

ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԻՑ ԲԽՈՂ  
ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ՊԱՐՏԱԴԻՐ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՄԱՍԻՆ»  
ՕՐԵՆՔՈՒՄ ԼՐԱՑՈՒՄ ԿԱՏԱՐԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ» ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ  
ՕՐԵՆՔԻ ՆԱԽԱԳԾԻ ՓԱԹԵԹԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ (Պ-714-26.08.2020-ՏՀ-011/0)  
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅԱՆ  
Մ Ա Ս Ի Ն

«Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» օրենքում լրացում կատարելու մասին» Հայաստանի Հանրապետության օրենքի նախագծով (այսուհետ՝ նախագիծ) նախատեսվում է «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» օրենքի 7-րդ հոդվածը լրացնել նոր՝ 6.1-ին մասով.

«Եթե ապահովադիրը հանդիսանում է կանոնավոր ուղևորավոխադրումներ իրականացնող, ինչպես նաև անհատ ձեռնարկատեր կամ կազմակերպություն, որը իրականացնում է մարդատար-տաքսի ավտոմոբիլներով ուղևորավոխադրումների լիցենզավորված կազմակերպում, ապա ապահովագրավճարների գեղչերի և հավելավճարների համակարգ (Բոնուս-Մալուս համակարգ) ապահովադրի նկատմամբ չի հաշվարկում: Սույն մասով սահմանված դեպքում ապահովագրավճարների գեղչերի և հավելավճարների համակարգի (Բոնուս-Մալուս համակարգ) հաշվարկը կիրառվում է ավտոտրանսպորտային միջոցի վարորդի նկատմամբ՝ բացառապես իր վարորդական պատմության և իրեն սեփականության իրավունքով պատկանող ավտոտրանսպորտային միջոցների մասով»:

Բոնուս-Մալուս համակարգը գործում է 2013 թվականի հունվարի 1-ից: Մինչև 2016 թվականի սեպտեմբերի 1-ը գործում էր Բոնուս-Մալուս երկգործոնային համակարգը՝ հիմնված ապահովադիրների և վարորդների ապահովագրական պատմության վրա, ինչը նպատակ ուներ ԱՊՊԱ համակարգի ներդրման սկզբնական ժամանակահատվածում ավտոսեփականատերերի հետ համատեղ կիսել վարորդների ընտրության հետ կապված ռիսկերը և այդ ընթացքում ձևավորել վարորդների մեղավորությամբ տեղի ունեցած վթարների պատմությունը հաշվառող միասնական համակարգ:

Վարորդների մեղավորությամբ տեղի ունեցած վթարների պատմությունը հաշվառող միասնական համակարգում ձևավորված վիճակագրությունից օգտվելու հնարավորությունը (բյուրոյից կամ ապահովագրական ընկերություններից ստանալու, ինչպես նաև

բյուրոյի՝ [www.appa.am](http://www.appa.am) պաշտոնական ինտերնետային կայքից առցանց եղանակով ստանալու միջոցով) ԱՊՊԱ համակարգում ամբողջապես ներդրվեց 2016 թվականից, որը պարունակում է ԱՊՊԱ համակարգի ամբողջ գործունեության ընթացքում հավաքագրված համապատասխան տեղեկությունները: Նման տեղեկությունների ստացման հնարավորությունը թույլ է տալիս, որ ապահովադիրներն իրենց պատկանող տրանսպորտային միջոցներն այս կամ այն անձին վարման հանձնելուց առաջ սահմանված կարգով ստուգեն տվյալ վարորդի մեղավորությամբ տեղի ունեցած վթարների պատմությունը: Համապատասխանաբար ստեղծվեց նաև հնարավորություն 2016 թվականի սեպտեմբերի 1-ից Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրոյի խորհրդի կողմից հաստատված «ԱՊՊԱ ընդհանուր պայմաններ» RL 1-001 կանոններում կատարել փոփոխություն և ԱՊՊԱ ոլորտում անցում կատարել առավել պարզ՝ միայն Ապահովադիրների վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս համակարգին:

2016 թվականին ապահովադիրների և վարորդների ապահովագրական պատմության վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս երկգործոնային համակարգից միայն ապահովադիրների ապահովագրական պատմության վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս համակարգի անցումը թույլ է տվել ԱՊՊԱ համակարգին արձանագրել հետևյալ ձեռքբերումները՝

- էապես պարզեցվել է ԱՊՊԱ պայմանագրերի կնքման գործընթացը, ԱՊՊԱ վկայագրում լրացման ենթակա տեղեկատվության կազմը՝ հեշտացնելով ԱՊՊԱ պայմանագրերի առցանց կնքման հնարավորության ներդրումն ու արդյունավետ գործարկումը.

- էապես ընդլայնվել են ԱՊՊԱ ոլորտում մատուցվող ծառայության շրջանակները, մասնավորապես՝ ապահովադիրն ԱՊՊԱ պայմանագիրը կնքելիս չի նշում, թե ով է հանդիսանալու տվյալ պայմանագրում լիազորված տիրապետող, և ավտոմեքենան համարվում է պատշաճ ապահովագրված համապատասխան վարորդական իրավունք ունեցող ապահովադրի կամ ապահովադրի կողմից որոշված ցանկացած անձի կողմից վարման դեպքում, համապատասխանաբար, ապահովադիրը ստիպված չէ վարորդների շրջանակի յուրաքանչյուր փոփոխության համար ռեսուրս վատնել ԱՊՊԱ պայմանագրում փոփոխություններ կատարելու համար: Ի դեպ, այդ ընդլայնումը ապահովադիրների համար չի առաջացրել լրացուցիչ ֆինանսական բեռ, քանի որ հիմնական ապահովագրավճարի չափը մնացել է նույնը. ինչ վերաբերում է մալուսային հավելագրումներին, ապա դրանք շատ դեպքերում անգամ ավելի քիչ են, քան այն գումարները, որոնք տաքսի ծառայություն մատուցող ապահովադիրները նախկինում

վճարում էին ոչ լիազորված տիրապետողների կողմից ավտոմեքենան վարելու արդյունքում իրենց նկատմամբ կիրառված հետադարձ պահանջի գործընթացում.

- էապես պարզեցվել են ԱՊՊԱ պատահարների կարգավորման և հատուցումների գծով հետադարձ պահանջների կիրառման գործընթացները. մասնավորապես՝ ապահովագրողն այլևս ստիպված չէ ռեսուրսներ ծախսել, որպեսզի բացահայտի պատահարում ներգրավված իրական վարորդին, որը փոխարինել է լիազորված տիրապետողին, իսկ նման բացահայտումից հետո միջոցներ ձեռնարկել վճարված ապահովագրական հատուցումը ապահովադրից հետ ստանալու համար.

- ապահովադիրն է կրում իրեն պատկանող տրանսպորտային միջոցների կառավարման թե՛ դրական, և թե՛ բացասական հետևանքները՝ համապատասխանաբար բռնուսի ստացման և մալուսի վճարման միջոցով՝ անկախ այն հանգամանքից, թե ԱՊՊԱ պատահարի պահին ով է փաստացի վարել մեքենան (ավտոմեքենայի սեփականատերը, թե՛ այլ անձը):

Ի լրումն վերոգրյալի՝ հարկ է նշել նաև հետևյալը.

➤ ավտոտրանսպորտային միջոցը, ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի համաձայն, հանդիսանում է առավել վտանգի աղբյուր, և ավտոտրանսպորտային միջոցով երրորդ անձանց պատճառված վնասի համար դրա սեփականատերը պատասխանատվություն է կրում՝ անկախ մեղքի առկայությունից: Հետևաբար կանոններով Բռնուս-Մալուս համակարգը ավտոմեքենայի սեփականատիրոջ նկատմամբ կիրառելը բխում է ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի՝ վերը նշված ընդհանուր տրամաբանությունից,

➤ ընդհանուր տրամաբանությունից մարդատար-տաքսի ավտոմեքիներով ուղևորափոխադրում իրականացնող կազմակերպություններին առանձնացնելը չի բխում մեծաքանակ պայմանագրերի սպասարկմամբ զբաղվող ապահովագրական համակարգի արդյունավետ կառավարման սկզբունքից, ինչպես նաև խնդիրներ է առաջացնում մեծաքանակ ավտոպարկ ունեցող այլ կազմակերպություններից տարանջատման հիմնավորման տեսանկյունից:

Միաժամանակ պետք է նշել, որ ապահովագրավճարը հաշվարկվում է Հայաստանի Ավտոապահովագրողների բյուրոյի խորհրդի կողմից հաստատված «ԱՊՊԱ ընդհանուր պայմաններ» RL 1-001 կանոնների 3-րդ հավելվածի 2-րդ կետով նախատեսված կոնկրետ բանաձևով, որի դուրսբերման համար հաշվի են առնվում մի շարք գործոններ, որոնց թվում՝ նաև ռիսկայնության գործակիցները: Հարկ է նշել, որ

ռիսկը վերացական կատեգորիա չէ, և ռիսկի բնութագրիչ հանդիսացող հավանականության բնորոշիչն ունի քանակական արտահայտություն, որի միջոցով էլ տեղի է ունենում ռիսկի գնահատումը: Ընդ որում՝ տրանսպորտային ռիսկը համարվում է ստատիկ, քանի որ դրա իրականացման դեպքում անձի գործունեությանը պատճառված վնասն անխուսափելի է: Այսինքն՝ անհատ ձեռնարկատերը կամ կազմակերպությունը, զբաղվելով փոխադրման ծառայությունների մատուցմամբ կամ տաքսի ծառայությունների կազմակերպմամբ, հաշվի է առնում դրանց իրականացմամբ պայմանավորված բոլոր ռիսկերը: Այս կապակցությամբ ռիսկայնության գործոնները՝ կախված տրանսպորտային միջոցի տեսակից, օգտագործման նպատակից և հզորությունից տարբեր են: Կարևոր է նաև այն հանգամանքը, որ ԲՄ դասը կախված է ԲՄ խմբի ռիսկայնությունից: Բացի այդ՝ Հայաստանի Ավտոապահովագրողների բյուրոյի խորհրդի կողմից հաստատված «ԱՊՊԱ ընդհանուր պայմաններ» RL 1-001 կանոնների 3-րդ հավելվածի 10-րդ կետի համաձայն՝ ապահովադրի ԲՄ դասի հաշվարկման ժամանակ 5-րդ գլխով սահմանված հանգամանքները հիմք են ընդունվում՝ անկախ ավտոտրանսպորտային միջոցի կամ ապահովագրական ընկերության փոփոխման հանգամանքից:

Համաձայն Հայաստանի Ավտոապահովագրողների բյուրոյի խորհրդի կողմից հաստատված «ԱՊՊԱ ընդհանուր պայմաններ» RL 1-001 կանոնների հավելված 3-ի 5-րդ գլխի՝ մեկ տրանսպորտային միջոց ունեցող ապահովադիրների համար Բոնուս-Մալուս համակարգը հաշվարկվում է հետևյալ կերպ՝

այն դեպքում, երբ ապահովադրի ԲՄ դասի վերջին վերահաշվարկի ամսաթվից հետո անցել է 365 օր, որի ընթացքում ապահովադիրն ունեցել է գործող ԱՊՊԱ պայմանագիր և այս ընթացքում առկա չէ ԱՊՊԱ պատահար, որի հետևանքով իր կողմից կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում չի տրվել հատուցում երրորդ անձին, ապա նա ստանում է բոնուս՝ 1 դասի չափով.

այն դեպքում, երբ ապահովադրի կնքած ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում առկա է ԱՊՊԱ պատահար, որի հետևանքով իր կողմից կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում տրվել է հատուցում երրորդ անձին, ապա այդպիսի յուրաքանչյուր դեպքի համար ապահովադիրը ստանում է մալուս՝ 4 դասի չափով:

Մեկից ավելի ՏՄ ունեցող ապահովադիրների համար Բոնուս-Մալուս համակարգը հաշվարկվում է հետևյալ կերպ՝

մեկից ավելի ՏՄ ունեցող ապահովադիրների համար Բոնուս-Մալուս հաշվարկման պարագայում յուրաքանչյուր ապահովադրի համար հաշվարկվում է հետևյալ գործակիցը՝

$$J = (4 * (1/C1 + ... + 1/Cn))$$

*C1...Cn – պատահարի տեղի ունենալու պահին ապահովադրի կողմից կնքված և գործող ԱՊՊԱ պայմանագրերով նախատեսված ՏՄ-ների քանակն է*

Արդյունքում՝

ապահովադիրը ստանում է բոնուս այն դեպքում, երբ ապահովադրի Բոնուս-Մալուս դասի վերջին վերահաշվարկի ամսաթվից հետո անցել է 365 օր, որի ընթացքում ապահովադիրն ունեցել է գործող ԱՊՊԱ պայմանագիր և 365-րդ օրը  $J \leq 0,103$ .

այն դեպքում, երբ ապահովադրի կնքած ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում առկա է ԱՊՊԱ պատահար, որի հետևանքով իր կողմից կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում տրվել է հատուցում երրորդ անձին, ապա ապահովադիրը ստանում է մալուս, եթե հաշվարկված  $J$  գործակիցը  $\geq 0,412$ , իսկ ավելացվող դասերի քանակը հավասար է  $J$  գործակցին կլորացված.

այն դեպքում, երբ հաշվարկված  $J$  գործակիցը մեծ է 0,103 և փոքր 0,412-ից, ապա ապահովադրի նախկին ԲՄ դասը մնում է անփոփոխ:

Հաշվի առնելով վերը նշված Բոնուս-Մալուս համակարգի հաշվարկման ձևերը՝ հարկ է նկատել, որ մեկից ավելի ՏՄ ունեցող ապահովադիրների համար ԲՄ հաշվարկման հիմքում դրվում է ապահովադիրների կողմից ապահովագրված ՏՄ-ների և դրանց պատահարների տեսակարար կշիռը:

Համաձայն «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» օրենքի հավելվածի 4.6-րդ կետի՝ «ԲՄ գործակիցները և անցման կանոնները սահմանվում են այնպես, որ համակարգն ապահովի ֆինանսական հավասարակշռվածություն (ապահովագրական ընկերության տեսանկյունից) և ըստ ռիսկի տարբերակման արդարություն (ապահովադրի տեսանկյունից)»:

Ուստի ԲՄ խմբերը և դասերը, դրանց հետ փոխկապակցված ապահովագրավճարների մեծության տատանումները կայացած համակարգ են՝ հիմնված արդարության սկզբունքի վրա, որտեղ հաշվի են առնվում մի շարք հանգամանքեր՝ սկսած ծառայության տեսակից մինչև դրանում ներգրավված տրանսպորտային միջոցների քանակը:

Հիմնվելով վերոգրյալի վրա՝ կարելի է եզրակացնել, որ որևէ ծառայության, այդ թվում՝ փոխադրումների կամ տաքսի ծառայությունների նկատմամբ ԲՄ դասերի շտրիման և դրանց հետ փոխկապակցված ապահովագրավճարների չափի որոշման հարցում

բացառություններ արվել չեն կարող՝ դրանց առումով առանձնահատուկ կարգավորումներ սահմանելու ձևով: Ինչպես նաև հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ նախագծով առաջարկվող փոփոխությունը կխաթարի արդեն գործող և իր արդյունավետությունն ապացուցած ապահովադիրների ապահովագրական պատմության վրա հիմնված Բոնուս-Մալուս համակարգը՝ նախագծի ընդունումը նպատակահարմար չենք համարում: