

Դիտողություններ և առաջարկություններ
ԵՐԵՎԱՆ ՔԱՂԱՔԻ ԱՎԱԳԱՆՈՒ 12.03.2024թ. N95-Ն ՈՐՈՇՄԱՆ ԿԻՐԱՌՄԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՑԱԼ

Երևան քաղաքի ավագանու 12.03.2024 թվականի N95-Ն որոշումը¹ (այսուհետ՝ Որոշում), լրացումների է ենթարկվել Երևան քաղաքի ավագանու 31.01.2025թ. N270-Ն որոշմամբ², ըստ որի սահմանվել է Երևան համայնքում 100 տոկոս համայնքային մասնակցությամբ օպերատորի կողմից ներհամայնքային ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների սպասարկման դեպքում երթուղիների սպասարկման նոր փոխադրավարձի (այսուհետ՝ փոխադրավարձ) սակագներն ու փաթեթների տեսակները:

Սույն Որոշման համաձայն՝ Երևանում 2025թ. փետրվարից 1-ից ներդրվել է նոր համակարգ՝ մեկ ուղևորության արժեքը սահմանելով 150 դրամ, ինչն էլ դեռևս գործելու է 2025 թվականի ընթացքում: Այսինքն ենթադրվում է, որ այդ սակագինը տարեցտարի բարձրանալու է, ինչպես դա արվեց գույքահարկի դեպքում:

Նախ, սույն Որոշումն ընդունվել է այն դեպքում, երբ 2023 թվականին աղքատության մակարդակը Հայաստանում կազմել է 23.7%, և այս ցուցանիշը շատ քիչ տարբերությամբ պահպանվել է 2024 թվականին: Երկրորդ՝ մինչև մեկ ուղևորափոխադրման համար 150 դրամ սահմանելը, Երևանի քաղաքապետարանը հարցը պետք է դներ հանրային քննարկման, հաշվի առնել հանրային կարծիքը և կատարել ազդեցության և այլ կարևոր գնահատումներ, ի վերջո ականջալուր լինել հանրության լայն զանգվածի դժգոհություններին:

Չնայած, տևական ժամանակ է Երևան քաղաքի ավագանու ընդդիմադիր անդամներն ու քաղաքացիների զգալի մասը շարունակում են բոյկոտել տրանսպորտի սակագների բարձրացման դեմ և հրաժարվում են վճարել 150 դրամ, բայց, այնուամենայնիվ, այդ ընթացքում ս.թ. փետրվարի 11-ին տեղի ունեցած իր նիստի ժամանակ Երևանի ավագանին ընդունեց Որոշման մեջ փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին նոր որոշում, որը պետք է ուժի մեջ մտնի սույն թվականի մարտի 1-ից: Ի դեպ, սույն որոշման նախագիծը նույնպես չի հրապարակվել Երևանի քաղաքապետարանի պաշտոնական կայքէջում, իսկ ընդունվելուց հետո էլ՝ այդ որոշումն առ այսօր չի հրապարակվել:

Հիմք ընդունելով Երևան քաղաքի ավագանու 2025թ. փետրվարի 11-ի հրապարակային նիստը և նիստի ժամանակ հնչեցված քաղաքապետի և իշխանական թևի ավագանու անդամների խոսքը, պետք է նշենք, որ այդ փոփոխություններով ամբողջական լուծում չի տրվում Երևանի ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների սպասարկման փոխադրավարձի ուղետոմսային համակարգում առաջացած մի շարք հարցերին, իսկ Որոշման ներկայիս կարգավորումներն էլ գործելու են ս.թ. ողջ փետրվար ամսվա ընթացքում, ուստի անհրաժեշտ ենք համարում Երևան քաղաքի ավագանու առարկայական քննարկմանը ներկայացնել մեր Կազմակերպության գրավոր դիտողություններն ու առաջարկությունները՝ սույն ոլորտում իրական բարեփոխումներ իրականանցնելու համար դրանք հաշվի առնելու նպատակով: **Այսպիսով.**

1.Փոխադրավարձի փաթեթային ուղետոմսերը կազմավորված են միաժամանակյա կիրառությամբ մի քանի բաղադրիչներից: Դրանք են՝ փաթեթի արժեքը, ակտիվացման ժամկետը, գործողության ժամկետը, ուղևորությունների քանակությունը և օգտագործման պայմանը: Մեր համոզմամբ՝ այս բաղադրիչների միաժամանակյա կիրառությամբ փաթեթային ուղետոմսերի

¹ arlis.am/DocumentView.aspx?docid=202672
² arlis.am/DocumentView.aspx?docid=202671

ձևավորումը հակասում է ոլորտը կարգավորող ՀՀ օրենսդրությանն ու դրանցից մի քանիսը նույնիսկ առոչինչ են օրենքի ուժով:

Մասնավորապես, «**90 րոպե**» (փոփոխված տարբերակում՝ «**3 ժամ**»), և «**10 ուղևորություն**» փաթեթներով ուղեւորները հստակ սահմանված արժեքի դիմաց տրամադրում են կոնկրետ քանակությամբ ուղևորություններ: «**10 ուղևորություն**» փաթեթով ուղեւորների արժեքը սահմանվել է **1500 դրամ**, որի դիմաց տրամադրվում է **10 ուղևորություն**, իսկ «**90 րոպե**» փաթեթով ուղեւորների արժեքը սահմանվել է **300 դրամ**, որի դիմաց տրամադրվում է **3 ուղևորություն**: Մա նշանակում է, որ ծառայություն մատուցողը նախապես իր **10-անգամյա** ծառայությունը գնահատել է **1500 դրամ**, իսկ **3-անգամյա** ծառայությունը՝ **300 դրամ**, և ընդունել է, որ դրա արժեքի միանվագ վճարումը լիակատար բավարար է իր կողմից այդ ծառայությունը պատշաճ մատուցելու համար:

Հարկ է սույն հարցի քննարկման ողջ ընթացքում նկատի ունենալ, որ ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների սպասարկումը մշտապես իրականացվող, շարունակական և նույնաբովանդակ գործընթաց է, որը չի ենթադրում օբյեկտիվ պատճառներով պայմանավորված սպառման կամ պիտանության ժամկետներ: Անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև, որ յուրաքանչյուր առաջարկ պետք է բաց և ունակ լինի բավարարելու այն պահանջարկը, որը բխում է ծառայության արժեքը վճարողի օբյեկտիվ կարիքներից:

Հետևաբար, հստակ որոշված արժեք ունեցող և դրա դիմաց ծառայությունների կոնկրետ քանակ տրամադրող փոխադրավարձի ուղեւորներով միաժամանակ չի կարող սահմանվել նաև գործողության ժամկետ (տվյալ դեպքում՝ ակտիվացման պահից 45 օր կամ 3 ժամ) և օգտագործման պայման (տվյալ դեպքում՝ յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցում մեկ անգամ օգտագործելը):

Թերևս, հասարակ տրամաբանությամբ առաջնորդվելիս անգամ, ակնհայտ է, որ մշտապես և շարունակաբար նույնաբովանդակ ծառայություն մատուցողի համար նշանակություն չպետք է ունենա, թե որոշակի քանակությամբ ծառայություններ գնած (դրա գինն ամբողջությամբ վճարած) անձը, այդ ծառայություններն ինչ հաճախականությամբ և որքան ժամկետում կօգտագործի: Այդ ծառայություններն օգտագործելու հաճախականությունն ու ժամկետները խիստ անհատական են, և պայմանավորված են յուրաքանչյուր անձի անձնական պահանջումներով: Վերջիններս, շատ հաճախ, անկանխատեսելի են անգամ տվյալ անձի համար:

Հետևաբար ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների սպասարկողը չի կարող իր ծառայությունից օգտվելու այնպիսի պայմաններ պարտադրել այդ փոխադրումների արժեքը վճարած անձին, որոնք ոչ միայն չեն բխում անձի առկա կարիքներից, այլ նաև պայմաններ են ստեղծում նրա իրավունքների խախտման համար՝ սահմանելով նրա համար անհարկի հարկադիր կամ պարտադիր նորմեր:

Գործող պայմաններում, երբ «10 ուղևորություն» տրամադրող ուղեւորները սահմանափակված է գործողություն 45-օրյա ժամկետով, կարող է քաղաքացիների համար ծառայություն չստանալու դիմաց վճարելու պարտադրանք հանդիսանալ այն դեպքում, երբ անձը որոշակի հանգամանքներով պայմանավորված՝ 45 օրում չի հասցրել (կարիք չի ունեցել) սպառել իր գնած 10 ուղևորությունները: Այս դեպքում անձը կկորցնի այնքան գումար, որքան համարժեք կլինի իր չօգտագործած ուղևորությունների քանակին: **Եվ քանի որ Որոշումը չի նախատեսում ուղեւորների ձեռքբերման հետագա գործարքներում գնված ուղեւորների չօգտագործված ուղևորությունների վճարը վերադարձնելու կամ հաշվանցի հնարավորություն, ուստի ստացվում է, որ այդ ուղեւորները գնելով և մասամբ չօգտագործելով անձին պարտադրվում է (չօգտագործված ուղևորությունների մասով) վճարել ոչնչի դիմաց:**

Նույն իրավիճակն է առաջանում նաև 3 ուղևորություն տրամադրող ուղեւորների դեպքում, քանի որ դրանում սահմանափակված է նույն տրանսպորտային միջոցում 3 անգամ նույն պահին վճարելու հնարավորությունը: Այստեղ նույնպես ուղեւորների կառուցման տրամաբանությունն անհասկանալի է: Եթե ուղևորափոխադրման ծառայություն իրականացնողն ի սկզբանե համաձայն է 300 դրամի դիմաց տրամադրել 3 ուղևորափոխադրում, ապա ի՞նչ վնաս է կրելու (կամ իր ո՞ր շահն է վտանգի ենթարկելու) այդ ծառայությունը մատուցողը, եթե դրա արժեքը վճարած

անձն այդ 3 ուղևորությունները սպառի նույն տրանսպորտային միջոցում միանգամից կամ Որոշմամբ սահմանված 3 ժամվա ավարտից հետո՝ որևէ այլ ժամանակ:

Այս հարցում վստահաբար կարող ենք պնդել, որ այդ ուղետոմսով 3 ուղևորությունների հնարավորությունը նույն տրանսպորտային միջոցում միաժամանակ սպառող ուղևորին (ներին), կամ 3 ժամվա ավարտից հետո ուղետոմսի արժեքը վճարած ուղևորին փոխադրելը որևէ ֆինանսական բեռ կամ անհարամարություն չի կարող առաջացնել ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնողի համար, քանի որ այդ փոխադրումների կանոնավոր բնույթը ենթադրում է նաև ծառայությունների շարունակական մատուցում՝ անգամ այն դեպքում, երբ երթուղի դուրս եկած տրանսպորտային միջոցում որևէ ուղևոր առկա չէ:

Ի դեպ, այս հարցին արդարացում չի կարող լինել նաև այն պատասխանը, որ 3 ուղևորություն տրամադրող ուղետոմսը նախատեսված է 2 «տեղփոխով» երթնեկելու համար, քանի որ, **նախևառաջ «տեղփոխ» արտահայտություն** չկա Որոշման մեջ (հետևաբար չպետք է ընդգրկվի նաև էլեկտրոնային հարթակում³ ուղետոմսի նկարագրի մեջ) և նույնիսկ չկա բացատրություն որևէ ակտով կամ ձևով դրա նշանակության մասին (անհասկանալի է ուղևորի համար և տարբերակված տեղիք է տվել), **երկրորդ՝** ցանկացած դեպքում ուղևորի իրավունքն է՝ առաջնորդվել 3 անգամ տրանսպորտից օգտվելու պահանջով, անկախ դրանց միջև ընկած ժամանակային տարբերություններից և ուղղություններից (**տես «Սպառողների իրավունքների պաշտպանության մասին» ՀՀ օրենքի 11.1-ին հոդվածի 3-րդ մաս**): Այլ խոսքով՝ «տեղփոխ» արտահայտությունը արհեստականորեն շեղում է ուղետոմսի արժեքի և դրանով տրամադրվող ուղևորությունների իրական ընկալումը և չի կարող համարվել ուղետոմսը նկարագրող հատկանիշ:

Այսպիսով, ցանկացած ուղետոմսի կիրառության դեպքում, երբ դրա արժեքի միանվագ վճարման պահանջը զուգակցվում է այդ ուղետոմսով հստակ սահմանված թվով տրամադրվող ուղևորությունների քանակի և դրանց օգտագործման ժամկետային սահմանափակումներով, փոխադրողի համար որևէ հարց չլուծելով հանդերձ, ուղևորի կյանքում ավելացնում է լրացուցիչ անհանգստություն և թույլ է տալիս այդ սահմանափակումները դիտարկել որպես իր իրավունքների խախտում:

ՀՀ գործող օրենսդրությունը սույն խնդրի վերաբերյալ հստակ սահմանված լուծումներ ունի, որը Երևան քաղաքի ավագանին պարտավոր է հաշվի առնել Որոշումն ընդունելիս և դրանում փոփոխություններ կատարելու յուրաքանչյուր դեպքում: Նախ, ցանկացած գաղափարի իրագործման աշխատանքներում պետք է հիմք ընդունել **ՀՀ Սահմանադրության 39-րդ հոդվածի պահանջը, ըստ որի՝ ոչ ոք չի կարող կրել պարտականություններ, որոնք սահմանված չեն օրենքով:**

Տվյալ դեպքում ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումները, որպես իրավահարաբերության առարկա, իրավական ընդհանուր կարգավորում են ստացել **ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքով** (այսուհետ՝ Օրենսգրք) սահմանված՝ ծառայությունների վճարովի մատուցման պայմանագրի շրջանակներում, համաձայն որի՝ կատարողը պարտավորվում է պատվիրատուի առաջադրանքով ծառայություններ մատուցել (...), իսկ պատվիրատուն պարտավորվում է վճարել այդ ծառայությունների համար (**Օրենսգրքի 777-րդ հոդված**):

Սա նշանակում է, որ **կատարողը (ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնողը) պարտավոր է իր ծառայությունն իրականացնել, երբ յուրաքանչյուր կոնկրետ դեպքում պատվիրատուից (քաղաքացուց, ուղևորից) այդպիսի ծառայություն տրամադրելու առաջադրանք է ստացել:** Դրան ի պատասխան, ուղևորը պարտավորվում է վճարել միայն այն դեպքում, երբ օգտվել է այդ ծառայությունից (փաստացի ուղևորություն է իրականացրել ավտոբուսով):

Հետևաբար, եթե քաղաքացին փոխադրավարձի իր գնած փաթեթի շրջանակներում միանվագ վճարել է 3 ուղևորության արժեքը, սակայն իր կարիքներից ելնելով 3 ժամում այդ ծառայությունից օգտվել է 2 անգամ (կատարել է 2 ուղևորություն), ապա ստացվում է, որ անձը

³ [Yerevan Transport](#)

կորցրել է մեկ ուղևորություն կատարելու իրավունքը և վնաս է կրել իր գնած փաթեթի չօգտագործված մեկ ուղևորության արժեքի չափով:

Նույն կերպ «10 ուղևորություն» փաթեթի օրինակում քաղաքացին վճարելով 10 ուղևորության արժեքը կատարում է պայմանագրով սահմանված իր պարտականությունը, և իրավունք է ձեռք բերում դրա դիմաց պահանջելու 10 ուղևորություն: Մինչդեռ այդ փաթեթով 45-օրյա ժամկետի սահմանումը իրավունք է տալիս կատարողին (ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնողին) այդ ժամկետի ավարտից հետո միակողմանի հրաժարվել ծառայությունների մատուցման պայմանագիրը կատարելուց (քաղաքացուն սպասարկելուց), անկախ այն իրողությունից, որ այդ ծառայությունների արժեքով նախապես վարձատրվել է քաղաքացուց:

Այս նույն խնդրի մեկ այլ դրսևորումն էլ տեղի է ունենում «1 ուղևորություն» տրամադրող ուղետոմս գնած, սակայն սահմանված 3-օրյա ակտիվացման ժամկետում այն չօգտագործած ուղևորի մոտ, քանի որ այդ ուղետոմսը նույնպես (անսահմանափակ ուղևորություններ տրամադրող ուղետոմսերին հավասար) օժտված է ակտիվացման ժամկետի ավարտի վերջին օրը ավտոմատ ակտիվանալու (ինքնասպառվելու) հատկությունով, ինչը բացարձակ անընդունելի է շարունակաբար (առանց ընդհատման) նույնաբովանդակ ծառայությունների մատուցման ցանկացած ոլորտում:

Անշուշտ, որպես ծառայություն մատուցող՝ ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնողը, որոշակի հանգամանքներում, իրավունք ունի հրաժարվել իր ծառայությունները մատուցելուց, սակայն դա ևս պետք է իրականացվի Օրենսգրքի կարգավորումներին համապատասխան: **Օրենսգրքի 780-րդ հոդվածի 2-րդ մասի համաձայն՝** կատարողն իրավունք ունի հրաժարվել ծառայությունների վճարովի մատուցման պայմանագիրը կատարելուց՝ **պատվիրատուի վնասները լրիվ հատուցելու պայմանով:** Իսկ պատվիրատուն իրավունք ունի հրաժարվել ծառայությունների վճարովի մատուցման պայմանագիրը կատարելուց՝ **կատարողի փաստացի կատարած ծախսերը վճարելու պայմանով (1-ին մաս):**

Այսպիսով, օրենքն ուղևորին պարտավորեցնում է վճարել միայն այն դեպքում, երբ այդ վճարի դիմաց անձը փաստացի օգտվել է փաթեթով իրեն տրամադրված ծառայության ամբողջ ծավալից, այսինքն ավտոբուսով իրականացրել է համապատասխանաբար՝ 1, 3 կամ 10 ուղևորություն՝ իր կողմից նախընտրած և գնված փաթեթին համապատասխան: Իսկ այն դեպքում, երբ ուղևորը վճարել է 1, 3 կամ 10 ուղևորությունների արժեքը, սակայն կատարողը սահմանափակ ժամկետի (տվյալ դեպքում՝ 3 ժամը, 3 կամ 45 օրը սպառվելու) պատճառաբանությամբ հրաժարվում է համապատասխան թվով ծառայություններ մատուցելուց, ապա պարտավոր է հատուցել ուղևորի վնասն այն չափով, որ չափով ինքը հրաժարվում է կատարել այդ պայմանագիրը:

Այս նույն տրամաբանությունն է գործում նաև ծառայության այս տեսակի վրա տարածվող Օրենսգրքի 728-րդ հոդվածում, ըստ որի՝ կապալառուն պարտավոր է իր գործունեությունը հանդիսացող աշխատանքը կատարել միայն այն ժամանակ, երբ այդպիսի հանձնարարություն է ստացել քաղաքացուց (պատվիրատուից): Իսկ պատվիրատուն պարտավոր է վարձատրել կատարողին միայն այն դեպքում, երբ փաստացի ընդունել է այդ աշխատանքը: Ավելին, անգամ այն դեպքում, երբ քաղաքացին է հրաժարվում կապալի պայմանագիրը կատարելուց (որոշակի թվով ուղևորություններ իրականացնելուց), ապա նա պարտավոր է կապալառուին (ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնողին) վճարել միայն պայմանագրի գնի կատարված աշխատանքին համաչափ մասը: Իսկ այդ իրավունքից պատվիրատուին զրկող պայմանագրի պայմանն առոչինչ է (Օրենսգրքի 729-րդ հոդվածի 2-րդ մաս):

Հարկ է նկատի ունենալ, որ Որոշմամբ սահմանված փաթեթային տարբերակով փոխադրավարձի ուղետոմսերը միանալու պայմանագրեր են, որոնց պայմանները ստանդարտ ձևով սահմանվել են իրավահարաբերության միայն մեկ կողմի (ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնողի) կողմից և մյուս կողմը (այդ ծառայությունից օգտվող

ուղևորները) նշված փաթեթներով ուղետոմսերը գնելիս ստիպված է այդ պայմաններն ընդունել ամբողջությամբ (**Օրենսգրքի 444-րդ հոդվածի 1-ին մաս**):

Միանալու պայմանագրով ծառայություններ մատուցելու դեպքում Օրենսգիրքը պայմանագրին միացած կողմին իրավունք է տալիս պահանջել լուծելու կամ փոփոխելու պայմանագիրը, եթե միանալու պայմանագիրը թեկուզև չի հակասում օրենքին և այլ իրավական ակտերին, սակայն այդ կողմին զրկում է նման տեսակի պայմանագրերով սովորաբար տրամադրվող իրավունքներից, բացառում կամ սահմանափակում է մյուս կողմի պատասխանատվությունը պարտավորությունները խախտելու համար կամ պարունակում է միացած կողմի համար այլ ակնհայտ ծանր պայմաններ, որոնք նա, ելնելով ողջամտորեն գիտակցված իր շահերից, չէր ընդունի, եթե հնարավորություն ունենար մասնակցել պայմանագրի պայմանների որոշմանը (**Օրենսգրքի 444-րդ հոդվածի 2-րդ մաս**):

Այս հարցին վերջնական լուծում տրված է «Սպառողների իրավունքների պաշտպանության մասին» ՀՀ օրենքով, ըստ որի՝ սպառողների հետ կնքվող միանալու պայմանագրերում ստորև նշված որևէ պայմանի առկայության դեպքում նման պայմանն առ ոչինչ է (**Օրենքի 11.1-ին հոդվածի 2-րդ մաս**): Մասնավորապես, սպառողների հետ կնքվող միանալու պայմանագրերում (...) չեն կարող ներառվել այնպիսի պայմաններ, որոնցով.

1) անհամաչափորեն սահմանափակվում կամ բացառվում են սպառողի՝ օրենքով նախատեսված իրավունքները, երբ կատարողի կողմից չեն կատարվում կամ ոչ պատշաճ են կատարվում ստանձնած պարտավորությունները, ներառյալ եթե որևէ կերպ սահմանափակվում կամ բացառվում է սպառողի՝ հաշվանց պահանջելու իրավունքը (11.1-ին հոդվածի 1-ին մասի 2-րդ կետ),

2) սպառողը պարտավորվում է կատարել իր պարտականություններն այն դեպքերում, երբ կատարողը չի կատարում կամ ոչ պատշաճ է կատարում իր պայմանագրային պարտավորությունները (11.1-ին հոդվածի 1-ին մասի 5-րդ կետ),

3) կատարողին իրավունք է վերապահվում իր կողմից պայմանագիրը լուծելուց կամ ծառայությունները չմատուցելուց հետո ամբողջապես կամ մասնակիորեն չվերադարձնելու (գանձելու կամ այլ կերպ պահելու) չմատուցված ծառայությունների կամ չկատարված աշխատանքների համար վճարված գումարը (11.1-ին հոդվածի 1-ին մասի 6-րդ կետ):

Այսպիսով, ելնելով վերը մեջբերված օրենսդրության պահանջներից և առաջնորդվելով ուղևորների օրենքով սահմանված իրավունքների ու շահերի պաշտպանության առաջնահերթությամբ՝ առաջարկում ենք՝

Ա) «90 րոպե/3 ժամ» ուղետոմսը վերանվանել՝ այն դարձնելով «3 ուղևորություն» և վերացնել այդ ուղետոմսով նույն տրանսպորտային միջոցում միաժամանակ 3 ուղևորություններից օգտվելու սահմանափակող պայմանը (կես ժամ միջակայքում օգտագործվելու պայման):

Բ) Ուղևորությունների հստակ քանակ սահմանող բոլոր («1 ուղևորություն», «90 րոպե/3 ժամ» և «10 ուղևորություն») ուղետոմսերի համար վերացնել դրանց գործողության (իսկ «1 ուղևորություն» ուղետոմսի դեպքում՝ ակտիվացման) ժամկետի սահմանափակումը, կամ դրանք ընդարձակել այնպիսի ողջամիտ ժամկետով, որը հնարավորություն կտա այդ ուղետոմսերն օգտագործել նվազագույնը այն տարվա ողջ ընթացքում, որում ձեռք է բերվել այդ ուղետոմսը (ապահովելով ուղևորի կողմից իր իրավունքների լրարժեք իրացման հնարավորությունը):

Գ) Ուղևորներին հնարավորություն տալ իր կողմից ձեռքբերված ցանկացած ուղետոմս տրանսպորտային միջոցից օգտվելու պահին օգտագործել վայրկյանների ընթացքում, այլ ոչ թե սպասել մինչև լրանա 30 րոպեն, որպեսզի այն

2. Հաջորդ խնդիրը, որն առկա է Որոշմամբ սահմանված կարգավորումներում, վերաբերում է ավտոբուսային փոխադրավարձի արտոնությունների ոլորտին:

Մասնավորապես, Որոշման 1-ին կետի 18, 19, 20 և 21-րդ ենթակետերով անվճար երթևեկելու իրավունք է վերապահված արցախյան կամ Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության մարտական գործողությունների ընթացքում զոհված կամ ծառայողական պարտականությունները կատարելիս անհետ կորած կամ անհայտ բացակայող կամ մահացած ճանաչված անձանց ընտանիքի անդամներին: Նշված դրույթներով հստակեցվել է նաև այդ անձանց ընտանիքի անդամների կազմը, ըստ որի՝ արցախյան կամ Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության մարտական գործողությունների ընթացքում իրենց կյանքը զոհած անձանց ընտանիքի անդամներ են համարվում միայն այրին, անչափահաս երեխաները և ծնողները:

Մեր դիտարկմամբ՝ ընտանիքի անդամների այսչափ սահմանափակ կազմի ընտրությունն առնվազն արդար չէ և բարոյական առումով չի կարող հանդիսանալ հանուն հայրենիքի իրենց կյանքը զոհած անձանց սխրանքը գնահատող պատշաճ մոտեցում: Մասնավորապես, Որոշման ներկայիս կարգավորումների պայմաններում սոցիալական այս խմբին պատկանող անձանց ընտանիքի անդամների կազմից դուրս են թողնվել իրենց կյանքը հանուն հարենիքի զոհած անձանց քույրերն ու եղբայրները, ինչը հոգեբանորեն արժեզրկում է ընտանիքի մյուս անդամներին տրամադրվող արտոնության բարոյական արժեքը՝ հատկապես այն դեպքերում, երբ այդ անձինք (քույրերն ու եղբայրները) բնակվել են հանուն հայրենիքի զոհված անձի հետ համատեղ (ի նկատի ունենք Արցախյան 44-օրյա պատերազմի ընթացքում զոհված երիտասարդների քույրերին և եղբայրներին):

Բարոյական խիստ արժեզրկվածություն զգացողություն է առաջացնում նաև այն իրողությունը, որ Որոշմամբ սահմանված կարգի համաձայն՝ զոհվածի ընտանիքի անդամներ են համարվել նրա **միայն անչափահաս երեխաները**: Այս հարցի կապակցությամբ տեղին է ընդգծել, որ ցանկացած արտոնություն, որը պետական կամ համայնքային մակարդակում նախատեսվում է իրենց կյանքը հանուն հայրենիքի զոհած անձանց ընտանիքիների համար, հիմք է ընդունվում այդ անձանց սխրագործ վարքը և հանդիսանում է պետականորեն այդ վարքի համարժեք գնահատականը: Ուստի հարց է առաջանում հանուն հայրենիքի զոհված անձի երեխաների համար արտոնություն սահմանելիս ի՞նչ արժեքներով է առաջնորդվել Երևան քաղաքի ավագանին, երբ այդ երեխաների անչափահաս լինելը սահմանել է, որպես արտոնությունից օգտվելու պարտադիր պայման:

Որոշման ներկայիս կարգավորումները տպավորություն են ստեղծում, որ պետությունը (համայնքը) հարգանքի ու գնահատանքի արժանի է համարում հանուն հայրենիքի զոհված անձնած սխրագործությունը միայն այն դեպքում, երբ այդ անձանց երեխաներն անչափահաս են: Մնացած բոլոր դեպքերում, նրանց սխրանքի գնահատականը հարգանքի բացակայությունն է:

Տպավորություն առաջացման պատճառներից մեկն էլ այն իրողությունն է, որ սույն թվականի փետրվարի 11-ին ընդունված Երևան քաղաքի ավագանու որոշմամբ երեխաների անչափահասության պայմանը վերացվեց 4 և ավելի երեխա ունեցող անձանց տրամադրվող արտոնություն պահանջներից, իսկ հանուն հայրենիք զոհված անձանց ընտանիքի կազմն ու պայմանները մնացին անփոփոխ:

Այսպիսով, հիմք ընդունելով վերոգրյալը և առաջնորդվելով ՀՀ Սահմանադրությամբ և օրենքներով ամրագրված խտրականություն արգելքի, մարդու արժանապատվության և բարոյական արժեքների հարգաման սկզբունքներով՝ առաջարկում ենք.

Ա) Փոփոխություններ և լրացումներ կատարել Որոշման 1-ին կետի 18, 19, 20 և 21-րդ ենթակետերում՝ անվճար երթևեկելու իրավունք տրամադրելով արցախյան կամ Հայաստանի Հանրապետության պաշտպանության մարտական գործողությունների ընթացքում զոհված կամ ծառայողական պարտականությունները կատարելիս անհետ կորած կամ անհայտ բացակայող կամ մահացած ճանաչված անձի քույրերին և եղբայրներին:

Բ) Վերը նշված դրույթներում «երեխա» բառը փոխարինել «զավակ» բառով և արտոնության տրամադրման համար սահմանված պայմաններից հանել հանուն հայրենիքի գոհված անձի ընտանիքի անդամի անչափահաս լինելու պայմանը:

3. Հաջորդ խնդիրը վերաբերում է ավտոբուսային փոխադրավարձի գեղջի արտոնություններ տրամադրելու տրամաբանությանը:

Մասնավորապես, Երևան քաղաքի ղեկավարի և ավագանու տարբեր անդամներ տևական ժամանակ է ակտիվորեն տարածում են որոշակի թվով անձանց խմբերի համար սահմանված գեղջային համակարգի մասին լուրը, սակայն երբևէ չեն բարձրաձայնում այն մասին, թե ինչու է Որոշմամբ սահմանված փոխադրավարձի թվով 9 տեսակի ուղետոմսերից գեղջային համակարգը գործում միայն 4 տեսակի ուղետոմսերի դեպքում («10 ուղևորություն», «30 օր», «90 օր», «365 օր» ուղետոմսերով): Մյուս 5 տեսակի («1 ուղևորություն», «90 րոպե», «1 օր», «7 օր», «Զվարթնոց» օդանավակայան») ուղետոմսերը որևէ արտոնություն չեն պարունակում, որի մասին տեղեկություն ներառված չէ նաև www.transport.yerevan.am կայքէջում վաճառվող ուղետոմսերի անհատական նկարագրերում:

Այստեղ հարց է առաջանում. եթե Երևանի ավագանին փոխադրավարձի գեղջեր տրամադրելու համար հասարակությունից առանձնացրել է անձանց որոշակի սոցիալական խմբեր, ապա ի՞նչ սկզբունքով է առաջնորդվել այդ խմբերին բացառապես «10 ուղևորություն», «30 օր», «90 օր», «365 օր» ուղետոմսեր գնելու պարտադրանք ներկայացնելիս:

Այս հարցում նույնպես պետք է նկատի ունենալ, որ յուրաքանչյուր անձ հասարակական տրանսպորտից օգտվում է իր անձնային կարիքներից ելնելով, իսկ գեղջն անձանց տրամադրվում է որոշակի սոցիալական խմբի պատկանելու հիմքով: Ուստի անհասկանալի է, թե ի՞նչ տրամաբանությամբ է կարճ ժամկետով կամ քիչ ուղևորություններ տրամադրող ուղետոմս գնած, սակայն որոշակի սոցիալական խմբի անդամ հանդիսացող անձանց (իրենց հասանելիք գեղջից օգտվելու) իրավունքը սահմանափակվել:

Այսպիսով, հիմք ընդունելով «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» ՀՀ օրենքով սահմանված միատեսակ ու միանշանակ ընկալման ու կիրառման պահանջները առաջարկում ենք.

Ա) Երևան քաղաքում ավտոբուսային կանոնավոր ուղևորափոխադրումների արտոնությունները տարածել փոխադրավարձի ուղետոմսերի բոլոր տեսակների նկատմամբ:

Բ) Նախքան վերը նշված փոփոխություն կատարելը, հասարակությանը, չմոլորեցնելու պարտականությունից ելնելով, ուղետոմսերի վաճառքի իրականացման բոլոր ձևերով տեղեկություններ հրապարակել փոխադրավարձի գեղջի արտոնություն չտրամադրող բոլոր տեսակի ուղետոմսերի մասին:

4. Հաջորդ խնդիրը, որին լուծում չի տրվել Որոշմամբ, վերաբերում է օրենքով զինծառայողների համար սահմանված արտոնության մեխանիզմների մշակմանը:

Մասնավորապես, «Զինվորական ծառայության և զինծառայողի կարգավիճակի մասին» ՀՀ օրենքի 66-րդ հոդվածի համաձայն՝ զինծառայողները Հայաստանի Հանրապետության տարածքում օգտվում են քաղաքային ուղևորատար տրանսպորտի բոլոր տեսակներից, անկախ սեփականության ձևից (բացի տաքսիից), **անվճար երթևեկելու իրավունքից:** Զինծառայողների համար օրենքով այսպիսի իրավունքի ամրագրումը ենթադրում է պետական և համայնքային համապատասխան մարմինների կողմից այնպիսի մեխանիզմների մշակում, որոնց միջոցով զինծառայողների համար կապահովվի հանրային տրանսպորտից արտոնյալ պայմաններով օգտվելու իրավունքը: Սակայն, Երևանի ավագանին որոշակի սոցիալական խմբերի համար Որոշմամբ արտոնություններ սահմանելիս, զինծառայողներին որևէ ձևով չի անդրադարձել և նրանց չի դիտարկել որպես այդպիսի արտոնություն ստանալու արժանի անձանց խումբ:

Այս իրողության, թերևս, ամենագավեշտալի դրվագն այն է, որ զինծառայողների քաղաքային ուղևորատար տրանսպորտով անվճար երթևեկելու իրավունքը սահմանված է օրենքով (ավելի բարձր իրավաբանական ուժ ունեցող իրավական ակտով, քան ավագանու որոշումն է) և որևէ կախվածություն չունի Հայաստանի Հանրապետության որևէ քաղաքի (այդ թվում՝ Երևան քաղաքի) կառավարման մարմինների բարեհաճությունից:

Մեր դիտարկմամբ՝ այս հարցը վաղուց իր լուծումը պետք է ստացած լիներ ՀՀ կառավարության 1997 թվականի հուլիսի 8-ի N 251 որոշմամբ (որով սահմանվել է հանրային տրանսպորտով առանձին խմբերի քաղաքացիների երթևեկության արտոնությունները): Սակայն այս հարցը բաց է թողնվել ոչ միայն ՀՀ կառավարության նշված որոշման մեջ (որը կիրառելի կլիներ ՀՀ ողջ տարածքի քաղաքային համայնքներում), այլ նաև ուշադրության չի արժանացել Երևան քաղաքի ավագանու 12.03.2024 թվականի N 95-Ն որոշմամբ (որով պետք է սահմանվեր ներդրվող ուղետոմսային համակարգի պայմաններում զինծառայողների արտոնության իրավունքի իրականացման եղանակները):

Ի դեպ զարմանալի է նաև այն, որ Երևանի քաղաքապետարանի www.transport.yerevan.am կայքում հանրային տրանսպորտի արտոնություններից օգտվելու իրավունքից օգտվող անձանց խմբերի մասին տեղեկատվություն տրամադրող տողում հիշատակում չկա զինծառայողների մասին, իսկ մեկ այլ տողում ներկայացված է զինծառայողներին արտոնության տրամադրման համար սահմանված բարդ (ձևական պահանջներով ծանրաբեռնված) և դիմումի քննության երկարատև (15 աշխատանքային օր) ընթացակարգ, որի պահանջները կատարած զինծառայողներին, նույն կայքից, պատասխան գրությամբ խորհրդով է տրվում մինչև դիմումի հաստատումը հասարակական տրանսպորտից օգտվել մինչ օրս գործող կարգին համապատասխան (հստակ իմանալով, որ նրանց արտոնության իրականացման համար կարգ սահմանված չէ, հետևաբար նրանց առաջարկվում է հասարակական տրանսպորտից օգտվել վճարի դիմաց):

Այսպիսով, Երևան քաղաքի ավագանու որոշումը ենթաօրենսդրական նորմատիվ իրավական ակտ է և պետք է համապատասխանի ՀՀ Սահմանադրությանն ու օրենքներին (Սահմանադրության 5-րդ հոդված): Հանրային տրանսպորտով անվճար և անսահմանափակ երթևեկելու զինծառայողների իրավունքը սահմանված է օրենքով, որի իրականացման մեխանիզմի մշակումը չի կարող դուրս մնալ ենթաօրենսդրական նորմատիվ իրավական ակտի կարգավորման շրջանակներից:

Հիմք ընդունելով վերոգրյալը՝ առաջարկում ենք.

Ա) Որոշմամբ ամրագրել Երևան քաղաքում հասարակական տրանսպորտով զինծառայողների անվճար և անսահմանափակ երթևեկելու իրավունքը փոխադրավարձի բոլոր տեսակի ուղետոմսերով:

Բ) www.transport.yerevan.am հարթակի համապատասխան բաժնում կատարել փոփոխություն և զինծառայողներին ավելացնել որպես փոխադրավարձի վճարի արտոնության ունեցող անձանց առանձին խումբ (ապահովել պատշաճ իրազեկում):

5. Հաջորդ խնդիրը վերաբերում է փոխադրավարձի միասնական ուղետոմսային համակարգում ուղետոմսերի որոշ հատկանիշների պարզաբանմանը, որն իր մեջ պարունակում է անորոշություն:

Մասնավորապես, Որոշմամբ «10 ուղևորություն» տրամադրող ուղետոմսը վերնագրված է որպես «բազմակի օգտագործման» ուղետոմս, սակայն դրա իմաստը, նշանակությունն ու օգտագործման պայմանները որևէ տեղ մեկնաբանված չէ: Այդ ուղետոմսի բազմակի օգտագործման մեխանիզմի մասին նշում չի պարունակում նաև ուղետոմսերի էլեկտրոնային վաճառքի կայքում տվյալ ուղետոմսի նկարագիրը: Այս հանգամանքը առնվազն շփոթության, տարբերակման և մոլորության իրավիճակ է առաջացնում սպառողների շրջանում, քանի որ

հասարակությունն առաջնորդվում է իր պատկերացումներով և ենթադրություններով, որի չարդարացվելու պարագայում ունենում է կրկնակի հիասթափության ապրումներ:

Նույն խնդրի մեկ այլ դրսևորում էլ, ինչպես արդեն նշել ենք, առաջանում է «90 րոպե» ուղետոմսի դեպքում, որի դեպքում Որոշման մեջ չի օգտագործվել «տեղփոխ» արտահայտությունը, սակայն ուղետոմսի էլեկտրոնային վաճառքի տարբերակում այդ արտահայտությունը կիրառված է ուղետոմսի նկարագրում (*այս հարցին անդրադարձ է կատարվել սույն տեղեկանքում բարձրացված 1-ի խնդրի քննարկման տեքստում*):

Այս խնդիրն իրավական հարթությունում դիտարկելիս պետք է հաշվի առնել, որ օրենսդիրը խիստ մոտեցում է ցուցաբերել իրավական որոշակիության հարցին, և իրավական ակտում չպարզաբանված արտահայտությունների կիրառությունն անընդունելի է ինչպես «Մպատողների իրավունքների պաշտպանության մասին» ՀՀ օրենքի (11.1-ին հոդվածի 3-րդ մաս), այնպես էլ «Նորմատիվ իրավական ակտերի մասին» ՀՀ օրենքի պահանջով:

Ուստի, հիմք ընդունելով բարձարձայնված խնդրի լուծման կարևորությունն ու առաջնորդվելով վերը նշված օրենքներով սահմանված պահանջներով, առաջարկում ենք.

Ա) Որոշմամբ սահմանել «բազմակի օգտագործման ուղետոմս» արտահայտության նշանակությունն ու մշակել դրա իրականացման պայմաններում ու կարգը:

Բ) www.transport.yerevan.am հարթակում հրապարակել տեղեկություն բազմակի օգտագործման հնարավորություն ունեցող ուղետոմսի կիրառության և անհրաժեշտ քայլերի իրականացման մասին:

6. Որոշման բարեփոխմանը, որպես իրավական ակտի ներկայացված առաջարկներից բացի հարկ ենք համարում անդրադառնալ նաև մեկ պրակտիկ խնդրի, որը վերաբերում է ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումների իրականացման պատշաճ որակին:

Մասնավորապես, ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրումներ իրականացնող բոլոր տեսակի ավտոբուսների արտաքին հատվածում փակցված է տվյալ համարի ավտոբուսի երթուղու մասին տեղեկացնող ցուցանակ, որոնք փոքր տառաչափի և գունաթափվածություն պատճառով ընթեռնելի չեն կանգառում սպասող ուղևորների համար:

Նույն կերպ բոլոր ավտոբուսների մեջ բացակայում է տվյալ համարի ավտոբուսի երթուղու մասին տեղեկատվությունը, որը մեծ անհարմարություն է պատճառում հատկապես Երևան քաղաքին ոչ այնքան լավ ծանոթ ուղևորներին: Օրինակ՝ նոր ձեռքբերված գրեթե բոլոր ավտոբուսներով առկա մոնիտորները ձևական բնույթ են կրում, քանի որ մինչ օրս դրանք ակտիվացված չեն և համապատասխանեցված չեն Երևան քաղաքի քարտեզին (երթևեկության ուղիներին): Այդ մոնիտորները պետք է ծառայեն իրենց նպատակին և յուրաքանչյուր ավտոբուսի մոնիտորին պետք է հայտնվի թվային տեղեկատվություն՝ իր երթուղուն համապատասխան:

Ելնելով ավտոբուսային կանոնավոր փոխադրման ծառայությունների մատուցումը ուղևորների համար հարմարավետ դարձնելու կարևորությունից, առաջարկում ենք.

Ա) Ավտոբուսների երթուղին ներկայացնող ցուցանակները փոխարինել ավելի մեծ տառաչափով գրված, թարմ և լուսավորվող ցուցանակներով կամ այն դարձնել թվային, որը երեկոյան ժամերին ևս հեշտ ընթեռնելի կլինի:

Բ) Բոլոր ավտոբուսների սրահներում տեղակայել մոնիտորներ և/կամ արդեն իսկ գոյություն ունեցող մոնիտորներն ակտիվացնել, համապատասխանեցնել Երևան քաղաքի քարտեզին կամ երթուղիներին, ըստ որի դրանց էկրանների միջոցով թվային եղանակով կցուցադրվի տվյալ համարի ավտոբուսի յուրաքանչյուր երթուղին, ապահովելով նաև անզերեն թարգմանությունը:

Կատարող, իրավաբան՝

Նաիրա Ավետիսյան _____