

**ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН ТУХАЙ ХУУЛИЙГ
ШИНЭЧЛЭН НАЙРУУЛАХ ХЭРЭГЦЭЭ, ШААРДЛАГЫН
ТАНДАН СУДАЛГАА**

2024 он

УДИРТГАЛ

Автотээврийн хэрэгслийг дэлхийн нэгдүгээр дайны дараа хот суурин газруудад өргөнөөр ашиглаж эхэлсэн бөгөөд тухайн үед автотээврийн хэрэгслүүд нь замын хөдөлгөөнд харьцангуй хурдтай, эрсдэл ихтэй оролцдог байсан боловч эрсдэлээс хамгаалах аливаа арга хэрэгсэл буюу автотээврийн хэрэгслийн албан журмын даатгалын хэлбэр бий болоогүй байв. Уг даатгал нь автотээврийн хэрэгслийн жолооч эсхүл эзэмшигч, өмчлөгчийн хариуцлагын алдаа гаргаж гуравдагч этгээдэд буюу авто ослын хохирогчийн эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд хохирол учруулсан этгээд төлбөрийн чадваргүй улмаас учирч болзошгүй аливаа санхүүгийн хүндрэлээс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор үүссэн санхүүгийн хамгаалалтын систем юм.

Автотээврийн хэрэгслийн албан журмын даатгалын тогтолцоог анх 1930 онд Замын хөдөлгөөний тухай хуулиар ИБУИНВУ-д нэвтрүүлж эхэлсэн бөгөөд ингэснээр тээврийн хэрэгсэл өмчлөгчид болон жолооч нар нь зам тээврийн хөдөлгөөнд оролцох үедээ гуравдагч этгээдэд учруулж болзошгүй гэм хор, амь насны эрсдэлээс хариуцлагаа даатгуулах ёстой байв. Улмаар Герман улс ижил төстэй хууль тогтоомж болох "Автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчийн албан журмын даатгалыг хэрэгжүүлэх тухай хууль"-ийг 1939 онд баталсан.

Дэлхийн дийлэнх улс орнууд замын хөдөлгөөний улмаас үүсэх хохирлоос даатгуулах албан журмын даатгалын хэлбэрийг хуулиар зохицуулдаг байна. Гэхдээ уг даатгалд заавал даатгуулах субъект нь ялгаатай байдаг. Тухайлбал Их британид замын хөдөлгөөнд оролцож буй жолооч бүр даатгуулахаар хуульд тусгасан бол, Германд автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь заавал даатгуулахаар тусгасан байна.

Уг даатгал нь төрөөс хэрэгжүүлдэг нийгмийн даатгал, олон нийтийн эрүүл мэндийн даатгалаас ялгаатай юм. Нийгмийн даатгал нь эдийн засгийн эрсдэлээс даатгадаг нийгмийн халамжийн нэг хэлбэр бол эрүүл мэндийн даатгал нь тухай улс орон эсхүл бүс нутгийн оршин суугчид нь бүх нийтийн эрүүл мэндийн тусламж, үйлчилгээг авах баталгаа бүхий систем бөгөөд тус төрөөс хэрэгжүүлдэг даатгалууд нь амьдралын даатгалын хэв шинжийг агуулдаг. Харин олон улсад “авто тээврийн хэрэгслийн гуравдагч этгээдийн хариуцлагын даатгал” /MTPL (Motor third-party liability insurance)/ гэж нэрлэгддэг энэхүү даатгалд бүх нийтээр заавал даатгуулах хэдий ч халамжийн хэлбэртэй бус, ирээдүйд учирч болзошгүй даатгалын тохиолдол, магадлалд суурилан даатгалын хураамж, үнэлгээг тооцдог, арилжааны даатгалын үндсэн зарчимд суурилсан амьдралын бус даатгагчдын гол даатгалын хэлбэр юм. Дэлхийн банкнаас хийсэн судалгаанд Африк, Төв Ази, Европын амьдралын бус даатгалын нийт хураамжийн орлогын 30-с доошгүй хувийг энэ хэлбэрийн даатгалын хураамжийн орлого бүрдүүлдэг байна¹.

Харин Монгол Улсад Жолоочийн даатгалын тухай хууль нь 2011 онд батлагдан 2012 оноос мөрдөгдөж эхэлсэн бөгөөд уг хуулийн дагуу жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалыг Монгол Улсад хэрэгжүүлэх эрх зүйн үндэс бий болсон.

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн дагуу жолоочийн хариуцлагын даатгалыг Монгол Улсад үйл ажиллагаа явуулж байгаа бүх ердийн даатгагч нар (15 компани) эрхэлж байгаа бөгөөд Санхүүгийн зохицуулах хороо нь уг даатгалын үйл ажиллагаанд хяналт, зохицуулалт, даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах чиглэлээр ажиллаж, Албан

¹ <http://documents.worldbank.org/curated/en/934881468163480768/Motor-third-party-liability-insurance>

журмын даатгагчдын холбоо нь жолоочийн даатгалын сан, шуурхай алба болон мэдээллийн нэгдсэн санг эрхлэн явуулж байна.

Хуулийн үндсэн зорилт нь тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах, зам, тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэх, хохирогчийн эрхийг хамгаалахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

Манай улсад 2011 оноос хойш зам тээврийн ослын улмаас иргэд, аж ахуйн нэгж байгууллагад учирсан нийт хохирол ойролцоогоор 123.6 тэрбум төгрөг байхад жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын нийт нөхөн төлбөр 121.9 тэрбум төгрөг байгаагаас үзэхэд хохирлыг нөхөн төлүүлэх талаарх дээр дурдсан зорилтод хангалттай хүрч байна гэж үзэж болохоор байна. Харин тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийг уг даатгалд хамруулахтай холбоотой хэрэгжилтийг дүгнэхэд нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийг жолоочийн хариуцлагын даатгалын гэрээний тоонд харьцуулахад дунджаар 60-70%-тай байна.

Дээрх тоон мэдээллээс харахад Жолоочийн даатгалын тухай хууль мөрдөгдөж ирсэн цагаасаа хойш Монгол Улсын нийгэм, эдийн засаг, иргэдэд үр өгөөжийг хүртээж, жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын тогтолцоо зохистой явагдаж байна гэж дүгнэхээр байна. Мэдээж олон улсын хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн технологийн дэвшлийг ашиглах, даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах зохицуулалтыг сайжруулах зэрэг шинэчлэлүүдийг хийх шаардлагатай байгаа.

Жолоочийн даатгалын тухай хуульд даатгалын суурь хураамжийг тээврийн хэрэгслийн ангиллаас хамааруулан тогтмол дүнтэй тогтоосон байдаг бөгөөд уг суурь хураамжийг итгэлцүүрээр нэмэгдүүлэх буюу хорогдуулах бонус-малус системтэй. Сүүлийн жилүүдэд дэлхийн улс орнууд улсынхаа эдийн засгийн суурь үзүүлэлтүүд болон иргэдийн амьжиргааны түвшинтэй уг хэлбэрийн даатгалын хураамжийг уялдуулах замаар даатгалын суурь хураамжийн үнийн бодлогыг илүү уян хатан байдлаар чөлөөлөх чиг хандлагатай байна.

Жолоочийн даатгал нь ослын шалтгаан, хохирол нөхөн төлөлтийн уялдаа холбоог зөв зохицуулалттайгаар ашиглавал хувь хүний хариуцлагыг нэмэгдүүлж болох хамгийн үр дүнтэй аргуудын нэг гэж судлаачид үздэг. Ялангуяа бонус-малус системийн зөв зохицуулалт нь жолоочийн өөрийн хариуцлагад чухал ач холбогдолтой. Мөн нэг хүнд ноогдох автомашины тоо болон тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй, бэртэж гэмтэгсэд, амь насаа алдагсдын тоо хоорондоо хамааралгүй тухай Хятадын Ренминий их сургуулийн судалгааны ажилд дурдагдсан байдаг. Тухайлбал Хятадад нэг хүнд ногдох автомашины тоо Япон, АНУ-аас бага боловч 100 мянган автомашинд ноогдох ослын тоо АНУ, Японоос 6-10 дахин их (Renmin University of China, 2007) байгаа нь автомашины ослын тоо автомашины тооноос үл хамааран бага байж болохыг харуулж байна. Магадгүй энэ нь замын хөдөлгөөний дүрмийн биелэлт, замын нөхцөл, жолоочийн хариуцлагатай байдал зэрэг бусад хүчин зүйлтэй илүү холбоотой юм.

Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөгжлийн байгууллага (OECD)-аас жолоочийн даатгалын санг эзэн тогтоогдоогүй, хэргийн газраас зугтсанаар хохирч үлдсэн хохирогчдод зориулж байгуулах нь зүйтэй гэж үзсэн байдаг. Энэхүү сангийн зохицуулалтад төрөөс оролцох жишээ бага бөгөөд ихэвчлэн даатгалын компаниуд өөрсдөө байгуулдаг. Гэвч энэ санг байгуулснаар ёс зүйн гажуудал (moral hazard)-ын асуудал гарч ирдэг. Жолоочийн даатгалын сангийн зардлыг бууруулахын тулд нийт жолооч нарт эзлэх даатгуулаагүй жолооч нарын хувийг бууруулах явдал юм.

Энэхүү судалгааны зорилго Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн хэрэгжилтийг үнэлэх, практикт хуулийн зорилго, зорилтууд биелж байгаа эсэх, асуудалтай талуудыг тодорхойлох, уг асуудлыг шийдвэрлэх зорилго, арга замыг тогтоон, тэдгээрийн эерэг ба сөрөг тал, үр нөлөөг болон ижил төрлийн асуудлыг цаг үеийн чиг хандлага түүнчлэн олон улсын сайн туршлагатай харьцуулах, технологид суурилсан бүтээгдэхүүн үйлчилгээг нэвтрүүлэх боломжийг судалж, хууль тогтоомж боловсруулах хэрэгцээ шаардлагыг тандан судлахад оршино.

_____o0o_____

1. Асуудалд дүн шинжилгээ хийсэн байдал

1.1. Хуулийн зарчим, зорилго нь юу вэ?

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн зорилт нь жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах, зам, тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэх, хохирогчийн эрхийг хамгаалахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршдог.

Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр жолоочийн даатгалд заавал хамрагдах, хохирогчид нөхөн төлбөр олгох, жолоочийн даатгалд даатгуулаагүй жолооч замын хөдөлгөөнд оролцохгүй байх, зам, тээврийн ослын улмаас зөрчигдсөн эрхийг сэргээх, учирсан хохирлыг барагдуулах санхүүгийн эх үүсвэр бий болгох гэсэн үндсэн зарчмуудтай.

Дээр дурдсанчлан Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн зорилтод жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах талаар тусгасан боловч хуулийн зарчимд тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр жолоочийн даатгалд заавал хамрагдахаар заасан нь тодорхой бус, хоёрдмол ойлголтыг үүсгэж байна. Тодруулбал зам тээврийн ослын улмаас үүсэх хохирол, бусдын өмнө хүлээх хариуцлагыг яг аль субъект хүлээх нь тодорхой бус, улмаар даатгалын хураамж, итгэлцүүр тооцоход хүндрэл үүсгэдэг.

Мөн Автотээврийн тухай хуулийн 3.1.15-д заасан тээврийн хэрэгслийн мэргэшсэн жолооч болон “С”, “D” ангиллын тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцох жолооч нь тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч эсэхээс үл хамааран жолоочийн даатгалд заавал даатгуулна гэж заасан. Гэтэл практикт “С”, “D” ангиллын тээврийн хэрэгслээр ажил, үйлчилгээ явуулдаг тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь тухайн тээврийн хэрэгслийг жолоодох болон мэргэшсэн жолоочийн эрхгүй байх тохиолдол түгээмэл байдаг.

Иймээс манай улсын хувьд зам, тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэх, хохирогчийн эрхийг хамгаалах зорилгоор жолооч, автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн аль аль нь албан журмын даатгалд даатгуулах зохицуулалттай тул зарим автотээврийн хэрэгслийн хувьд албан журмын даатгалд хамаарах 2 ба түүнээс дээш тооны даатгалын гэрээ байгуулдаг өнөөгийн зохицуулалтыг өөрчлөн сайжруулах нэн шаардлагатай.

Үүнтэй холбоотойгоор Жолоочийн даатгалын тухай хууль батлагдсанаас хойших 10 гаруй жилийн хугацаанд хуулийн зорилго болон хэрэгжилт нь зам тээврийн ослын хохирогчдод үр нөлөөгөө үзүүлсэн эсэхийг судлах хэрэгцээ шаардлага үүсээд байна.

Иймд хуулийн зорилт, зарчмыг илүү тодорхой болгож, албан журмаар даатгуулах этгээдийг оновчтой тодорхойлох нь зам тээврийн ослын хохирогч, цаашлаад нийгэм, эдийн засагт илүү үр ашигтай байх бөгөөд зохицуулалтын дараах хувилбарууд байдаг. Тодруулбал:

1. Жолооч бүр даатгуулах буюу жолоочийг дагасан зохицуулалт
2. Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь даатгуулах буюу тээврийн хэрэгслээ дагасан зохицуулалт
3. Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон эзэмшигчийн аль аль нь даатгуулах буюу хосолмол зохицуулалт зэрэг болно.

Заавал даатгуулах үүргийг автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгчид оногдуулснаар даатгалын гэрээнд жолоочийн тоог хязгаарлан нэр дурдагдсан эсэхээс үл хамааран бусдын амь нас, эрүүл мэндийн хохирлыг бүрэн барагдуулах ач холбогдолтой гэж дүгнэж байна. Харин өмчлөгчийн автотээврийн хэрэгслийг жолоодож хөдөлгөөнд оролцсон хариуцлагагүй жолооч нарын хохирол, нөхөн төлбөрийн үзүүлэлт нь даатгалын хураамж тооцох итгэлцүүрийг нэмэгдүүлэх үр дагаварт хүргэнэ.

1.2. Практикт тулгамдаж буй асуудлууд

Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 4.1-д “Санхүүгийн зохицуулах хороо нь санхүүгийн зах зээлийн тогтвортой байдлыг хангах, санхүүгийн үйлчилгээг зохицуулах, холбогдох хууль тогтоомжийн биелэлтэд хяналт тавих, хөрөнгө оруулагч, үйлчлүүлэгчдийн эрх ашгийг хамгаалах чиг үүрэг бүхий төрийн байгууллага мөн”, Даатгалын тухай хуулийн 82.1-д “Аливаа этгээд даатгалын үйл ажиллагаатай холбогдон гарсан маргааныг Зохицуулах хороонд тавьж шийдвэрлүүлэх бөгөөд ...” гэж заасны дагуу Санхүүгийн зохицуулах хороо нь даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах хүрээнд хөрөнгө оруулагч, даатгуулагчаас ирүүлсэн өргөдөл, гомдлыг хянаж, барагдуулахаар санал дүгнэлт гаргаж, хуульд заасан эрх хэмжээний хүрээнд урьдчилан шийдвэрлэх чиг үүргийг хэрэгжүүлдэг.

Тус хороонд 2023 оны жилийн эцсийн байдлаар байдлаар даатгалын үйл ажиллагаатай холбоотой 453 өргөдөл, гомдол ирсэнээс 170 нь буюу 37.5 хувь нь жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалтай холбоотой өргөдөл, гомдол ирүүлсэн байна.

2016-2023 онд Хороонд ирүүлсэн даатгалын нөхөн төлбөртэй холбогдох өргөдлийн мэдээллийг доор харуулав:

Хүснэгт №1: Хороонд ирүүлсэн өргөдөл, гомдол

Он	Нийт өргөдлийн тоо	Даатгалын хэлбэр			
		Тээврийн хэрэгслийн даатгал		Жолоочийн хариуцлагын даатгал	
		Өргөдлийн тоо	Нийт өргөдөлд эзлэх хувь	Өргөдлийн тоо	Нийт өргөдөлд эзлэх хувь
2016	66	19	28.8%	29	43.9%
2017	154	48	31.2%	47	30.5%
2018	153	65	42.5%	25	16.3%
2019	191	76	39.8%	44	23.0%
2020	269	102	37.9%	68	25.3%
2021	201	64	31.8%	23	11.4%
2022	269	104	38.7%	67	11.5%
2023	453	149	33.0%	170	37.5%

Хороонд ирүүлсэн жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалтай холбогдох өргөдлүүдийг судлахад дараах агуулга бүхий өргөдлүүд ихэнх хувийг эзэлж байна. Үүнд:

- Даатгалын тухай хуулийн 8.4.4-т “шаардлагатай гэж үзвэл холбогдох мэргэжлийн байгууллагын гаргасан дүгнэлт, тодорхойлолт” гэж заасан бөгөөд даатгуулагч тухайн тодорхойлолтыг авах боломжгүй тохиолдолд даатгалын нөхөн төлбөрийг авч чадахгүй байх;
- Хувийн эзэмшлийн хашаа, орон сууцны зогсоолд болсон ослыг жолоочийн даатгалын тохиолдол гэж үзэхгүй байх;
- Даатгалын гэрээнд нэр дурдагдаагүй этгээд даатгалын тохиолдол гаргасан;
- Жолоочийн даатгалын тохиолдлыг шалгах, даатгалын нөхөн төлбөр олгох хугацаа удаашралтай байх;
- Жолоочийн даатгалын тухай хуульд заасан даатгалын тохиолдлын үед жолоочийн хүлээх үүргийг биелүүлээгүйн улмаас даатгалын нөхөн төлбөр олгохгүй байх зэрэг болно.

Замын цагдаагийн газарт мэдэгдээгүйн улмаас даатгалын тохиолдол болсон эсэхийг нотлох боломжгүй, даатгалгүй этгээд даатгалын тохиолдол гаргасан, тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч өөрчлөгдсөн, даатгагчид мэдэгдэлгүй хохирогчид хохирлыг барагдуулсан тул нөхөн төлбөр олгохоос татгалзсан, даатгалын хохирол үнэлгээний дагуу олгоогүй нөхөн төлбөрийг хасаж дутуу олгосон, “С”, “D” ангиллын даатгалын гэрээний нөхөн төлбөрийг хасаж олгосон зэрэг хуулийн нэр, томъёоллын дутагдалтай талуудтай холбогдох асуудлууд байна.

Иймд хуулийн нэр, томъёоллыг олон улсын сайн практик туршлагад нийцүүлэн сайжруулах шаардлагатай байгаа нь харагдаж байна. Тухайлбал даатгалын тохиолдолд юуг хамруулах, даатгалгүй этгээд гэж хэн бэ зэргийг тодорхойлох шаардлагатай байна.

Даатгалын хамрагдалт:

Монгол Улсын жолоочийн бүртгэлийн санд 1,475,736 жолооч бүртгэлтэй, 2022 онд шинээр 80,736 жолооч нэмэгджээ. 2010 онд 648,825 жолоочтой байсан бол жолоочийн тоо 2022 оны байдлаар 2.2 дахин өссөн байна. Нийт жолоочийн 37,7% эмэгтэй, 62,2% эрэгтэй жолооч байна. Сүүлийн 20 жилд Монгол Улсын хэмжээнд 348,147 зам, тээврийн осол, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал, ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 30,132 бүртгэгдэж, гэмт хэргийн улмаас 7,324 хүний амь нас хохирч, 24,144 хүн гэмтжээ. Дэлхийн дахинд зам, тээврийн ослын гэмтлийн улмаас 1.35 сая хүн амь насаа алдаж, нийгэм, эдийн засагт хохирол учруулсаар байна. Монгол Улсын 100,000 хүнд ногдох зам, тээврийн ослын нас баралт 16.5 байгаа нь дэлхийн улс орнуудын дундаж үзүүлэлтээс 1.7 хүнээр бага үзүүлэлттэй байна. /Энэхүү статистик нь хамгийн сүүлд 2022 оны байдлаар гарсан тул авч хэрэглэв/

Мөн улсын хэмжээд 2023 оны байдлаар 1,192,520 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байсан бол жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын 812,395 гэрээ байгуулагдсан байна. /2023 оны техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн мэдээлэл гараагүй тул дараах хүснэгтэд тус мэдээлэлтэй хамааралтай мэдээллийг оруулаагүй болно/

Хүснэгт №2: Даатгалын хамрагдалт

	1	2	3	4	5
Он	ЖХАЖД-ын байгуулсан даатгалын гэрээний тоо	Бүртгэлтэй тээврийн авто хэрэгслийн тоо	(1)/(2)	Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн тоо	(1)/(4)
2012	373,480	608,274	61.4%	345,473	108.1%
2013	357,753	673,106	53.1%	384,864	93.0%
2014	499,856	740,445	67.5%	437,677	114.2%
2015	444,306	789,720	56.3%	482,049	92.2%
2016	586,353	841,552	69.7%	499,152	117.5%
2017	543,274	900,145	60.4%	536,399	101.3%
2018	688,511	970,880	70.9%	585,363	117.6%
2019	652,078	1,043,028	62.5%	614,753	106.1%
2020	591,821	1,136,734	52.1%	646,818	91.5%
2021	690,589	1,234,701	55.9%	723,218	95.5%
2022	735,854	1,264,892	58.2%	734,450	100.2%
2023	812,395	1,192,520	68.1%		

Даатгалд хамрагдвал зохих этгээдүүдийн хуулийн хэрэгжилт, даатгалын хамрагдалтыг тооцоолохын тулд идэвхитэй ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн тоо, мөн өөрийн тээврийн хэрэгсэлгүй хэдий ч зам, тээврийн хөдөлгөөнд идэвхитэй оролцдог жолоочийн тоон мэдээлэл шаардагдах юм. Гэвч тус мэдээлэл нь хангалттай бус байгаа тул даатгалын хамрагдалтыг дээрх хүснэгтийн дагуу үнэлж болохоор байна. Тодруулбал 2012-2023 оны хугацаанд жилд дунджаар нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоог жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын байгуулсан гэрээнд харьцуулбал 61.3% хувьтай байгаа ба 2012-2022 оны хугацаанд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн тоог жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын байгуулсан гэрээнд харьцуулбал 103.7% хувь байна. Энэ нь уг даатгал нь техник, үзлэг оношлогооны үеэр идэвхитэй хийгддэг гэж дүгнэж болохоор байна.

1.3. Даатгалын хураамж, үнэлгээг тооцох

Олон улсын туршлагаас харахад энэ төрлийн бүтээгдэхүүний хохирлын харьцаа буюу хураамж болон нөхөн төлбөрийн харьцаа 70-80% хувьтай² байдаг ба Япон улсын хувьд даатгалын хураамжийг тооцохдоо “ашиг ч үгүй, алдагдал ч үгүй” зарчмыг баримталдаг. Хэрэв өнгөрсөн хугацаанд уг бүтээгдэхүүнээс андеррайтингийн ашиг олсон бол даатгалын хураамжийг шинэчилэн тогтоохдоо тус ашгийг хасдаг, харин алдагдалтай байсан бол хураамжийг нэмэгдүүлж тооцдог зохицуулалттай байна.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалыг хэрэгжүүлж буй улс орнууд даатгалын хураамжийг хуульдаа тусгаагүй байх бөгөөд зарим зах зээлд үнийг уян хатан байхаар зохицуулж өрсөлдөөний боломжийг бий болгосон байдаг. Инфляц болон бусад хүчин зүйлээс шалтгаалан нөхөн төлбөрийн зардал нь хэлбэлзэлтэй байдаг тул тогтмол үнийг хуульд суулгаж өгснөөр тухайн зах зээлийн хэвийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй байна. Мөн даатгалын гэрээний хугацаа, гэрээ цуцлалт, автотээврийн хэрэгслийн болоод жолоочийн нас, хандлага гэх мэт олон хүчин зүйлүүд цаг хугацааны туршид хувьсах хандлагатай байдаг тул хураамжийн хувийг тогтмол шалгаж байх шаардлагатай байдаг.

Даатгалын хураамжийн хувийг дараах байдлаар тооцдог:

$$\begin{aligned} \text{Даатгалын хураамж} &= \text{суурь хураамж(нэхэмжлэлийн зардал)} + \text{гэрээний зардал} + \\ &\quad \text{удирдлагын зардал} + \text{ашгийн нэмэгдэл} - \text{санхүүгийн орлого} \\ \text{Зах зээлийн үнэ буюу хураамж} &= \text{даатгалын хураамж} +, - \text{зах зээлийн үнийн тохируулга} \\ \text{Цэвэр хураамж} &= \text{Нэхэмжлэлийн дундаж зардал} \times \text{нэхэмжлэлийн давтамж} \end{aligned}$$

Үүнээс гадна амь нас, эрүүл мэндэд учруулсан хохирлоор нь ялган тооцож болдог.

$$\text{Цэвэр хураамж/ЦХ/} = \text{ЦХ/амь нас, эрүүл мэндийн хувьд} + \text{ЦХ/хөрөнгийн хувьд}$$

Мөн түүнчлэн багц, даатгуулагчдын зан төлөв, эрсдэлүүд, нөхөн төлбөрийн давтамж болон хэмжээний чиг хандлага, нөхөн төлбөрийн инфляцид зориулан нөөц (allowance) тооцно.

Даатгалын хураамжийг хохирлын харьцааны аргаар (loss ratio method) мөн тооцох боломжтой байдаг.

$$R = KxRo$$

Эрсдэлүүдийг сегментчлэх, итгэлцүүрүүдийг тооцоход дараах хүчин зүйлсийг ихэвчлэн авч үздэг. Үүнд:

- Жолоочийн хүйс (эмэгтэй жолооч 10% эрсдэл багатай гэж үздэг)
- Жолоочийн нас (35-60 100; 25-30 115-125; 21-24 175-350)
- Тээврийн хэрэгслийн төрөл
- Зориулалт (автобус, такси, цагдаа, хүчний байгууллага, нийгмийн, бизнесийн үйл ажиллагаанд ашиглах г.м)

² <http://www.aida.org.uk/>

- Нөхөн төлбөрийн түүх
- Мэргэжил
- Байршил, хаяг

Бүс: энэхүү хүчин зүйлийг бүх тээврийн хэрэгслийн даатгалд чухал хүчин зүйл гэж үздэг.

Эрсдэлийн сегментчлэх процесст хоёр дахь чухал хүчин зүйл нь инфляцийн нөлөө юм. Инфляцийг дараах байдлаар ангилсан байдаг:

- Шүүхийн хохирлын нөхөн төлбөрийн инфляци (court-award inflation)
- Цалингийн инфляци
- Эмчилгээний зардлын инфляци
- Сэлбэгийн инфляци гэх мэт.

Хөгжиж буй олон оронд аналитик судалгаанаас илүү өрсөлдөөний орчин нь үнийг тогтоох, эсхүл бусад туршлагаас шууд үнийг авах хандлагатай байдаг.

