

ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄ

Առկա իրավիճակը:

Ներկա իրավակարգավորումների ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության ոլորտը ունի մի շարք էական խնդիրներ, որոնցից մեկի լուծման ուղղված է այս օրենսդրական նախագիծը: Մասնավորապես «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» ՀՀ օրենքի և դրա անբաժանելի մաս կազմող հավելվածի կիրառման արդյունքում տուժում են այնպիսի բարեխիղճ տնտեսվարողներ, ովքեր պարտաճանաչ կատարել են իրենց պարտավորությունները պետության առջև, սակայն վարորդի մեղքով վրա հասած վթարի հետևանքով օրենքի կիրառման արդյունքում ստիպված են լինում վճարել ոչ միայն ապահովագրավճար, այլև հավելավճար: Սույն նախագիծը ուղղված է այդ անարդարացի մոտեցման վերացմանը:

Ներկայումս «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» 3-րդ հոդվածի 1-ին մասի 7-րդ կետի համաձայն.

«**ապահովադիրը** ապահովագրական ընկերության հետ ԱՊՊԱ պայմանագիր կնքած անձն է.», իսկ 8-րդ կետի համաձայն՝ «**ապահովագրված անձը** ԱՊՊԱ պայմանագրի գործողության ընթացքում ավտոտրանսպորտային միջոցի սեփականատերն է, ինչպես նաև օրինական հիմքերով այն տիրապետող այլ անձը (ներառյալ՝ վարորդը).»

Սույն օրենքի ՀՀ օրենքի Հավելվածի 1.4-րդ կետի « Բազային ապահովագրավճարը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով.

$FU=CU$

. Π ոգի

i

որտեղ՝

FU-ն բազային ապահովագրավճարն է.

CU-ն հիմնական ապահովագրավճարն է.

Π -գի –ն ռիսկայնության գործակիցներն են՝ ըստ ապահովագրվող տրանսպորտային միջոցի և (կամ) ապահովադրի և (կամ) ապահովագրված անձի ռիսկայնության տարբեր աստիճանների (դասերի):

Սույն Հավելվածի 4-րդ կետի համաձայն.

«4. ԲՈՆՈՒՍ-ՄԱԼՈՒՍ ԳՈՐԾԱԿՑԻ ՀԱՇՎԱՐԿՈՒՄԸ

4.1. Բոնուս-Մալուս (այսուհետ՝ ԲՄ) համակարգն **ապահովադիրների և (կամ) ապահովագրված անձանց վարորդական պատմության վրա հիմնված ապահովագրավճարների տարբերակման համակարգ է** ըստ ԲՄ դասերի, այդ

դասերին համապատասխանող ԲՄ գործակիցների և ապահովադիրների՝ դասից դաս անցման կանոնների:

4.2. ԲՄ համակարգը սահմանում է դասից դաս անցման կարգը և պայմանները՝ կախված ապահովագրական պայմանագրի 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 պայմանագիրը կնքվում է առաջին անգամ, և (կամ) դեռ գոյություն չունի այն վարորդական պատմությունը, ըստ որի պետք է սահմանվի ԲՄ դասը: Այս դասին համապատասխանում է 1 գործակիցը.

2) **բոնուսային դասեր. Կարող են շնորհվել «դրական» վարորդական պատմություն ունեցող ապահովադիրներին և (կամ) ապահովագրված անձանց:** Այս դասերին համապատասխանող գործակիցները փոքր են 1-ից, այսինքն՝ նվազեցնում են ապահովագրավճարի մեծությունը.

3) **մալուսային դասեր. Կարող են շնորհվել առավել ռիսկային ապահովադիրներին և (կամ) ապահովագրված անձանց:** Այս դասերին համապատասխանող գործակիցները մեծացնում են ապահովագրավճարը:

4.4. ԲՄ գործակիցների որոշակի 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:»**

և (կամ) շաղկապի առկայության արդյունքում կանոնավոր ուղևորափոխադրումներով զբաղվող ձեռնարկությունները ստիպված են լինում վճարել հավելավճարներ, քանզի իրենց վարորդների մեղքով վթարի առկայության դեպքում նրանց շնորհվում են մալուսային դասեր, ինչը մի կողմից չի խրախուսում տնտեսվարողներին, մյուս կողմից էլ անարդարացի մոտեցում է նրանց նկատմամբ, քանզի խաթարվում է պատասխանատվության անհատականացման սկզբունքը:

Ընդորում, եթե անգամ գործատուն աշխատանքից ազատում է վարորդին, ապա միևնույն է, նա արդեն վճարել է հավելավճարով ապահովագրավճար և ստացել է մալուսային դաս, իսկ քանի որ մալուսային դասը չի կարող մեկնաբանվել որպես հասցված վնաս, կազմակերպությունները զրկված են նման վնասի հատուցման պահանջ ներկայացնելու իրավունքից»

Նախագծով առաջարկվող կարգավորումը.

Նախագծի ընդունման դեպքում բոնուս-մալուսային համակարգը կհաշվարկվի բացառապես վարորդների նկատմամբ և արդյունքում բարեխիղճ տնտեսվարողները այլևս չեն տուժի: