Ամփոփաթերթ

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» ՀՀ օրենքի նախագիծ նախագծի վերաբերյալ

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| հ/  հ | Առարկության, առաջարկության հեղինակը, ստացման ամսաթիվը | Առարկության, առաջարկության բովանդակությունը | Եզրակացություն | Կատարված փոփոխությունը |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | ARMEN GRIGORYAN  06.09.2020 20:35:09 | «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» օրենքի հիմնական նպատակը՝ դա փոխադրումների, հատկապես միջպետական փոխադրումների, կանոնակարգումն է և դրանց համապատասխանեցումը միջազգային չափանիշներին։ Օրենքի հեղինակները պետք է, հատկապես, գլխավոր նպատակ ունենային հետևյալ երկու գաղափարները՝ հնարավորինս բարձրացնել փոխադրումների կատարման որակական չափանիշները և ստեղծել լավագույն պայմանները ՀՀ փոխադրողների մրցունակության համար։ Ցավոք, նշված նախագիծը նման գաղափարների կանոնավուրում լիարժեք ձևով չի արտահայտում, որովհետև բոլոր լրացված միջոցառումները կիսատ բնույթ են կրում։ Իմ մոտեցումը մանրամասնեմ․․․ Միանգամից ասեմ, որ իցենզավորմանը կողմ եմ, նույնիսկ առանց գումարի չափերին անդրադառնալու, քանի որ համարում եմ, որ ՀՀ միջպետական բեռնափոխադրումների ոլորտը այսօր հեռու է պրոֆեսիոնալ համարվելուց։ Այդ իսկ պատճառով այն պետք է պարտադիր լիցենզավորվի` կիրառելով իր բոլոր ուղեկցող դրական միջոցառումները, առանց որոնց այն կվերածվի ավելորդ ծախսեր պարունակող բյուրոկրատական ընթացակարգի։ Սակայն նախագծի մնացած մասը նման է թերի թողնված մտքերի և անհասկանալի ձևակերպումների շարադրանքի։ 1․ Ի՞նչ է նշանակում «Էլեկտրոնային գրանցամատյանում հաշվառվելու համար կազմակերպությունները լիազոր մարմնին ներկայացնում են բանկային տեղեկանք առնվազն 9000 եվրոյին համարժեք դրամ մեկ տրանսպորտային միջոցի դեպքում ․․․» միտքը։ 9000 եվրոյի վճարու՞մ, դեպոզի՞տ, առկայութոյու՞ն, թե ի՞նչ․․․ Պարզ չէ։ Կամ «առևտրային իրավունքի ոլորտ, անվճարունակության իրավունքի ոլորտ և այլն․․․»։ Փողադրողները ցանկանում են գործ ունենալ ավելի պարզ և հասկանալի ձևակերպումների հետ, որոնք զերծ կլինեն բազմիմաստ կամ կամայական մեկնաբանություններից։ 2․ Ո՞ր որակավորման մարմիններն են անցկացնելու դասընթացները և հաստատելու վարորդների համապատասխանությունը մասնագիտական այս կամ այն որակավորման աստիճանին։ Ի՞նչ մեթոդոլոգիական չափանիշներ են կիրառվելու։ Առանց նշված միջոցառումների ձևերն ունենալու, կամ գոնե կանխորոշելու, այդ որակավորման գործընթացները կլինեն անիմաստ, և հետևաբար, արդյո՞ք 3 ամիսը բավարար է նշված կառույցներն ու մեթոդական սկզբունքները ստեղծելու և ներդնելու համար։ Իհարկե, ոչ․․․ Նույնիսկ, այլ երկրների փորձը ներդնելու համար 3 ամիսը բավարար չէ։ 3․ Լիակատար բացակայում են վերահսկողական մեխանիզմները, որոնք կհամապատասխանեն միջազգային չափանիշներին։ Այնպիսի տպավորություն է, որ ինչպես նախագիծը, այնպես էլ օրենքն ամբողջությամբ, ուղղված է ՀՀ փոխադրողների շահերի դեմ։ Մինջդեռ ՀՀ փոխադրողները իրավասու են սպասել մի օրենսդրություն, որը գոնե ՀՀ տարածքում իրենց շահերը կդարձնեն ավելի գերակա, քան արտասահմանյան փոխադրողինը։ Սա շատ ծավալուն հարց է, որպեսզի մեկ էջում շարադրվի։ Գաղտնիք չէ, որ հայկական փողադրողներն այսօր ՌԴ-ում, ԲՀ-ում, ՈւՀ-ում և այլն, համարյա թե գտնվում են նվաստեցուցիչ պայմաններում տեղական պետական մարմինների կողմից՝ հենց վերահսկողական խիստ (նույնիսկ չարաշահումներով) մեխանիզմների կիրառման իմաստով։ Հետևաբար, ՀՀում, նախ պետք է ստեղծվի վերահսկողական հզոր և գրագետ համակարգ, որն էլ ի վիճակի կլինի արտասահմանյան փոխադրողներին ենթարկել ճիշտ վերահսկման։ Ասվածն ամենևին չի նշանակում ՀՀ փողադրողնեին չվերահսկել։ Եվ, որպեսզի ներդրվեն վերը նշված 2 և 3 կետերն ապահովող բոլոր միջոցառումները, ամենմոտավոր գնահատականներով անհրժեշտ կլինի շուրջ 1,5 տարի։ Կարելի է և խիստ անհրաժեշտ ավելի մանրամասն քննարկել ՀՀ միջպետական փոխադրումներին վերաբերող տրանսպորտային օրենսդրությունն ամբողջությամբ, սակայն դրա համար պետք կլինի կազմակերպել մասնագիտական հարթակում ամենալայն մակարդակներով լսումներ միջազգային իրավունքի, և հատկապես ԵԱՏՄ-ի տրանսպորտային օրենսդրության մասնագետների և, իհարկե, ՀՀ միջպետական փոխադրողների մասնակցությամբ։ 4․ Միաժամանակ նշեմ նաև իմ վերաբերմունքը ՀՀ բեռնափոխադրողների կողմից 1կմ-ի համար 50 դրամ ճանապարհավճարի մասին․․․ Այդ ճանապարհավճարը պետք է կիրառվի միայն ՀՀ տարածքից դուրս գրանցում ունեցող բեռնատարների նկատմամբ, քանի որ ՀՀ բեռնատարները արդեն գույքահարկի տեսքով կատարում են վճարում։ Կարելի կիրառել գույքահարկի և ճանապարհավճարի տարբերության վճարման մեխանիզմը, ինչպես դա արվում է, օրինակ՝ ՌԴ-ում, ռուսական գրանցում ունեցող բեռնատարների նկատմամբ։ Չնայած ես քվեարկել եմ օրենքին կողմ, հաշվի առնելով լիցենզավորման (նույնն է թե որկական չափանիշների բարձրացման) գաղափարը, այնուամենայնիվ, այն խիստ թերի Է և ժամանակային սահմանափակման տեսակետից անիրագործելի։ | Հայաստանի Հանրապետությունում բեռնափոխադրումների ոլորտը լիցենզավորման ենթակա գործունեություն չէ։։Ուղևորափոխադրումների /բացառությամբ մարդատար-տաքսի փոխադրումների/ և բեռնափոխադրումների լիցենզավորման պահանջը հանվել է փոխադրումների ազատականացման և դյուրացման նպատակով։ Նախագիծը մշակվել է ՀՀ օրենսդրության պահանջները եվրոպական օրենսդրության պահանջներին ներդաշնակեցնելու նպատակով, ինչը կդյուրացնի ՀՀ փոխադրողների մուտքը եվրոպական շուկա և կմեծացնի նրանց մրցունակությունը։ 1․ Նախագծի 1-ին հոդվածի 8-րդ մասով սահմանվում է, որ ՀՀ կառավարությունը կհաստատի խախտումների ցանկը։ 2․ Նախագծի 1-ին հոդվածի 6-րդ մասով սահմանվում է, որ մասնագիտական որակավորման քննություններ ընդունելու և մասնագիտական որակավորման վկայական տալու կարգը, մասնագիտական որակավորման վկայականի նկարագիրը հաստատելու է Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը: Օրենքի նախագծի ուժի մեջ մտնելու ժամկետ է սահմանվել 2022 թվականի հունվարի 1-ը։ 3․Հայաստանի Հանրապետությունում տրանսպորտի ոլորտում վերահսկողություն իրականացնող տեսչական մարմնի գործունեությունը կանոնակարգված է գործող օրենսդրությամբ։ 4․ Ճանապարհային վճարի գանձման գործընթացին վերաբերող հարցը նախագծի կարգավորումների շրջանակներից։դուրս է։ |  |
| 2 | «Ավտոտրանսպորտային գործունեություն իրականացնողների շահերի պաշտպանություն» ՀԿ  01.09.2020 19:43:40 | ««Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծով առաջարկվող փոփոխությունների լիարժեք կիրառման արդյունքում մի կողմից հնարավոր կլինի բարձրացնել միջպետական ուղևորափոխադրումների և բեռնափոխադրումների անվտանգության մակարդակը, սակայն մյուս կողմից օրենսդրական կարգավորումը առավել կխորացնի ՀՀ միջպետական փոխադրողների առանց այն էլ ոչ մրցունակ լինենը, այլ պետությունների փոխադրողների նկատմամբ: Առաջարկվող նախագծի հիմնավորմամբ ներկայացված չէ թե ինչ չափի լրացուցիչ բեռ է դրվում ՀՀ միջպետական փոխադրումներ իրականացնող տնտեսվարող սուբյեկտների վրա, հարց է առաջանում արդյո՞ք նման ուսումնասիրություն իրականացվել է նախագիծը մշակող մարմնի կողմից: Առաջարկում ենք միջպետական բեռնափոխադրումների մասով պահանջները սահմանել հայեցողական՝ Որակի խարտիայով սահմանված միջպետական բեռնափոխադրումներ իրականացնելու պարտադիր պայմանները կիրառել միայն այն ՀՀ փոխադրողների նկատմամբ, ովքեր ցանկություն կհայտնեն միջպետական բեռնափոխադրումներ իրականացնել Տրանսպորտի նախարարների եվրոպական կոնֆերանսի (ՏՆԵԿ) բազմակողմ թույլտվություններով: Արդյունքում կունենանք ՀՀ բեռնափոխադրողներ, ովքեր հնարավորություն կստանան առանց Որակի խարտիայով սահմանված միջպետական բեռնափոխադրումներ իրականացնելու պարտադիր պայմանները կատարելու, միջպետական բեռնափոխադրումներ իրականացնել Տրանսպորտի նախարարների եվրոպական կոնֆերանսի անդամ չհանդիսացող երկրներ, կամ ՀՀ-ի և այլ պետությունների միջև, տրանսպորտի բնագավառը կանոնակարգող երկկողմ համաձայնագրերով սահմանված միջպետական բեռնափոխադրումների իրականացման առավել թեթև ռեժիմով՝ անդամ երկրներ: Առաջարկում ենք միջպետական ուղևորափոխադրումների մասով պահանջները սահմանել բացառապես տաքսի ծառայությունների և միջպետական ոչ կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնողների գործունեությունը լիարժեք կանոնակարգելուց հետո, հակառակ պարագայում հնարավոր է լուրջ վնաս հասցնել ՀՀ միջպետական կանոնավոր ուղևորափոխադրումների բնագավառին: Առաջարկում ենք միջազգային չափանիշներին համապատասխան նախագծեր մշակելիս խորությամբ ուսումնասիրել միջազգային պրակտիկան, մասնավորապես՝ պարտադիր պայմանների և պահանջների նկատմամբ եվրոպական չափանիշներին համապատասխան իրականացվող վերահսկողության գործիքակազմը: ՀՀ-ում միջպետական տրանսպորտի նկատմամբ իրականացվող վերահսկողությունը շատ թույլ է, գրեթե չի իրականացվում, օրինակ վարորդի աշխատաժամանակի վերահսկողությունը, որը պակաս դեր չի կատարում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման համար և Որակի խարտիայի բաղկացուցիչ մաս է կազմում, դեռևս 2012 թվականին Եվրոմիության դիրիկտիվաների պահանջներին համապատասխան ներդրված թվային տախոգրաֆի համակարգի նկատմամբ բացարձակապես ՀՀ-ում վերահսկողություն չի իրականացվել: Այլ պետության փոխադրողների նկատմամբ վերահսկողության բացակայությունն է հիմնականում առաջ բերում ՀՀ փոխադրողների ոչ մրցունակ լինելուն, այլ պետություններում ՀՀ փոխադրողների նկատմամբ կիրառվում են վերահսկողության խիստ մեխանիզմներ: Միաժամանակ առաջարկվող փոփոխությունները հնարավոր չէ սահմանել միայն «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացումներ կատարելու միջոցով, անհրաժեշտ է սահմանել նաև տրված իրավունքից զրկման ընթացակարգը, ինչպես նաև խախտումների հայտնաբերման մեխանիզմները: | ««Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագիծը մշակվել է ԵՄ և ատոմային էներգետիկայի եվրոպական համայնքի ու դրանց անդամ պետությունների միջև կնքված համապարփակ և ընդլայնված գործընկերության համաձայնագրի կիրարկումն ապահովող ճանապարհային քարտեզով նախատեսված միջոցառումների պահանջներին համապատասխան։ Նախագծով սահմանվող պահանջները համապատասխանեցվել են Եվրամիության օրենսդրության պահանջներին։ Միջպետական փոխադրումներ իրականացնող ուղևորափոխադրումներ և բեռնափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների նկատմամբ բարի համբավի, ֆինանսական միջոցների և մասնագիտական որակավորման պահանջների սահմանումը նպատակ է հետապնդում բարձրացնելու երթևեկության անվտանգության մակարդակը և սպասարկման որակը։ Միջազգային չափորոշիչներին համապատասխան պահանջների սահմանումը դյուրացնում է միջպետական փոխադրումներ իրականացնողների մուտքը եվրոպական շուկա, բարձրացնում է նրանց մրցունակությունը։ Նախագծով փոխադրողների համար ֆինանսական լրացուցիչ բեռ չի սահմանվում։ Նախագիծը մշակելիս իրականացվել են անհրաժեշտ ուսումնասիրություններ, այդ թվում՝ միջազգային փորձի։ Ինչ վերաբերում է խախտումների հայտնաբերմանը․ապա դրանք պետք է իրականացվեն տեսչական մարմնի կողմից, որին վերապահված է վերահսկողություն իրականացնելու լիազորությունը։ |  |