

## Հիմնավորում

«Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին», «Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքում լրացումներ և փոփոխություն կատարելու մասին», «Տեսանկարահանող կամ լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտումների վերաբերյալ գործերով իրականացվող վարչական վարույթի առանձնահատկությունների մասին» օրենքում լրացումներ և փոփոխություններ կատարելու մասին», «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին», «Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» օրենքում փոփոխություն կատարելու մասին» օրինագծերի ընդունման

### 1. Իրավական ակտի ընդունման անհրաժեշտությունը և նպատակը

Օրինագծերի փաթեթը մշակվել է ՀՀ կառավարության 2018 թվականի սեպտեմբերի 6-ի N 1030-Լ որոշման 1-ին հավելվածի 311-րդ կետի համաձայն, որով որպես միջոցառում նախատեսված է Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքով նախատեսված՝ տրանսպորտում և ճանապարհային տնտեսության բնագավառում կատարվող խախտումների համար առավել համաչափ պատասխանատվության միջոցների նախատեսումը, ճանապարհային երթևեկության անվտանգության նոր երաշխիքների ամրագրումը:

Նախագծերով ներկայացվող առաջարկությունները նպատակ են հետապնդում երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտում վարչական պատասխանատվության քաղաքականության մեջ բացառել քաղաքացիներին հետապնդելու և տուգանելու նպատակադրումը՝ որպես նախկինում գործող քաղաքականության բաղադրատարր: Ոստիկանությունը նպատակահարմար է գտնում առաջարկել իրավաստեղծ այնպիսի լուծումներ, որոնք.

ա) ուղղակիորեն կբխեն երթևեկության ոլորտում առկա անվտանգության ռիսկերից ու վարչական իրավախախտումների շարժընթացից,

բ) միտված կլինեն վարչական իրավախախտումների ընդհանուր և անհատական կանխարգելմանը և վարչական պատասխանատվության միջոցների ուղղիչ գործառույթի ապահովմանը,

գ) կթեթևացնեն ՀՀ քաղաքացիների սոցիալական բեռը:

### 2. Առաջարկվող կարգավորման բնույթը

1. «Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքում փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին» օրինագծով, մասնավորապես, առաջարկվում է.

1) *Երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտում վարչական պատասխանատվության արդարության սկզբունքի վերականգնումը.*

Երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտում վարչական պատասխանատվության արդարության սկզբունքը վարչական տույժերի խստության համարժեքությունն է վարչական զանցանքների ծանրության աստիճանին:

Վարչական իրավապախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքով նախատեսված տրանսպորտում և ճանապարհային տնտեսության բնագավառում առկա է մի շարք վարչական իրավապախտումների համար սահմանված տուգանքները վերանայելու անհրաժեշտություն, ինչը բխում է նաև Կառավարության ծրագրով ամրագրված մոտեցումներից:

ՀՀ Ազգային ժողովի կողմից 14.02.2019թ. ԱԺՈ-002-Ն որոշմամբ հավանության արժանացած ՀՀ կառավարության ծրագրի (ՀՀ կառավարության 08.02.2019թ N 65-Ա որոշում) համաձայն՝ «Կառավարության նպատակներից է նաև վարչական իրավապախտումների համար պատասխանատվություն նախատեսող օրենսդրական կարգավորումների վերանայումը՝ հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ ներկայիս կարգավորումները չեն արտացոլում վարչական ներգործության նպատակները: Վարչական տույժը պետք է կիրառվի անձի մոտ իրավաչափ վարքագիծ ձևավորելու և նոր վարչական իրավապախտումների կատարումը կանխելու նպատակներով: Մինչդեռ, իրողությունն այլ է. վարչական տույժերը կրում են մասսայական բնույթ և ծառայում են պետական, 27 համայնքային և նույնիսկ մասնավոր սուբյեկտների բյուջեների համալրմանը՝ դրանով իսկ ստեղծելով վարչական մարմինների կողմից իրականացված վարչարարության նկատմամբ հասարակական անվստահության մթնոլորտ՝ նպաստելով վերադաս վարչական մարմինների կողմից ի վնաս քաղաքացու կողմնակալ որոշումներ կայացնելու գործելաոճի ձևավորմանը, ինչն իր հերթին, ի թիվս այլ բացասական հետևանքների, հանգեցնում է վարչական ակտերի դատական կարգով բողոքարկումների մեծաթվության:»:

Կառավարության հանձնարարականի կատարման նպատակով վերանայվել են տրանսպորտում և ճանապարհային տնտեսության բնագավառում կատարվող վարչական իրավապախտումների համար նախատեսված տույժերի տեսակները և տուգանքների չափերը: Նախագծով 30.000 ՀՀ դրամը չգերազանցող տուգանք կնախատեսվի ֆիզիկական անձանց կողմից տրանսպորտում և ճանապարհային տնտեսության բնագավառում կատարվող բոլոր այն վարչական իրավապախտումների համար, որոնց հանրային վտանգավորության աստիճանի գնահատումը թույլ կտա հանգել հետևության, որ վարչական տույժի նպատակներին կարելի է հասնել 30.000 դրամը չգերազանցող տուգանքի և վարչական այլ տույժերի համատեղ կիրառմամբ:

Վարչական իրավապախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքով նախատեսված՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բնագավառի թվով 100 իրավապախտումներից 25-ի համար նախատեսված տուգանքն առաջարկվում է նվազեցնել: Մասնավորապես, 7-ը նախատեսվում է նվազեցնել ավելի, քան 50%-ով, 9-ը՝ 50%-ով, ևս 9-ը՝ 50%-ից նվազ չափով:

Առավել վտանգավոր այն վարչական իրավախախտումները, որոնց կատարման դեպքում վարչական տույժի նպատակներին հնարավոր չէ հասնել 30.000 դրամը չգերազանցող տուգանքի նշանակմամբ, ներկայացված նախագծով առաջարկվում է քրեականացնել՝ համարժեք պատիժ նախատեսելու նպատակով՝ միաժամանակ ապահովելով միատեսակ մոտեցումը փաստացի նույն կարգավիճակն ունեցող անձանց նկատմամբ:

**2) Տուգանային միավորների համակարգի ներդրումը որպես ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման իրավական գործիք.**

Համաձայն պետական վիճակագրական տվյալների՝ ՀՀ-ում 2001-2018թթ. ընթացքում ճանապարհատրանսպորտային պատահարների, ինչպես նաև վիրավորների և զոհերի թիվը ունի հետևյալ պատկերը.

**2001 – 2018 թվականներին Հայաստանի Հանրապետությունում պետական վիճակագրական հաշվառված ճանապարհատրանսպորտային պատահարները**

Տարեթիվ	Քանակը			Աճ / նվազում		
	ՃՏՊ	Զոհ	Վիրավոր	ՃՏՊ	Զոհ	Վիրավոր
2001	1021	237	1258	+ 84	+ 23	+ 95
2002	1002	235	1213	- 19	- 2	- 45
2003	1025	252	1294	+ 23	+ 17	+ 81
2004	1164	259	1492	+ 139	+ 7	+ 198
2005	1312	310	1773	+ 148	+ 51	+ 281
2006	1574	332	2089	+ 262	+ 22	+ 316
2007	1943	371	2720	+ 369	+ 39	+ 631
2008	2202	407	3125	+ 259	+ 36	+ 405
2009	2002	325	2753	- 200	- 82	- 372
2010	1974	294	2670	- 28	- 31	- 83
2011	2319	327	3354	+ 345	+ 33	+ 684
2012	2602	311	3739	+ 283	- 16	+ 385
2013	2824	316	3994	+ 222	+ 5	+ 255
2014	3156	297	4479	+ 332	- 19	+ 485
2015	3399	346	4738	+243	+49	+ 259
2016	3203	267	4451	- 196	- 79	- 287

2017	3535	279	5179	+332	+12	+728
2018	4111	343	5950	+576	+64	+771

Թվային վերլուծությունը թույլ է տալիս եզրակացնել, որ 2005-2011թթ. ընթացքում ՃՏՊ-ների տարեկան թվաքանակն միջինը կազմել է 1903 պատահար, իսկ 2012-2018թթ. ընթացքում՝ տեսանկարահանող սարքերի ներդրումից հետո, նշված թիվը կազմել է 3261 պատահար, այսինքն՝ մոտ 71 տոկոսով ավելի: Նույն ժամանակահատվածների համար զոհերի տարեկան միջին թիվը կազմել է համապատասխանաբար 338 և 308: Այլ կերպ ասած, 2012-2018թթ. ընթացքում՝ տեսանկարահանող սարքերի ներդրումից հետո, զոհերի թիվը ՃՏՊ-ների միջինը 71 տոկոս աճի պարագայում, նվազել է մոտ 8 տոկոսով, և սա այն դեպքում, որ 2012-2018թթ. Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոպարկն ավելացել է 43%-ով (ավտոպարկի ավելացումը անխուսափելիորեն հանգեցնում է ՃՏՊ-ների ավելացմանը):

ՃՏՊ-ների հետևանքով վիրավորների միջին տարեկան թիվը 2005-2011թթ. կազմել է 2640, իսկ 2012-2018թթ.-ին՝ 4647, այսինքն՝ աճը կազմել է 76 տոկոս:

Վիրավորների և զոհերի տարեկան միջին թվերի միջև նման էական տարբերությունը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ 2011 թվականից ներդրվել է ԱՊՊԱ համակարգը, որը այլևս ՃՏՊ մասնակիցներին շահագրգռում էր ստացած վնասների համար, այդ թվում՝ առողջությանը պատճառված, փոխհատուցում ստանալու նպատակով գրանցել պատահարները կամ հետազոտման համար դիմել բուժփիննարկ, որոնք էլ արտացոլվում են պաշտոնական վիճակագրության մեջ:

Առավել խոսուն է համակարգի կիրառումից անմիջապես հետո գրանցված վիճակագրությունը.

- 2009 թվականին Երևան քաղաքում ՃՏՊ-ի հետևանքով զոլվել է 72 մարդ, 2010 թվականին՝ 81 մարդ, 2011-ին՝ 92 մարդ (յուրաքանչյուր տարի գրեթե 10-ով զոհերի թվի ավելացում է արձանագրվել),

- 2012 թվականի հունվարի 16-ից արագաչափ սարքերը և տեսահսկման համակարգը սկսվել է կիրառվել հիմնականում միայն Երևան քաղաքում և այդ համակարգերի կիրառումից հետո Երևան քաղաքում 2012 թվականին արձանագրվել է 63 զոհ, այսինքն՝ զոհերի թիվը համակարգի կիրառումից անմիջապես հետո նվազել է 31.5%:

Չնայած զոհերի վերաբերյալ վիճակագրությունում դրսևորվող նվազման միտմանը, զոհերի տարեկան թիվը 2012 թվականից սկսած (և դրանից առաջ էլ) լուրջ մտահոգության տեղ է տալիս: Երթևեկության ապահովման ոլորտում անվտանգության բարձր մակարդակ ունեցող երկրների փորձը ցույց է տալիս, որ այդ երկրներում հաջողությամբ ներդրվել և կիրառվել է տուգանային միավորների՝ որպես վարչական տույժի ինքնուրույն տեսակի օրենս-

դրական նախատեսումը: Վարչական պատասխանատվության հիշյալ միջոցը գործում է 21 եվրոպական երկրներում և դրական արդյունքներ է տվել, օրինակ, Իտալիայում, Գերմանիայիում, Մեծ Բրիտանիայում, Մալթայում, Ֆրանսիայում, Ավստրիայում, ինչպես նաև Իսրայելում: Ֆրանսիայում, 2000-ական թվականների սկզբին ֆրանսիական ճանապարհները համարվում էին Եվրոպայում առավել վտանգավորը ճՏՊ-ների և զոհերի թվով, ինչը իշխանություններին ստիպեց ՃԵԿ-ի նկատմամբ հսկողության ուժեղացման նպատակով ձեռնարկել առավել ակտիվ գործողություններ: Ֆրանսիայում տուգանային միավորների համակարգի ներդրումից սկսած ճՏՊ-ների հետևանքով մահացու դեպքերի թիվը նվազել է 66 տոկոսով:

Կարծում ենք, որ տուգանային միավորի ինստիտուտի ներդրումը թույլ կտա երթևեկության արդյունավետ կազմակերպման և ճանապարհային ենթակառուցվածքների որակի բարելավմանը զուգընթաց (օրինակ՝ ճանապարհների որակի և ճանապարհների կահավորման որակի բարելավում) զգալիորեն բարձրացնել կարգապահությունը ճանապարհներին և նվազեցնել ճՏՊ-ների ու դրանց արդյունքում արձանագրվող զոհերի ու վիրավորների թիվը:

Միաժամանակ, առաջարկվող համակարգի կիրառման արդյունքում օրենքի հարկադրական դրույթների ներգործության տիրույթում առավելապես կհայտնվեն պարբերաբար իրավախախտումներ կատարող վարորդները, իսկ օրինավոր վարորդները, որոնք, ի դեպ, բավականին մեծ թիվ են կազմում, առհասարակ կարող են այդ համակարգի գործողության տակ չընկնել: Այսպես՝ 2017 թվականի ընթացքում տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների վերլուծությունը (ըստ տրանսպորտային միջոցների քանակի) ունի հետևյալ պատկերը. 1 իրավախախտում կատարած տրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռը կազմում է 30,9 տոկոս, 2 խախտում կատարածներինը՝ 18%, 3 խախտում՝ 11,6%, 4 խախտում՝ 8%, 5 խախտում՝ 5,9%: Այսինքն՝ տարեկան **1-5 խախտում** կատարած տրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռը կազմում է **74,6%**, իսկ **6 և ավելի (մինչև 1000) իրավախախտում** կատարած տրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռը **25,4% է**, ընդ որում՝ 11 և ավելի խախտում կատարածները՝ 11,2%: Ճանապարհային ոստիկանների կողմից հայտնաբերված խախտումներով պատկերը մի փոքր այլ է. 1-5 խախտում կատարած տրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռը կազմում է 96,8%, իսկ 6 և ավելի խախտում կատարածներինը՝ 3,2%: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ նախագծով տուգանային միավորներ են նախատեսվում հանրային վնասակարության առավել բարձր աստիճան ունեցող իրավախախտումների համար, հետևապես ներդրվող համակարգի ազդեցությունը կտարածվի ներկայացված թվից առավել վտանգավոր և հանդուգն խախտումներ կատարող վարորդների վրա:

Միաժամանակ, վիճակագրությունը փաստում է, որ տեսանկարահանող և լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված իրավախախտումների թվի մեջ մեծ աճ է գրանցվել հատկապես արագության գերազանցման դեպքերով, ինչը ևս համարժեք արձագանք պետք

է ստանա: Մասնավորապես, 2016-2017թթ հոկտեմբերի դրությամբ արձանագրված շուրջ 580.000 խախտումների համեմատ 2017-2018թթ նույն ժամանակահատվածում արագության գերազանցման խախտումների թիվն աճել է մոտ 330.000-ով և կազմել շուրջ 910.000: Բացի դրանից, զոհերով և վիրավորներով ՃՏՊ-ների առաջացման պատճառների և նպաստող պայմանների ցանկում արագության գերազանցումն առաջին տեղում է: Նշված ժամանակահատվածում աճել են նաև լուսացույցի արգելող ազդանշանին չենթարկվելու դեպքերը՝ 39.000-ից մինչև 44.000, իսկ հանդիպակաց երթևեկության գոտի դուրս գալու դեպքերը՝ 9.000-ից հասել են 13.000-ի:

Առաջարկվում է տուգանային միավորը, որպես լրացուցիչ վարչական տույժ, նախատեսել վարչական այն իրավախախտումների համար, որոնց կատարումը, համաձայն պետական վիճակագրական հաշվառման վերցված տեղեկությունների վերլուծության, ՃՏՊ-ների, այդ թվում՝ ՀՀ քրեական օրենսգրքի 242-րդ հոդվածով նախատեսված հանցագործության, ինչպես նաև խցանումների հիմնական պատճառ կամ պայման են հանդիսանում:

Մասնավորապես.

- վարչական իրավախախտում կատարած անձի նկատմամբ յուրաքանչյուր իրավախախտման համար կիրառվելու է 0,5, 1, 2, 3 կամ 4 տուգանային միավոր, որոնց չափը օրենսգրքի հատուկ մասով սահմանվելու է ելնելով վարչական իրավախախտման հանրային վնասակարության աստիճանից, քանակից, զոհերով և վիրավորներով ճանապարհատրանսպորտային պատահարների պատճառ կամ նպաստող պայման հանդիսանալու հանգամանքից: Այնուամենայնիվ, անհամեմատ մեծ տարածում ունեցող իրավախախտումների պարագայում տուգանային միավորների համակարգի ներդրման նախնական փուլում նախագծով նախատեսվել են ցածր միավորներ՝ վարորդներին չժանրաբեռնելու նկատառումներից ելնելով, հաշվի առնելով նաև իրազեկվածության բարձրացման անհրաժեշտությունը: Այս մոտեցումը որդեգրվել է հիմք ընդունելով ոստիկանությունում առկա նախորդ տարիների վիճակագրական տվյալների վերլուծությունը: Հետագայում տուգանային միավորների չափերը կարող են վերանայվել՝ կախված կիրառման արդյունքներից.

- տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունք ունեցող անձին վարորդական վկայական ստանալու (հետագայում՝ նաև կասեցված իրավունքը վերականգնելու) օրվանից մեկ տարի ժամկետով տրվելու է 9 միավոր.

- ճանապարհային երթևեկության կանոնների (ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառի օրենսդրության) խախտում ամրագրելու դեպքում վարչական իրավախախտում կատարած անձին տվյալ տարում տրված ընդհանուր միավորներից ինքնաշխատ եղանակով հանվելու են տվյալ իրավախախտման համար սահմանված տուգանային միավորները.

- եթե իրավախախտման համար հանվող միավորները գերազանցեն անձին տրված միավորների մնացորդը, ապա տուգանային միավորները հանվելու են այդ մնացորդի չա-

փով՝ անկախ տվյալ իրավախախտման համար սահմանված տուգանային միավորների չափից.

- տուգանային միավորի ձևով վարչական տույժ նշանակելու յուրաքանչյուր դեպքում խախտողը իրազեկվելու է իրեն տրված տուգանային միավորների մնացորդի մասին, որի չափը պարտադիր նշվելու է որոշման մեջ.

- տվյալ տարում տուգանային միավորների կիրառման արդյունքում 3 և պակաս միավորների մնացորդ ունեցող վարորդներին տրվելու է տեսական քննություն հանձնելու միջոցով 2 միավորը վերականգնելու հնարավորություն.

- Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ օրենսգրքում նախատեսվում է պատասխանատվություն ճանապարհային երթևեկության այն կանոնների (ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառի օրենսդրության) խախտումներ պարբերաբար կատարելու համար, որոնց համար նախատեսված է վարչական տույժ տուգանային միավորի ձևով.

- ճանապարհային երթևեկության կանոնների (ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառի օրենսդրության) պարբերաբար խախտում համարվելու է 1 տարվա ընթացքում 3 և ավելի անգամ իրավախախտումներ կատարելը, որոնց համար կիրառված տուգանային միավորների հանրագումարը կազմում է 9 տուգանային միավոր.

- ճանապարհային երթևեկության կանոնների (ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառի օրենսդրության) խախտումներ պարբերաբար կատարելը, որոնց համար նախատեսված է վարչական տույժ տուգանային միավորի ձևով՝ առաջացնելու է վարչական տույժ՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքի կասեցման ձևով՝ 6 ամիս ժամկետով (միջազգային փորձի ուսումնասիրության հիման վրա օրենքով նախատեսվելու են կասեցման ժամկետները կրճատելու պայմաններ, օրինակ՝ ժամկետի կեսը լրանալուց հետո տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքը վերականգնելու համար տեսական քննություն հանձնելը, ինչը ևս տեղ է գտել նախագծում).

- տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքի կասեցման ժամկետը լրանալուց հետո՝ մեկ տարվա ընթացքում, պարբերաբար խախտումներ կրկին կատարելը առաջացնելու է տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից զրկում՝ 1 տարի ժամկետով:

Ընդհանուր առմամբ առաջարկվում է տուգանային միավորը, որպես վարչական տույժի տեսակ, նախատեսել Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքով նախատեսված՝ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բնագավառի 100 խախտումներից 20-ի համար:

Տուգանային միավորի ինստիտուտը բացառելու է գործող Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ օրենսգրքի 305-րդ հոդվածի 9-րդ մասով նախատեսված իրավակարգավորումը, որի համաձայն՝ եթե կատարողական վարույթն ավարտվում է պարտապանի

գույք կամ եկամուտներ չունենալու, որոնց վրա կարելի է բռնագանձում տարածել, ինչպես նաև պարտապանի գույքը պահանջատիրոջ (պահանջատերերի) պահանջները բավարարելու համար բավարար չլինելու հիմքերով, և հարկադիր կատարման ներկայացված՝ իրավախախտումների գործերով կայացված որոշումների հիման վրա չկատարված դրամական պարտավորությունների (մեկից ավելի վարչական ակտերի դեպքում՝ դրանց հանրագումարի) չափը գերազանցում է սահմանված նվազագույն աշխատավարձի հինգհարյուրապատիկը, ապա պարտապանը զրկվում է տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից:

ՎԻՎ օրենսգրքի 305-րդ հոդվածի 9-րդ և 10-րդ մասերն ուժը կորցրած ճանաչելու անհրաժեշտությունը պայմանավորված է երկու հանգամանքով.

ա) վարելու իրավունքից զրկելը վարչական տույժ է, պատասխանատվության միջոց, հետևաբար կարող է կիրառվել միայն վարչական զանցանքների համար: Քննարկվող դրույթը վարչական զանցակազմ չի պարունակում, իսկ պարզ ասած՝ պարտապանի կողմից 500.000 դրամ տուգանքը չվճարելը իրավախախտում չէ, հետևաբար դրա համար անձը տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունքից չի կարող զրկվել:

բ) 500 000 դրամ տուգանքից վճարելով թեկուզ շատ փոքր մասը (օրինակ՝ 1000 դրամ), անձը փաստացի կարող է խուսափել տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունքի զրկումից: Այսինքն՝ տվյալ դեպքում տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունքից զրկում ներգործության միջոցի կիրառումը անարդյունավետ է:

Վարչական պատասխանատվությունը երթևեկության բնագավառի պարբերաբար խախտումների համար, վարչական պատասխանատվության նոր միջոցների՝ տուգանային միավորի և տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքի կասեցման նախատեսումը, մեր կարծիքով, երթևեկության անվտանգության ապահովման հուսալի, անհրաժեշտ և պիտանի գործիքներ են: Նյութական տուգանքը, ի տարբերություն թվարկված միջոցների, չնայած խստացման միտումներին, իրավախախտումների, զոհերի, վիրավորների թիվը էապես չի կրճատում, քանի որ սոցիալական տարբեր խմբերի ներկայացուցիչների վրա թողնում է տարբեր ազդեցություն: Վարչական պատասխանատվության նոր ինստիտուտներն իրավախախտ վարորդներին նյութական լրացուցիչ զրկանքներ չեն պատճառելու, փոխարենը նպաստելու են վարչական իրավախախտումների ընդհանուր և հատուկ կանխարգելմանը:

3) Նախագծով առաջարկվող այլ փոփոխությունները միտված են իրավակիրառ պրակտիկայում ի հայտ եկած որոշ խնդիրների լուծմանը: Մասնավորապես.

- Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 6-րդ մասի համաձայն՝ նույն հոդվածի 1-ին կամ 4-րդ մասերով նախատեսված իրավախախտում հայտնաբերելու դեպքում լիազորված մարմինը (պաշտոնատար անձը) այդ իրավախախտումը կատարած անձին իրազեկում է իրավախախտման հատկանիշները վերացնելու դեպ-



քում վարչական պատասխանատվության չենթարկվելու հնարավորության մասին: Անձը վարչական պատասխանատվության չի ենթարկվում, եթե իրագեկումից անմիջապես հետո սկսում է իրականացնել վարչական իրավախախտման հատկանիշներն անմիջականորեն վերացնելուն ուղղված գործողություններ: Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 4-րդ մասով նախատեսված՝ առջևի հողմապակին թաղանթապատված վիճակում կամ լուսաթափանցելիության չափի խախտմամբ տրանսպորտային միջոցները վարելու մասով նույն հոդվածի 6-րդ մասով սահմանված՝ պատասխանատվությունից ազատելու հնարավորություն ընձեռող նորմը ժամանակին իր դրական ազդեցությունն արդեն իսկ ունեցել է, և տրանսպորտային միջոցների օրինապահ սեփականատերերն իրենց տրանսպորտային միջոցի առջևի հողմապակին արդեն իսկ բերել են սահմանված տեսքի: Նույն դրույթը, սակայն, մի շարք վարորդների կողմից չարաշահվում է: Այսպես, սկսած 2016 թվականի հունվարի 11-ից (6-րդ մասով նախատեսված դրույթն ուժի մեջ է մտել այդ օրը) մինչև 2017 թվականի սեպտեմբերի 30-ը թվով 127 տրանսպորտային միջոցի վարորդների նկատմամբ 3 և ավելի անգամ կազմվել է վարչական իրավախախտման արձանագրություն, կայացվել որոշում, այնուհետև 24 ժամվա ընթացքում իրավախախտման հատկանիշները վերացնելու հիմքով օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 8-րդ մասով սահմանված կարգով վերջիններս ազատվել են նշանակված տույժը կատարելու պարտականությունից (81-ը՝ 3 անգամ, 26-ը՝ 4, 7-ը՝ 5, 4-ական՝ 6 և 7, 2-ը՝ 8 և 3-ը՝ 10 և ավելի անգամ): Նշվածից ելնելով՝ նախագծով առաջարկվում է վերանայել հիշյալ խրախուսական նորմի կիրառման անհրաժեշտությունը և ՀՀ օրենսգրքի 123-րդ հոդվածի 4-րդ մասով նախատեսված իրավախախտման մասով այն չկիրառել:

- Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 124-րդ հոդվածի 35-րդ և 37-րդ մասերով նախատեսված պատասխանատվությունից ազատելու հնարավորություն ընձեռող նորմերը հստակ չեն տարանջատում, թե որ դեպքում պետք է երկու, իսկ որ դեպքում՝ չորս անիվներով հատել «հոծ գիծ» գծանշումը, որ արարքը դիտարկվի նվազ նշանակություն ունեցող, և անձը չենթարկվի պատասխանատվության, այլ նախագուշացվի: Մասնավորապես. Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 124-րդ հոդվածի 35-րդ մասի գործող խմբագրության պարագայում, եթե վարորդը տրանսպորտային միջոցների համընթաց հոսքերն իրարից բաժանող «հոծ գիծ» գծանշումը (խոսքը մինչև խաչմերուկին հասնելն արված գծերի մասին է) հատում է կողային երկու անիվներով, ապա դա չի դիտարկվում նվազ նշանակություն ունեցող, ինչն առաջ է բերում վարորդների դժգոհությունը: Նախագծով առաջարկվում է օրենսգրքի 124-րդ հոդվածի 35-րդ և 37-րդ մասերով նախատեսված՝ պատասխանատվությունից ազատելու հնարավորություն ընձեռող նորմերի խմբագրությունը հստակեցնել՝ նախատեսելով կանգ-գիծ, համընթաց հոսքերն իրարից բաժանող հոծ գիծ գծանշումների և հակադիր հոսքերն իրարից բաժանող գծանշումների պահանջները չկատարելու հետ կապված հստակ չափանիշներ:

- Նախագծով առաջարկվում է նաև օրենսգրքի 283-րդ հոդվածից հանել գործի վերաբերյալ որոշումից հրաժարվելու դեպքում հրաժարվելու մասին անդորրագրի վրա պարտադիր ստորագրելու վերաբերյալ դրույթը, քանի որ գործնականում այդ նորմը կիրառելի չէ, և փորձը ցույց է տվել, որ որոշումը ստանալուց հրաժարվող ոչ մի հասցեատեր իր հրաժարվելու փաստը չի հավաստում ստորագրությամբ, այլ պարզապես հրաժարվում է որևէ գործողություն կատարելուց:

**2) «Հայաստանի Հանրապետության քրեական օրենսգրքում լրացումներ և փոփոխություն կատարելու մասին» օրինագիծ.**

Նախագծով առաջարկվում է քրեականացնել Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի 126-րդ հոդվածի 6-րդ և 7-րդ մասերով նախատեսված իրավախախտումները, ինչպես նաև 128-րդ հոդվածի 1-ին մասով նախատեսված իրավախախտումը մեկ տարվա ընթացքում կրկին կատարելը:

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման բնագավառի բարեփոխումների նպատակով ներկայացվող օրինագծերի փաթեթով նախատեսվում է վերանայել և նվազեցնել մի խումբ վարչական իրավախախտումների համար նախատեսված տուգանքները, սակայն գոյություն ունեն մի շարք զանցակազմեր, որոնց համար նախատեսված տուգանքների մեղմացումը թույլ չի տա արդյունավետորեն իրականացնել այդ իրավախախտումների կանխարգելումն ու դրանք կատարած անձանց ուղղումը: Այդ իրավախախտումների կանխարգելմանն ու իրավախախտում կատարած անձանց ուղղման ֆունկցիաներին հնարավոր չէ հասնել նաև վարչական պատասխանատվության ավելի խիստ միջոցների կիրառմամբ (օրինակ՝ վարորդական իրավունքի կասեցում կամ զրկում): Ընդ որում, վերոնշյալ առավել վտանգավոր իրավախախտումներն իրենց բնույթով այնպիսին են, որ դրանց ոչ արդյունավետ կանխարգելումն ինքնին կարող է նպաստել այլ իրավախախտումների կատարմանը: Օրինակ՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունք չունեցող անձի կողմից ոչ սթափ վիճակում տրանսպորտային միջոց վարելը կարող է նպաստել ճանապարհային երթևեկության մի շարք կանոնների խախտմանը: Բացի այդ, նման իրավախախտումներն աչքի են ընկնում վարորդի առավել հանդգնությամբ, ճանապարհային երթևեկության կանոնների չարամիտ խախտմամբ, ուստի՝ նշված արարքներն անհրաժեշտ է քրեականացնել՝ դրանց համար սահմանելով համարժեք պատիժներ:

Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքի 126-րդ հոդվածի 6-րդ և 7-րդ մասերով ու 128-րդ հոդվածի 1-ին մասով (կրկին կատարելու դեպքում) նախատեսված իրավախախտումների քրեականացման անհրաժեշտությունը հիմնավորվում է հետևյալով.

Հայաստանի Հանրապետության քրեաիրավական քաղաքականության միտումները ցույց են տալիս, որ ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բնագավառի առավել

վտանգավոր վարչական իրավախախտումների քրեականացման դեպքեր արդեն արձանագրվել են: Այսպես, 2015 թվականի դեկտեմբերի 21-ի օրենքով քրեական օրենսգիրքը լրացվել է 243.1 հոդվածով, որով քրեականացվել են մինչ այդ վարչական իրավախախտումներ համարվող և Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 126 հոդվածի 8-րդ մասով և 128 հոդվածի 2-րդ մասով նախատեսված հետևյալ արարքները՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից զրկված անձի կողմից տրանսպորտային միջոց վարելը, տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից զրկված անձի կողմից ոչ սթափ վիճակում տրանսպորտային միջոց վարելը, այդ անձի կողմից սթափության վիճակը ստուգելու նպատակով զննություն անցնելուց հրաժարվելը կամ խուսափելը: Վերջին երկու արարքի հանրային վտանգավորության աստիճանի օրենսդրական վերագնահատման արդյունքում դրա համար նախատեսվել է նաև ազատազրկում՝ 6 ամսից մեկ տարի ժամկետով: Ընդ որում, հատկանշական է, որ այդ օրենսդրական փոփոխության նախագծի սկզբնական տարբերակում այդ արարքները առաջարկվում էր քրեականացնել համեմատաբար մեղմ մոտեցմամբ՝ վարչական պրեյուդիցիայի նախատեսման միջոցով (<http://www.parliament.am/drafts.php?sel=showdraft&DraftID=7888&Reading=0> տեղեկանք-հիմնավորման «Առաջարկվող կարգավորման բնույթը» մասի 3-րդ կետ), սակայն նախագծի վերջնական տարբերակի ընդունմամբ նախկին վարչական իրավախախտումները, առանց որևէ լրացուցիչ հանցաձևավորող հատկանիշ ավելացնելու, նույնությամբ նկարագրվել են արդեն որպես հանցագործություն: Հարկ է նշել նաև, որ պետության քրեաիրավական քաղաքականության այդ միտումը պահպանվում է նաև ՀՀ նոր քրեական օրենսգրքի նախագծում, քանի որ այդ արարքները որպես հանցագործություն նախատեսված են նաև նախագծի 322 հոդվածով:

ՀՀ քրեական օրենսգրքի 243.1 հոդվածը պատասխանատվություն է սահմանում տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից զրկված անձի կողմից տրանսպորտային միջոց վարելու կամ այդ անձի կողմից ոչ սթափ վիճակում տրանսպորտային միջոց վարելու կամ սթափության վիճակի զննություն անցնելուց հրաժարվելու կամ խուսափելու համար:

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքը կասեցված, ինչպես նաև տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունք չունեցող անձինք մինչև այդ իրավունքի վերականգնումը (ծեռքբերումը) իրենց կարգավիճակով նույնանում են տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից զրկված անձանց հետ, ուստի, անկախ այն հանգամանքից, թե անձը ինչ հիմքով տվյալ պահին չունի տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունք, ենթակա է այդ արարքի համար համարժեք պատասխանատվության՝ միատեսակ մոտեցմամբ:

Նշվածից ելնելով՝ ՀՀ քրեական օրենսգրքի 243.1 հոդվածում, բացի տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունքից զրկված անձանցից, որպես նշված հանցագործության սուբյեկտ, նախագծով նախատեսվել են նաև վարելու իրավունքը կասեցված անձինք, իսկ

տրանսպորտային միջոցներ վարելու իրավունք չունեցող անձանց մասով նախատեսվել է քրեական պատասխանատվություն՝ նույն արարքը վարչական տույժի ենթարկվելուց հետո՝ մեկ տարվա ընթացքում, կրկին կատարելու համար:

3) «Տեսանկարահանող կամ լուսանկարահանող սարքերով հայտնաբերված ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտումների վերաբերյալ գործերով իրականացվող վարչական վարույթի առանձնահատկությունների մասին» օրենքում լրացումներ և փոփոխություններ կատարելու մասին» օրինագիծ.

- Նախագծով նախատեսվում է կանոնակարգել այն դեպքերը, երբ վարչական ակտի հասցեատերը չունի տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունք կամ զրկված է տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունքից, կամ այդ իրավունքը կասեցված է, և նրան սեփականության (լիզինգի) իրավունքով պատկանող տրանսպորտային միջոցներով 1 տարվա ընթացքում կատարվել է ճանապարհային երթևեկության կանոնների 3 խախտում, որոնց համար վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ Հայաստանի Հանրապետության օրենսգրքով նախատեսված է վարչական տույժ տուգանային միավորների ձևով: Տվյալ դեպքում, եթե սեփականատերը (լիզինգառուն) այդ 3 խախտումները այլ անձի կողմից կատարված լինելու փաստը չի ապացուցում, ապա նախագծով նախատեսվում է վարչական ակտի հասցեատիրոջը սեփականության (լիզինգի) իրավունքով պատկանող տրանսպորտային միջոցի նկատմամբ հետախուզում հայտարարելու լիազորություն:

Հետախուզումը կդադարեցվի, իսկ տրանսպորտային միջոցն անհապաղ կվերադարձվի սեփականատիրոջը միայն այն դեպքում, եթե սեփականատերը (լիզինգառուն) օրենքով սահմանված կարգով ներկայացնի տրանսպորտային միջոցը շահագործող անձի տվյալները:

Հաշվի առնելով, որ անբարեխիղճ վարորդ-սեփականատերերը կարող են տրանսպորտային միջոցը մտածված կերպով հաշվառել վարելու իրավունք չունեցող անձանց անվամբ՝ փաստորեն խուսափելով պատասխանատվությունից, ուստի նման իրավիճակները բացառելու նպատակով նախագծով առաջարկվել է հետախուզման գործիքի կիրառումը, ինչի արդյունքում ի հայտ կգան իրական շահագործողները, որոնց նկատմամբ հետագայում կատարվող խախտումների համար կկիրառվի պատասխանատվություն:

- Գործող օրենքի 7-րդ հոդվածով նախատեսված է, որ վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքի 32-րդ հոդվածի 3-րդ մասով նախատեսված խախտումն այլ անձի կողմից կատարված լինելու փաստը կարող է ապացուցվել օրենքով սահմանված ժամկետում և կարգով գանգատ (բողոք կամ հայցադիմում) ներկայացնելու միջոցով: Այսինքն, խախտումն այլ անձի կողմից կատարված լինելու փաստի ապացուցումը սահմանված է միայն բողոքարկման վարույթի շրջանակներում: Բացի այդ, նախատեսված է առանց

վարչական մարմնին դիմելու խախտումն այլ անձի կողմից կատարված լինելու փաստը դատական կարգով ապացուցելու հնարավորություն:

Նախագծով առաջարկվում է բոլոր այն դեպքերում, երբ տեխնիկական միջոցով հայտնաբերված իրավախախտման սուբյեկտը ոչ թե տրանսպորտային միջոցի սեփականատերն է, այլ ուրիշը, ապա կայացված վարչական ակտը ուժը կորցրած ճանաչել վարչական մարմին ներկայացվող դիմումի հիման վրա և վարչական ակտ կայացնել իրական իրավախախտի նկատմամբ: Եթե իրավախախտումն իրականում կատարել է այլ անձ, ապա նշանակում է, որ ճանապարհային ոստիկանության կողմից իրականացվող վարչական վարույթի լրիվությունը պետք է ապահովի վարչական վարույթ իրականացնող մարմինը: Այլ կերպ ասած, այլ անձի կողմից խախտումը կատարված լինելու հանգամանքը պետք է ապացուցվի վարչական վարույթն իրականացնող մարմնի առջև: Հակառակ պարագայում ստացվում է, որ իրավաչափ վարչական ակտերի պարագայում էլ վարչական մարմնի գործառույթն իր վրա է վերցնում վարչական դատարանը:

Ձևավորված դատական պրակտիկայի համաձայն, եթե իրական իրավախախտը պարզվում է գործի դատաքննության ժամանակ, ապա կայացված վարչական ակտը ճանաչվում է անվավեր: Դրանից հետո, հիմք ընդունելով դատարանի վճռում իրական իրավախախտի վերաբերյալ նշված տվյալները, ՃՈ-ն վերջինիս նկատմամբ կայացնում է նոր վարչական ակտ: Դատարանի որոշմամբ հին վարչական ակտն անվավեր ճանաչելու պարագայում ՃՈ-ից գանձվում են փաստաբանական ծախսեր, և սա այն դեպքում, երբ տրանսպորտային միջոցի սեփականատիրոջ նկատմամբ վարչական ակտը կայացված է լինում օրինական հիմքերով:

Նախագծի ընդունման արդյունքում իրավաչափ վարչական ակտը դրա հասցեատիրոջ կողմից ներկայացված դիմումի հիման վրա կճանաչվի ուժը կորցրած, եթե ապացուցվի, որ խախտումը կատարել է այլ անձ: Այսպիսով, պետության ֆինանսական միջոցները անհարկի չեն ծախսվի, իսկ գործն էլ ըստ էության և օբյեկտիվ կքննվի սեղմ ժամկետներում:

- Նախատեսվում է ուժը կորցրած ճանաչել օրենքի 7.2 հոդվածը, որով սահմանված է տրանսպորտային միջոցները վարձույթ տալու գործունեությամբ զբաղվող իրավաբանական անձի կամ անհատ ձեռնարկատիրոջ կողմից վարձույթով տրված տրանսպորտային միջոցներով կատարված իրավախախտումների հետևանքը: Ներկայումս վարձույթով տրված տրանսպորտային միջոցով կատարված իրավախախտումների համար վարչական ակտերով նախատեսված գումարը վարչական ակտն անբողոքարկելի դառնալուց հետո՝ մեկ ամսվա ընթացքում, չվճարվելու դեպքում վարչական ակտերով գումարը վճարելու պարտականությունը կրում է իրավաբանական անձը կամ անհատ ձեռնարկատերը՝ տրանսպորտային միջոցը վարձակալած (վարող) անձի (խախտումը կատարած անձի) նկատմամբ հետադարձ պահանջի իրավունքով: Արդյունքում ստեղծվել է մի իրավիճակ, երբ տրանսպորտային միջոցները վարձույթով տալու գործունեությամբ զբաղվող անձինք

օբյեկտիվ պատճառներով (օրինակ՝ վարձակալած անձի կողմից ՀՀ տարածքից դուրս գալը) կրում են օտարերկրացիների կողմից կատարված իրավախախտումների հետևանքների ողջ բեռը: Նախագծի ընդունման արդյունքում նշված տրանսպորտային միջոցներով կատարված իրավախախտումների դեպքում պատասխանատվությունը կկիրառվի ընդհանուր հիմունքներով:

- Նախատեսվում է տեխնիկական միջոցներով հայտնաբերված իրավախախտումների վերաբերյալ գործերով որպես իրավախախտումը հիմնավորող ապացույց, բացի տեսանյութից և լուսանկարից, բողոքարկման վարույթի շրջանակներում օգտագործել նաև Վարչական իրավախախտումների վերաբերյալ ՀՀ օրենսգրքով նախատեսված ապացույցները: Ներկայումս հիշյալ իրավախախտումները հիմնավորելու համար բողոքարկման վարույթում ևս օգտագործվում են բացառապես տեսանյութերն ու լուսանկարները, որոնցում երբեմն հստակ չեն ամրագրվում զանցանքի հատկանիշները, ինչը հաճախ հանգեցնում է վարչական ակտի անվավերության:

**4) «Ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման մասին» օրենքում լրացումներ կատարելու մասին» օրինագիծ.**

Նախագծով նախատեսվում է, տուգանային միավորների համակարգի ներդրմամբ պայմանավորված, հնարավոր չարաշահումները և պատասխանատվությունից խուսափելու դեպքերը բացառելու նպատակով տրանսպորտային միջոցի սեփականատեր (լիզինգառու) հանդիսացող և տվյալ կարգի տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունք չունեցող անձանց համար սահմանել պարտականություն՝ տրանսպորտային միջոցը հաշվառելիս ներկայացնելու այն շահագործող անձի տվյալները:

**5) «Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» օրենքում փոփոխություն կատարելու մասին» օրինագիծ.**

«Վարչարարության հիմունքների և վարչական վարույթի մասին» օրենքի 88-րդ հոդվածի 4-րդ մասով նախատեսված է, որ վարչական ակտը հարկադիր կատարման ներկայացնելիս դրա հետ միաժամանակ, ի թիվս այլ ապացույցների, պետք է ներկայացվեն վարչական ակտի ուժի մեջ մտնելը և անբողոքարկելի դառնալը հավաստող ապացույցներ, սակայն գործնականում այս պահանջը կատարելն անհնար է, քանի որ վարչական ակտի ուժի մեջ մտնելը և անբողոքարկելի դառնալը հավաստող ապացույցներ օբյեկտիվորեն լինել չեն կարող: Դա ընդամենը տեղեկատվություն է, որն առաջանում է ծանուցման վերաբերյալ ապացույցի և դրանից հետո օրենքով սահմանված անբողոքարկելիության ժամանակահատվածի համադրման արդյունքում:

**3. Նախագծի մշակման գործընթացում ներգրավված ինստիտուտները և անձինք**

Իրավական ակտերի նախագծերը մշակվել են Հայաստանի Հանրապետության ոստիկանության իրավաբանական վարչության կողմից:

#### **4. Իրավական ակտի կիրառման դեպքում ակնկալվող արդյունքը**

Նախագծերի ընդունումը հնարավորություն կտա վերականգնել երթևեկության անվտանգության ապահովման ոլորտում վարչական պատասխանատվության արդարության սկզբունքը, տուգանային միավորների համակարգի ներդրումը, որպես ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման իրավական գործիք, միտված կլինի վարչական իրավախախտումների ընդհանուր և անհատական կանխարգելմանը և վարչական պատասխանատվության միջոցների ուղղիչ գործառնայթի ապահովմանը, տուգանքների չափերի վերանայման և վարչական պատասխանատվության նոր մեխանիզմների կիրառման արդյունքում կթեթևանա նաև ՀՀ քաղաքացիների սոցիալական բեռը:

#### **5. Օրենքի գործողության նկատմամբ հսկողությունը**

Տուգանային միավորների համակարգի ներդրումը նախատեսվում է իրականացնել ոստիկանությունում պարեկային ոստիկանության՝ շարժական-շուրջօրյա պարեկային ստորաբաժանումների ստեղծմանը զուգահեռ:

Պարեկային տրանսպորտային միջոցները հագեցած են լինելու տեխնիկական և ծրագրային միջոցներով, որոնք հնարավորություն կտան իրականացնելու տրանսպորտային միջոցների նույնականացում համարանիշերի միջոցով՝ ավտոմատ ճանաչման եղանակով, ինտեգրված կլինեն տուգանային միավորների համակարգին և ավտոմատ կարտապատկերեն տրանսպորտային միջոցը հետախուզման մեջ գտնվելու փաստը, սեփականատիրոջ կամ շահագործողի վարորդական վկայականի կարգավիճակը (միավորների քանակ, կասեցում, զրկում): Բացի դրանից, տեխնիկական և ծրագրային միջոցների կիրառմամբ հնարավոր կլինի նույնականացնել վարորդին վարորդական վկայականի միջոցով՝ ավտոմատ քաղաքում եղանակով: