

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹԱԿՈՒՅՑՈՒԹՅԱՆ ԳՐԱԴԱՐԱՆ ԵՎ ԳՐԱԿՈՒՅՑՈՒԹՅԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆ
ԵՎ ԳՐԱԿՈՒՅՑՈՒԹՅԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆ 2016 ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

Պարտադիր ավտոապահովագրման ստույգ ժամկետների նշումից հրաժարվեց պետական վերահսկողության ծառայությունը, թեպետ հավաստիացրին, որ դրա հետաձգումը երկար ժամանակ չի տեւի: Ծառայության հավաստմամբ, համապատասխան օրինանախագիծն արդեն ներկայացված է խորհրդարան, եւ դրա քննարկումից ու ընդունումից հետո միայն, հայտնի կդառնա պարտադիր ավտոապահովագրման ժամկետը: Ինչպես նշեցին ծառայությունում, պարտադիր ավտոապահովագրման գործընթացի ներդրման ուղղությամբ, օրենքի իրավաբանական շրջանակի տեխնիկական բաժնի մշակմանը, որը վերաբերում է ապահովագրական գումարի մարմանը, հավելվածարին, պատժատուրքին եւ մյուս հանգամանքներին, ավարտման փուլում է: Որոշ անհարթություններ կան նաեւ պարտադիր ապահովագրման մյուս բաժինների հարցով: Այդ առումով ներկայացված են մի քանի տարբերակներ եւ ներկայումս համապատասխան մարմիններն զբաղված են առկա մանրամասների հստակեցման եւ երկրի պայմաններին համապատասխանեցման աշխատանքով:

Մասնագետների հավաստմամբ, երկրում ավտոապահովագրման գործընթացը հետաձգվել է առնվազն երկու տարով: Հետաձգումը, մասնագետների համոզմամբ, պայմանավորված է մեքենաների տեխստուգման գործընթացի հետաձգմամբ: Նրանք գտնում են, որ պարտադիր ապահովագրման օրինանախագիծը պատրաստ չի լինի նաեւ երկու տարի անց, քանի որ նման օրենքի մշակման համար հարկ է հաշվի առնել որոշ հանգամանքներ, մասնավորապես, հարկ է խիստ վերասկողություն սահմանել մեքենաների ներկրմանը, կարգի բերել ճանապարհային ենթակառուցը, խիստ վերահսկողություն սահմանել ներբերվող վառելանյութի եւ երկրորդական օգտագործման անվադողերի նկատմամբ: Մասնագետների հավաստմամբ, ապահովագրական ընկերություններն իրենք կհրաժարվեն տեխնիկական ստուգում չանցած մեքենաների ապահովագրումից, քանզի դա նոր ռիսկերի ծագման աղբյուր է: Ինչպես հայտարարեց ավտոփորձագետ Դավիթ Մեսխիշվիլին, երկիրը պատրաստ չէ ավտոտեխստուգման գործընթացը ներդնել թեկուզ երկու տարվա ընթացքում: Նույնը կարելի է ասել նաեւ ավտոապահովագրման վերաբերյալ: Այն լուրջ հիմնախնդիրներ կարող է առաջացնել` ինչպես վարորդների, այնպես էլ` ապահովագրական ընկերությունների համար. «Կարծում եմ, որ ապահովագրական ընկերություններն այդ հարցում շահագրգռվածություն չեն ցուցաբերում: Եվ դա հասկանալի է: Այսօր Վրաստանի ճանապարհներին երթելու 350 հազարից ավելի ավտոմեքենաները քսան եւ ավելի տարեկան են եւ, բնականաբար, տեխնիկապես դրանք նորմալ վիճակում չեն կարող լինել», - հայտարարեց Մեսխիշվիլին եւ հավելեց, որ պարտադիր ավտոապահովագրման ներդրումը որոշակի բեռ կառաջացնի նաեւ վարորդների համար, քանի որ ոչ մեկը դրա համար պատրաստ չէ: «Տեխստուգման համար մեքենայի նախապատրաստումը նշանակալի գումարներ կպահանջի: Հետեւաբար, ապահովագրության գործընթացը պարտադրվելու է վարորդներին, ինչը լուրջ հիմնախնդիրներ կարող է առաջացնել», - հայտարարեց

ավտոփորձագետը: Նրա հավաստմամբ, տեխստուզման եւ ավտոապահովագրման ներդրման փոխարեն, սկզբնական փուլում առավել նշանակալի ուշադրություն հատկացնեն տեխնիկապես չարդարացված մեքենաների ներկրման հարցի վրա: «Առավել եւս, որ Եվրամիության հետ ստորագրած համաձայնագրերում ներկայացված են ներկրված մեքենաների ընդունման մաքսային չափորոշիչներ: Դրանում խոսվում է նաեւ ճանապարհային ենթակառուցների եւ անվտանգ երթեւեկության մյուս բաղադրիչների մասին», - հայտարարեց ավտոփորձագետը:

Թեպետ, ինչպես նշում են ապահովագրությունների ներկայացուցիչները, ավտոապահովագրումը եւ մեքենաների տեխստուզումը միմյանց հետ առնչություն չունեն, թեպետ ապահովագրական փաթեթ ունեցող վարորդներն իրենք շահագրգռված կլինեն ավտոմեքենայի տեխստուզումն անցնելու հարցում:

Այսօրվա տվյալներով, Վրաստանում գործող ապահովագրական 14 ընկերություններից ավտոապահովագրման մշակված ծրագիր ունեն միայն 12-ը: Ներքին գործերի նախարարության տվյալներով, 2013 թվականին Վրաստանում պաշտոնապես գրանցվել էր 874928 ավտոմեքենա: Ցավոք, նախարարության տվյալներում դասակարգված չէ, թե վերոնշյալ ավտոմեքենաների թողարկման ժամկետը, ինչը որոշակի դժվարություն է առաջացնում դրանց տեխնիկական վիճակի մասին ստույգ տեղեկատվության ձեւակերպման հարցում:

00000 0000000000