

**ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԻՑ ԲԵՈՂ
ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ՊԱՐՏԱԴԻՐ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ
ԳԾՈՎ
ԱՊԱՀՈՎԱԳՐԱՎՃԱՐՆԵՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿՄԱՆ
ՄԵԹՈԴԱԲԱՆՈՒԹՅՈՒՆ**

1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1.1. Սույն հավելվածով սահմանված՝ «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության գծով ապահովագրավճարների հաշվարկման մեթոդաբանության» (այսուհետ՝ մեթոդաբանություն) հիման վրա Բյուրոն հաշվարկում է ԱՊՊԱ գծով հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն սահմանաչափերը և դրանք ներկայացնում է Կենտրոնական բանկ՝ հաստատման: Կենտրոնական բանկի հաստատմանն է ներկայացվում նաև հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն սահմանաչափերի ցանկացած փոփոխություն, ինչպես նաև ապահովագրավճարների հաշվարկման մեջ սույն մեթոդաբանության 3.4 կետով նախատեսված այլ ռիսկայնության գործոնների ընդգրկումը՝ բավարար հիմնավորումների առկայության դեպքում:

1.2. Հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն սահմանաչափերը և սույն մեթոդաբանության համաձայն հաշվարկված այլ մեծությունները Բյուրոյի, ինչպես նաև Կենտրոնական բանկի կողմից վերանայվում են ոչ պակաս, քան յուրաքանչյուր տարին մեկ անգամ, որի արդյունքում նախաձեռնվում է դրանց փոփոխություն կամ դրանք թողնվում են անփոփոխ:

1.3. ԱՊՊԱ գծով ապահովագրավճարը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով՝

$$U\text{Վ} = \text{ԲՄ} \cdot \text{ԲՄ}$$

որտեղ՝

UՎ-ն ապահովագրավճարն է.

ԲՄ-ն բազային ապահովագրավճարն է.

ԲՄ-ն տվյալ ապահովադրի համար կիրառվող Բոնուս-Մալուս գործակիցն է: Ընդ որում՝ Բոնուս-Մալուս գործակիցները ԱՊՊԱ գծով ապահովագրավճարների հաշվարկման մեջ սկսում են կիրառվել 2013 թվականի հունվարի 1-ից սկսած: Մինչև այդ ժամկետը ապահովագրավճարի հաշվարկման նպատակով ընդունվում է, որ ԲՄ-ն հավասար է 1-ի:

1.4. Բազային ապահովագրավճարը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով՝

$$\text{ԲՄ} = \text{ՀՄ} \cdot \prod_i nq_i$$

որտեղ.

ԲՄ-ն բազային ապահովագրավճարն է.

ՀՄ-ն հիմնական ապահովագրավճարն է.

nq_j -ն ռիսկայնության գործակիցներն են՝ ըստ ապահովագրվող տրանսպորտային միջոցի և (կամ) ապահովադրի ռիսկայնության տարբեր աստիճանների (դասերի):

1.5. Եթե ապահովագրական ընկերության կողմից հաշվարկված ապահովագրավճարը գերազանցում է Բյուրոյի կողմից սահմանված և Կենտրոնական բանկի կողմից հաստատված՝ հիմնական և բազային ապահովագրավճարների առավելագույն սահմանաչափերի հիման վրա հաշվարկված ապահովագրավճարը, ապահովագրական ընկերությունը կատարում է վերահաշվարկ և ապահովագրավճարի հաշվարկում կիրառվող մեծությունները համապատասխանեցնում է Բյուրոյի կողմից հաշվարկված մեծություններին:

2. ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐԱՎՃԱՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿՈՒՄԸ

2.1. Հիմնական ապահովագրավճարը հաշվարկվում է ապահովագրման ենթակա բոլոր տրանսպորտային միջոցների և բոլոր ապահովադիրների համար՝ ելնելով մասնավորապես հաշվարկմանը նախորդող ժամանակահատվածներում ապահովագրման ենթակա տրանսպորտային միջոցների և կնքված ապահովագրական պայմանագրերի քանակների, ապահովագրական գումարների ընդհանուր ծավալների, տեղի ունեցած ապահովագրական պատահարների, դրանց գծով պատճառված վնասների չափերի և վճարված (վճարվելիք) հատուցումների վիճակագրությունից: Ընդ որում՝ այդ հաշվարկների համար կարող են օգտագործվել Բյուրոյի կողմից վարվող տեղեկատվական համակարգից ստացված տվյալներ, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման համար պատասխանատու պետական կառավարման լիազոր մարմնի, առողջապահության բնագավառի պետական կառավարման լիազոր մարմնի, պետական վիճակագրական ծառայություն իրականացնող մարմնի պաշտոնական տվյալներ, ինչպես նաև այլ տվյալներ:

2.2 Սույն մեթոդաբանության 2.1 կետով նախատեսված վիճակագրական տվյալների վերլուծության հիման վրա՝ հատուցվող վնասի յուրաքանչյուր տեսակի համար (տուժողի առողջությանը պատճառված վնասներ և (կամ) դրանց հետևանքով կորցրած աշխատավարձ (եկամուտ)), մահ, գույքային վնաս) առանձին-առանձին, այդ վնասների առանձին համախմբերից յուրաքանչյուրի համար կամ միասնական՝ հատուցվող վնասի բոլոր տեսակների համար, հաշվարկվում են.

1) պատահարի տեղի ունենալու միջին հավանականությունը ապահովագրության պայմանագրի գործողության ժամկետի ընթացքում (h).

2) հատուցման միջին չափը (U).

3) հավանականային ապահովագրական սակագինը (ζU)՝ արտահայտված ապահովագրական գումարի (Q) նկատմամբ հարաբերական մեծությամբ.

$$\zeta U = \frac{h \cdot U}{Q}$$

4) հավանականային ապահովագրական սակագնի վրա կիրառվող ռիսկային հավելումը ($\Omega \zeta$), որի կոնկրետ չափը կախված է ապահովագրական պատահարների և դրանց գծով վճարված հատուցումների վիճակագրական բաշխումների բնութագրիչներից.

5) գուտ (նետոտ) սակագինը (νU)՝ որպես հավանականային սակագնի և ռիսկային հավելման գումար.

$$\nu U = \zeta U + \Omega \zeta$$

6) համախառն (բրուտոտ) սակագինը ($R U$), որը հաշվարկվում է՝ գուտ սակագնի վրա կիրառելով բեռնվածության գործակից: Բեռնվածության գործակիցը ներառում է ծախսային բեռնվածություն (δR) և շահույթի բեռնվածություն (ζR).

$$F_U = \frac{U}{1 - (\delta F + C F)}$$

7) համախառն (բրուտո) ապահովագրավճարը (F_U), որը հաշվարկվում է որպես ստացված համախառն սակագնի և համապատասխան ապահովագրական գումարի արտադրյալ.

$$F_U = F_U \cdot q$$

2.3. Հիմնական ապահովագրավճարը հաշվարկվում է որպես վնասի առանձին տեսակների կամ դրանց առանձին համախմբերի համար հաշվարկված համախառն (բրուտո) ապահովագրավճարների գումար: Եթե սույն մեթոդաբանության 2.2 կետի (1)-(7) ենթակետերում նկարագրված մեծությունները հաշվարկվում են միասնական՝ հատուցվող վնասի բոլոր տեսակների համար, հիմնական ապահովագրավճարը հավասար է սույն մեթոդաբանության 2.2 կետի (7) ենթակետում նկարագրված համախառն (բրուտո) ապահովագրավճարին:

3. ՌԻՍԿԱՅՆՈՒԹՅԱՆ ԳՈՐԾԱԿԻՑՆԵՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿՈՒՄԸ

3.1. ԱՊՊԱ գծով ապահովագրավճարի հաշվարկման մեջ ռիսկայնության գործակիցների կիրառման նպատակն է սահմանել տարբերակված ապահովագրավճարներ՝ ըստ ապահովադիրների ռիսկայնության աստիճանի՝ ապահովագրության մեջ համարժեքության սկզբունքի պահպանման նպատակով:

3.2. Ռիսկայնության գործոնների կիրառումը ապահովագրավճարի հաշվարկման մեջ ներառում է.

- 1) կոնկրետ ռիսկային գործոնների ընտրություն.
- 2) յուրաքանչյուր գործոնի համար ռիսկայնության դասերի սահմանում.
- 3) ռիսկայնության յուրաքանչյուր դասի համար համապատասխան ռիսկայնության գործակցի (միջակայքի) սահմանում:

3.3. Սույն մեթոդաբանության 1.4. կետում նշված բանաձևում նկարագրված nq_i գործակիցների հիմքում դրվում են մասնավորապես հետևյալ ռիսկայնության գործոնները.

- 1) տրանսպորտային միջոցի շահագործման տարեկան ինտենսիվությունը (կմ).
- 2) տրանսպորտային միջոցի տիպը / տեսակը / մակնիշը.
- 3) տրանսպորտային միջոցի շահագործման հիմնական վայրը / շրջանը.
- 4) տրանսպորտային միջոցի օգտագործման ձևը / նպատակը.
- 5) տրանսպորտային միջոցի հզորությունը / շարժիչի ծավալը / քաշը.
- 6) ապահովադրի անհատական՝ մասնավորապես տարիքային, հատկանիշները.
- 7) ապահովադրի վարորդական ստաժը.
- 8) ապահովադրի առողջական վիճակի հետ կապված գործոններ, որոնք կարող են ազդել ապահովադրի վթարավտանգության աստիճանի վրա:

3.4. Բազային ապահովագրավճարի առավելագույն սահմանաչափի հաշվարկում ապահովադրին, ապահովագրվող տրանսպորտային միջոցին կամ դրա օգտագործմանը վերաբերող այլ գործոններ կիրառելու մասին առաջարկը Բյուրոն պարտավոր է ներկայացնել Կենտրոնական բանկ՝ հաստատման, դրանց կիրառման մասին բավարար հիմնավորումներով: Այդ գործոնները պետք է բավարարեն առնվազն հետևյալ պահանջներին.

- 1) տվյալ ռիսկային գործոնի կիրառումը ողջամիտ է և հիմնավորված է վիճակագրական տվյալներով (տվյալ գործոնի և ապահովագրվող տրանսպորտային միջոցի / ապահովադրի վթարավտանգության աստիճանի միջև վիճակագրական / կորելյացիոն կապի առկայություն).

2) տվյալ գործոնի չափը կամ դրսևորման աստիճանը հնարավոր է օբյեկտիվորեն չափել և դասակարգել ռիսկայնության սահմանված խմբերից որևէ մեկին:

3) տվյալ գործոնի չափի կամ դրսևորման աստիճանի վրա ապահովադրի և/կամ այլ շահագրգիռ անձանց անիրավաչափ, մեքենայական ազդեցության հնարավորությունը սահմանափակ է:

4) առաջարկվող ռիսկային գործոնն էապես կորելացված չէ ապահովագրավճարի հաշվարկում արդեն իսկ ներառված որևէ գործոնի հետ, կամ դրա ազդեցությունը ապահովագրվող տրանսպորտային միջոցի և/կամ ապահովադրի ընդհանուր ռիսկայնության աստիճանի վրա չի միջնորդավորվում ապահովագրավճարի հաշվարկում արդեն իսկ ներառված որևէ գործոնով:

3.5. Գործակիցների կոնկրետ արժեքների թույլատրելի մեծությունները սահմանվում են՝ ելնելով առկա վիճակագրական տվյալներից և ապագայի նկատմամբ հուսալի ակտուարական կանխատեսումներից, այնպես, որ ապահովվի ապահովագրության մեջ համարժեքության սկզբունքի պահպանումը, այսինքն՝ ապահովագրավճարների տարբերակման հարաբերական չափերը՝ ըստ ռիսկայնության խմբերի, ողջամտության սահմաններում համապատասխանեն իրական (կամ կանխատեսվող) ռիսկայնությունների միջին չափերի տարբերություններին այդ խմբերից յուրաքանչյուրում ներառվող տրանսպորտային միջոցների և/կամ ապահովադիրների համախմբի համար:

4. ԲՈՆՈՒՄ-ՄԱՆՈՒՄ ԳՈՐԾԱԿՑԻ ՀԱՇՎԱՐԿՈՒՄԸ

4.1. Բոնուս-Մալուս (այսուհետ նաև՝ ԲՄ) համակարգն իրենից ներկայացնում է ապահովադիրների վարորդական պատմության վրա հիմնված ապահովագրավճարների տարբերակման համակարգ՝ ըստ ԲՄ դասերի, այդ դասերի գործակիցների և ապահովադիրների՝ դասից դաս անցման կանոնների:

4.2. ԲՄ համակարգը սահմանում է դասից դաս անցման կարգը և պայմանները՝ կախված ապահովագրական պայամանագրի կնքմանը նախորդող ժամանակահատվածում (ժամանակահատվածներում) ապահովադրի մեղքով առաջացած ապահովագրական պատահարների քանակից:

4.3. Ըստ յուրաքանչյուր դասը նկարագրող գործակցի մեծության՝ տարբերում են դասերի երեք խումբ.

1) **Բազիսային (սկզբնական) դաս.** կարող է շնորհվել այն դեպքում, երբ ԱՊՊԱ պայամանագիրը կնքվում է առաջին անգամ և (կամ) դեռ գոյություն չունի այն վարորդական պատմությունը, ըստ որի պետք է սահմանվի Բոնուս-Մալուս դասը: Այս դասին համապատասխանում է 1 գործակիցը.

2) **Բոնուսային դասեր.** կարող են շնորհվել «դրական» վարորդական պատմություն ունեցող ապահովադիրներին: Այս դասերին համապատասխանող գործակիցները փոքր են 1-ից, այսինքն՝ նվազեցնում են ապահովագրավճարի մեծությունը.

3) **Մալուսային դասեր.** կարող են շնորհվել առավել ռիսկային վարորդներին: Այս դասերին համապատասխանող գործակիցները մեծացնում են ապահովագրավճարը:

4.4. ԲՄ դասերի գործակիցների կոնկրետ մեծությունները և անցման կանոնները սահմանվում են՝ ելնելով նախորդ ժամանակահատվածների ընթացքում ապահովադիրների ապահովագրական պատմությունը (ապահովագրական պատահարների քանակները և հաճախականությունները) նկարագրող վիճակագրական շարքերի վերլուծությունից: Դրանք մասնավորապես կախված են.

1) առանձին ապահովադիրների՝ տվյալ ժամանակահատվածի կտրվածքով ԲՄ դասերից յուրաքանչյուրում գտնվելու հավանականություններից,

2) նախորդ ժամանակահատվածի ԲՄ դասից հաջորդ ժամանակահատվածում ցանկացած այլ դաս տեղափոխվելու հավանականություններից,

3) ապահովագրական պատահարները, դրանց հաճախականություններն ու հատուցումների չափերը նկարագրող վիճակագրական բաշխումների այլ մաթեմատիկական եւ վիճակագրական բնութագրիչներից:

4.5. ԲՄ դասերի գործակիցները և անցման կանոնները սահմանվում են այնպես, որպեսզի համակարգն ապահովի ֆինանսական հավասարակշռվածություն (ապահովագրական ընկերության տեսանկյունից) և ըստ ռիսկի տարբերակման արդարություն (ապահովադրի տեսանկյունից):