևյալ հիմնական հասկացությունները.

*ավտոմոբիլային տրանսպորտ*՝ ավտոտրանսպորտային միջոցների, հաղորդակցության ուղիների (ավտոմոբիլային ճանապարհների) և տեխնիկական կառուցվածքների ու շինությունների (ավտոմոբիլային տրանսպորտի օբյեկտների) ամբողջությունը.

*ավտոմոբիլային տրանսպորտի բնագավառ*՝ տրանսպորտային համակարգի բնագավառ, որն ընդգրկում է ավտոտրանսպորտային միջոցները, բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքների, տրանսպորտային սպասարկման և առաքման ծառայությունների մատուցման, ինչպես նաև ավտոտրանսպորտային միջոցների և ավտոմոբիլային ճանապարհների շահագործման ու սպասարկման հետ կապված ավտոմոբիլային տրանսպորտի այլ օբյեկտների տեխնոլոգիական շաղկապված համակարգը.

*ավտոտրանսպորտային գործունեություն*՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնելու համար նախատեսված տեխնիկական միջոցների, ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումների կազմակերպման և իրականացման գործընթացի, ինչպես նաև այդ գործընթացում ավտոկայարանային կամ երթակարգավարական սպասարկման ծառայությունների մատուցման հետ կապված գործունեություն.

*տրանսպորտային աշխատանք*՝ տրանսպորտային միջոցով փոխադրված բեռի (ուղևորների) քանակով և փոխադրման հեռավորությամբ բնութագրվող ցուցանիշ.

*ավտոտրանսպորտային գործունեության մասնակից*՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնող, փոխադրումների կազմակերպման գործընթացի հետ կապված՝ ավտոկայարանային կամ երթակարգավարական սպասարկման ծառայություն մատուցող իրավաբանական կամ ֆիզիկական անձ.

*ավտոմոբիլային տրանսպորտի օբյեկտ*՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի պահպանումը, տեխնիկական պատրաստականությունը և փոխադրումների գործընթացի կազմակերպումն ապահովող շինություն կամ կառույց, ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջոցների հավաքակալանները, ավտոհավաքատեղերը, ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի տեխնիկական սպասարկման կայաններն ու կետերը, ավտոնորոգման գործարանները, ավտոկայարանները, ավտոկայանները, երթակարգավարական կետերը, ավտոմոբիլային ճանապարհները, կամուրջները, թունելները, դրանց սպասարկման և նորոգման այլ օժանդակ կառույցներն ու շինությունները.

*ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտ*՝ ավտոտրանսպորտային միջոց, ավտոմոբիլ կամ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմ, որոնցով փոխադրողը

պարտավոր է ուղևորների, ուղեբեռների և բեռների վճարովի փոխադրում իրականացնել ցանկացած քաղաքացու կամ իրավաբանական անձի պահանջով և փոխադրման պայմանագրով.

**ավտոտրանսպորտային միջոց՝** ավտոմոբիլային ճանապարհներով ուղևորներ և բեռներ փոխադրելու, ինչպես նաև ոչ տրանսպորտային աշխատանքներ կատարելու համար սարքավորված անիվավոր տրանսպորտային միջոց.

**ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժական կազմ (շարժակազմ)՝** ավտոմոբիլային ճանապարհներով ուղևորներ, ուղեբեռներ և բեռներ փոխադրելու, ինչպես նաև ոչ տրանսպորտային աշխատանքներ կատարելու համար նախատեսված և այդ նպատակով սարքավորված՝ անիվավոր ինքնագնաց կամ ավտոմոբիլի միջոցով քարշարկումով ավտոտրանսպորտային միջոցների ընդհանրություն.

**ավտոկայարան՝** բնակավայրերում ուղևորների սպասարկումն ապահովող շինությունների համալիր, որը ներառում է 75 մարդուց ավելի տեղատարողությամբ սպասասրահ, տոմսարկղեր, ուղևորների նստեցման և իջեցման հարթակներ, ավտոբուսների կայանման հրապարակ, ավտոբուսների գնման և մաքրման կետեր.

**ավտոկայան՝** բնակավայրերում ուղևորների սպասարկումն ապահովող շինությունների համալիր, որը ներառում է մինչև 75 մարդ տեղատարողությամբ սպասասրահ, տոմսարկղեր, ուղևորների նստեցման և իջեցման հարթակներ, ավտոբուսների կայանման հրապարակ. բեռների փոխադրում կազմակերպող և սպասարկում իրականացնող ավտոկայանը համարվում է բեռնատար ավտոկայան.

**երթակարգավարական կետ՝** երթակարգավարի կողմից կամ այլ տեխնիկական միջոցով, ըստ չվացուցակների, կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող ավտոտրանսպորտային միջոցների աշխատանքի կարգավորման համար նախատեսված շինություն, որտեղ սպասարկման ծառայություններ չեն մատուցվում.

**ավտոբուս՝** ավտոմոբիլ, որի նստատեղերի քանակը, բացառությամբ վարորդի նստատեղի, գերազանցում է ութը. 9-17 նստատեղ ունեցող ավտոբուսը, առանց վարորդի նստատեղի, համարվում է միկրոավտոբուս.

**թեթև մարդատար ավտոմոբիլ՝** ավտոմոբիլ, որի նստատեղերի քանակը, բացառությամբ վարորդի նստատեղի, չի գերազանցում ութը.

**մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլ՝** թեթև մարդատար ավտոմոբիլ, որի միջոցով, Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան, իրականացվում է սպասարկման ծառայությունների մատուցում.

**ներհամայնքային փոխադրում՝** համայնքի վարչական տարածքի սահմաններում իրականացվող փոխադրում.

**մերձքաղաքային փոխադրում՝** փոխադրումների սկզբնակետից մինչև վերջնակետ՝ մինչև 50 կմ ներառյալ հեռավորությամբ փոխադրում, որի սկզբնակետը կամ վերջնակետը գտնվում է քաղաքի (բնակավայրի) վարչական տարածքի սահմաններից դուրս.

**միջքաղաքային փոխադրում՝** փոխադրումների սկզբնակետից մինչև վերջնակետ՝ 50 կմ-ից ավելի հեռավորության վրա իրականացվող փոխադրում.

**ներմարզային փոխադրում՝** մարզի վարչական տարածքի սահմաններում իրականացվող փոխադրում.

*միջմարզային փոխադրում* մարզերի միջև այլ մարզերի վարչական տարածքների տարանցումով կամ առանց տարանցման իրականացվող փոխադրում.

*միջպետական փոխադրում* պետությունների միջև այլ պետությունների տարածքների տարանցումով կամ առանց տարանցման իրականացվող փոխադրում.

*կանոնավոր փոխադրում* սահմանված ուղեգծով ու հաստատված չվացուցակով, առաջարկված փոխադրավարձով, ուղևորների նստեցման և իջեցման հաստատված կանգառներով, ինչպես նաև երթուղային տաքսու ռեժիմով իրականացվող փոխադրում.

*ոչ կանոնավոր փոխադրում* կազմակերպությունների կամ քաղաքացիների առանձին պատվերներով իրականացվող փոխադրում, որի իրականացման պայմանները յուրաքանչյուր դեպքում որոշվում են պատվիրատուի և փոխադրողի փոխհամաձայնությամբ.

*էլեկտրոնային հարթակ*՝ էլեկտրոնային եղանակով, այդ թվում՝ համացանցի միջոցով, փոխադրման պատվերների ընդունման և փոխանցման տեղեկատվական հարթակ.

*էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն*՝ էլեկտրոնային եղանակով, այդ թվում՝ համացանցի միջոցով, տեղեկատվական տեխնոլոգիաների օգտագործմամբ ուղևորների փոխադրման պատվերների ընդունման և փոխանցման ծառայությունների մատուցում.

*կարոտաժային փոխադրում*՝ որևէ այլ պետությունում հաշվառված տրանսպորտային միջոցով այլ պետության փոխադրողի կողմից Հայաստանի Հանրապետության տարածքում տեղաբաշխված երկու կետերի միջև իրականացվող փոխադրում.

*երթուղի*՝ փոխադրման սկզբնակետից մինչև վերջնակետ ավտոտրանսպորտային միջոցի շարժման համար սահմանված ուղեգիծ.

*լեռնային երթուղի*՝ երթուղի, որի ճանապարհային մակերևույթի տեսանելիությունը պակաս է 60, իսկ հանդիպակաց ավտոտրանսպորտային միջոցից՝ 120 մետրից, հորիզոնական կտրվածքով ունի ուռուցիկությամբ 1500 և գոգավորությամբ 1200 մետրից պակաս շառավիղ, ընդգրկում է լեռնազանգվածներով անցումներ և կիրճերով ուղեկցվող բարդ, խիստ կտրտված կամ ոչ բավարար կայունությամբ ժայռեր, մեկ կամ մի քանի՝ միջինը 40-ից 60 տոկոս և ավելի հորիզոնական թեքություն ունեցող, համապատասխանաբար 2 կմ-ից մինչև 1 կմ երկարությամբ կամ մինչև 1 կմ երկարության վրա 100 մետրից պակաս շառավղով 6 ոլորան՝ երկու և ավելի ճանապարհային հատվածով.

*երթ (ուղերթ)*՝ փոխադրման սկզբնակետից մինչև վերջնակետ ավտոտրանսպորտային միջոցի անցած ճանապարհը.

*չվացուցակ*՝ ժամանակացույց, որը ներառում է ավտոբուսների (միկրոավտոբուսների) մեկնման, ժամանման ժամանակի (միջպետական, միջմարզային և ներմարզային փոխադրումներում միջանկյալ կանգառների, ուղևորների նստեցման համար ավտոբուսի մատուցման), տեղի և երթերի իրականացման հաջորդականության մասին տվյալներ.

*երթուղային ավտոբուս*՝ տվյալ երթուղու սահմանված կանգառներում ուղևորների նստեցում և իջեցում կատարելով՝ կանոնավոր փոխադրում իրականացնող ավտոբուս.

*երթուղային տաքսի*՝ միկրոավտոբուս, որով իրականացվում է կանոնավոր փոխադրում սահմանված երթուղով՝ միայն սահմանված կանգառներում նստատեղերի թվով ուղևորների նստեցում և ուղևորների պահանջով երթուղու ցանկացած կետում իջեցում կատարելով.

*օպերատոր*՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների կանոնավոր փոխադրումների իրականացման ծառայություններ մատուցող կազմակերպություն կամ անհատ ձեռնարկատեր կամ 100 տոկոս համայնքային մասնակցությամբ կազմակերպություն:

*երթուղու սխեմա*՝ երթուղու սպասարկման փաստաթուղթ, որը պարունակում է տեղեկություններ երթուղու կանգառների (միջպետական փոխադրումներում՝ սահմանային անցման կետերի), միջկանգառային հեռավորությունների մասին:

*ապրանքատրանսպորտային բեռնագիր*՝ տրանսպորտային միջոցով փոխադրվող բեռի (ապրանքանյութական արժեքների) շարժի հիմնական հաշվառման փաստաթուղթ, որի հիման վրա բեռնառաքիչը դուրս է գրում բեռը, իսկ բեռն ստացողը մուտքագրում է այն: Միջպետական բեռնափոխադրումների դեպքում ապրանքատրանսպորտային բեռնագիրը պետք է համապատասխանի «Բեռների միջազգային ավտոտրանսպորտային փոխադրումների պայմանագրի մասին ՄՄՌ (CMR)» կոնվենցիայի պահանջներին:

*ճանապարհային թերթիկ*՝ ավտոտրանսպորտային միջոցի աշխատանքի առաջնային հաշվառման փաստաթուղթ, որը ներառում է ավտոտրանսպորտային միջոցի մակնիշը, հաշվառման համարանիշը, սեփականատիրոջ (տնօրինողի) անվանումը, փոխադրման երթուղին, ավտոտրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակի և վարորդի առողջական վիճակի ամենօրյա ստուգումը հավաստող նշագրում, ավտոտրանսպորտային միջոցի աշխատանքի ժամանակահատվածը (փաստացի կատարված երթերի մեկնման ժամերը), ինչպես նաև ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ (տնօրինողի) կողմից սահմանվող անհրաժեշտ այլ տվյալներ:

*երթուղային թերթիկ*՝ ավտոկայարանային կամ երթակարգավարական ծառայություն մատուցող կազմակերպության կողմից տրվող՝ կանոնավոր ուղևորափոխադրում իրականացնող ավտոբուսի ճանապարհային թերթիկին կցվող փաստաթուղթ, որը ներառում է ավտոտրանսպորտային միջոցի մակնիշը, հաշվառման համարանիշը, ճանապարհային թերթիկի համարը, տրման ամսաթիվը, փոխադրման երթուղին և փաստացի կատարված երթերի սկզբի ու ավարտի ժամերը:

*Էլեկտրոնային երթակարգավարական ծառայություն*՝ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների աշխատանքի կարգավորման, հաշվառման և վերահսկողության աշխատանքների երթակարգավարական կառավարման միասնական էլեկտրոնային ավտոմատացված համակարգ:

*երթուղային ցանց*՝ համապատասխան չվացուցակներով ու սխեմաներով միջպետական, միջնարգային, ներմարգային և ներհամայնքային երթուղիների համակարգ:

*ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի տեխնիկական շահագործում*՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի շահագործման արդյունավետության ու անվտանգության ապահովման և շրջակա միջավայրի վրա ավտոմոբիլի վնասակար ազդեցության նվազագույն մակարդակի ապահովման համար իրականացվող տեխնիկական, տնտեսական և կազմակերպչական միջոցառումների համակարգ, որը ներառում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի պահպանումը,

տեխնիկական սպասարկումները, ընթացիկ ու հիմնական նորոգումները և այդ աշխատանքների կատարման հաշվառումը.

**ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի տեխնիկական սպասարկումներ**՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի վնասվածքները հայտնաբերելու, անսարքությունները կանխելու և վերացնելու, ավտոմասերի մաշման հաճախականությունը նվազեցնելու և մինչև հիմնական նորոգումը ծառայության ժամկետը երկարաձգելու նպատակով իրականացվող պարտադիր տեխնիկական համալիր միջոցառումներ.

**ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի ընթացիկ նորոգում**՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի, շահագործման ընթացքում առաջացած անսարքությունների և խափանումների վերացման նպատակով իրականացվող տեխնիկական համալիր միջոցառումներ.

**ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի հիմնական նորոգում**՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի, դրա բաղկացուցիչ մասերի գոյապաշարի վերականգնման և ավտոտրանսպորտային միջոցի շահագործման պիտանիության ժամկետը երկարաձգելու նպատակով իրականացվող տեխնիկական համալիր միջոցառումներ.

**արտադրական բազա**՝ տեխնիկական միջոցներով և սարքավորումներով կահավորված արտադրական շենքեր և շինություններ ունեցող համապատասխան տարածք, որտեղ կազմակերպվում են ավտոտրանսպորտային միջոցների կայանումը և պահպանումը (գիշերակացը), տեխնիկական սպասարկումների, ընթացիկ նորոգումների կատարումը և հաշվառումը, փաստաթղթերի վարումը, ավտոտրանսպորտային միջոցների տեխնիկական և վարորդների առողջական վիճակի ամենօրյա նախաուղերթային գնման անցկացումը.

**հավաքակայան**՝ կայանատեղ, որտեղ առկա են վարորդների ամենօրյա բուժզննման և երթուղի դուրս գալուց առաջ ավտոտրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակը վերահսկելու կետեր և իրականացվում են ավտոտրանսպորտային միջոցների կայանում, պահպանում (գիշերակաց) և վարորդների առողջական ու ավտոտրանսպորտային միջոցների տեխնիկական վիճակի ամենօրյա նախաուղերթային գնում.

**ավտոմոբիլային ճանապարհի վտանգավոր տեղամասեր**՝ ավտոմոբիլային ճանապարհի տեղամասեր, որոնցով ավտոտրանսպորտային միջոցների երթևեկությունը կապված է շարժման ռեժիմի կտրուկ փոփոխությունների հետ և որտեղ, կապված ճանապարհատրանսպորտային պատահարների առավել հնարավոր առաջացման հետ, տեղադրված են կամ պետք է տեղադրվեն նախազգուշացնող ճանապարհային նշաններ, կամ ձեռնարկված են այլ կազմակերպատեխնիկական միջոցառումներ.

**ավտոտրանսպորտային միջոցի արագությունների նորմավորում**՝ երթուղու կանգառների միջև կամ երթուղով ավտոտրանսպորտային միջոցների շարժման (արագության) նորմաների սահմանումը.

**բեռնարկ (կոնտեյներ)**՝ չփաթեթավորվող բեռների փոխադրման համար նախատեսված՝ բազմակի օգտագործման նշանակությամբ և մեքենայացված բեռնման-բեռնաթափման, ինչպես նաև բեռի ժամանակավոր պահման համար նախատեսված՝ 1-մ ծավալը գերազանցող տարա (ապրանքաման).

*երթուղիներում երթևեկության սովորական ռեժիմ*՝ երթևեկության չվացուցակով նախատեսված բոլոր կանգառներով իրականացվող ուղևորափոխադրումներ:

*երթուղիներում երթևեկության կիսաճեպընթաց ռեժիմ*՝ երթուղու սկզբնակետից մինչև վերջնակետ, սահմանափակ կանգառներով (ուղևորների զանգվածային հաճախման կետերում՝ մեծ թվաքանակով աշխատողներ ունեցող կազմակերպությունների կայարանների մոտ, քաղաքի կենտրոնում, արդյունաբերական հանգույցներում) իրականացվող ուղևորափոխադրումներ:

*երթուղիներում երթևեկության ճեպընթաց ռեժիմ*՝ երթուղու սկզբնակետից մինչև վերջնակետ առանց կանգառների իրականացվող ուղևորափոխադրումներ:

*սեղմված բնական կամ հեղուկացված նավթային գազով աշխատելու համար ավտոտրանսպորտային միջոցներում տեղադրվող գազաբալոնային*

*սարքավորումներ*՝ գազաբալոնների և դրանց արմատուրայի (գազաբալոնների խաչուկների, եռաբաշխիկների, փականների), միացնող խողովակների, գազատար խողովակամուղի և դրանց միացման հանգույցների, բարձր և ցածր ճնշման ռեդուկտորների, շարժիչի աշխատանքի կառավարման համակարգի, ստուգիչ-չափիչ և ապահովիչ սարքերի ամբողջությունը:

*գազաբալոնների պարբերական վկայագրում*՝ գազաբալոնների պատրաստման և շահագործման տեխնիկական փաստաթղթերով սահմանված պարբերականությամբ և ծավալով իրականացվող տեխնիկական արատորոշում, որով սահմանվում է բալոնի օգտագործման ժամկետը:

*ավտոտրանսպորտային միջոցի անձնակազմ*՝ ավտովարորդ կամ ավտոտրանսպորտային միջոցի երկրորդ ավտովարորդ կամ ավտովարորդի օգնական, որն ուղեկցում է ավտովարորդին՝ որոշակի մանևրների ժամանակ նրան աջակցելու, հարկ եղած դեպքում նրան փոխարինելու և սովորաբար տրանսպորտային գործողություններին արդյունավետ մասնակցելու համար:

*ավտովարորդ*՝ ավտոտրանսպորտային միջոցը վարող անձ:

*թվային տախտգրաֆ*՝ ավտոտրանսպորտային միջոցի խցիկում կամ սրահում տեղադրված հատուկ սարք, որն ապահովում է ավտոտրանսպորտային միջոցի արագության ռեժիմի, երթուղու, սահմանված ժամանակահատվածում անցած ճանապարհահատվածի, կարճաժամկետ և երկարաժամկետ դադարների ու կանգառների վերաբերյալ տվյալների անդադար անձեռնմխելի արձանագրումը:

*վարելու ժամանակահատված*՝ հանգստի կամ ընդմիջման ժամերից հետո մինչև հաջորդ ընդմիջման կամ հանգստի ժամը ավտովարորդի ավտոտրանսպորտային միջոցը վարելու կուտակված ժամերը:

*շաբաթ*՝ երկուշաբթի՝ ժամը 00.00-ից մինչև կիրակի՝ ժամը 23.59-ն ընկած ժամանակահատվածը:

*հանգստի ժամանակահատված*՝ ցանկացած չընդհատված ժամանակահատված, որի ընթացքում ավտովարորդը կարող է ազատ տնօրինել իր ժամանակը:

*շաբաթական կանոնավոր հանգստի ժամանակահատված*՝ առնվազն 45 ժամ տևողությամբ հանգստի ժամ:

*շաբաթական կրճատված հանգստի ժամանակահատված՝* առնվազն 45 ժամ տևողությամբ հանգստի ժամանակահատված, որը կարող է կրճատվել նվազագույնը 24 հաջորդական ժամով:

*Օդանավակայանի տաքսի ծառայություն՝* օդանավակայանի տաքսի ծառայության կազմակերպման լիցենզիա ունեցող իրավաբանական անձանց կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից ուղևորների փոխադրման գործունեություն:

*Օդանավակայանի տաքսու կայանատեղ՝* օդանավակայանի տաքսի ծառայություն մատուցող մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլների կայանման համար առանձնացված տարածք:

*գործարար համբավ՝* գործարարության ոլորտում դրսևորած ձեռնարկատիրական գործունեության, աշխատանքային և մասնագիտական որակներին տրվող գնահատական:

## **Հոդված 16. Ոչ կանոնավոր փոխադրումների կազմակերպումը**

1. Միջպետական ավտոբուսային ոչ կանոնավոր փոխադրումներն իրականացվում են ուղևորների նույն խմբին միայն նշանակման վայր փոխադրելու և դատարկ վերադառնալու, կամ դատարկ մեկնելու և նշանակման վայրից ուղևորներ փոխադրելու, կամ դեպի նշանակման վայր և վերադարձի ուղղությամբ փոխադրումների կազմակերպման միջոցով: Միջպետական ոչ կանոնավոր փոխադրումների դեպքում վերադարձի ուղղությամբ կարող են փոխադրվել միայն այն խմբերը, որոնք նշանակման վայր են փոխադրվել տվյալ փոխադրողի կողմից: Միջպետական ավտոբուսային ոչ կանոնավոր փոխադրումների ժամանակ թույլատրվում է սահմանված խմբից ավելի կամ այլ ուղևորների փոխադրումը յուրաքանչյուր 10 ուղևորի դեպքում ոչ ավելի, քան մեկ ուղևոր:

2.

3. Ավտոբուսային ոչ կանոնավոր փոխադրումների պատվերների ձևակերպումը և փոխադրումների կազմակերպումն ու սպասարկման ռեժիմը յուրաքանչյուր դեպքում սահմանվում են պատվիրատուի և փոխադրողի համաձայնությամբ:

Ոչ կանոնավոր միջպետական փոխադրումներ իրականացնող ավտովարորդի մոտ պետք է գտնվի ուղևորների անվանացուցակը:

3.1. Հայաստանի Հանրապետությունից և դեպի Հայաստանի Հանրապետություն միջպետական ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումները պետք է իրականացվեն Հայաստանի Հանրապետության և փոխադրման մյուս կողմ հանդիսացող պետությունների միջև կնքված՝ տրանսպորտի բնագավառը կանոնակարգող միջազգային համաձայնագրերի և սույն օրենքի պահանջներին համապատասխան: Հայաստանի Հանրապետության հետ տրանսպորտի բնագավառը կանոնակարգող միջազգային համաձայնագրեր չունեցող պետությունից դեպի Հայաստանի Հանրապետություն և հակառակ ուղղությամբ այլ պետություններում հաշվառված տրանսպորտային միջոցներով միջպետական ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումները պետք է իրականացվեն ավտոկայարաններից և



ավտոկայաններից, իսկ տրանսպորտային միջոցների կայանումը, պահպանումը (գիշերակացը), տեխնիկական նախաուղերթային գնությունը, դրանց վարորդների բուժգնումը պետք է իրականացվեն Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոկայարանային գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններում, և դրա վերաբերյալ պետք է նշում կատարվի տրանսպորտային միջոցի ճանապարհային թերթիկում: Միջպետական ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների յուրաքանչյուր երթի համար գանձվում է պետական տուրք՝ «Պետական տուրքի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքով սահմանված չափով և կարգով: Միջպետական ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրման երթի իրականացման ամբողջ ընթացքում պետական տուրքի վճարման անդորրագիրը պետք է լինի վարորդի մոտ:

4. Ավտոբուսային ոչ կանոնավոր փոխադրումների իրականացման ընթացքում ուղևորների և փոխադրողների հարաբերությունները կարգավորվում են Հայաստանի Հանրապետության քաղաքացիական օրենսգրքով, սույն օրենքով և պայմանագրով:

5. Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն կարող են իրականացնել լիազոր մարմնից ծանուցման ենթակա գործունեությամբ զբաղվելու իրավունք ստացած իրավաբանական անձինք կամ անհատ ձեռնարկատերերը՝ «Գործունեության իրականացման ծանուցման մասին» օրենքի պահանջներին համապատասխան:

6. Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունները կամ անհատ ձեռնարկատերերը լիազոր մարմնին և հարկային մարմնին առցանց տրամադրում են տվյալների բազայի հասանելիություն ձևակերպված պատվերների (հարկային մարմնին՝ ուղևորափոխադրում իրականացնողների) մասով տեղեկատվությանը, այդ թվում՝ փոխադրողի վարորդական իրավունքի վկայականի և տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական անձնագրի վերաբերյալ, ապահովելով անձնական տվյալների պաշտպանության օրենսդրության պահանջները: Տվյալների բազայի հասանելիության ընթացակարգը հաստատում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը:

7. Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունները կամ անհատ ձեռնարկատերերը պետք է ապահովեն Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայության միջոցով ուղևորների փոխադրման յուրաքանչյուր պատվերի իրականացման դեպքում՝

1) փոխադրման ընդհանուր արժեքի մասին տեղեկատվության տրամադրումը պատվիրատուին:

2) պատվերի վճարման Էլեկտրոնային հսկիչ դրամարկղային մեքենայի Էլեկտրոնային կտրոնի տրամադրումը պատվիրատուին:

3) փոխադրման ընդհանուր արժեքից պետական տուրքի հաշվարկը, գանձումը և վճարումը պետական բյուջե՝ «Պետական տուրքի մասին» օրենքով սահմանված չափով և կարգով:

7.1. Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր

վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել ուղևորափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:

8. Ֆիզիկական անձանց կողմից թեթև մարդատար ավտոմոբիլներով ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումների իրականացումը թույլատրվում է միայն էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայության միջոցով:

### **Հոդված 17. Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորների փոխադրումների կազմակերպման հիմնադրույթները**

1. Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով փոխադրումները (տաքսամոտորային փոխադրումները) կազմակերպվում են բնակչությանը կամ կազմակերպություններին ծառայություններ մատուցելու նպատակով:

Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով փոխադրումներ կարող են կատարել տվյալ փոխադրումների և տեխնիկական վիճակի պահանջներին համապատասխան ավտոտրանսպորտային միջոցներ ունեցող կազմակերպությունները կամ անհատ ձեռնարկատերերը կամ ֆիզիկական անձինք՝ լիցենզիայի առկայության դեպքում: Ֆիզիկական անձինք մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով փոխադրումներ կարող են իրականացնել անձամբ՝ մեկ ավտոմոբիլով:

Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումներ կարող են իրականացնել այն կազմակերպությունները, անհատ ձեռնարկատերերը կամ ֆիզիկական անձինք, որոնք միացել են հարկային մարմնի էլեկտրոնային համակարգին և ամեն պատվերի իրականացման դեպքում տրամադրում են պատվիրատուին պատվերի վճարման էլեկտրոնային հսկիչ դրամարկղային մեքենայի էլեկտրոնային կտրոն (բացառությամբ էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայության միջոցով ուղևորափոխադրումների):

Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումները կարող են իրականացվել նաև էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայության միջոցով, որի դեպքում պատվերի վճարման էլեկտրոնային հսկիչ դրամարկղային մեքենայի էլեկտրոնային կտրոնը պատվիրատուին տրամադրում է էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունը կամ անհատ ձեռնարկատերը:

Էլեկտրոնային հարթակով ուղևորափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել ուղևորափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը:

Հայաստանի Հանրապետության տարածքում մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով փոխադրումների կազմակերպման կարգը հաստատում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը:

2. Տաքսամոտորային փոխադրումներն իրականացնողների ավտոտրանսպորտային միջոցները պետք է կահավորված լինեն՝

ա) սակաչափիչով:

բ) տանիքին՝ «SU&UT» գրառմամբ կամ շախմատաձև դեղին և սև տարբերանշանով.

գ) տաքսի-ծառայություն մատուցող կազմակերպության և տվյալ տրանսպորտային միջոցի վարորդի կամ անհատ ձեռնարկատեր չհանդիսացող ֆիզիկական անձի մասին տեղեկատվությունով.

դ) թափքի կողային մասում և ուղեսրահում գնացուցակով, որն առնվազն պետք է ներառի ուղևորափոխադրման նվազագույն արժեքը (առկայության դեպքում), ուղևորափոխադրման սակագինը, նստելավարձի և (կամ) սպասելավարձի մասին տեղեկատվություն (առկայության դեպքում):

3. Երկդռնանի (չհաշված բեռնախցիկի դուռը), աջակողմյան դեկային տեղաբաշխմամբ, ձեռքի միջոցով արգելակային կառավարմամբ թեթև մարդատար ավտոմոբիլներով տաքսամոտորային փոխադրումների կազմակերպումն (իրականացումը) արգելվում է:

4. Մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլների նստեցումները կատարվում են՝

ա) տաքսի ավտոմոբիլների համար հատուկ նախատեսված կանգառներում.

բ) ճանապարհափողոցային ցանցի տեղամասերում, որտեղ թույլատրված է համապատասխան ավտոտրանսպորտային միջոցների կանգառը.

գ) ուղևորների պատվերով՝ ուղևորի նշված վայրում:

5. Օդանավակայանի տարածքում տաքսի ծառայության մատուցումն իրականացվում է տաքսու կայանատեղից կամ տրանսպորտային միջոցների կանգառի համար նախատեսված վայրերից՝ ուղևորների պատվերով:

6. Օդանավակայանի տարածքի տաքսու կայանատեղից ծառայություն կարող են մատուցել միայն այն կազմակերպություններն ու անհատ ձեռնարկատերերը, որոնք ունեն օդանավակայանի տաքսի ծառայության կազմակերպման լիցենզիա, որի ձևը սահմանում է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը:

7. Օդանավակայանի տաքսի ծառայության լիցենզիա տրվում է միայն այն կազմակերպություններին և անհատ ձեռնարկատերերին, որոնք ունեն մինչև յոթ տարվա արտադրության, սպիտակ հիմնագույնի, գործարանային վառելիքային համակարգով շահագործվող, «Աերոտաքսի» գրառմամբ և տաքսու շախմատաձև տարբերանշանով արտաքին կահավորում և սակաչափիչ ունեցող ավտոմոբիլներ:

8. Օդանավակայանի տաքսի ծառայություն մատուցող իրավաբանական անձինք և անհատ ձեռնարկատերերը պետք է պահպանեն օդանավակայանի կառավարչի սահմանած՝ օդանավակայանի շահագործման հետ կապված կանոնակարգերի պահանջները:

### **Հոդված 19. Բեռնափոխադրումների կազմակերպման հիմնադրույթները և հիմնական պահանջները**

1. Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների կազմակերպումը պետք է բացառի փոխադրվող բեռի կամ նյութի մթնոլորտ արտանետումը:

2. Էլեկտրոնային հարթակով բեռնափոխադրման ծառայություն մատուցող կազմակերպությունների կամ անհատ ձեռնարկատերերի կողմից գանձվող բոլոր

վճարների ընդհանուր չափը չի կարող գերազանցել բեռնափոխադրման ընդհանուր արժեքի 10 տոկոսը: