

### ԱՐՄԵՆ ՍԱՐԴԱՐՅԱՆ

Հայ-Ռուսական (Սլավոնական) համալսարանի  
իրավագիտության ֆակուլտետի քաղաքացիական և  
քաղաքացիական դատավարության իրավունքի  
ամբիոնի ասպիրանտ

## ԱՊՊԱ ՊԱՅՄԱՆԱԳՐԻ ԳՆԻ ԵՎ ԱՅՆ ՉԿՆՔԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ՆԱԽԱՏԵՍՎԱԾ ՎԱՐՉԱԿԱՆ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ՊՐՈԲԼԵՄՆԵՐ

Ապահովագրավճարը ապահովադրի կողմից ապահովագրական ընկերությանը միանվագ կամ տարաժամկետ վճարման միջոցով փոխանցվող գումարն է, այսպես ասած՝ ապահովագրության պայմանագրի արժեքը, զինը, որի դիմաց ապահովագրական ընկերությունը պարտականություն է ստանձնում պայմանագրում մատնանշված իրադարձության վրա հասնելու դեպքում վճարել ապահովագրական հատուցում:

ԱՊՊԱ ինստիտուտի շրջանակներում ապահովագրավճարի դերը էականորեն տարբերվում է կամավոր ապահովագրության տեսակներից, քանի որ, եթե կամավոր ապահովագրության դեպքում ազատ տնտեսական հարաբերությունները՝ ապահովագրական ընկերությունների մրցակցությունը, առաջարկի և պահանջարկի փոխադարձանավորվածությունը, բավարար պայման են «ապահովագրական տարբեր պրոդուկտների» գների-ապահովագրավճարների գոյացման համար, ապա պարտադիր ապահովագրության դեպքում ապահովագրության պայմանագրի կնքումը ապահովված է պետական հարկադրանքով, և պետությունը պարտավոր է սահմանել այս «պրոդուկտների» համար արդարացված գներ:

ԱՊՊԱ վկայականի դիմաց վճարվող ապահովագրավճարների իրավական նշանակությանը և բնույթին 2005թ մայիսի 31-ին կայացրած թիվ-6Պ՝ որոշման մեջ անդրադարձել է Ռուսաստանի Դաշնության սահմանադրական դատարանը: ՌԴ Դաշնային ժողովի մի խումբ պատգամավորներ վիճարկում էին ԱՊՊԱ օրենքի համապատասխանությունը ՌԴ Սահմանադրությանը՝ նշելով, որ ԱՊՊԱ օրենքի 8-րդ հոդվածի համաձայն՝ ապահովագրավճարների հաշվարկումը, և դրա հաշվարկման ժամանակ օգտագործվող սակագները որոշվում են ՌԴ կառավարության կողմից: Այնինչ, ՌԴ Սահմանադրության համաձայն՝ հարկերը և այլ պարտադիր վճարները պետք է սահմանվեն միայն օրենքով: Պատգամավորները նշել են նաև, որ ապահովագրավճարների սահմանման

լիազորությունը Կառավարությանը փոխանցելը բերել է տնտեսապես չիմնավորված ապահովագրավճարների ընդունման, ինչի հետևանքով տրանսպորտային միջոցների վարորդների դրությունը վատթարացվել է:

Սակայն, Սահմանադրական դատարանը որոշել է, որ Ռուսաստանի Դաշնության ԱՊՊԱ օրենքի 8-րդ հոդվածի համաձայն՝ ապահովագրավճարների հաշվարկումը և դրա հաշվարկման ժամանակ օգտագործվող սակագների որոշումը ՌԴ կառավարության կողմից չի հակասում Սահմանադրությանը հետևյալ պատճառաբանությամբ. «...Ելնելով նրանից, որ քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության պայմանագիրը մասնավոր իրավունքի ինստիտուտ է, իսկ ապահովագրական իրավահարաբերության մասնակիցները անկախ, գույքային առումով ինքնուրույն, իրավահավասար սուբյեկտներ են՝ ապահովագրավճարը, որը իրենից ներկայացնում է վճար ապահովագրական ընկերության (ձեռնարկատիրական գործունեությամբ զբաղվող սուբյեկտի) ծառայության դիմաց, այսինքն՝ համաչափ, հատուցելի-անհատական պայմանագրի զին, ունի անկախ դիմումատուների կարծիքի քաղաքացիաիրավական, այլ ոչ թե հարկային բնույթ: Այն փաստը, որ տրանսպորտային միջոցի տիրապետողի կողմից իր քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության պարտականության խախտումը բերում է Վարչական իրավախախտումների մասին ՌԴ օրենսգրքի 12.37 հոդվածով նախատեսված պատասխանատվության, հիմք չի հանդիսանում ապահովագրավճարը հարկային կամ այլ ֆիսկալ վճարում համարելու համար, այլ միայն ընդգծում է պարտադիր ապահովագրության ինստիտուտի ինքնատիպությունը, որը ունի համընդհանուր(հանրային) նպատակներ և հիմնվում է տուժողների կյանքի, առողջության և գույքի պահպանության առաջնայնության վրա»:

