

Ը Ն Դ Հ Ա Ն ՈՒ Ր Ն Կ Ա Ր Ա Գ Ի Ր

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՏԵՍՉՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ ՌԻՍԿԻ ՎՐԱ ՀԻՄՆՎԱԾ ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐՈՎ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎՈՂ ՈՒՂԵՎՈՐԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅԱՆ ՍՏՈՒԳՈՒՄՆԵՐԻ ՄԵԹՈԴԱԲԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՌԻՍԿԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ՈՐՈՇՈՂ ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐԻ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1. Սույն իրավական ակտով կանոնակարգվում են Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտային տեսչության կողմից (այսուհետ՝ տեսչություն) ռիսկի վրա հիմնված ավտոտրանսպորտային միջոցներով իրականացվող ուղևորափոխադրումների գործունեության ստուգումների համակարգի կիրառման հետ կապված հարաբերությունները:

2. Ռիսկայնության գնահատման մեթոդաբանությունը և ռիսկայնության չափանիշները հնարավորություն կտան տեսչությանը վերլուծելու և գնահատելու վերահսկման ենթակա ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպություններին և անհատ ձեռնարկատերերին (այսուհետ՝ գնահատվող օբյեկտ)՝ ըստ դրանց ռիսկի գործոնների, ձևավորելու տվյալների բազա՝ գնահատվող օբյեկտներն ըստ ռիսկայնության դասակարգելու նպատակով:

II. ՌԻՍԿԻ ՍԱՀՄԱՆՈՒՄԸ

3. Տրանսպորտային գործունեության տեսանկյունից գնահատվող օբյեկտի ռիսկը՝ տրանսպորտի բնագավառին վերաբերող նորմատիվ ակտերի և Հայաստանի Հանրապետության կողմից կնքված միջազգային համաձայնագրերի պահանջների խախտման հավանականությունն է՝ հաշվի առնելով դրանց բացասական հետևանքները:

4. Տեսչության համար մշակվող մեթոդաբանությունում գնահատվում են այն ռիսկերը, որոնք կարող են առաջացնել ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտի համալիր զարգացման, ամբողջական, արդյունավետ, անվտանգ և որակյալ գործունեության ապահովման երաշխիքների կորուստ:

5. Գնահատվող օբյեկտի ռիսկը հավասար է ոլորտային և անհատական ռիսկերի հանրագումարին, որն ունի առավելագույնը 2170 միավորի ընդհանուր կշիռ:

6. Փոխադրողի ռիսկի տեսանկյունից տրանսպորտային գործունեության ոլորտները դասակարգվում են ցածր, միջին և բարձր ռիսկային մակարդակների:

III. ԳՆԱՀԱՏՎՈՂ ՕԲՅԵԿՏԻ ՈԼՈՐՏԱՅԻՆ ՌԻՍԿԻ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՄՈԴԵԼԸ

7. Գնահատվող օբյեկտի ոլորտային ռիսկի (այսուհետ՝ ոլորտային ռիսկ) գնահատման մոդելը կիրառվելու է փոխադրողի կողմից սպասարկման գործում ներգրավված տրանսպորտային միջոցների (այսուհետ՝ ավտոմեքենա) մասին տվյալների վերլուծության արդյունքում հիմք ընդունելով սույն մեթոդաբանությունը:

8. Ոլորտային ռիսկը ընդհանուր ռիսկի մեջ կարող է գնահատվել առավելագույնը 1085 միավոր:

9. Հայաստանի Հանրապետությունում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով ուղևորների կանոնավոր փոխադրումների (այսուհետ՝ կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ) ոլորտային ռիսկի միավորները հաշվարկվում են գնահատվող օբյեկտի

ավտոտրանսպորտային միջոցների թվի, միջին տարիքի, օրական կատարվող միջին վազքի համար ստացված միավորների հանրագումարի և գնահատվող օբյեկտի կողմից սպասարկվող երթուղիների տեսակի գործակցի արտադրյալով:

10. Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների ոլորտային ռիսկի ավտոտրանսպորտային միջոցների թվի համար գնահատվող օբյեկտի ստացած միավորները հաշվարկվում են ըստ ստորև ներկայացված աղյուսակի՝

Ավտոտրանսպորտային միջոցների թիվը	Միավորը
մինչև 5	0
5-9	10
10-14	20
15-19	30
20-29	40
30-49	50
50-99	60
100-ից ավելի	70

11. Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների ոլորտային ռիսկի ավտոտրանսպորտային միջոցների միջին տարիքի համար գնահատվող օբյեկտի ստացած միավորները հաշվարկվում են ըստ ստորև ներկայացված աղյուսակի՝

Ավտոտրանսպորտային միջոցների միջին տարիքը	Միավորը
մինչև 2 տարեկան	5
2-4 տարեկան	10
4-6 տարեկան	15
6-8 տարեկան	20
8-10 տարեկան	25
10-12 տարեկան	30
12-14 տարեկան	40
14 տարեկանից ավելի	50

12. Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների ոլորտային ռիսկի ավտոտրանսպորտային միջոցների օրական միջին վազքի համար գնահատվող օբյեկտի ստացած միավորները հաշվարկվում են ըստ ստորև ներկայացված աղյուսակի՝

Ավտոտրանսպորտային միջոցների օրական միջին վազքը	Միավորը
մինչև 100 կմ	0
100-124 կմ	5

125-149 կմ	10
150-174 կմ	15
175-199 կմ	20
200-249 կմ	25
250-299 կմ	30
300 կմ-ից ավելի	35

13. Կանոնավոր ուղևորափոխադրումների ոլորտային ռիսկի գնահատվող օբյեկտի կողմից սպասարկվող երթուղիների տեսակի գործակիցը հաշվարկվում է ըստ ստորև ներկայացված աղյուսակի՝

Երթուղու տեսակը	Միավորը
Միկրոավտոբուսային	5
Ավտոբուսային	7

14. Եթե փոխադրողի ավտոտրանսպորտային միջոցների միջին տարիքը կամ օրական միջին վազքն ամբողջ թիվ չէ, ապա այն կլորացվում է մինչև 0,5 ամբողջը՝ դեպի նվազում:

15. Հայաստանի Հանրապետությունում մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորափոխադրումների (այսուհետ՝ տաքսամոտորային ուղևորափոխադրումներ) ոլորտային ռիսկի միավորները հաշվարկվում են գնահատվող օբյեկտի ավտոտրանսպորտային միջոցների թվի և միջին տարիքի համար ստացված միավորների հանրագումարով:

16. Տաքսամոտորային ուղևորափոխադրումների ոլորտային ռիսկի ավտոտրանսպորտային միջոցների թվի համար գնահատվող օբյեկտի ստացած միավորները հաշվարկվում են ըստ ստորև ներկայացված աղյուսակի՝

Ավտոտրանսպորտային միջոցների թիվը	Միավորը
մինչև 5	0
5-9	40
10-14	80
15-19	140
20-29	180
30-49	220
50-99	260
100-ից ավելի	340

17. Տաքսամոտորային ուղևորավոխադրումների ոլորտային ռիսկի ավտոտրանսպորտային միջոցների միջին տարիքի համար գնահատվող օբյեկտի ստացած միավորները հաշվարկվում են ըստ ստորև ներկայացված աղյուսակի՝

Ավտոտրանսպորտային միջոցների միջին տարիքը	Միավորը
մինչև 2 տարեկան	50
2-4 տարեկան	100
4-6 տարեկան	150
6-8 տարեկան	250
8-10 տարեկան	330
10-12 տարեկան	420
12-14 տարեկան	520
14 տարեկանից ավելի	745

18. Եթե գնահատվող օբյեկտի ավտոտրանսպորտային միջոցների միջին տարիքը ամբողջ թիվ չէ, ապա այն կլորացվում է մինչև 0,5 ամբողջը՝ դեպի նվազում:

19. Եթե գնահատվող օբյեկտն իրականացնում է և կանոնավոր, և տաքսամոտորային ուղևորավոխադրումներ, ապա այն ստանում է ոլորտի այն ռիսկայնության միավորը, որը գնահատված է ամենաբարձրը:

IV. ԳՆԱՀԱՏՎՈՂ ՕԲՅԵԿՏԻ ԱՆՀԱՏԱԿԱՆ ՌԻՍԿԻ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՄՈԴԵԼԸ

20. Գնահատվող օբյեկտի անհատական ռիսկը (այսուհետ՝ անհատական ռիսկ) հաշվարկելիս՝ հիմք են ընդունվում տեսչության կողմից գնահատվող օբյեկտում իրականացված վերջին ստուգման արդյունքներով արձանագրված խախտումները:

21. Գնահատվող օբյեկտի անհատական ռիսկի գնահատականը հաշվարկվում է ստուգաթերթի միջոցով՝ այն հարցերի ռիսկայնության միավորների հանրագումարով, որոնցում, ստուգման արդյունքում լրացվել է «Ոչ» սյունակը:

22. Անհատական ռիսկը բնութագրում է գնահատվող օբյեկտի կողմից ոլորտը կարգավորող Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրության պահանջների կատարումը և գնահատվող օբյեկտի ռիսկի մեջ գնահատվում է առավելագույնը՝ 1085 միավոր:

23. Մինչև տվյալ ոլորտում տեսչության կողմից սույն մեթոդաբանության համաձայն ստուգում իրականացնելը՝ տվյալ ոլորտի անհատական ռիսկը չի գնահատվում:

**V. ԳՆԱՀԱՏՎՈՂ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԴԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄՆ ԸՍՏ
ԳՆԱՀԱՏՎՈՂ ՕԲՅԵԿՏԻ ՌԻՍԿԻ**

24. Մինչև սույն մեթոդաբանության համաձայն գնահատվող օբյեկտի անհատական ռիսկի գնահատումը՝ գնահատվող օբյեկտների դասակարգումը՝ ըստ գնահատվող օբյեկտի ռիսկի, կատարվում է միայն գնահատվող օբյեկտի ոլորտային ռիսկի գնահատման հիման վրա, որն ունի առավելագույնը 1085 միավորի կշիռ:

25. Մինչև սույն մեթոդաբանության համաձայն գնահատվող օբյեկտի անհատական ռիսկի գնահատումը՝ գնահատվող այն օբյեկտներում, որտեղ սույն մեթոդաբանությամբ նախատեսվող ռիսկային համակարգը ներդնելուց հետո տեսչության կողմից չի իրականացվել ստուգում (բացառությամբ ըստ անհրաժեշտության ստուգման), գնահատվող օբյեկտի ռիսկը գնահատվում և դասակարգվում է միայն ոլորտային ռիսկի հիման վրա, որն ունի առավելագույնը 1085 միավոր:

26. Սույն մեթոդաբանության համաձայն փոխադրողի անհատական ռիսկի գնահատումից հետո գնահատվող այն օբյեկտներում, որտեղ սույն մեթոդաբանությամբ նախատեսվող ռիսկային համակարգը ներդնելուց հետո տեսչության կողմից իրականացվել է ստուգում և լրացվել է ստուգաթերթ, գնահատվող օբյեկտի ռիսկը գնահատվում և դասակարգվում է ամբողջությամբ, որն ունի առավելագույնը 2170 միավորի կշիռ (ոլորտային ռիսկ՝ առավելագույնը 1085 միավոր, անհատական ռիսկ՝ առավելագույնը 1085 միավոր):

27. Գնահատվող օբյեկտների դասակարգումը՝ ըստ գնահատվող օբյեկտի գնահատված ռիսկի, իրականացվում է հետևյալ մեխանիզմով. առավելագույն հնարավոր ռիսկային միավորի մինչև 29 տոկոսն ստացած գործատուն դասակարգվում է ցածր ռիսկայնության խմբում, 30-69 տոկոսն ստացած գործատուն՝ միջին ռիսկայնության խմբում, իսկ 70-100 տոկոսն ստացած գործատուն՝ բարձր ռիսկայնության խմբում, բայց ոչ ավելի, քան գնահատվող օբյեկտների ընդհանուր թվի 20 տոկոսը:

Ցածր	Միջին	Բարձր
մինչև 29 %	30-69%	70%-ից ավելի

28. Եթե գնահատվող օբյեկտների ռիսկի տոկոսն ամբողջ թիվ չէ, ապա այն կլորացվում է մինչև 0,5 ամբողջը՝ դեպի նվազում:

VI. ՌԻՍԿԱՅՆՈՒԹՅԱՆ ԳՆԱՀԱՏՄԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐԻ ՏԵՂԵԿԱՏՎԱԿԱՆ ԲԱԶԱՆ

29. Գնահատվող օբյեկտների մասին տեղեկատվական բազան պարունակում է տվյալներ, որոնք ապահովում են ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնողների ոլորտային և անհատական ռիսկերի գնահատման համար անհրաժեշտ տվյալները:

30. Տեղեկատվական բազայի տվյալները հավաքագրվում են Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարության ստորաբաժանումներից և Հայաստանի Հանրապետության համապատասխան տարածքային կառավարման մարմիններից:

31. Տեղեկատվական բազայի կառուցվածքը հաստատում է Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի և կապի նախարարությունը:

ՍԱՐԳՍՅԱՆ

ՂԵԿԱՎԱՐ

8

Դ.