Уян хатан үнийн систем рүү шилжсэн туршлагүүд

Даатгалын суурь баримтлах зарчмын дагуу даатгагч нь зардал, нөхөн төлбөр болон ашгийг төлөхүйц үнэ буюу хураамжийг тогтоох боловч жолоочийн хариуцлагын даатгал нь илүү нийгмийн шинж чанартай бүтээгдэхүүн болох тул тухайн бүтээгдэхүүнээс ахиуц ашиг олохгүй эсвэл ашгийг хамгийн бага түвшинд байлгах хэмжээнд хураамжийн хувийг тогтоодог. Ялангуяа автотээврийн хэрэгслийн хохирол нь инфляциас ихээхэн хамааралтай байдаг тул сэлбэгийн үнэ, зардлын хэмжээг инфляцийг тооцоолсны үндсэн дээр тогтоодог. Зарим орнуудад үнэ тогтоолтыг чөлөөлснөөр өрсөлдөөнөөс үүдэн хураамжийн хэмжээ буурсан тохиолдол байдаг. Тухайлбал Энэтхэгт 2006 онд жолоочийн даатгалын үнийг чөлөөлснөөр хураамж буурч 2009 оны үеэс тогтворжиж эхэлсэн байна.

Хөгжиж буй ихэнх орнуудад хураамжийн дээд хувийг Засгийн газраас тогтоож өгсөн байдаг бол хөгжингүй орнуудад 1950-аад оноос үнэ чөлөөлж эхэлсэн байна. Зах зээлийг чөлөөлснөөр нэг талаас шинэ өрсөлдөгч нар зах зээлд нэвтрэх сонирхол нэмэгдэх, нөгөө талаас өрсөлдөөн нэмэгдсэнээр ашгийн нэмэгдлийг 0-рүү ойртуулж, үнэ тогтворжиход нөлөөлнө (CFA Institute, 2013).

Даатгалын хураамжийн хэмжээг хуулиар тогтоох 2 төрлийн арга байдаг. Үүнд:

1. Хураамжийн хэмжээний өөрчлөлтийн дээд хэмжээг тогтоох
2. Хураамжийн дээд хэмжээг тогтоох.

Эдийн засагчид хураамжийн хувийг урьдчилан тогтоох аргыг цаг хугацаа, мэдээллийн хомс байдлаас үүдэн алдаатай гарах магадлалтай гэж үздэг. Дэлхийн банкнаас гаргасан “Хөгжиж буй орнуудын жолоочийн даатгалын судалгаа”-аар зохицуулалтын байгууллагаас хураамжийн дээд хувийг тогтоох нь ашигт байдал, харилцагчдад үзүүлэх үйлчилгээний чанарт сөргөөр нөлөөлдөг тухай тэмдэглэжээ.

Жолоочийн даатгалын үнэд төрөөс нөлөөлөх нь дараах сөрөг үр дагавруудтай байдаг.

1. Байнга шинэчлэгддэггүй;
2. Инфляцийн тооцоолол оруулдаггүй;

3. Засгийн газраас бодит үнэлгээг тогтооход судалгаа, техникийн нөөц зэрэгт нэмэлт төсөв шаардагддаг;

4. Хөгжиж буй орнуудад зам тээврийн ослын тоо хэмжээ байнга өсөж байдаг гэжээ.

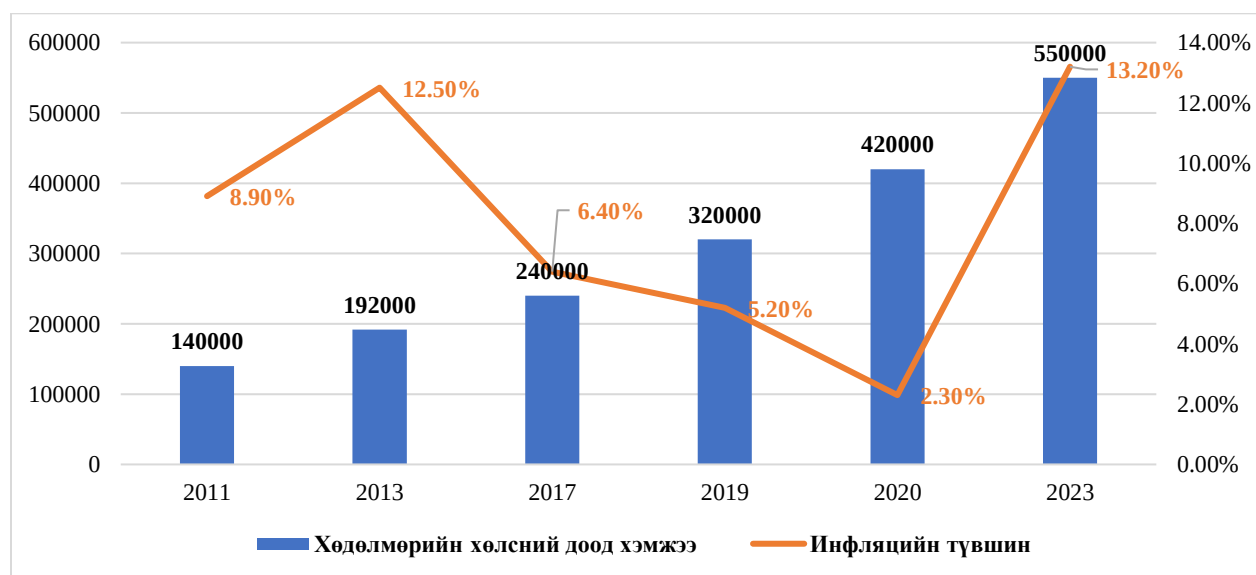
Дээрх нөхцөл байдлаас үүдэн даатгагч алдагдлаа нөхөхийн тулд нөхөн төлбөрийн үйл ажиллагаанд хойрго ханддаг. Өөрөөр хэлбэл бодит хураамжаас доогуур хэмжээнд тогтоосон хураамж нь даатгагчийн нөхөн төлбөрийн процессийг бодлогоор удаашруулахад нөлөөлдөг. Ийнхүү албан журмын даатгалын нөхөн төлбөр олголт удааширснаар даатгуулагчдын эрүүл мэнд, эд хөрөнгийн гэх мэт сайн дурын даатгалд даатгуулах сонирхлыг бууруулах сөрөг нөлөөтэй байдаг.

Үнийг чөлөөтэй болгосон улс орнуудын жишээ нь Европын холбооны улсууд юм. 1950 онд Франц, 1960 онд Англи, 1980-1990 онд Португал, Испани, 1990 оноос хойш Герман, Итали зэрэг улсууд чөлөөлсөн байна. Мөн Хятад улс 2003 онд тээврийн хэрэгслийн даатгалын үнийг чөлөөлж, албан журмын даатгалын хураамжийг бүх компаниудын хувьд адил тогтоосон бөгөөд Хятадын “Даатгалын зохицуулах хороо” үнийг тогтоох эрхтэй байдаг байна (Renmin University of China, 2007).

Харин манай улсын хувьд Жолоочийн даатгалын тухай хуульд даатгалын суурь хураамжийг тээврийн хэрэгслийн ангиллаас хамааруулан тогтмол дүнтэй тогтоосон байдаг бөгөөд уг суурь хураамжийг итгэлцүүрээр нэмэгдүүлэх буюу хорогдуулах бонус-малус системтэй.

Хуулиар хураамжийн хэмжээг тогтмол тогтоож буй нь жил бүр өөрчлөгдөж буй хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ, нөхөн төлбөрийн зардлын болон сэлбэг, эрүүл мэндийн зардлын түвшин болон даатгалын эрсдэлийн түвшинтэй уялдахгүй байна. Тодруулбал жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийн хэмжээ 2012 оноос хойш огт өөрчлөгдөөгүй байхад энэ хугацаанд эдийн засгийн суурь үзүүлэлтүүд болох хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ 4 дахин өсөж, инфляцийн түвшин жил бүр харилцан адилгүй өөрчлөгдөж байгааг доорх дүрслэлээс харж болно.

Дүрслэл №1. Хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ, инфляцийн түвшин



Иймд даатгалын үнэлгээ, хураамж тооцох аргачлал, итгэлцүүрийг цаг үеийн хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн шинэчилж, хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээтэй уялдуулж, жил бүр шинэчлэн тогтоох замаар даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах, хувь хүний амь нас, эрүүл мэндийн хохирлын үнэлгээг бодитой тогтоох тогтолцоог бий болгохоор байна.

1.4. Хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах тогтолцоо

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн нэг чухал зохицуулалт нь зам тээврийн ослын улмаас амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд нь хохирол учирсан этгээд буюу хохирогчид нөхөн төлбөр олгох зарчим юм.

Энэ хүрээнд судалж үзэхэд 2023 оны эцсийн байдлаар жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын гэрээний дагуу нийт 35.6 тэрбум төгрөг, 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 32.0 тэрбум төгрөгийг хохирогчид тус тус олгож ажилласан байх бөгөөд энэхүү тоо нь жилээс жилд өсөн нэмэгдэж ирсэн байна.

Харин даатгалын гэрээ байгуулаагүй, гэрээний хугацаа дууссан, буруутай этгээд тодорхойгүй зэрэг тохиолдолд хохирогчийн эрхийг хамгаалах үндсэн бүтэц нь жолоочийн даатгалын сан бөгөөд энэ нь Албан журмын даатгалын холбооны бүтцэд ажилладаг.

Жолоочийн даатгалын үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа даатгагч бүрээс төвлөрүүлэх хөрөнгөөс, автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын 10% хувиас (2020 оны Төсвийн тухай хууль батлагдсантай холбогдуулан 2019 оны 11 сарын 13-ны өдрийн хуулиар хүчингүй болсон) болон хуульд заасан үйл ажиллагааны орлогоос бүрдэх жолоочийн даатгалын сангаас зам тээврийн ослын хохирогчид дараах үндэслэлээр нөхөн төлбөр олгодог. Үүнд:

- 1.даатгалгүй этгээд даатгалын тохиолдол гаргасан;
- 2.даатгалын гэрээний хугацаа нь дууссан этгээд даатгалын тохиолдол гаргасан;
- 3.бусдын амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулсан этгээд тодорхой бус;
- 4.даатгагч дампуурсан;
- 5.хууль тогтоомжид заасан бусад үндэслэл.

Хүснэгт №3: Нөхөн төлбөр олголт

Он		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Жолоочийн даатгалын сан									
1	Сангаас олгосон нөхөн төлбөр /сая.төг/	157.1	59.2	7.3	4.0	6.7	36.7	140.1	167.5
2	Нөхөн төлбөр олгосон гэрээний тоо	64	30	6	2	5	9	43	43
Даатгалын компаниуд									
3	ЖХАЖД нийт нөхөн төлбөр /сая.төг/	14,810.4	15,507.4	17,062.1	13,326.5	17,548.2	18,663.7	31,901.9	35,604.9
4	ЖХАЖД-ийн нөхөн төлбөр олгосон гэрээний тоо	27,399	21,593	23,145	23,719	18,890	23,760	35,522	26,867

Нийт									
5	Нийт хохирогчид олгосон нөхөн төлбөр	14,967.5	15,566.6	17,069.5	13,330.6	17,555.0	18,700.5	32,042.0	35,772.4
6	(1)/(5)	1.05%	0.38%	0.04%	0.03%	0.04%	0.20%	0.44%	0.46%
7	(2)/(4)	0.23%	0.14%	0.03%	0.00%	0.03%	0.04%	0.12%	0.16%

Энэхүү сангийн бүрдүүлэлт, зарцуулалтын тайлангаас үзэхэд хууль мөрдөгдөж эхэлсэн үеэс өнөөг хүртэл нөхөн төлбөр олголтын зардал нь дийлэнхдээ буурсан байх бөгөөд жилд дунджаар сангийн зарцуулалтын 5.1%-ийг нөхөн төлбөрт зарцуулсан байна. Үүнээс үзэхэд жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын даатгалгүй этгээд буурсан, даатгалын тохиолдол гаргасан этгээд тодорхой бус байх тохиолдлууд мөн буурсан байна гэж үзэж болохоор байна.

Мөн хуулийн 22.2 дахь хэсэгт “Энэ хуулийн 22.1.1-т заасны дагуу төвлөрүүлэх хөрөнгийн хэмжээг Санхүүгийн зохицуулах хороо, санхүү, төсвийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран жил бүр тогтооно” гэж заасны дагуу Сангийн сайд, Санхүүгийн зохицуулах хорооны даргын хамтарсан тушаалаар өмнөх онуудад дараах байдлаар тогтоож байсан. Үүнд:

Хүснэгт №4: Даатгагчдаас жолоочийн даатгалын санд төвлөрүүлсэн хөрөнгө

Он	Хамтарсан тушаал		Хөрөнгийн хэмжээ	
	Огноо	Дугаар	Хувь	Дүн /сая.төг/
2012	2012.08.17	164а/173	Даатгагч бүрээс 30.0 сая төгрөг	340.0
2013	2013.02.14	33/37	ЖХАЖД-ын хураамжийн орлогын 3.0 хувь	473.7
2014	2014.04.08	92/79	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 3.0 хувь	459.4
2015	2015.05.12	142/119	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 2.5 хувь	447.3
2016	2016.05.31	160/214	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 2.0 хувь	389.9
2017	2017.06.15	313/203	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.8 хувь	444.6
2018	2018.09.14	231/512	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.8 хувь	475.7
2019	2019.09.27	213/492	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.6 хувь	438.9
2020	2020.10.22	338/199	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.6 хувь	530.6
2021	2021.11.24	312/206	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.5 хувь	533.2
2022	2022.09.30	451/196	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.6 хувь	531.0
2023	2023.9.29	416/А/187	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.6 хувь	557.8

Дээрх тоон мэдээлэл, статистик үзүүлэлтээс дүгнэхэд сүүлийн жилүүдэд нөхөн төлбөр олгох болон зам тээврийн ослыг бууруулахад чиглэсэн сургалт, сурталчилгааг санхүүжүүлэх жолоочийн даатгалын сангийн зарцуулалт буурсан байна. Цаашид хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах тогтолцоог илүү боловсронгуй болгох шаардлагатай байна.

1.5. Өнөөгийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийх нь:

Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал нь 2023 жилийн эцсийн байдлаар ердийн даатгалын зах зээлийн нийт хураамжийн 12.1 хувь, нийт нөхөн төлбөрийн 30.0 хувь, нийт байгуулагдсан гэрээний 52.6 хувийг эзэлж байгаа бөгөөд нийт байгуулагдсан гэрээний 49.5 хувь нь даатгалын төлөөлөгчдөөр дамжин улс орон даяар борлуулдаг. Тус

даатгалын бүтээгдэхүүн нь тээврийн хэрэгслийн, сайн дурын жолоочийн хариуцлагын даатгал, аяллын даатгал гэх мэт бусад төрлийн арилжааны даатгалуудтай хохирол, нөхөн төлбөр, харилцагчийн судалгаа, даатгалын залилангийн судалгаа гэх мэт дата мэдээллийн хувьд нягт холбогддог, олон улсын ердийн даатгалын зах зээлийн хураамж бүрдүүлэлтэд томоохон байр суурийг эзэлдэг бүтээгдэхүүн юм.

Үүнээс гадна даатгалын мэргэшсэн хяналт, зохицуулалтын байгууллагын оролцоотойгоор даатгалын хураамж буюу нийт хураамжийн хэмжээ нь тогтоогдож, даатгалтай холбогдох маргаан шийдвэрлэгдэж, үйл ажиллагаа нь зохицуулагдан хянагддаг арилжааны даатгалын салшгүй нэгэн хэсэг юм. Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал хэрэгжиж эхэлснээс хойшхи 10 гаруй жилийн хугацаанд даатгалын компаниуд, даатгалын төлөөлөгчид, зуучлагчид, даатгалын хохирол үнэлэгч компаниудад зөвхөн тус даатгалаар мэргэшин ажиллаж буй хэдэн зуун мэргэжилтэн, боловсон хүчин буй болж, салбар төлөөлөгчдийн газар байгуулан, техник програм хангамжийг мөн тус даатгалын чиглэлээр хөгжүүлж ирсэн билээ.

2023 оны жилийн эцсийн байдлаар:

- ЖХАЖД-ын хураамж орлого ердийн даатгагчдийн нийт хураамжийн орлогын 12.1% хувийг эзэлж байна. Даатгалын хэлбэрээр нь авч үзвэл ердийн даатгалын нийт хураамжийн дүнд гэнэтийн осол, эмчилгээний даатгал хамгийн өндөр буюу 26.8 хувь эзэлж байгаа бол, авто тээврийн хэрэгслийн даатгал 24.2 хувь, хөрөнгийн даатгал 22.5 хувийг, үлдсэн 14.5 хувийг бусад даатгалын хэлбэрийн хураамжийн орлого бүрдүүлж байна.
- ЖХАЖД-ын байгуулсан гэрээний тоо 812.4 мянга байгаа нь салбарын 52.6% хувийг эзэлж байна. Улсын хэмжээнд 1.1 сая гаруй тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн байгаагаас үзэхэд жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамруулах хэрэгжилт 68.1%-тай байна гэж үзэж болохоор байна.
- Нөхөн төлбөрийн хувьд ЖХАЖД-д олгогдсон нөхөн төлбөр 35.6 тэрбум.төг байгаа нь салбарын нийт нөхөн төлбөрийн 30.0% хувийг, нөхөн төлбөр олгосон гэрээний 47.9% хувийг эзэлж байна. Үүнээс харахад даатгалын компаниудын нөхөн төлбөрийн зардлын дийлэнх хувийг ЖХАЖД-ын нөхөн төлбөр эзэлж байна.
- Даатгалын хохирол үнэлэгчид ЖХАЖД-ын нийт 30,715 тохиолдлын 42.3 тэрбум төгрөгийн даатгалын хохирлыг үнэлж, 2.7 тэрбум төгрөгийн хохирол үнэлгээний орлоготой ажилласан байна.

/Даатгалын мэргэжлийн хяналт, зохицуулалттай, жолоочийг даатгалд хамруулах буюу даатгалын үйлчилгээг хэрэглэгчдэд хүргэх даатгалын мэргэжлийн оролцогчидтой, даатгалын тохиолдлын тоог бууруулах, зам, тээврийн ослын хохирогчийг хамгаалах зорилго бүхий байгууллага, түүнд зориулсан сантай, олон улсын жишигт нийцсэн тогтолцоо бүрдсэн байна./

Дээрх тоон мэдээлэлд үндэслэн дүгнэхэд:

- Хороонд ирүүлсэн даатгалтай холбоотой өргөдөл, гомдлуудын дунджаар 30 гаруй хувийг ЖХАЖД-ын өргөдөл, гомдлууд эзэлж байна.
- Даатгалын хамрагдалт харьцангуй бага байна. Улсын бүртгэлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоог даатгалын гэрээнд харьцуулахад 60-70 хувь байна.
- Даатгалын хураамжийн хэмжээ тогтмол байх нь эрсдэлийн түвшин, инфляц болон хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээтэй уялдаагүй байна.
- Мэдлэг, мэдээллийн дутмаг байдал: Олон нийтийн дунд жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын талаар мэдээлэл дутмаг байна. Үүнээс хуульд заасан зарим тохиолдлуудад үндэслэн зам, тээврийн ослын хохирогч жолоочийн даатгалын сангаас нэхэмжлэх эрхээ мэдэхгүй байна.
- Жолоочийн хариуцлагыг нэмэгдүүлэх үүрэг бүхий зохицуулалтыг олон улсын жишигт нийцүүлэн сайжруулах шаардлагатай байна.

1.6. Тухайн асуудлаар эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол нь хөндөгдөж байгаа нийгмийн бүлэг, иргэд, аж ахуйн нэгж, байгууллага, бусад этгээдийг тодорхойлох

Дээр тодорхойлсон цар хүрээтэй холбоотойгоор дараах нийгмийн бүлэг, бусад этгээдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол хөндөгдөж байна гэж үзлээ.

Эрх ашиг нь хөндөгдөх бүлэг	Нөлөөлж буй хэлбэр
Даатгагч	Жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамж, үнэлгээний хэмжээг тооцох үйл ажиллагааг олон улсын туршлагад нийцүүлж, мөн хуулийн зарим нэг тодорхойгүй жишээлбэл, даатгалын тохиолдолд тооцохгүй нөхцөл, жолоочийн даатгалын сангийн бүтцийн оновчгүй байдал зэрэг асуудлыг шийдвэрлэснээр үйл ажиллагаа явуулахад илүү тодорхой, ойлгомжтой болно. Мөн даатгалын үйлчилгээнд технологийн дэвшлийг ашиглах боломжийг нээж өгснөөр даатгагчдын зардал буурна.
Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч/Даатгуулагч	Даатгуулагчийн хувьд даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргах үйл явц илүү хялбар, чирэгдэл багатай болно. Даатгалын тохиолдлын хохирол үнэлэх үйл ажиллагааг хялбаршуулснаар даатгуулагч, хохирогчид төлөх нөхөн төлбөр шийдвэрлэлт шуурхай явагдана.
Жолооч	Тухайн тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь даатгуулсан бол тээврийн хэрэгслийн хүрдний ард хэн байхаас үл хамааран даатгалын нөхөн төлбөрийг авч, үр шимийг хүртэнэ. Хариуцлагын тогтолцоог сайжруулснаар жолооч нар илүү хариуцлагатай болж зам тээврийн ослын тоо буурна.
Хохирогч	Даатгалгүй, даатгалын хугацаа дууссан жолоочийн буруутай үйлдлээс мөн даатгуулагч нь тодорхой бус этгээдийн улмаас хохирсон этгээд даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргах үйл явцыг хялбарчилна.

1.7. Тухайн асуудал үүссэн шалтгаан, нөхцөлийг тодорхойлох

Жолоочийн даатгалын тухай хууль нь 2011 онд батлагдан мөрдөгдөж эхэлсэн. Тус хууль нь өнгөрсөн хугацаанд даатгалын салбарын хөгжилд томоохон түлхэц өгсөн боловч хуулийн хэрэгжилттэй холбоотой зарим асуудлууд үүссэн.

Албан журмын даатгагчдын холбоо нь жолоочийн даатгалын сан, мэдээллийн нэгдсэн сан, шуурхай албаны үйл ажиллагааг эрхлэхээр хуульчлагдсан байдаг. Тус холбоо нь Даатгалын тухай хуулийн дагуу гишүүддээ үйлчлэх төрийн бус байгууллага хэлбэртэй байгаа нь нийтийн эрх ашгийн төлөө үйл ажиллагаагаа явуулах үндсэн зорилготойгоо нийцэхгүй байгаа бөгөөд эрх үүрэг, жолоочийн хариуцлагын даатгалын талаарх оролцоо нь эрх зүйн хувьд тодорхойгүй байна.

Мөн жолоочийн даатгалын сан нь жолоочийн даатгалд хамрагдаагүй, эсхүл гэрээний хугацаа дууссан түүнчлэн даатгалын тохиолдол гаргасан жолооч зугтаасан болон даатгагч нь дампуурсан зэрэг тохиолдолд жолоочоос бусад этгээдэд учруулсан хохирлыг нөхөн төлөх зорилготой. Тус санг хангалттай хэмжээнд хүргэх зорилгоор төрөөс тодорхой хэсгийг санхүүжүүлэхээр хуульд тусгасан ба өнөөгийн байдлаар жолоочийн даатгалын сангийн хөрөнгө 20.0 тэрбум төгрөгт хүрсэн бөгөөд сангийн үйл ажиллагаа цаашид төрийн санхүүжилтгүйгээр хэвийн үргэлжлэх боломжтой болоод байгаа болно.

Мөн тус сангаас холбогдох хохирогч нь нөхөн төлбөр гаргуулахад замын цагдаагаас гадна холбооны шуурхай албанд хандах үүргийг хуульд зааж өгсөн байдаг бөгөөд хохирогч зарим тохиолдолд энэ үүргээ биелүүлээгүйн улмаас нөхөн төлбөр гаргуулах боломжгүйд хүрэх, эрхээ эдлэхгүй хоцрох нөхцөл байдлыг бий болгож байна.

Албан журмын даатгагчдын холбооны шуурхай алба нь даатгагч, даатгуулагч, хохирогч иргэнээс жолоочийн даатгалын тохиолдлын талаарх мэдээллийг хүлээн авч, шуурхай, үнэн зөв тодорхойлох боломжийг даатгагч, даатгуулагч, хохирогчид бүрдүүлэх чиглэлээр туслалцаа үзүүлэх үйл ажиллагааг явуулна гэж заасан байдаг боловч практикт даатгалын компаниуд өөрсдийн төлөөлөгчөөр дамжуулан даатгалын тохиолдлыг хянах, шалгах үйл ажиллагааг явуулсаар байна. Цаашилбал шуурхай албаны үйл ажиллагааг холбооны дэргэд нэгдсэн байдлаар ажиллуулах нь өрсөлдөөн, мэргэжлийн үйл ажиллагаа хөгжих боломж нөхцөлийг бууруулахаар байна.

Мөн Холбооны зүгээс мэдээллийн нэгдсэн санг даатгагчдын жолоочийн хариуцлагын даатгалын үйл ажиллагааны талаарх мэдээллээр баяжуулах замаар даатгуулагчийн даатгалын хураамж, тооцоолол зэргийг шударгаар тогтоох боломжийг бүрдүүлэх ёстой боловч даатгагчид цаг хугацаандаа мэдээллээ ирүүлэхгүй байх, ирүүлээгүй тохиолдолд авах арга хэмжээ, зохицуулалт тодорхойгүй байна.

Жолоочийн даатгалын тухай хуулиар даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргахад хохирол үнэлэгчээр үнэлүүлэх, хохирол үнэлэгчийг даатгагчийн зүгээс томилох зэрэг нь даатгуулагч болон хохирогчийн эрх ашигт нийцэхгүй, нөгөө талаас хохирогч нь хохирол үнэлэгчтэй тохиролцон хиймлээр хохирлын үнэлгээг нэмэгдүүлэх эрсдэлийг бий болгохоор байна.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын үнэлгээг 2011 онд хуулиар тээврийн хэрэгслийн ангиллаас хамааруулан 5 сая болон 10 сая төгрөгөөр тогтоосон байдаг. Гэвч түүнээс хойш хэрэглээний үнийн индекс 2011 онд 140,400 төгрөг байсан бол 2024 онд 660,000 төгрөг болж 4.7 дахин өссөн байна. Үнэлгээний хэмжээг хуулиар зааж өгсөн нь худалдаа, үйлчилгээний

үнэ өөрчлөгддөг зах зээлийн зарчимтай нийцэхгүй бөгөөд цаг хугацааны явцад албан журмын хариуцлагын даатгалын ач холбогдол сулрах нөхцөлийг бүрдүүлэхээр байна.

2. Асуудлыг шийдвэрлэх зорилгыг тодорхойлсон байдал

Хуулийн төсөл нь олон улсын туршлага, жишигт нийцүүлэн автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн бусдын өмнө хүлээх хариуцлагыг даатгуулах зарчмыг тусгаж, хуулийн нэр томьёоны тодорхойлолтын дутагдалтай талуудыг засварлахаас гадна уг даатгалын үнэлгээ, хураамж тооцох арга, хэлбэрийг шинэчлэх, Албан журмын даатгагчдын холбооны статус, бүтэц, зохион байгуулалт, эрх, үүргийн тодорхойгүй байдлыг арилгах, даатгалын үйл ажиллагаа, үйлчилгээнд дэвшилтэт технологи ашиглах эрх зүйн орчинг бүрдүүлэх, жолоочийн даатгалын сангийн хөрөнгөд учирч болзошгүй эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх зохицуулалтыг бий болгох, мэдээллийн сангийн үйл ажиллагааг сайжруулах зэргээр албан журмын даатгалын үйл ажиллагаанд оролцогчдын эрх ашигт нийцсэн, зам, тээврийн ослын хохирогчийн эрх ашиг хамгаалагдсан хариуцлагатай иргэд, даатгуулагчтай, Монгол Улсын нийгэм, эдийн засагт бодит үр ашгийг бий болгоход оршино. Тухайлбал:

Цахим болон аливаа дэвшилтэт технологийг нэвтрүүлэх эрх зүйн орчинг бүрдүүлэх:

Уг даатгалын холбогдох үйл ажиллагаанд цахим болон аливаа дэвшилтэт технологийг ашиглах эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгон, жолоочийн даатгалд хамрагдалт, хамрагдалтад хяналт тавих төрийн болон төрийн бус байгууллагуудын хамтын ажиллагааны уялдаа холбоог хангах, мэдээлэл солилцох, гэрээ байгуулах, нөхөн төлбөр олгох үйл ажиллагааг хялбаршуулах, түргэвчлэх зохицуулалт бий болно.

Холбогдох мэргэжлийн дэд бүтцийн байгууллагыг бий болгох:

Даатгалын үнэлгээ, хураамж тооцох аргачлал, итгэлцүүрийг цаг үеийн хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн шинэчилж, хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээтэй уяж, жил бүр шинэчлэн тогтоох замаар даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах, хувь хүний бодит үнэ цэнийг үнэлэх тогтолцоог бий болгоно.

Олон улсын сайн туршлагад нийцүүлэн сайжруулах:

Даатгуулах этгээдийг оновчтой тодорхойлох замаар хуулийн зарчим, нэр томьёоллыг олон улсын сайн туршлагад үндэслэн тогтоон, хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхэд учирч буй тодорхойгүй байдал, хүндрэл бэрхшээл, өргөдөл гомдол гардаг маргаантай асуудлыг бууруулна.

Мэдээллийн сангийн үйл ажиллагааг сайжруулах:

Жолоочийн даатгалын мэдээллийн сангийн зохицуулалтыг сайжруулж биометрик мэдээллийг нэмж авах замаар хөгжингүй улс орнуудад ашиглагдаж буй орчин үеийн шинэ даатгалын үйлчилгээ болох даатгалын тохиолдлыг баталгаажуулах дронууд, хурууны хээ, тоон гарын үсгээр баталгаажуулсан ухаалаг даатгалын гэрээ, хохирол үнэлэх телематик төхөөрөмж, нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэлийн систем зэрэг технологиуд бий болох боломжийг бүрдүүлнэ.

Даатгалын үйл ажиллагааны ёс зүйг сайжруулах:

Даатгалын үйл ажиллагаанд тавигдах шаардлагыг сайжруулж бизнесийн үйл ажиллагааны ёс зүйг нэмэгдүүлснээр иргэд, даатгуулагчдын дунд даатгалын салбарын нэр хүнд өсөж, улмаар даатгалын хамрагдалт нэмэгдэж, нөгөөтэйгүүр хохирогчийн эрх ашиг хамгаалагдах юм.

3. Асуудлыг зохицуулах хувилбарууд, тэдгээрийн эерэг, сөрөг талыг харьцуулсан байдал

Асуудлыг шийдвэрлэх боломжтой хувилбаруудыг тогтоож, Аргачлалын 5-д заасны дагуу зорилгод хүрэх байдал буюу “жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын үйл ажиллагаанд оролцогч талуудын эрх, үүргийг тодруулах, Албан журмын даатгагчдын холбооны статусыг тодорхой болгох, хохирогчийн даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргах үйл явцыг хялбарчлах, жолоочийн хариуцлагын даатгалын тохиолдолд тооцохгүй нөхцөлүүдийг тусгаж даатгуулагчийн үүргийг ойлгомжтой болгох, даатгалын үнэлгээний хэмжээ, хуваарилалтыг шинэчлэх, хураамжийн хэмжээг тооцох итгэлцүүрт өөрчлөлт оруулах зэргээр даатгагч, даатгуулагч, хохирогчийн эрх ашгийг тэнцвэржүүлэх” зорилгыг хангаж чадах эсэх, зардал, үр өгөөжийн харьцаа буюу хувилбарыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гарах зардал, үзүүлэх эерэг өөрчлөлтийг харьцуулан судалж дараах дүгнэлтийг гаргалаа.

№	Хувилбар	Зорилгод хүрэх байдал	Зардал, үр өгөөжийн харьцаа	Үр дүн
1.	Тэг хувилбар	Өнөөгийн тулгамдаад байгаа шийдвэрлэх асуудал, бэрхшээл хэвээр үргэлжлэх бөгөөд зорилгод хүрэх боломжгүй.	Нэмэлт зардал гарахгүй ч, сөрөг үр дагавар улам бүр нэмэгдэнэ.	Үр дүн сөрөг
2.	Хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр ухуулга, сурталчилгаа хийх	Өнөөгийн тулгамдаад байгаа бэрхшээл хэвээр үргэлжлэх бөгөөд хууль тогтоомж хоорондын хийдэл, зөрчил арилахгүй.	Ухуулга, сурталчилгаатай холбоотой зардал гарах ба энэ нь олон нийтийн даатгалын талаарх мэдлэгийг зарим талаар нэмэгдүүлэх үр нөлөөг авчирч болох ч асуудлыг үүсгэж байгаа гол шалтгааныг арилгахад нөлөөлж, сөрөг үр дагаврыг бууруулж чадахгүй.	Тодорхой үр дүнд хүрэхгүй.
3.	Захиргааны шийдвэр гаргах	Даатгалын үйл ажиллагааг зохицуулсан дүрэм, журмыг баталж тодорхой асуудлуудыг шийдвэрлэж болох хэдий ч зарим нэг зорилгыг хуульчлах шаардлагатай. Иргэдийн эрх ашгийг бүрэн хамгаалж чадахгүй.	Асуудлыг үүсгэж байгаа шалтгааныг арилгахад цогцоор нөлөөлж, зорилгод тусгагдсан үр дүнд хүрэх боломжгүй.	Шаардлагатай үр дүнд хүрэхгүй.

4.	Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах	Даатгалын үйл ажиллагаанд тулгамдаад байгаа бэрхшээл, асуудлыг шийдвэрлэх бөгөөд зорилгод хүрэх боломжтой.	Зардал хэмнэж*, үр ашгийг нэмэгдүүлэх бөгөөд энэ хувилбар нь асуудлыг үүсгэж байгаа гол шалтгааныг шийдвэрлэхэд чухал нөлөө үзүүлэх боломжтой.	Үр дүнтэй.
----	--------------------------------------	--	--	------------

*Даатгалгүй этгээдийн учруулсан болон даатгуулагч тодорхой бус хохирогчийг хамгаалах бүтцийг даатгалын компаниуд хэрэгжүүлснээр зам тээврийн ослын хохирогч нь ямар ч нөхцөлд нөхөн төлбөр авах ба нөгөөтэйгүүр даатгалын компаниуд даатгалын хамрагдалтыг нэмэгдүүлэхэд гол чиглэлээ болгон ажиллаж, уг даатгалын үйл ажиллагаатай холбогдох зарим зардал хэмнэгдэнэ.

Даатгалын үйлчилгээнд технологийн дэвшлийг ашиглах боломжийг нээж өгснөөр даатгагчдын үйл ажиллагааны зардал хэмнэгдэнэ.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын тохиолдолд тооцогдохгүй нөхцөлүүдийг хуулиар тогтоосноор нөхөн төлбөртэй холбоотой өргөдөл, гомдол, маргааны тоо буурч, талуудын цаг хугацаа, зардлыг хэмнэнэ.

Тиймээс 4-р хувилбар буюу хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах гэсэн хувилбарыг сонгон хэрэгжүүлэх нь илүү үр дүнтэй арга болох нь тодорхой харагдаж байна.

4. Зохицуулалтын хувилбаруудын үр нөлөөг тандан судалсан байдал

Сонгосон хувилбарын зорилгод хүрэх байдал, зардал, үр өгөөжийн харьцааны эерэг, сөрөг талыг харьцуулан судалбал:

Хууль, тогтоомж боловсруулах аргачлалын 6-д заасны дагуу өмнөх үе шатанд сонгон авсан хуулийн төсөл боловсруулах хувилбарын үр нөлөөг аргачлалд заасны дагуу ерөнхий асуултуудад хариулах замаар дүгнэлтийг нэгтгэн гаргалаа. Жич: Хүний эрх, эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчинд үзүүлэх үр нөлөөг шалгуур асуултын дагуу тандсан байдлыг доор харуулав.

4.1.Хүний эрхэд үзүүлэх үр нөлөө

Хүний эрх, эрх чөлөөнд сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй.

4.2.Эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө

Даатгалын салбарын эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө дунд болон урт хугацаанд сайжрах бөгөөд иргэдийн хувьд даатгуулах сонирхол нэмэгдсэнээр иргэд, аж ахуйн нэгжийн санхүүгийн баталгаа сайжирна.

4.3.Нийгэмд үзүүлэх үр нөлөө

Нийгэмд ямар нэгэн сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй. Харин эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгосноор даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах, нөхөн төлбөр гаргуулах үйл ажиллагаа хялбар болж даатгалын үйл ажиллагаанд итгэх иргэдийн итгэл нэмэгдэнэ.

4.4.Байгаль орчинд үзүүлэх үр нөлөө

Байгаль орчинд ямар нэгэн шууд болон шууд бус сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй.

4.5.Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ, бусад хуультай нийцэж байгаа эсэх

Сонгосон хувилбар нь Монгол Улсын Үндсэн хууль болон Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ, бусад хуультай бүрэн нийцэж байгаа болно.

5. Зохицуулалтын хувилбаруудыг харьцуулсан дүгнэлт

Аргачлалын 7-д зааснаар хувилбарын эерэг болон сөрөг талуудыг:

- Зорилгод хүрэх байдал;
- Зардал, үр өгөөжийн харьцаа;
- Хүний эрх, эдийн засагт, нийгэм, байгаль орчинд үзүүлэх үр нөлөө;
- Хууль тогтоомжтой нийцэж буй эсэх;
- Гарч болох сөрөг үр дагавар, түүнийг арилгах хувилбар байгаа эсэх гэсэн шалгуураар дахин нягтлан үзэж дараах дүгнэлтийг хийлээ.

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн зарчим, олон улсын хэм хэмжээний жишиг зэргийг харьцуулан дүгнэхэд дурдсан асуудлуудыг хууль боловсруулах замаар шийдвэрлэх боломжтой байна.

6. Олон улсын болон бусад улсын эрх зүйн зохицуулалтын харьцуулсан судалгаа

Дэлхийн дийлэнх улс орнуудад зам тээврийн ослын улмаас замын хөдөлгөөнд оролцогчдод хохирол учруулах эрсдэл, хариуцлагыг даатгах албан журмын даатгалыг хуулиар зохицуулж байна. Харин эдгээр улс орны хууль тогтоомж, зохицуулалтын онцлогоос хамааран заавал даатгуулах субъект, зарчим, даатгалын эрсдэл болон бусад хүчин зүйлсийн хувьд харилцан адилгүй байдаг. Тухайлбал: Их Британи улсад замын хөдөлгөөнд оролцох автотээврийн хэрэгслийн эзэмшигч бүр даатгуулах бол Австрали зэрэг улсуудад автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон жолооч нь даатгуулахаар тус тусын хуулиудад тусгасан байна.

Зарим улс орнуудын ижил, төстэй хуулийн зарчим, даатгуулах этгээдийг хэрхэн тодорхойлсон талаар харьцуулж үзье.

№	Улс орнууд	Хуулийн нэр	Заавал даатгуулах этгээд	Даатгуулах эрсдэл
1	Их Британи	Замын хөдөлгөөний тухай хууль	Тээврийн хэрэгслийн эзэмшигч	Хариуцлагын алдааны улмаас гуравдагч этгээдэд учруулж болзошгүй хохирол
2	Япон	Автотээврийн хэрэгслийн хариуцлагын тухай хууль	Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон жолооч	Зам тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учрах.
3	ОХУ	Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн албан журмын даатгал	Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон жолооч	2003 оноос хэрэгжиж эхэлсэн албан журмын хариуцлагын даатгал нь зам тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан

				хохирлыг нөхөн төлүүлэх, хохирогчийн эрхийг хамгаалах зорилготой
4	Австрали	Даатгалын тухай хууль	Жолооч болон тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч	Хариуцлагын алдааны улмаас гуравдагч этгээдэд учруулж болзошгүй хохирол
5	Серби	Замын хөдөлгөөний даатгалын тухай хууль	Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр	Хариуцлагын алдааны улмаас гуравдагч этгээдэд учруулж болзошгүй хохирол
6	ХБНГУ	Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн хариуцлагын даатгал	Тээврийн хэрэгслийн эзэмшигч бүр	Хариуцлагын алдааны улмаас гуравдагч этгээдэд учруулж болзошгүй хохирол
7	Европын холбооны улсууд	Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн хариуцлагын даатгал	Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр	Хариуцлагын алдааны улмаас гуравдагч этгээдэд учруулж болзошгүй хохирол. Мөн зарим тохиолдолд маргаан үүссэн тохиолдолд шүүхийн зардлыг төлдөг.

Дээрх хүснэгтээс дүгнэхэд улс орон бүр харилцан адилгүй зохицуулалтын зарчмыг ашиглаж байгаа бөгөөд хуулиар хариуцлагын даатгалд хамрагдах үүргийг дийлэнх тохиолдолд автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгчдөд хүлээлгэж байна.

Дэлхийн улс орнуудад албан журмын жолоочийн даатгал нь бусад даатгалын бүтээгдэхүүнтэй харьцуулахад зохицуулалт нэн шаардлагатай бүтээгдэхүүнд тооцогддог. Даатгалыг албан журмаар хэрэгжүүлж байгаа улс орнуудын зохицуулалт нь даатгагчийн санхүүгийн чадварт голлон анхаарч, олон нийтийн хяналтыг бий болгохыг зорьсон байх талтай байдаг ба тодорхой хэмжээгээр өрсөлдөөнийг хязгаарласан шинж чанартай байдаг.

Албан журмын даатгалын бүтээгдэхүүний онцлог нь заавал даатгал хийлгэх шаардлага тавиагүй нөхцөлд иргэд хангалттай түвшинд даатгуулдаггүй тул хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах зорилгоор хуульчлан тогтоосон шинжтэй байдаг. Үүнээс шалтгаалан даатгуулагч, олон нийт нь хууль журмаар тогтоосон үүргийг өөрийн хүслээр бус гүйцэтгэж байгаагаас даатгуулж буй компанийнхаа санхүү, төлбөрийн чадварт төдийлөн анхаардаггүй сул тал ажиглагддаг. Иймд албан журмын даатгалын бүтээгдэхүүний хэт өрсөлдөөн нь эргээд даатгагчийн санхүүгийн чадварт сөргөөр нөлөөлж, санхүүгийн хүндрэлтэй тулгарах тал үүсэх эрсдэлтэй гэж үздэг.³

Иймд зохицуулалтууд нь өрсөлдөөнийг хязгаарлах хүрээнд тус даатгалыг хэрэгжүүлэх эрхийг олгох, үнэлгээний доод түвшинг тогтоох, хураамж тооцох аргачлалыг тодорхойлох, гэрээний нөхцөл шаардлагыг тодорхойлохоор байдаг. Энэ нь нэг талаар үнийн бус өрсөлдөөн хөгжиж үйлчилгээний өрсөлдөөнийг бий болгох талтай боловч үр ашиг, сайжруулалтыг хязгаарлах талтай байдаг.

Албан журмын даатгал тэр дундаа жолоочийн даатгалын мэдээллийн нэгдсэн сан бүрдүүлэх туршлага цөөнгүй улс орнуудад хэрэгждэг бөгөөд энэ нь даатгалгүй жолоочийг илрүүлэх, жолоочийн хариуцлагын даатгалын үйл ажиллагааг нэгтгэх, хуурамч мэдээллээс

³ Дэлхийн банк (2010). Motor Third-Party Liability Insurance.

сэргийлэх ач холбогдолтой байдаг байна. Цаашилбал мэдээллийн сангийн үндсэн хэрэглэгч нь замын цагдаа, даатгагч, зуучлагч, төлөөлөгч мөн даатгуулагчид байдаг.

Даатгагч нь дампуурсан, төлбөрийн чадваргүй болсон нөхцөлд хохирогчийг хохиролгүй болгох зохицуулалтыг улс орнууд нийтлэгээр баталгаат сан байгуулах замаар шийдэж байна. Их Британийн хувьд Автотээврийн даатгалын газар нь баталгаат сангийн үйл ажиллагааг явуулдаг бөгөөд дэргэдээ мэдээллийн нэгдсэн санг ажиллуулдаг байна. Канад, АНУ-ын хувьд баталгаат сан нь жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалаас гадна амьдралын, эрүүл мэндийн даатгал зэрэг бусад төрлийн даатгуулагчдын эрх ашгийг хамгаалах чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг байна. Нөгөө талаас албан журмаар даатгуулагч нь даатгагчаа зөв зохистойгоор сонгоход өндөр ач холбогдол өгдөггүйгээс даатгагч дампуурах эрсдэлийг нэмэгдүүлэх талтай гэж үздэг.

Иймд одоогийн хуулийн тогтолцоо, үйл ажиллагаа нь олон улсын жишигт нийцэж байгаа бөгөөд гагцхүү сайжруулах шаардлагатай зүйлс их урган гарч, хуулийн дутагдалтай талуудыг судалж, олон улсын чиг хандлага, төрийн бодлогод нийцсэн, дээр дурдсан асуудалтай талуудыг шийдвэрлэх зохицуулалтыг бий болгох, хуулийг сайжруулах нь зүйтэй байна.

7. Зөвлөмж

Монгол улсад жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалыг хэрэгжүүлж буй тогтолцоо, эрх зүйн орчинг илүү боловсронгуй болгох, даатгуулагч, жолоочийн эрх ашгийг хамгаалах, оролцогч талуудын эрх үүрэг, үүсэж буй хүндрэлтэй асуудлуудыг шийдвэрлэх зорилгоор Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн шинэчлэн найруулах төслийн тандан судалгааны ажлыг гүйцэтгэлээ.

Харьцуулалтын үр дүнг харгалзан Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах хувилбар нь зорилгод хүрэх боломжтой оновчтой хувилбар гэж дүгнэж байна.