Համաձայնվելով ՌԴ Սահմանադրական դատարանի եզրակացությանը այն առումով, որ

ԱՐԴԱՐԱԴԱՏՈՒԹՅՈՒՆ

ԱՊՊԱ պայմանագրով ապահովագրավճարը չի կարելի նույնացնել հարկերի և այլ ֆիսկալ պարտավորությունների հետ, քանի որ այն հատուցելի բնույթ է կրում և, չնայած այն հանագամանքին, որ ԱՊՊԱ պայմանագրի կնքումը ապահովված է պետական հարկադրանքով, այնուամենայնիվ դա նախ և առաջ, քաղաքացիաիրավական մասնավոր բնույթի պայմանագիր է, որտեղ պայմանագրի երկու կողմերն էլ շահագրգռված են պայմանագրի կնքման մեջ, քանի որ ապահովագրության պայմանագիրը քաղաքացիական օրենսգրքի համաձայն՝ հատուցելի պայմանագիր է և ապահովադիրը ունի իր մասնավոր շահը այն կնքելու մեջ: Այնուամենայնիվ գտնում ենք, որ այս ինստիտուտի հասարակության մի խմբի համար համապարտադիր լինելու հանգամանքից ելնելով՝ պետությունը արդեն իսկ հանրային բնույթ է հաղորդում ԱՊՊԱ իրավահարաբերություններին և, հավասարության սկզբունքից ելնելով, արդարացի կլինի, որ, ավտոմեքենաների սեփականատերերի վրա դնելով քաղաքացիական պատասխանատվությունը ապահովագրելու պարտականությունը, և դրանով իսկ ԱՊՊԱ ոլորտում ապահովագրություն իրականացնող ընկերությունների համար օրենքի մակարդակով ստեղծելով ձեռնարկատիրական գործունեություն իրականացնելու նպաստավոր պայմաններ, միաժամանակ սահմանափակվել ասյ ոլորտում գործունեություն ծավալելիս նրանց հնարավոր շահույթների չափը՝ բացառելով նրանց կողմից գերշահույթներ ստանալու հնարավորությունը: Հակառակը, մեր կարծիքով, կնշանակի պետական հարկադրանքի ուժով գումարների «կորզում» հասարակության այն մասից, որի վրա դրված է ԱՊՊԱ պայմանագրի կնքման պարտականությունը՝ հոգուտ որոշ ապահովագրական ընկերությունների: Առարկայագուրկ չէ ՌԴ սահմանադրական դատարանի անդամներից մեկի՝ Ա.Լ.Կոնոնովի՝ այս գործով հատուկ կարծիք արտահայտելը, որտեղ ԱՊՊԱ ինստիտուտի լուրջ քննադատությանն ենթարկում Կոնոնովը գրում է. «...Ակնհայտ է, որ անհիմն չէ մի շարք մասնագետների կողմից արտահայտված խելամիտ կարծիքը, որ ԱՊՊԱ օրենքի բազմաթիվ հակասականությունները պայմանավորված են առանձին ապահովագրական ընկերությունների շահերի լոբբինգով...»<sup>2</sup>:

Օրենքի մակարդակով ապահովագրավճարների արդարացի չափերի ապահովման խնդիրը բավարար չափով ապահովված չէ ո՛չ Ռուսաստանի Դաշնության, ո՛չ էլ ՀՀ օրենսդրություններում: Ռուսաստանի Դաշնության ԱՊՊԱ օրենքի 8-րդ հոդվածը ասում է, որ ապահովագրավճարի հիմքում ընկած սակագները պետք է լինեն տնտեսապես հիմնավորված: Սակայն, մեր կարծիքով,

տնտեսապես հիմնավորված արտահայտությունը լայն մեկնաբանության հնարավորություն է թողնում, օրինակ՝ ապահովագրության շուկայի զարգացման և ապահովագրական ընկերությունների տնտեսության զարգացմանը նպաստող ուժ դառնալու նկատառումով տնտեսապես հիմնավորված է ԱՊՊԱ պայմանագրի բարձր գների սահմանումը: Ենթադրելով, ՌԴ կառավարության կողմից ընդունված ԱՊՊԱ սակագների սահմանման մասին որոշման համաձայն՝ Ռուսաստանի Դաշնությունում ապահովագրավճարների հաշվարկման բավակահին արդարացված և հիմնավորված կարգ է սահմանված: Սակայն, կարծում ենք, որ ՌԴ ԱՊՊԱ օրենքը պետք է սահմաներ այս սակագների հաշվարկման սկզբունքները դաշնային օրենքի մակարդակով՝ լրացուցիչ երաշխիքներ ստեղծելով ԱՊՊԱ սակագների արդարացված լինելու գործում:

ՌԴ կառավարության վերոնշյալ որոշման համաձայն՝ ապահովագրական սակագնի հետևյալ կառուցվածքն է տված՝ Բրուտտո դրույքաչափ, որը կազմում է ապահովագրական սակագնի հիմքում դրված հաշվարկային միավորի 100%-ը, Նետտո դրույքաչափ, որը Բրուտտո դրույքաչափի մասն է կազմում՝ նրա 77%-ը, և նախատեսված է բացառապես ապահովագրական հատուցումների կատարման համար, պահուստային ֆոնդի ձևավորմանն ուղղված է բրուտտո դ-ի 3%-ը, ապահովագրության իրականացման համար անհրաժեշտ այլ ծախսերին՝ 20%: Ապահովագրավճարի հիմքում ընկած սակագնի մասն կառուցվածք սահմանելը միջազգային պրակտիկայում ընդունված երևույթ է, որը ՌԴ-ում կարևոր դեր է խաղում ապահովադիրների շահերի պաշտպանության գործում, քանի որ այս կառուցվածքի շնորհիվ պաշտպանվում է ապահովադիրների շահերը ապահովագրավճարի անհիմն թանկացումից: Եթե ՌԴ-ում այս հարցը ըստ էության լուծված է կառավարության մակարդակով, ապա Հայաստանի Հանրապետությունում պատկերը լիովին այլ է:

Համաձայն ՀՀ ԱՊՊԱ օրենքի 7-րդ հոդվածի՝ «ԱՊՊԱ ոլորտում կիրառվող ապահովագրավճարները պետք է լինեն հիմնավորված, ոչ խտրական և իրենց հաշվարկման հիմքում ներառեն ապահովագրական ընկերության կողմից ԱՊՊԱ պայմանագրում նշված ապահովագրական գումարի ապահովման համար անհրաժեշտ իրատեսական ծախսերի և ողջամիտ շահույթի հաշվարկը...»: Սակայն, ՀՀ ԱՊՊԱ օրենքը չի տալիս որևէ սահմանաչափ իրատեսական ծախսերի և ողջամիտ շահույթի համար, ինչը, մեր կարծիքով, թերություն է և կարող է չարաշահումների տեղիք տալ ապահովագրական ընկերությունների կողմից

www.lawinstitute.am

ԱՊՊԱ ոլորտում գեր շահույթ ստանալու առումով:

Այս առումով կարևոր ենք համարում անդրադառնալ Ավտոապահովագրողների բյուրոյի կողմից ներկայացված 2011թ ԱՊՊԱ ոլորտում իրականացված գործունեության ամփոփիչ տվյալներին: Համաձայն այդ տվյալների՝ 2011թ. ԱՊՊԱ ոլորտում հավաքված ապահովագրավճարների ընդհանուր թիվը կազմել է 14,8 միլիարդ (տասնչորս միլիարդ ութ հարյուր միլիոն) ՀՀ դրամ: Որպես հատուցում՝ ապահովագրական ընկերությունները 2011 թ. վճարել են 5.56 մլրդ (հինգ միլիարդ հինգ հարյուր վաթսուս միլիոն) ՀՀ դրամ, կամ՝ հավաքագրված գումարների մոտ 37.5 %-ը՝:

2011թ ամփոփիչ տվյալներից ակնհայտորեն երևում է, որ ՀՀ-ում ապահովագրական սակագները այս ինստիտուտի արդյունավետ գործունեության համար անհրաժեշտ նվազագույն սահմանից մոտ երկու անգամ բարձր է սահմանված, ինչը, մեր կարծիքով, չի կարող արդարացված համարվել:

Այս հաշվետվությունից հետո ապահովագրական ընկերությունները շտապեցին հանրությանը բացատրել, որ ԱՊՊԱ ոլորտում գործունեություն իրականացնելու համար անհրաժեշտ ծախսերը չեն սպառվում ապահովագրական հատուցումով: Ապահովագրության հավաքագրված գումարներից 15%-ը վճարվում է գործակալներին՝ որպես ԱՊՊԱ պայմանագրերի վաճառքից միջնորդավճար, 2%-ը վճարվում է երաշխավորման ֆոնդին, 1%-ը Ավտոապահովագրողների բյուրոյին, դրան գումարվում է ադմինիստրատիվ ծախսերը, և արդյունքում ապահովագրական ընկերության շահույթը ստացվում է, ապահովագրողների կարծիքով, շատ ցածր գումար:

Սակայն, մեր կարծիքով, չի կարելի համաձայնել ավտոապահովագրողների հետ հետևյալ պատճառներով:

Նախ առաջինը՝ ապահովագրավճարների ընդհանուր գումարից չի կարելի հանել 15%, որպես գործակալներին վճարվող միջնորդավճար, քանի որ ապահովագրական վկայականների միայն մի մասն է վաճառվում գործակալական ցանցի միջոցով, մյուս մասը վաճառվում է անմիջապես ապահովագրական ընկերությունների կողմից, որի դեպքում միջնորդավճարի խնդիր չի առաջանում: Երկրորդը՝ մեր կարծիքով այս ոլորտում գործակալներին 15% միջնորդավճար վճարելը չի կարող արդարացված համարվել: Պետության կողմից ավտոապահովագրողների քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության կարգ սահմանելը արդարացվում է բացառապես պետության սոցիալական ֆունկցիայով, որից բխում է վթարներից տուժած անձանց կյանքի, առողջության և գույ-

քի համարժեք պաշտպանության անհրաժեշտություն: Այն հանգամանքը, որ ԱՊՊԱ-ի ներդրումը, որպես կանոն, ունենում է մաս տնտեսության վրա դրական ազդեցություն, խթան հանդիսանալով ապահովագրության ինստիտուտի զարգացման համար, կրում է ածանցյալ բնույթ: ԱՊՊԱ պայմանագիր կնքելու պարտականությունը կրող քաղաքացիներից «գանձվող» ապահովագրավճարը 15%-ով ծանրաբեռնելը հարուստ գործակալական ցանցեր ստեղծելու նպատակով չի կարելի արդարացված համարել: Կարևոր ենք համարում նշել նաև, որ այսօր ապահովագրական ընկերությունները կամավոր ձևի ապահովագրության պայմանագրերի կնքման համար ավելի ցածր միջնորդավճարներ են սահմանել՝ 5%-ից մինչև 10%: Այսինքն՝ ազատ շուկայական հարաբերություններում ապահովագրական ընկերությունների մրցակցության պայմաններում գործակալների միջնորդավճարը ձևավորվել է շատ ավելի փոքր գումար, քան պարտադիր ապահովագրության դիմաց:

Երրորդ. ապահովագրական ընկերությունները կարող են տարվա ընթացքում իրենց կատարած ամբողջ ադմինիստրատիվ ծախսերը հաշվարկել պարտադիր ապահովագրության վրա՝ ծանրաբեռնելով ԱՊՊԱ սակագինը: Այնինչ ապահովագրական ընկերությունները իրականացնում են նաև այլ տեսակի ապահովագրություններ, որոնցից ստանում են եկամուտներ: Օրինակ՝ ապահովագրական ընկերության աշխատողների աշխատավարձը հաշվարկվի որպես ԱՊՊԱ իրականացնելու համար անհրաժեշտ ծախս, սակայն նույն աշխատողները կատարել են նաև կամավոր ապահովագրության գծով աշխատանք:

Չորրորդ. ապահովագրության իրականացման տնտեսական շահավետության համար կարևոր առանձնահատկություն է այն, որ ապահովագրավճարների գերակշիռ մասը՝ 80%-ից ավելին, մուտք է լինում ապահովագրական ընկերություն հաշվետու տարվա սկզբում և դրան նախորդ տարվա վերջում: Սակայն ապահովագրական հատուցումները վճարվում են ամբողջ տարվա ընթացքում, ինչի հետևանքով ապահովագրական ընկերությունը հնարավորություն է ունենում այս գումարները դնել շրջանառության մեջ և լրացուցիչ եկամուտներ ունենալ:

Հինգերորդ, վճարված ապահովագրական հատուցումների մի մասը հետագայում վերադարձվում է՝ հատադարձ պահանջի միջոցով այն ստանալով ապահովադրից կամ ավտոմեքենայի վարորդից:

Վերջապես, 2011թ-ին ապահովագրական ընկերությունների կողմից գեր շահույթներ ստանալու հանգամանքը երևում է ապահովագրական ըն-

ԱՐԴԱՐԱԴԱՏՈՒԹՅՈՒՆ

կերությունների ընդհանուր կապիտալի աճից, որը նախորդ տարվա համեմատ աճել է 30%-ով:

Մեր կարծիքով, ՀՀ-ում ԱՊՊԱ համակարգի շրջանակներում պետք է արդյունավետ մեխանիզմներ ստեղծել ապահովագրական ֆոնդի միջոցների նպատակային օգտագործման համար: Դա հնարավոր է անել, եթե օրենքի մակարդակով կարգավորվի ապահովագրական սակագնի կառուցվածքը, որով կսահմանափակվի ապահովագրական ընկերությունների կողմից ապահովագրական ֆոնդի միջոցներից կատարվող ադմինիստրատիվ ծախսերի և շահույթի շեմը: Առաջարկվում է ԱՊՊԱ օրենքով ուղղակիորեն նախատեսել, որ ապահովագրական ընկերության ադմինիստրատիվ ծախսերը և շահույթը միասին չեն կարող գերազանցել ընկերության կողմից հավաքագրված ապահովագրավճարների ընդհանուր թվի 1/4-ը կամ 25%-ը: Մնացած 75%-ը նախատեսվի բացառապես ապահովագրական հատուցումների և պահուստային ֆոնդերի ձևավորման համար: Առաջարկվում է բյուրոյին վճարվող անդամավճարը հաշվարկել որպես ապահովագրական ընկերության ադմինիստրատիվ ծախսեր, իսկ երաշխավորման ֆոնդին վճարվող գումարները՝ պահուստային ֆոնդերի ստեղծմանն ուղղված:

Բացի դրանից՝ անհրաժեշտ ենք համարում, որ օրենքում ուղղակիորեն նախատեսվի, որ ԱՊՊԱ ոլորտում ռեգրեսի կիրառման հետևանքով ստացված գումարները պետք է մտցվեն ապահովագրական ֆոնդի մեջ և ներառվեն տարեկան հաշվետվության մեջ: Նշվի նաև, որ ապահովագրական հատուցման համար նախատեսված գումարների ավելացման դեպքում, այսինքն, երբ հավաքագրված գումարների 75%-ից պակաս է ծախսվել հատուցումների վրա, մնացած գումարը պետք է ամբողջությամբ ուղղվի պահուստային ֆոնդի ձևավորմանը: Միայն նման կարգավորման դեպքում կարելի է արդարացված համարել ապահովագրավճարների չափերը: Քանի որ, մեր կարծիքով, հավաքագրված գումարների 25%-ը ինստիտուտի գործունեության վրա ծախսելու խելամիտ առավելագույն սահմանն է:

Վերոնշյալ արդարացի քննադատությունների հետ մեկտեղ հարկ ենք համարում նշել, որ ԱՊՊԱ գործունեության նկատմամբ վերահսկողություն իրականացնող լիազոր մարմինները՝ Ավտո-ապահովագրողների բյուրոն և Կենտրոնական բանկը, ելնելով նրանից, որ 2011թ-ին ապահովագրական հատուցումները նախատեսվածից քիչ են եղել, որոշել են բարձրացնել ապահովագրական հատուցումների շեմը: Այսպես, ՀՀ Կենտրոնական բանկի խորհրդի կողմից 21.12.2011թ գրանցվել են «Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրո»

ԻԱՄ խորհրդի կողմից 2011 թվականի դեկտեմբերի 1-ի թիվ 74-Լ որոշմամբ հաստատված՝

1. 2012 թվականի համար ԱՊՊԱ ոլորտում հիմնական և բազային ապահովագրավճարների նվազագույն և առավելագույն սահմանաչափերի և ռիսկային գործակիցների թույլատրելի արժեքների չափը սահմանող կանոնները,

2. ԱՊՊԱ պայմանագրերով ապահովագրական գումարի միասնական չափը սահմանող կանոնները:

Համաձայն այդ որոշումների՝ 2012 թվականին ապահովագրական հատուցում տրամադրելու մասին կայացվող որոշումների (եզրակացությունների) համար՝

1) անձնական վնասների համար ապահովագրական գումարը (հատուցման ենթակա առավելագույն չափ) ավելացվել է 300,000 ՀՀ դրամի չափով՝ ըստ յուրաքանչյուր տուժողի՝ կազմելով 3.300.000 ՀՀ դրամ, և 1,000,000 ՀՀ դրամի չափով՝ ըստ յուրաքանչյուր ապահովագրական պատահարի՝ կազմելով 10.000.000 ՀՀ դրամ,

2) գույքին պատճառված վնասների համար ապահովագրական գումարը (հատուցման ենթակա առավելագույն չափ) ավելացվել է 300.000 ՀՀ դրամի չափով՝ ըստ յուրաքանչյուր ապահովագրական պատահարի՝ կազմելով 1.800.000 ՀՀ դրամ:

3) ԱՊՊԱ սակագների և ռիսկային գործակիցների չափերը մնացել են անփոփոխ:

Միևնույն ժամանակ Բյուրոյի խորհուրդը վերանայել է տուժողի հուղարկավորության հետ կապված ծախսերի գծով հատուցվող միանվագ 650.000 ՀՀ դրամ սահմանաչափը՝ այն դարձնելով 1.000.000 ՀՀ դրամ<sup>8</sup>:

Այս եղանակով Կենտրոնական Բանկը և Բյուրոն փորձել են լուծել ապահովագրական սակագների հիմնավորված լինելու օրենքի պահանջը: Այն, որ ապահովագրական գումարը, այսինքն՝ հատուցման ենթակա առավելագույն գումարը կամ, ինչպես ընդունված է անվանել միջազգային պրակտիկայում, ապահովագրական լիմիտը, ուղղակիորեն կախված է ապահովագրավճարից, անվիճելի է: Պետք է ընդունել նաև, որ այս լիմիտը բարձրացնելը բխում է ԱՊՊԱ ինստիտուտի նպատակից: Սակայն չենք կարծում, որ այս միջոցով լուծվեց ապահովագրական ընկերությունների կամ նրանց գործակալների ԱՊՊԱ ոլորտում գերշահույթներ ստանալը բացառելու խնդիրը: Ակնհայտ է, որ ապահովագրական լիմիտները բարձրացնելը չի խանգարում ԱՊՊԱ սակագնի կառուցվածքի վերոշարադրված մոդելի ներդրմանը:

Համաձայն ՀՀ ԱՊՊԱ օրենքի 7-րդ հոդվածի՝ «...Սույն մասով սահմանված՝ խտրականու-

թյան արգելքին վերաբերող դրույթը չի կարող սահմանափակել ապահովագրական ընկերության իրավունքը սահմանելու համար տարբերակված ապահովագրավճարներ՝ հիմնվելով ապահովադիրների, ապահովագրված անձանց և (կամ) ապահովագրվող ավտոտրանսպորտային միջոցների ռիսկայնության վրա»։ Հոդվածում նշվում է նաև բռնու-մալուս համակարգի ներդրման մասին։ Ի կատար ամեն ինչ օրենքի այս պահանջը՝ Ապահովագրողների բյուրոն ընդունել է ապահովագրավճարների հաշվարկման հետևյալ բանաձևը. ապահովագրավճարը հավասար է բազային ապահովագրավճարը բազմապատկած բռնու-մալուս գործակից։ Որտեղ բազային ապահովագրավճարը իր հերթին հավասար է հիմնական ապահովագրավճարը բազմապատկած ռիսկային գործակիցներին։

Ռիսկային գործակիցներն են՝ SU տեսակը՝ մարդատար, բեռնատար և այլն։ SU-ի օգտագործման նպատակը՝ անձնական, տաքսի և այլն, SU վարորդի (ապահովադիր, ապահովագրված անձ) տարիքն ու վարորդական ստաժը, SU-ի շարժիչի հզորությունը։ Նշենք, որ բազային ապահովագրավճարի վրա ազդող ռիսկայնության հաշվարկման համար տարբեր երկրներում օգտագործվում են այլ գործակիցներ։ Տարածված կիրառություն ունի տրանսպորտային միջոցի շահագործման հիմնական վայրի գործակիցը, ըստ որի ռիսկայնության հաշվարկման հիմքում դրվում է տրանսպորտային միջոցի շահագործման հիմնական վայրում վթարների և մեքենաների քանակային հարաբերակցությունը ըստ վիճակագրության։ Պարզվում է՝ ծանրաբեռնված քաղաքներում SU-ով վնաս պատճառելու ռիսկը շատ ավելի բարձր է, քան օրինակ՝ գյուղերում։ Կարծում ենք, որ, չնայած ՀՀ-ն փոքր աշխարհագրական տարածքի, այս գործակիցները դրանք հիմնավոր է, քանի որ Երևանում վթարի ենթարկվելու հավանականությունը զգալիորեն ավելի բարձր է, քան գյուղերում։

Մեր կարծիքով, ՀՀ-ում բազային ապահովագրավճարների վրա ազդող վերոշարադրված ռիսկայնության գործակիցները ընդհանուր առմամբ դրական երևույթ են, և նրանց միջոցով տարբերակվում է յուրաքանչյուր ԱՊՊԱ պայմանագրի արժեքը՝ կախված ապահովագրական դեպքի վրա հասնելու հավանականությունից և հնարավոր հետևանքների մեծությունից։ Տարբերակված ապահովագրավճարների շնորհիվ կատարվում է ապահովագրական ֆոնդի ձևավորման արդյունավետ բաշխում ապահովադիրների վրա, որը որևէ դեպքում չպետք է ընկալվի որպես խտրականություն։ Անվիճելի է, որ որպես տաքսի օգտագործվող մեքենայով, որը, օրինակ, 24 ժամ շահագործվում է տարբեր վարորդների կողմից, վնաս պատճառելու

ռիսկը զգալիորեն ավելի բարձր է, քան նույն տվյալներով անձնական օգտագործման մեքենայով վնաս պատճառելու ռիսկը, և այս երկու մեքենաների շահագործումից բխող պատասխանատվության ապահովագրությունը միևնույն գնով հաշվելը արդարացված չի լինի։

Ռիսկայնության գործակիցների չափերի համապատասխանության հարցը, վիճակագրական տվյալները թողնելով տնտեսագետներին և ապահովագրական ակտուարներին՝ կարևոր ենք համարում նշել, որ անսահմանափակ թվով վարորդների՝ վարելու իրավունքով կնքվող պայմանագրերի ռիսկայնության գործակիցի հաշվարկման մեթոդաբանության մեջ իրավական պրոբլեմ է նկատվում։

Ապահովագրական սակագները կախված են ԱՊՊԱ պայմանագրով տրանսպորտային միջոցը վարելու լիազորված անձանց անձնական տվյալներից՝ տարիք և վարորդական ստաժ։ Ընդ որում, եթե SU-ի վարորդ լիազորված է մեկից ավելի անձ, ռիսկայնությունը հաշվարկվում է ըստ վարորդների ամենառիսկային տվյալներ ունեցող անձի։ Սակայն, կախված լիազորված վարորդների թվաքանակից, ապահովագրական սակագինը չի փոխվում. այսպես օրենքը չի արգելում պայմանագրի մեջ նշել 10, 20 կամ ավելի վարորդի անվանում։ Այսինքն անկախ պայմանագրում նշված վարորդների քանակից՝ ապահովագրական սակագինը չի կարող գերազանցել 1.47 գործակիցը (բյուրոյի կողմից սահմանված ամենառիսկային տվյալներով վարորդի լիազորման գործակից՝ ըստ ստաժի և տարիքի)։ Այնինչ անսահմանափակ թվով վարորդների կողմից շահագործելու պայմանով ԱՊՊԱ պայմանագրի սակագինը կազմում է 1,6 գործակից։ **Կարծում ենք, որ այս պայմաններում ռիսկայնության վրա չի կարող ազդել ԱՊՊԱ վկայագրում անձանց անունները նշելու գուտ ձևական բնույթի հանգամանքը, և անսահմանափակ թվով վարորդների լիազորմամբ պայմագիր կնքելու սակագինը պետք է համընկնի ԱՊՊԱ օրենքով ամենաբարձր ռիսկայնության վարորդի լիազորմամբ ԱՊՊԱ պայմանագրի սակագնի հետ։** Ընդ որում, 2013թ-ից Բռնու-Մալուս համակարգի ներդրման հետ ԱՊՊԱ պայմանագրի գնի վրա լիազորված վարորդների տարիքի և ստաժի հետ մեկտեղ կազդի նաև վարորդական պատմությունը։ Նշենք, որ ԱՊՊԱ պայմանագրի կնքման ժամանակ ապահովագրական ընկերությանը կամ նրա գործակալին լիազորված վարորդների վերաբերյալ ոչ ճիշտ տվյալների հաղորդելը ԱՊՊԱ օրենքի 27 հոդվածի համաձայն՝ ռեգրեսի կիրառման հիմք է հանդիսանում ինչը ոչ միշտ է արդարացված<sup>10</sup>։

ՀՀ Ավտոապահովագրողների բյուրոյի

**ԱՐԴԱՐԱԴԱՏՈՒԹՅՈՒՆ**

որոշմամբ Բոնոս-Մալուս համակարգը սկսելու է հաշվարկվել 2013թ-ի հունվար ամսից: Այս համակարգի շնորհիվ ապահովագրական պայմանագիր կնքելու ժամանակ, ապա սակագնի վրա, բացի ընդհանուր ռիսկայնության վերաբերյալ կնքված գործոններից, ազդելու է նաև պայմանագրի մեջ նշված վարորդների ԱՊՊԱ պայմանագրի կնքմանը նախորդած ժամանակահատվածում ապահովագրական պատահարների քվաքանակը և երթևեկության կանոնների խախտումները: Այս համակարգի առկայությունը ստիպում է վարորդներին լինել ավելի ուշադիր և կարգապահ ճանապարհային անվտանգության կանոնների նկատմամբ: Նրա ներդրմամբ ոչ միայն կանխվում է որոշ անբարեխիղճ վարորդների անտարբերության ձևավորումը ՃՏՊ-ների նկատմամբ (ի դեպ դա ԱՊՊԱ ինստիտուտի բացասական կողմերից մեկն է), այլ միաժամանակ ապահովագրական ֆոնդի ձևավորման արդարացված մեխանիզմ է ձևավորվում: Նշենք, որ ՀՀ ԱՊՊԱ օրենքի 7-րդ հոդվածի 6-րդ մասով նախատեսված ճանապարհային անվտանգության կանոնների խախտումների հաշվարկումը բոնոս-մալուս համակարգում, թողնված է Բյուրոյի հայեցողությանը:

Սահմանելով ԱՊՊԱ պայմանագիր կնքելու պարտականությունը՝ օրենսդիրը ձեռնամուխ է եղել ստեղծել, այս պարտականությունը չկատարած անձանց պատասխանատվության ենթարկելու գործուն մեխանիզմներ, որի միջոցով վարչական սանկցիաների կիրառման սպառնալիքով, համապատասխան քաղաքացիներին կհարկադրի կատարել այս պարտականությունը: Հայաստանի Հանրապետությունում ԱՊՊԱ օրենքը ուժի մեջ է մտել 2011թ. հունվարի մեկից, և, չնայած նրա, որ հասարակությունը ընդհանուր առմամբ ի սկզբանե բացասական էր տրամադրված այս երևույթի նկատմամբ, 2011թ ապրիլի 30-ի դրությամբ ՀՀ-ում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների 85%-ը<sup>11</sup> արդեն ապահովագրված էր ԱՊՊԱ պայմանագրով: Այս բարձր ցուցանիշը ակնհայտորեն պայմանավորված է վարչական իրավախախտումների մասին օրենքում չափազանց բարձր տուգանքներ նախատեսելով: Այսպես օրինակ ՀՀ-ում «...առանց տվյալ տրանսպորտային միջոցի համար կնքված ավտոտրանսպորտային միջոցի օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության գործող պայմանագիր ունենալու՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով տրանսպորտային միջոցը վարելը առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հարյուրապատիկի չափով ...<sup>12</sup>»: Համեմատության հա-

մար նշենք, որ Ռուսաստանի Դաշնությունում նմանատիպ իրավախախտում թույլ տված անձը տուգանվում է 500-ից մինչև 800 ռուսական ռուբլի<sup>13</sup>, այսինքն՝ մոտավորապես 15 անգամ պակաս: Մեր կարծիքով տուգանքի նման բարձր չափ նախատեսելը, չի կարելի արդարացված համարել: ՀՀ-ում ԱՊՊԱ պայմանագրի միջին արժեքը կազմում է մոտավորապես 30000-35000 ՀՀ դրամ, և ակնհայտ է, որ այն չկնքելու համար 40000 ՀՀ դրամ տուգանք նախատեսելը, ավելի քան բավական կլիներ, որ այն անձինք, ում վրա օրենքով դրված է ԱՊՊԱ պայմանագիր կնքելու պարտականությունը, պարտադիր կատարեին այն, քանի որ չկատարելու դեպքում սպասվող սանկցիան կզերազանցեր կամ մոտ կլիներ ԱՊՊԱ պայմանագրի գնին: **Առաջարկություն է արվում իջեցնել վերոնշված տուգանքի չափը սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հարյուրապատիկից և տուգանքի չափ սահմանել նվազագույն աշխատավարձի քառասունապատիկը:**

«Վարչական իրավախախտումների մասին» ՀՀ օրենսգրքի 129<sup>2</sup>-րդ հոդվածի համաձայն. «Հայաստանի Հանրապետության տարածքում հաշվառված տրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ (վարձակալի) կողմից սեփականության իրավունքով իրեն պատկանող (ֆինանսական վարձակալության (լիզինգի) պայմանագրով իրեն տրամադրված) յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի համար կնքված ավտոտրանսպորտային միջոցի օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության գործող պայմանագիր չունենալը, որը տևել է ավելի քան տասը օր, առաջացնում է տուգանքի նշանակում յուրաքանչյուր տասն օրվա համար՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հնգապատիկի չափով, սակայն յուրաքանչյուր տարվա համար՝ ոչ ավելի, քան սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հարյուրապատիկի չափով...»: Ինչպես երևում է օրենքի այս դրույթից, ՀՀ-ում տրանսպորտային միջոցի սեփականատերերը ԱՊՊԱ պայմանագիր չկնքելու համար ենթարկվում են վարչական պատասխանատվության նույնիսկ այն դեպքերում, երբ իրենք ընդհանրապես չեն շահագործում իրենց մեքենան: ԱՊՊԱ պայմանագիր չկնքելու միակ ձևը ավտոմեքենան հաշվառումից հանելն է: Այս պատճառով 2011թ հունվարին ՀՀ-ում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների 4%-ը դուրս եկավ հաշվառումից<sup>14</sup>: Մեր կարծիքով, օրենքի նման կարգավորումը չի բխում ապահովագրության ինստիտուտի սկզբունքներից, քանի որ ԱՊՊԱ պայմանագրով ապահովագրվում է քաղաքացիական պատասխանատվություն, որը կարող է վրա հասնել միայն տրանսպորտային միջոցի օգ-

www.lawinstitute.am

տագործման հետևանքով: Օրենքի նման կարգավորումը հակասում է նույնիսկ ՀՀ ԱՊՊԱ օրենքի ամբողջական անվանմանը. «Ավտոտրանսպորտային միջոցների **օգտագործումից բխող** պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» ՀՀ օրենք: Այնուհասակ է, որ եթե ավտոմեքենան չի օգտագործվում, նրանով այլ անձանց վնաս պատճառելու ռիսկը օբյեկտիվորեն գոյություն չունի: Մեր կարծիքով, ավտոմեքենան հաշվառումից հանելու պահանջը՝ որպես վարչական պատասխանատվությունից ազատվելու միակ միջոց, արդարացված չէ, ինչը ակնհայտ է դառնում այն բոլոր դեպքերում, երբ ավտոմեքենան օգտագործվում է միայն տարվա մի քանի ամիսներին (սեզոնային օգտագործում): Օրինակ՝ ամռան ամիսներին գյուղացին այդ մեքենայով շուկա է տանում իր աճեցրած գյուղմթերքը, կամ ձյուն մաքրող մեքենաները ձմեռվա ամիսներին են միայն շահագործվում, կամ մեծ քանակությամբ վարորդներ ունեն երկու մեքենա՝ ամենազանց տիպի մեքենա, որը քշում են ձմեռվա ամիսներին, և սեղան տիպի մեքենա՝ տարվա մնացած ամիսներին և այլն: Փաստորեն այս բոլոր դեպքերում սեփականատերը ստիպված է ավտոմեքենան ամեն տարի հանել և նորից կանգնեցնել հաշվառման, ինչը բավականին ժամանակատար և բարդ գործընթաց է, ինչից խուսափելու համար, ՏՄ-ի սեփականատերը պրակտիկայում ստիպված է ԱՊՊԱ պայմանագիր կնքել ամբողջ տարվա համար: Նշենք, որ ՌԴ-ում նախատեսված է ԱՊՊԱ պայմանագրի կնքումը սեզոնային օգտագործման իրավունքով: Առաջարկում ենք որպես այս պրոբլեմի արդյունավետ լուծում, «Վարչական իրավախախտումների մասին» ՀՀ օրենքի 129<sup>2</sup>-րդ հոդվածի վերոնշյալ մասով ուժը կորցրած համարել: Նույն հոդվածի երկրորդ պարբերությունը, որը նախատեսում է առանց ԱՊՊԱ պայմանագրի **ավտոմեքենան վարելու** համար վարչական պատասխանատվություն և «Վարչական իրավախախտումների մասին» ՀՀ օրենքի 129<sup>1</sup>-ին հոդվածի առաջին պարբերությունը, համաձայն որի. «Առանց ավտոտրանսպորտային միջոցի օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության կտրոնը (այսուհետ՝ ԱՊՊԱ կտրոն) սահմանված տեղում փակցնելու՝ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներով տրանսպորտային միջոց վարելը առաջացնում է տուգանքի նշանակում՝ սահմանված նվազագույն աշխատավարձի տասնապատիկի չափով» լիովին բավարար են, որ ՀՀ-ում շահագործվող ավտոմեքենաների վարորդները կնքեն ԱՊՊԱ պայմանագիր տրանսպորտային միջոցը շահագործելու ամբողջ ժամանակամիջոցի հա-

մար: Հակառակ դեպքում ճանապարհային ոստիկանության աշխատակիցները կտուգանեն մեքենայի վարորդին ՏՄ-ի առաջին իսկ շահագործման ժամանակ: Այս առումով կարևորում ենք նաև, որ ՀՀ Ավտոապահովագրողների բյուրոն գործունե խանդավանդ ստեղծի, որպեսզի բոլոր ապահովագրական ընկերությունները ԱՊՊԱ պայմանագրի կնքումից անմիջապես հետո, բայց ոչ ուշ, քան հինգ աշխատանքային օրվա ընթացքում այդ պայմանագրերի մասին էական տեղեկությունները գրանցեն Բյուրոյին կից գործող ԱՊՊԱ **Տեղեկատվական համակարգում: Բյուրոն էլ**, համագործակցելով ճանապարհային ոստիկանության մարմինների հետ, հնարավորություն տա վերջիններիս մուտք գործել այդ տվյալների բազա: Այս բավականին պարզ մեխանիզմի գործադրման դեպքում ճանապարհային ոստիկանության աշխատակիցները հնարավորություն կունենան առանց ավտոմեքենաների վարորդներին կանգնեցնելու, ստուգել ԱՊՊԱ պայմանագիր կնքած լինելու հանգամանքը:

Չնայած վերոնշյալ չափազանց բարձր տուգանքների՝ ՀՀ ԱՊՊԱ օրենքի պահանջների կատարումն ապահովելու առումով վարչական իրավախախտումների մասին օրենքում թույլ է տրված նաև լուրջ բացթողում: **Օրենքը չի նախատեսում վարչական տուգանք սահմանափակ թվով վարորդների վարելու իրավունքով կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրի մեջ, որպես լիազորված վարորդ չներառված անձի կողմից տրանսպորտային միջոցը վարելու համար:** Նշենք, որ համաձայն այսօր գործող՝ սահմանափակ թվով վարորդների վարելու իրավունքով կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրի սակագների՝ ապահովագրական վճարը կարող է էականորեն տարբերվել մինչև 50%՝ կախված տրանսպորտային միջոցը վարելուն լիազորված անձանց տվյալներից (տարիք, վարորդական ստաժ): Ընդ որում, 2013թ-ից Բյուրոյի կողմից Բոնուս-Մալուս համակարգի ներդրմամբ, որով հաշվի է առնվելու լիազորված վարորդների վարորդական պատմությունը, սակագների տարբերությունը ավելի է մեծանալու: Օրենքի նման կարգավորումը ՀՀ-ում իրական վտանգ է ստեղծում, որ ապահովադիրները կանխամտածված չեն նշի սահմանափակ թվով վարորդների վարելու իրավունքով կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրում այն վարորդներին, որոնց տվյալները բարձրացնում է ապահովագրավճարը: Ենթադրելով, որ մեքենան հինգ օրվա ընթացքում ԱՊՊԱ պայմանագրի մեջ չնշված վարորդի կողմից ՏՄ-ն վարելու ժամանակ ապահովագրական պատահար տեղի ունենալու դեպքում ապահովագրական ընկերությունը իրավունք ունի ռեգրես կիրառել: Սակայն մեր իրականության մեջ բնակչության իրավագիտակցության մակարդակը և սոցիալական ծանր վիճակը կարող

է բերել նրան, որ մասայականորեն ԱՊՊԱ պայմանագրերում չնշվեն այն վարորդները, որոնց տվյալները բարձրացնում է ապահովագրավճարը: Նշենք նաև, որ ՌԴ-ում Վարչական իրավախախտումների մասին օրենքով նմանատիպ դեպքերի համար նախատեսված է տուգանք 300 ռուսական ռուբլի:

Մեր կարծիքով, անհրաժեշտ է «Վարչական իրավախախտումների մասին» ՀՀ օրենքում կատարել համապատասխան փոփոխություն և նա-

խատեսել վարչական տուգանք տրանսպորտային միջոցի վարորդի համար այն դեպքերում, երբ ԱՊՊԱ պայմանագիրը կնքված է սահմանափակ թվով վարորդների լիազորմամբ և ինքը լիազորված չէ պայմանագրով տվյալ ՏՄ-ն վարելու համար: Առաջարկվում է տուգանքի չափը սահմանել նվազագույն աշխատավարձի քսանապատիկը:

<sup>1</sup> Постановление Конституционного суда РФ от 31 мая 2005 г. N 6-П//элек. ресурс <http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=53775>.

<sup>2</sup> Տե՛ս նույն տեղում:

<sup>3</sup> Постановление Правительства РФ от 01.10.2011 N 808 "Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте, их структуры и порядка применения страховщиками при расчете страховой премии".

<sup>4</sup> Տե՛ս էլեկտրոն. քետրու//<http://www.armtown.com/news/am/168/20120202/30918>:

<sup>5</sup> ԱՊՊԱ-ի ներդրման նպատակի մասին ավելի մանրամասն տես. Սարգսյան Ա.Հ., գիտական հոդված՝ «Ապահովադրի՝ որպես ՀՀ ԱՊՊԱ օրենքով կարգավորվող իրավահարաբերությունների կողմի, պրոբլեմը», Երևան, «Օրենք և Իրականություն» պարբերական, 2012թ. Փետրվար:

<sup>6</sup> Ռեգրեսի ինստիտուտի մասին ավելի մանրամասն տես. Ա.Հ. Սարգսյանի գիտական հոդված. «Ռեգրեսի կիրառման իրավական հիմքերը և առանձնահատկությունները Հայաստանի Հանրապետության և Ռուսաստանի Դաշնության ԱՊՊԱ օրենքի համաձայն» (համեմատական - իրավական վերլուծություն): «Օրինականություն» պարբերական: Երևան 2012թ. Ապրիլ:

<sup>7</sup> <http://insurance.am/others/89-articles/1671-capital>

<sup>8</sup> <http://paap.am/index.php?al=news&pid=1&id=140&act=more>

<sup>9</sup> [http://paap.am/index.php?al=tariff\\_calculation\\_methodology](http://paap.am/index.php?al=tariff_calculation_methodology)

<sup>10</sup> Այդ մասին ավելի մանրամասն տես. Ա.Հ. Սարգսյանի գիտական հոդված. «Ռեգրեսի կիրառման իրավական հիմքերը և առանձնահատկությունները Հայաստանի Հանրապետության և Ռուսաստանի Դաշնության ԱՊՊԱ օրենքի համաձայն» (համեմատական - իրավական վերլուծություն): «Օրինականություն» պարբերական: Երևան 2012թ. Ապրիլ:

<sup>11</sup> <http://armenpress.am/arm/print/651052/>

<sup>12</sup> Տե՛ս «Վարչական իրավախախտումների մասին» ՀՀ օրենք, Հոդված 1292.

<sup>13</sup> "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 01.03.2012), статья 12.37.

<sup>14</sup> <http://www.armbanks.am/hy/2011/01/19/18859/>

## РЕЗЮМЕ

### *«Правовые проблемы цены договора «Осаго» и административной ответственности за незаключение договора»*

В статье произведен подробный правовой анализ законодательства РА и РФ в области регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в частности раскрыта правовая природа и сущность страховой премии и образующих ее страховых тарифов в данной области страхования. В статье также рассмотрены проблемы административной ответственности за незаключение договора «Осаго» со стороны лиц, на которых законом возложена эта обязанность. На основании анализа выявлены ряд существенных проблем в законодательствах обеих государств и предложены пути по их решению и дальнейшему совершенствованию законодательства:

## SUMMARY

### *"Legal Problems of the contract price "CTP" and administrative liability for failure to sign the contract"*

The article made a detailed legal analysis of the legislation of the RA and RF in the field of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners, in particular disclosed legal nature and essence of the insurance premium and its constituent insurance rates in the field of insurance. The article also discussed issues of administrative responsibility for non-contract on the part of persons who lawfully charged with this duty. Based on the analysis revealed a number of significant problems in the legislation of both countries and propose ways to address them, and further improvement of the legislation: