

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн хэрэгжилтийн үр дагаврын үнэлгээ



**САНХҮҮГИЙН
ЗОХИЦУУЛАХ ХОРОО**
FINANCIAL REGULATORY COMMISSION
OF MONGOLIA

**ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН ТУХАЙ ХУУЛИЙН
ХЭРЭГЖИЛТИЙН ҮР ДАГАВАРТ ХИЙСЭН
ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН**

УЛААНБААТАР ХОТ

2026 он

АГУУЛГА

Нэг. Оршил

Хоёр. Төлөвлөх үе шат

Гурав. Хэрэгжүүлэх үе шат

Дөрөв. Үнэлэх үе шат

Тав. Нэгдсэн дүгнэлт

Зургаа. Санал, зөвлөмж

Хавсралт 1. Мэдээлэл цуглуулах хүснэгтийн загвар

Хавсралт 2. Үнэлгээний шалгуурын матриц

Хавсралт 3. Төхиолдол судлах загвар

Эх сурвалж

НЭГ. ОРШИЛ

Энэхүү тайлангаар Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн хэрэгжилтийн үр дагаврыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын зургаадугаар хавсралтаар баталсан “Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийх аргачлал”-ын төлөвлөх, хэрэгжүүлэх, үнэлэх үе шатны дагуу үнэлэв.

Жолоочийн даатгалын тухай хууль нь жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах, зам тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэх, хохирогчийн эрхийг хамгаалахад оршино. 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” /MTPPL (Motor third-party liability insurance)/ гэж нэрлэгддэг энэхүү даатгалд бүх нийтээр заавал даатгуулах хэдий ч халамжийн хэлбэртэй бус, ирээдүйд учирч болзошгүй даатгалын тохиолдол, магадлалд суурьлан 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 (18 компани) эрхэлж байгаа бөгөөд Санхүүгийн зохицуулах хороо нь уг даатгалын үйл ажиллагаанд хяналт, зохицуулалт, даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах чиглэлээр ажиллаж, Албан журмын даатгагчдын холбоо нь жолоочийн даатгалын сан, шуурхай алба болон мэдээллийн нэгдсэн санг эрхлэн явуулж байна.

Манай улсад 2011 оноос хойш зам тээврийн ослын улмаас иргэд, аж ахуйн нэгж байгууллагад учирсан нийт хохирол ойролцоогоор 197.8 тэрбум төгрөг байхад жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын нийт нөхөн төлбөр 211.8 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.

Гэсэн хэдий ч тээврийн хэрэгслийн тоо, замын хөдөлгөөний нягтрал, сэлбэг засварын өртөг, үйлчилгээний цахимжилт, даатгуулагч ба хохирогчийн хүлээлт өөрчлөгдсөнтэй

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

холбоотойгоор даатгалын үнэлгээ, суурь хураамж, итгэлцүүр, нөхөн төлбөр шийдвэрлэх хугацаа, мэдээллийн сангийн уялдаа, сангийн тогтвортой байдал, маргаан шийдвэрлэлтийн зохицуулалтыг нарийвчлан үнэлэх шаардлага бий болж байна.

Нээлттэй эх сурвалжийн мэдээллээр 2025 онд нийт 888 мянган жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын гэрээ байгуулагдаж, 60.9 тэрбум төгрөгийн хураамж төвлөрсөн; 25 мянган даатгалын тохиолдолд 29.8 тэрбум төгрөгийн нөхөн төлбөр олгогдсон байна. Энэхүү мэдээлэл нь хуулийн хэрэгжилт өргөн хүрээг хамарч байгааг харуулахын зэрэгцээ нөхөн төлбөрийн бодит хэмжээ, хураамжийн хүрэлцээ, эрсдэлд суурилсан тооцооллыг дахин нягтлах шаардлагатайг илтгэнэ.

Үзүүлэлт	Товч агуулга
Үнэлгээний объект	Жолоочийн даатгалын тухай хууль
Үнэлгээний үндэслэл	Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 49.2 дахь заалт
Гол шалгуур	1) Зорилгод хүрсэн түвшин; 2) Практикт нийцэж байгаа байдал
Харьцуулах хэлбэр	1) Хууль хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлснээс хойш; 2) Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын зургаадугаар хавсралтаар баталсан “Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийх аргачлал”-ын 3.5.3.4.тохиолдол судлах-хууль тогтоомж (түүний зүйл, хэсэг, заалт), эсхүл үнэлгээний хүрээгээр тогтоосон ижил төстэй эрх зүйн хэм хэмжээ өөр, өөр орчин нөхцөлд (бусад улсад, өөр орон нутагт гэх мэт) хэрэгжиж байгаа байдлыг харьцуулан дүн шинжилгээ хийхийг хэлнэ.
Ерөнхий дүгнэлт	Хууль үндсэн зорилгоо хэрэгжүүлж байгаа боловч нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ, хураамжийн эрсдэлд суурилсан тооцоолол, мэдээллийн сангийн уялдаа, цахим гэрээний хэрэгжилт, сангийн санхүүжилт, маргаан шийдвэрлэлтийн зохицуулалтыг шинэчлэх шаардлагатай.
Санал болгож буй хувилбар	Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах; шаардлагатай хэсэгт дэд актын шинэчлэл, мэдээллийн сангийн интеграц, актуар тооцоололд суурилсан бодлогын шийдвэр гаргах

НЭГ. ТӨЛӨВЛӨХ ҮЕ ШАТ

1.1. Үнэлгээ хийх шалтгаан:

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. 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 хэрэгжүүдэг даатгалууд нь амьдралын даатгалын хэв шинжийг агуулдаг. Харин олон улсад “автотээврийн 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 суурьлан 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 байна².

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 (18 компани) эрхэлж байгаа бөгөөд Санхүүгийн зохицуулах хороо нь уг даатгалын үйл ажиллагаанд хяналт, зохицуулалт, даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаалах чиглэлээр ажиллаж, Албан журмын даатгагчдын холбоо нь жолоочийн даатгалын сан, шуурхай алба болон мэдээллийн нэгдсэн санг эрхлэн явуулж байна.

Жолоочийн даатгалын 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 ангилалаас 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 амжиргааны

² <http://documents.worldbank.org/curated/en/934881468163480768/Motor-third-party-liability-insurance>

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.

Үнэлгээг хийхдээ хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн явц дахь ололтыг бататгах, хэрэгжилтийн бодит байдалд дүн шинжилгээ хийх, хүндрэл, бэрхшээл, нийгэмд үзүүлж байгаа эерэг болон сөрөг үр дагаврыг тодорхойлох, цаашид хуулийг илүү зохистой, үр нөлөөтэй хэрэгжүүлэх хувилбарыг боловсруулах зорилготой аргачлалын зарчмыг баримтлав.

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 зөрчигдсэн 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:

Жолооч бүр даатгуулах буюу жолоочийг дагасан зохицуулалт

Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь даатгуулах буюу тээврийн хэрэгслээ дагасан зохицуулалт

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.

Жолоочийн даатгалын тухай хууль нь 2011 онд батлагдаж 2012, 2013, 2015, 2018, 2019, 2024, 2025 онуудад нэмэлт өөрчлөлт орсон бөгөөд хуулийн хэрэгжилтийн үр дагаврын үнэлгээ хийгдээгүй байна.

Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх явцад түүний зохицуулалт нийгмийн харилцааны өөрчлөлт, хөгжлөөс хоцорсон, зайлшгүй зохицуулах ёстой харилцааг хамарч зохицуулаагүй тул энэ хуулийн хэрэгжилтийг үнэлэх шалтгаан бий болсон.

эсхүл тэдгээрээс улбаалсан сөрөг үр дагавар бий болсон бол;

1.2. Үнэлгээ хийх хамрах хүрээ:

Үнэлгээний хүрээг тогтоох ажиллагаа нь хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаврыг судлах явцад агуулгын хувьд чухал ач холбогдолтой, нөлөөлөл үзүүлэх хамгийн гол зохицуулалтыг тодорхойлоход чиглэдэг. Аргачлалын 3 дугаар зүйлийн 3.3.1-д “Үнэлгээ хийх хүрээг тогтоох ажиллагаа нь хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаврыг судлах явцад агуулгын хувьд ач холбогдолтой, нөлөөлөл үзүүлэх хамгийн гол зохицуулалтыг тодорхойлоход чиглэнэ” хэмээн заасныг удирдлага болгов.

№	Үнэлэх бүлэг	Үнэлэх зүйл, заалт
1	Нэгдүгээр бүлэг: Нийтлэг үндэслэл	3 дугаар зүйл.Хуулийн нэр томъёоны тодорхойлолт 4 дүгээр зүйл.Даатгалын зарчим 5 дугаар зүйл.Даатгуулах этгээд
2	Хоёрдугаар бүлэг: Даатгалын гэрээ	7 дугаар зүйл.Даатгалын гэрээ, түүний хугацаа 8 дугаар зүйл.Даатгалын баталгаа
3	Гуравдугаар бүлэг: Даатгалын үнэлгээ, хураамж	9 дүгээр зүйл.Даатгалын үнэлгээ 10 дугаар зүйл.Даатгалын суурь хураамж 11 дүгээр зүйл.Даатгалын хураамж
4	Дөрөвдүгээр бүлэг: Даатгалын тохиолдол, нөхөн төлбөр	12 дугаар зүйл.Даатгалын тохиолдолд үл хамаарах хохирол 13 дугаар зүйл.Жолоочийн хүлээх үүрэг 14 дүгээр зүйл.Хохирогчийн хүлээх үүрэг 15 дугаар зүйл.Даатгагч, жолоочийн даатгалын сангийн эрх, үүрэг 16 дугаар зүйл.Даатгалын тохиолдлыг шалгах 17 дугаар зүйл.Хохирлын хэмжээг тодорхойлох 18 дугаар зүйл.Жолоочийн даатгалын сангаас нөхөн төлбөр олгох 19 дүгээр зүйл.Нөхөн төлбөр олгох
5	Тавдугаар бүлэг: Жолоочийн даатгалын сангийн бүрдүүлэлт, зарцуулалт	21 дүгээр зүйл.Жолоочийн даатгалын сан 22 дугаар зүйл.Жолоочийн даатгалын сангийн бүрдүүлэлт 23 дугаар зүйл.Жолоочийн даатгалын сангийн зарцуулалт
6	Зургадугаар бүлэг: Мэдээллийн сан, шуурхай алба	24 дүгээр зүйл.Жолоочийн даатгалын мэдээллийн сан 25 дугаар зүйл.Шуурхай алба
7	Долдугаар бүлэг: Мэдээллийн сан, шуурхай алба	26 дугаар зүйл.Даатгалын үйл ажиллагаанд тавих хяналт

Үүнээс гадна дараах хүрээг нэмж тогтоосон. Үүнд:

- Үндэсний хууль тогтоомжийн хоорондын нийцэл, уялдаа хангагдаж буй эсэхийг үнэлэх зорилгоор:
 - Даатгалын тухай хууль;
 - Иргэний хууль;
 - Автотээврийн тухай хууль;

- Зөрчлийн тухай хууль;
- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль;
- Жолоочийн даатгалын хураамжийн хэмжээг тооцох итгэлцүүр хэрэглэх журам;
- Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын гэрээ байгуулж чадаагүй жолооч нарыг даатгагчид хуваарилах журам;
- Монгол улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх болон түр хугацаагаар орж ирж байгаа авто тээврийн хэрэгсэл эзэмшигч, өмчлөгчийг жолоочийн даатгалд хамруулах журам.

1.3. Үнэлгээний шалгуур үзүүлэлт

Тус хуулийн хэрэгжилтийг үнэлэхдээ холбогдох аргачлалын 3.4.1, 3.4.5-д тус тус заасны дагуу хуулийн зорилгод хүрсэн түвшин болон практикт нийцэж байгаа байдал зэргийг харгалзан үзэв. Ингэхдээ Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн дагуу жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах, зам тээврийн улмаас бусад этгээдэд учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэх буюу хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах зорилтыг хангаж хэрэгжиж байгаа эсэх хуулийн хэрэгжилт практик орчинд нийцтэй байгаа эсэхэд үнэлэлт өгөхөөр зорьсон.

№	Үнэлэх бүлэг	Үнэлэх зүйл, заалт
1	Нэгдүгээр бүлэг: Нийтлэг үндэслэл	3-5 дугаар зүйл
2	Хоёрдугаар бүлэг: Даатгалын гэрээ	7-8 дугаар зүйл
3	Гуравдугаар бүлэг: Даатгалын үнэлгээ, хураамж	9-11 дүгээр зүйл
4	Дөрөвдүгээр бүлэг: Даатгалын тохиолдол, нөхөн төлбөр	12-19 дүгээр зүйл
5	Тавдугаар бүлэг: Жолоочийн даатгалын сангийн бүрдүүлэлт, зарцуулалт	21-23 дугаар зүйл
6	Зургадугаар бүлэг: Мэдээллийн сан, шуурхай алба	24-25 дугаар зүйл
7	Долдугаар бүлэг: Мэдээллийн сан, шуурхай алба	26 дугаар зүйл

1.4. Үнэлгээний харьцуулах хэлбэр

Жолоочийн даатгалын хууль хэрэгжиж эхэлснээр гарсан эерэг, сөрөг өөрчлөлтүүдийг олж тодорхойлохдоо аргачлалын 3.5.3.4-д заасны дагуу үнэлгээний хүрээгээр тогтоосон ижил төстэй эрх зүйн хэм хэмжээ өөр, өөр орчин нөхцөлд хэрэгжиж байгаа байдлыг харьцуулан шинжилгээ хийв. Учир нь Монгол Улсын нөхцөлд ижил төстэй албан журмын даатгалын хэлбэр одоогоор байхгүй бөгөөд нийгмийн болон эрүүл мэндийн албан журмын даатгалыг харьцуулахад тохиромжгүй гэж үзсэн тул олон улсын хэмжээнд ижил төстэй хууль

хэрэгжүүлж жолоочийн хариуцлагыг албан журмаар даатгадаг улс орны жишээтэй харьцуулах байдлаар үнэлэх нь тохиромжтой гэж үзлээ.

Бусад улс оронтой харьцуулсан байдал

№	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.

1.5. Мэдээлэл цуглуулах арга:

Үнэлгээнд тоон болон чанарын мэдээллийг хамтатган ашигласан. Жолоочийн даатгалын хуулийн дагуу зам тээврийн ослын улмаас учирсан хохирол, түүнийг хуулийн зорилтын дагуу нөхөн барагдуулсан байдал, түүнчлэн хуулийн хэрэгжилт нь жолооч, хохирогчдын хүлээлтэд хүрч буй эсэх гэх мэт асуудлуудад дүн шинжилгээ хийхийн тулд статистик мэдээлэл болон

жолооч буюу даатгуулагч этгээдүүдээс авсан сэтгэл ханамжийн судалгааны дүн мэдээллийг ашигласан.

- Санхүүгийн зохицуулах хороо, Тээврийн цагдаагийн алба, Албан журмын даатгагчдын холбооноос нийтэд мэдээлсэн статистик мэдээлэл, тайлан эмхэтгэлд дурдсан тоон мэдээлэлд дүн шинжилгээ хийв
- Албан журмын даатгагчдын холбооноос хийгдсэн жолоочийн сэтгэл ханамжийн чанарын судалгааг ашиглав.

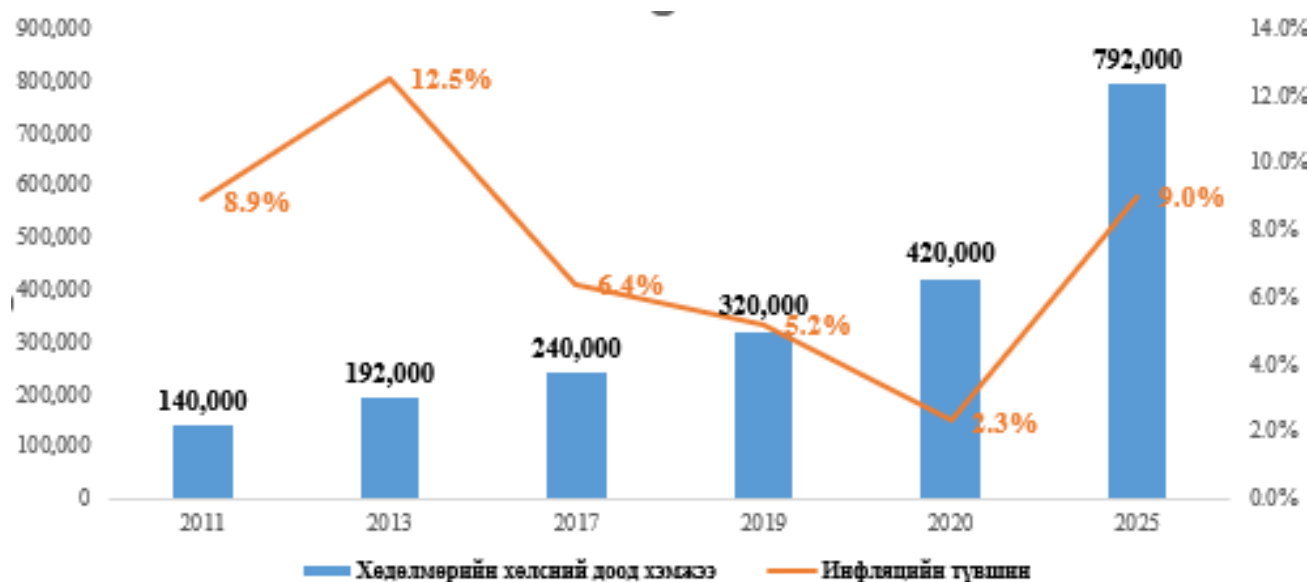
ХОЁР. ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ ҮЕ ШАТ

Төлөвлөлтийн үе шатанд дурдагдсан тоон болон чанарын мэдээлэлд үндэслэн хэрэгжилтийн үе шатыг боловсруулав. Үүнд СЗХ-оос нэгтгэн гаргадаг даатгалын салбарын нэгтгэл, санхүүгийн салбарын тоймд дурдагдсан жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамж, нөхөн төлбөр, нөөц сантай холбоотой тоон мэдээллүүд болон 2025 онд хийгдсэн жолоочийн хариуцлагын даатгалын бүтээгдэхүүнтэй холбоотой жолоочийн сэтгэл ханамжийн чанарын асуумж, судалгаанд үндэслэсэн болно.

2.1. Статистик, тоон мэдээлэл

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 5.6 дахин өсөж, инфляцийн түвшин жил бүр харилцан адилгүй өөрчлөгдөж байгааг доорх дүрслэлээс харж болно.

Дүрслэл №1. Хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ, инфляцийн түвшин



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 2024 оны байдлаар жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын гэрээний дагуу нийт 25.5 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	2024	
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	106.1
2	Нөхөн төлбөр олгосон гэрээний тоо	64	30	6	2	5	9	43	43	23
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	44,140.0

4	ЖХАЖД-ийн нөхөн төлбөр олгосон гэрээний тоо	27,399	21,593	23,145	23,719	18,890	23,760	35,522	26,867	34,946
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	44,246.1
6	(1)/(5)	1.05%	0.38%	0.04%	0.03%	0.04%	0.20%	0.44%	0.46%	0.24%
7	(2)/(4)	0.23%	0.14%	0.03%	0.00%	0.03%	0.04%	0.12%	0.16%	0.07%

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/18 7	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.6 хувь	557.8
2024	2024.12.18	466/226	ЖХАЖД-ын орлогод тооцсон хураамжийн 1.6 хувь	783.6

- ЖХАЖД-ын хураамж орлого ердийн даатгагчдийн нийт хураамжийн орлогын 11.0% хувийг эзэлж байна. Даатгалын хэлбэрээр нь авч үзвэл авто тээврийн хэрэгслийн даатгал хамгийн өндөр буюу 27.0 хувь, хөрөнгийн даатгал 25.9 хувийг, гэнэтийн осол, эмчилгээний даатгал 20.9%, үлдсэн 15.2 хувийг бусад даатгалын хэлбэрийн хураамжийн орлого бүрдүүлж байна.
- ЖХАЖД-ын байгуулсан гэрээний тоо 850.5 мянга байгаа нь салбарын 53.1% хувийг эзэлж байна. Улсын хэмжээнд 1.2 сая гаруй тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн байгаагаас үзэхэд жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамруулах хэрэгжилт 70.9%-тай байна гэж үзэж болохоор байна.
- Нөхөн төлбөрийн хувьд ЖХАЖД-д олгогдсон нөхөн төлбөр 44.1 тэрбум.төг байгаа нь салбарын нийт нөхөн төлбөрийн 27.8% хувийг, нөхөн төлбөр олгосон гэрээний 37.5% хувийг эзэлж байна. Үүнээс харахад даатгалын компаниудын нөхөн төлбөрийн зардлын дийлэнх хувийг ЖХАЖД-ын нөхөн төлбөр эзэлж байна.
- Даатгалын хохирол үнэлэгчид ЖХАЖД-ын нийт 30,283 тохиолдлын 41.0 тэрбум төгрөгийн даатгалын хохирлыг үнэлж, 2.9 тэрбум төгрөгийн хохирол үнэлгээний орлоготой ажилласан байна.

2.2. Чанарын судалгаа мэдээлэл

Судалгааны дүгнэлт үндэслэлтэй эсэхийг шалгахын тулд статистикийн түүврийн хэмжээг үнэлж, судалгааны үр дүн бүх автомашин эзэмшигчдэд хэр тохиромжтой болохыг тооцоолсон. Судалгаанд 500 жолоочийг хамруулсан. Асуулт бүрт хариулсан жолоочдын тоо 439-492 хооронд байна.

Түүврийн хэмжээний статистик үндэслэл

Судалгаанд:

- **Нийт автомашины тоо (N) = 847,414**
- **Судалгаанд оролцсон жолоочдын тоо (n) = 500**
- **Итгэлцлийн түвшин (Z) = 95%** (ихэвчлэн хэрэглэдэг)
- **Алдаа (margin of error, E) = ±5%** гэж үзвэл.

Түүврийн хэмжээг шалгахын тулд **Кохраны томъёогоор** тооцоход 385 гэсэн хариу гарч байгаа ба судалгаанд оролцогсод **бүгдээс санамсаргүй түүвэр авсан бол 385 хүн хангалттай** гэсэн үг.

Судалгааны хүрээ болон үр дүнгийн итгэлцүүр

Хот, орон нутгийг тэнцвэржүүлсэн нь судалгааг илүү бодитой болгож байна.

- **Хотод** жолооч нар осол гаргах магадлал их, даатгалын хэрэгцээ өндөр байдаг.
- **Орон нутагт** даатгалын үйлчилгээний хүртээмж бага, нөхөн төлбөр авахад хүндрэл үүсдэг.

Судалгааны үндэслэлтэй байдал

500 хүнээс авсан судалгаа нийт 847,414 автомашиныг бүрэн төлөөлж чадах уу?

500 хүнээс авсан судалгаа статистик хувьд **хангалттай** байж болох ч, **хэрхэн сонгосон** нь чухал тул дараах

байдлаар судалгаанд хамрагсдыг бүрдүүлсэн.

1) Хэрэв судалгаанд зөвхөн нэг бүлгийн хүмүүс давамгайлсан бол нийт жолоочдын дундаж төлөөлөл болохгүй байх магадлалтай тул **түүврийн санамсаргүй байдлыг хангахын тулд төрөл бүрийн насны, орлоготой, өөр төрлийн машин барьдаг хүмүүсийг** илүү өргөн хамруулсан.

2) **Байршлын хувьд** илүү олон төрлийн нөхцөлд байгаа хүмүүсийг хамруулах хэрэгтэй тул Улаанбаатар хот, 21 аймгийг хамруулж чадсан.

3) Дор дурдсан шалтгаануудын үүднээс, мөн судалгаанд бодит үнэлэмж оруулах зорилгоор 21 аймгийн **тээврийн цагдаа** нарыг судалгаанд хамруулсан. Тодруулбал, цөөн тооны хууль сахиулагчдаас судалгаа авсан. Эдгээр судалгаанд оролцогсод нь:

– **Мэдлэг, ойлголт сайтай** оролцогчид

- Даатгалын хууль, дүрмийг мэддэг хүмүүс тул **хууль эрх зүйн талаас илүү бодит дүгнэлт** өгөх боломжтой.
- Тэд нөхөн төлбөрийн процесс, журам, даатгалын байгууллагын хариуцлага, хуулийн зохицуулалтын талаар **ердийн жолоочдоос илүү ойлголттой** байдаг.

– Нөхөн төлбөрийн **бодит байдалтай илүү танил**

- Тээврийн цагдаа нар **ослын газар дээр ажилладаг** тул нөхөн төлбөрийн асуудал гарахад бодит нөхцөл байдлыг мэддэг.
- Хууль сахиулагчид даатгалын **хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлдэг** тул нөхцөл байдлыг **зөв үнэлэх магадлалтай**.

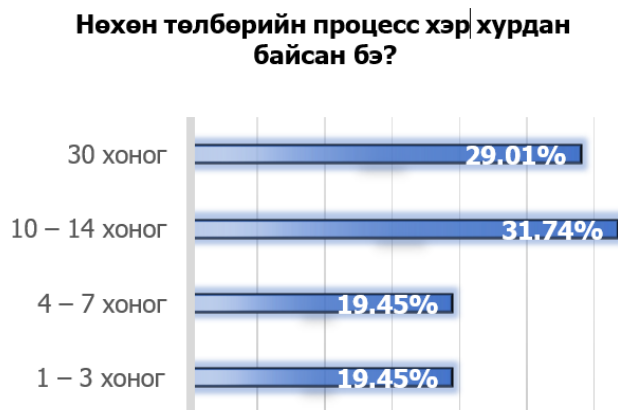
4) **Даатгалын компани бүрээс төлөөлөл** авсан нь бодит байдлыг тусгах боломжтой болгосон.

- Судалгаанд **бүх даатгалын компанийн харилцагчид** оролцсон нь харьцуулсан үнэлгээ гаргахад сайн талтай.
- Энэ нь нэг компани муу, нөгөө нь сайн гэхээс илүү, **салбарын нийт асуудлыг**

харуулах боломжтой.

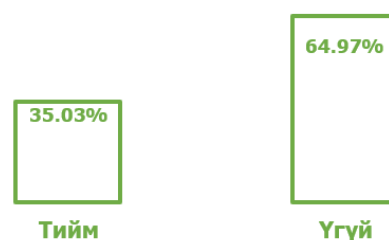
5) Дотоод хэргийн сургуулийн багш нарыг буюу эрхзүйн онолын мэдлэгтэй хүмүүсийг цөөн тоогоор судалгаанд оролцуулсан. Хууль тогтоомжийн онолын хүмүүс бодит байдлыг илүү шүүмжлэлтэй үнэлэх магадлалтай.

- Даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг сайн ойлгодог учраас даатгалын компаниудын үйлчилгээний дутагдлыг тодорхой харж чаддаг.
- Үйлчилгээ, нөхөн төлбөрийн хариуцлага, хүнд суртал, цаг хугацаа, харилцаа зэрэгт илүү өндөр шаардлага тавьдаг.



Хурд: Судалгаа нь нөхөн төлбөр олголтын процесс ихэвчлэн 10-аас дээш хоног шаардаж байгааг харуулж байна. Тодруулбал, нөхөн төлбөр олголтын хурд дийлэнхдээ (60%) 10-30 хоногийн хооронд байна.

Нөхөн төлбөр авахад ямар нэг хүндрэл тулгарсан уу?



Хүндрэл: Судалгаанд оролцогчдын 64.97% нь нөхөн төлбөр авахад ямар нэгэн хүндрэлгүй байсан гэж үзсэн нь үйл ажиллагаа тодорхой хэмжээнд тогтвортой байгааг илтгэж байна.

1. **Процессын хурдыг сайжруулах** – Богино хугацаанд (3-7 хоногт) нөхөн төлбөр олгох боломжийг судлах.
2. **Хүндрэлийг бууруулах** – Даатгуулагчдаас гарч буй нийтлэг асуудлуудыг тодорхойлон шийдвэрлэх.
3. **Нөхөн төлбөрийн хэмжээг оновчтой болгох** – Даатгуулагчдын хүлээлттэй нийцүүлэх арга замыг судлах.
4. **Үйлчилгээний чанарыг сайжруулах** – Харилцагчийн сэтгэл ханамжийг нэмэгдүүлэхийн тулд илүү ойлгомжтой, хурдан үйлчилгээ үзүүлэх.

ГУРАВ. ҮНЭЛЭХ ҮЕ ШАТ

3.1. Зорилгод хүрсэн түвшин

Жолоочийн даатгалын тухай хууль нь хохирогчийн эрхийг хамгаалах, жолоочийг албан журмын даатгалд хамруулах, даатгалын тохиолдлын үед санхүүгийн эх үүсвэр бий болгох зорилгын хувьд хэрэгжилтийн суурь механизмыг бүрдүүлсэн байна. Даатгалын гэрээний тоо, хураамж, нөхөн төлбөрийн нээлттэй статистик нь уг даатгал бодит амьдралд өргөн хэрэглэгдэж, нөхөн төлбөр олгох механизм ажиллаж байгааг харуулна.

Хуулийн 5 дугаар зүйлд заасан заавал даатгуулах шаардлага, 7-8 дугаар зүйлд заасан гэрээ ба баталгааны зохицуулалт, 18-19 дүгээр зүйлд заасан сангаас болон даатгагчаас нөхөн төлбөр олгох зохицуулалт нь хуулийн зорилгыг хэрэгжүүлэх үндсэн тулгуур болж байна. Мөн 24-25 дугаар зүйлээр мэдээллийн сан, шуурхай албыг зохицуулсан нь нөхөн төлбөрийн мэдээллийг хурдан, үнэн зөв тодорхойлох зорилготой нийцэж байна.

Гэвч хуулийн зорилго бүрэн хангагдаж байгаа эсэхийг зөвхөн гэрээний тоо, хураамж, нөхөн төлбөрийн дүнгээр хэмжих боломжгүй. Хохирогч нөхөн төлбөрөө хугацаандаа авч байгаа эсэх, даатгалгүй жолоочийн тохиолдол буурч байгаа эсэх, мэдээллийн сан бүрэн, бодитой ажиллаж байгаа эсэх, нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ бодит хохирлыг барагдуулахад хүрэлцэж байгаа эсэхийг заавал хамтад нь үнэлэх шаардлагатай.

Иймд зорилгод хүрсэн түвшинг “дунд-сайн” гэж урьдчилан үнэлж болох боловч нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ, даатгалгүй жолоочийн бодит түвшин, гомдол маргааны дүн, сангийн санхүүгийн тогтвортой байдлын мэдээллээр эцэслэн баталгаажуулах шаардлагатай.

3.2. Практикт нийцэж байгаа байдал

Хууль нь албан журмын даатгалын үндсэн харилцааг тодорхой зохицуулж байгаа боловч зарим зохицуулалт өнөөгийн зах зээл, технологийн хөгжил, эдийн засгийн нөхцөлтэй бүрэн нийцэх эсэхэд эргэлзээ үүсэж байна. Тухайлбал, даатгалын үнэлгээ болон суурь хураамжийг хуульд тогтмол мөнгөн дүнгээр заасан нь инфляц, авто сэлбэг, засварын өртөг, ослын дундаж хохирлын хэмжээ өөрчлөгдөхөд зохицуулалт удаан шинэчлэгдэх эрсдэлтэй.

Гэрээг цахим хэлбэрээр байгуулах зохицуулалт нэмэгдсэн нь эерэг боловч цахим гэрээ, цахим баталгаа, мэдээллийн сангийн бодит цагийн уялдаа, гарын үсгийн шаардлага, гэрээний мэдээллийг даатгуулагч болон төрийн байгууллага шалгах боломжийг нарийвчлах хэрэгцээ бий. Мэдээллийн санг SmartCar, E-Mongolia, E-Barimt, Autobox зэрэг сувгаар шалгах боломжтой болсон ч мэдээллийн зөрүү, хугацааны хоцрогдол, өгөгдлийн чанарын асуудлыг дотоод мэдээллээр шалгах шаардлагатай.

Нөхөн төлбөр олгох хугацааг хуульд заасан боловч практикт хохирлын хэмжээ тогтоогдох хүртэлх хугацаа, бичиг баримтын бүрдүүлэлт, цагдаагийн тодорхойлолт, хохирол үнэлгээний дүгнэлт, талуудын санал зөрөлдөөнөөс шалтгаалан хохирогчийн эрх ашиг хөндөгдөх эрсдэлтэй. Иймд нөхөн төлбөрийн үйлчилгээний стандарт, мэдээллийн ил тод байдал, татгалзсан шийдвэрийн үндэслэлийг бичгээр/цахимаар хүргүүлэх зохицуулалтыг нарийвчлах шаардлагатай.

Практикт нийцэж байгаа байдлыг “дунд” гэж үнэлж, даатгалын үнэлгээ, хураамж, нөхөн төлбөр, сан, мэдээллийн сан, хяналт-маргааны зохицуулалтад нэмэлт өөрчлөлт оруулах шаардлагатай гэж дүгнэв.

ДӨРӨВ. СОНГОСОН ЗОХИЦУУЛАЛТ ТУС БҮРИЙН ХЭРЭГЖИЛТИЙН ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ҮНЭЛГЭЭ

4.1. Хуулийн зорилт, нэр томьёо, зарчим, даатгуулах этгээд /1-6 дугаар зүйл/

Энэ бүлэгт хуулийн зорилго, хэрэглэгдэх нэр томьёо, заавал даатгуулах зарчим, даатгалд үл хамрагдах нөхцөл, даатгалгүй жолооч замын хөдөлгөөнд оролцохгүй байх шаардлагыг үнэлэв.

Шалгуур	Үнэлгээ
Зорилгод хүрсэн түвшин	Хуулийн зорилт, зарчим нь хохирогчийн эрхийг хамгаалах, заавал даатгуулах, санхүүгийн эх үүсвэр бүрдүүлэх үндсэн зорилгыг тодорхой бүрдүүлсэн. Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр даатгуулах болон даатгалгүй үед замын хөдөлгөөнд оролцох, техникийн үзлэг, улсын бүртгэлд хамрагдахыг хориглосон нь хамрагдалтыг нэмэгдүүлэх эрх зүйн үндэс болсон.
Практикт нийцэж байгаа байдал	Хамрагдалтыг бүрэн хангахын тулд даатгалын мэдээллийн сан, техникийн хяналтын үзлэг, улсын бүртгэл, замын хөдөлгөөний хяналтын системийн бодит цагийн уялдаа шаардлагатай. Гадаад улсын даатгалтай, түр хугацаагаар орж ирсэн тээврийн хэрэгсэл болон мэргэшсэн жолоочийн хамрах хүрээтэй холбоотой хэрэгжилтийг хяналтын байгууллагуудын мэдээллээр нягтлах хэрэгтэй.

Дүгнэлт: Хуулийн зорилго, зарчим нь үндсэндээ хэрэгжих боломжтой, ойлгомжтой боловч хамрагдалтын бодит хяналтыг мэдээллийн сангийн интеграц, автомат шалгалт, даатгалгүй жолоочид хүлээлгэх хариуцлагын хэрэгжилтээр баталгаажуулах шаардлагатай.

Санал: Даатгалын хүчинтэй эсэхийг тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, техникийн үзлэг, замын хөдөлгөөний хяналтын төхөөрөмж, цахим үйлчилгээний платформуудтай бодит цагийн горимоор шалгах эрх зүйн болон техникийн зохицуулалтыг тодорхой болгох.

4.2. Даатгалын гэрээ, хугацаа, баталгаа, цахим хэлбэр /7-8 дугаар зүйл/

Даатгалын гэрээ нь жолоочийн даатгалын харилцааны үндсэн баримт бичиг бөгөөд 2024 оны нэмэлтээр бичгээр эсхүл цахим хэлбэрээр байгуулах боломжийг хуульд тусгасан. Энэ нь даатгалын цахим борлуулалт, хэрэглэгчийн мэдээллийн хүртээмж, гэрээний мэдээлэл шалгах боломжийг нэмэгдүүлэх чухал алхам юм.

Шалгуур	Үнэлгээ
Зорилгод хүрсэн түвшин	Гэрээ байгуулах стандарт, даатгагчаа чөлөөтэй сонгох эрх, гэрээний хугацаа, баталгааны загвар, мэдээлэл гаргаж өгөх үүргийг хуульчилсан нь даатгуулагчийн эрхийг хамгаалах зорилгод нийцэж байна.
Практикт нийцэж байгаа байдал	Цахим гэрээ, цахим баталгаа, гарын үсэг, гэрээний мэдээллийг үнэ төлбөргүй гаргаж өгөх үүрэг практикт хэрэгжиж байгаа эсэхийг нягтлах шаардлагатай. Даатгалын гэрээний мэдээлэл даатгагч, холбоо, төрийн платформуудын хооронд зөрөх,

Шалгуур	Үнэлгээ
	шинэчлэгдэх хугацаа хоцрох, даатгуулагч гэрээний нөхцөлтэй хангалттай танилцахгүй байх эрсдэл байна.

Дүгнэлт: Цахим гэрээний зохицуулалт нь орчин үеийн хэрэгцээнд нийцсэн боловч цахим гэрээний стандарт, өгөгдөл солилцох хугацаа, хэрэглэгчид өгөх мэдээллийн минимум агуулга, гэрээ цуцлах/өөрчлөх цахим журмыг илүү тодорхой болгох шаардлагатай.

Санал: Цахим даатгалын гэрээ, цахим баталгаа, мэдүүлэг, ослын тодорхойлолтын маягт, гарын үсэг, өгөгдөл дамжуулах API стандарт, хэрэглэгчид заавал харуулах мэдээллийн жагсаалтыг СЗХ-ны журмаар нарийвчилж, хуульд эрх олгосон зохицуулалтыг тодорхой болгох.

4.3. Даатгалын үнэлгээ, суурь хураамж, хураамжийн итгэлцүүр /9-11 дүгээр зүйл/

Хуулийн 9 дүгээр зүйлд даатгалын үнэлгээ буюу нэг тохиолдолд олгох нөхөн төлбөрийн хэмжээг тээврийн хэрэгслийн ангиллаас хамааруулан таван сая төгрөг хүртэл болон арван сая төгрөг хүртэл байхаар тогтоосон. 10 дугаар зүйлд суурь хураамжийг “А”, “В”, “С”, “D”, “Механизм” ангиллаар мөнгөн дүнгээр тогтоосон бөгөөд 11 дүгээр зүйлд эрсдэлийн итгэлцүүр ашиглан нэмэгдүүлэх, хорогдуулах зохицуулалттай.

Шалгуур	Үнэлгээ
Зорилгод хүрсэн түвшин	Даатгалын үнэлгээ, суурь хураамж, итгэлцүүрийн зохицуулалт нь албан журмын даатгалыг нийтэд хүртээмжтэй, урьдчилан тооцоолох боломжтой болгох зорилготой нийцэж байна. Эрсдэлд суурилсан хүчин зүйлсийг хуульд тусгасан нь ослын түүх, жолоочийн нас, туршлага, зориулалт, газар нутгийн байршлыг харгалзах үндэс бүрдүүлсэн.
Практикт нийцэж байгаа байдал	Суурь хураамж болон даатгалын үнэлгээ хуульд тогтмол мөнгөн дүнгээр заагдсан тул эдийн засгийн нөхцөл өөрчлөгдөхөд шинэчлэл удаашрах эрсдэлтэй. Сэлбэг, засварын үнэ, эмчилгээний зардал, ослын давтамж, нөхөн төлбөрийн дундаж болон дээд хэмжээ өсөхөд даатгалын үнэлгээ хүрэлцэхгүй болох, эсхүл хураамж эрсдэлийг хангалттай тусгахгүй байх магадлалтай.

Дүгнэлт: Энэ зохицуулалт нь хуулийн хэрэгжилтийн хамгийн чухал, шинэчлэл шаардах хэсэг байна. Нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ, суурь хураамжийг хуульд хатуу тогтоосноос илүү актуар тооцоолол, инфляц, авто засварын өртөг, ослын давтамж, эрсдэлийн өгөгдөлд үндэслэн тодорхой хугацаанд шинэчлэх механизм хэрэгтэй.

Санал: Даатгалын үнэлгээ, суурь хураамж, итгэлцүүрийн зохицуулалтыг актуар тооцоолол, салбарын loss ratio, claim severity, claim frequency, засвар үйлчилгээний үнийн индекс, эмчилгээний зардлын өөрчлөлттэй уялдуулж тогтмол шинэчлэх эрх зүйн механизм бий болгох. Хуульд суурь зарчим, доод шаардлагыг тусгаж, нарийвчилсан хэмжээ, коэффициентийг СЗХ-ны батлах журмаар тогтмол шинэчилдэг хувилбарыг судлах.

4.4. Даатгалын тохиолдол, хохирол тогтоох, нөхөн төлбөр олгох /12-20 дугаар зүйл/

Энэ бүлэг нь хохирогчийн эрх ашигт шууд нөлөөлөх гол зохицуулалтыг агуулдаг. Даатгалын тохиолдолд үл хамаарах хохирол, жолооч ба хохирогчийн үүрэг, даатгагч болон сангийн эрх, үүрэг, даатгалын тохиолдлыг шалгах хугацаа, хохирлын хэмжээг тодорхойлох, нөхөн төлбөр олгох, буцаан нэхэмжлэх зохицуулалт багтана.

Шалгуур	Үнэлгээ
Зорилгод хүрсэн түвшин	Хохирогчийн амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учирсан бол гэм буруутай эсэх тогтоогдсон эсэхээс үл хамааран нөхөн төлбөрийг тодорхой хугацаанд олгох зохицуулалт нь хохирогчийн эрхийг хамгаалах зорилгод нийцдэг. Даатгалын сангаас нөхөн төлбөр олгох үндэслэл нь даатгалгүй, хугацаа дууссан, тодорхой бус, даатгагч дампуурсан зэрэг эрсдэлийг хамарч байна.
Практикт нийцэж байгаа байдал	Нөхөн төлбөрийн хугацаа хохирлын хэмжээ тогтоосноос хойш тоологдох тул бодит практикт хохирлын хэмжээ тогтоох хүртэлх хугацаа сунжрах, бичиг баримт дутуу, цагдаагийн шийдвэр гарахгүй, үнэлгээний дүгнэлт маргаантай байх, хохирогчид мэдээлэл хангалтгүй өгөх эрсдэлтэй.

Дүгнэлт: Нөхөн төлбөрийн зохицуулалт нь хохирогчийн эрхийг хамгаалах үндсэн чиглэлтэй боловч үйл явцын үйлчилгээний стандарт, мэдээлэл өгөх үүрэг, татгалзсан шийдвэрийн үндэслэл, цахим баримт бүрдүүлэлт, хохирлын үнэлгээний маргаан шийдвэрлэх түргэн горимыг нарийвчлах шаардлагатай.

Санал: Нөхөн төлбөрийн үйл ажиллагаанд дараах минимум стандартыг хууль болон дэд актаар нарийвчлах: өргөдөл хүлээн авсан огноо, бүрдүүлэх баримтын жагсаалт, баримт дутуу бол мэдэгдэх хугацаа, хохирол үнэлэгч томилсон огноо, шийдвэрлэх хугацаа, татгалзсан бол үндэслэлийг бичгээр/цахимаар хүргүүлэх, гомдол гаргах дараалал, цахим мөрдөлтийн дугаар.

4.5. Жолоочийн даатгалын сан, мэдээллийн сан, шуурхай алба /21-25 дугаар зүйл/

Жолоочийн даатгалын сан нь даатгалгүй, гэрээний хугацаа дууссан, тодорхой бус жолооч болон даатгагч дампуурсан тохиолдолд хохирогчийн хохирлыг барагдуулах зорилготой тусгай механизм юм. Мэдээллийн сан нь албан журмын даатгалын мэдээллийн нэгдсэн сангийн бүрдэл хэсэг бөгөөд даатгалын гэрээ, нөхөн төлбөр, сангийн мэдээллийг бүртгэх, хяналт хийхэд ашиглагдана. Шуурхай алба нь ослын мэдээллийг хүлээн авч, нөхөн төлбөрийг үнэн зөв тодорхойлох боломж бүрдүүлэх чиг үүрэгтэй.

Шалгуур	Үнэлгээ
Зорилгод хүрсэн түвшин	Сан, мэдээллийн сан, шуурхай албаны эрх зүйн үндэс бүрдсэн нь хохирогчийн эрхийг хамгаалах, даатгалгүй болон тодорхой бус жолоочийн эрсдэлийг бууруулах, нөхөн төлбөрийн мэдээллийг нэгтгэх зорилгод нийцэж байна.
Практикт нийцэж байгаа байдал	Сангийн зарим эх үүсвэр 2019 онд хүчингүй болсон тул сангийн санхүүжилтийн тогтвортой байдал, гишүүн даатгагчдаас төвлөрүүлэх хөрөнгө, буцаан нэхэмжлэлийн үр дүн, сангийн тайлангийн ил тод байдлыг нягтлах шаардлагатай. Мэдээллийн

Шалгуур	Үнэлгээ
	сангийн чанар, бодит цагийн шинэчлэлт, төрийн болон хувийн системийн уялдаа, мэдээллийн аюулгүй байдлын шаардлага мөн чухал байна.

Дүгнэлт: Сан, мэдээллийн сан, шуурхай албаны зохицуулалт хуулийн гол хамгаалалтын механизм боловч сангийн эх үүсвэрийн тогтвортой байдал, сангийн зарцуулалтын ил тод байдал, мэдээллийн сангийн бодит ажиллагаа, өгөгдлийн чанарыг сайжруулах шаардлагатай.

Санал: Сангийн жил бүрийн эх үүсвэр, зарцуулалт, нөхөн төлбөрийн тоо, буцаан нэхэмжлэлийн гүйцэтгэл, шуурхай албаны дуудлага, шийдвэрлэлтийн хугацааг нийтэд ойлгомжтой хэлбэрээр тайлагнах, мэдээллийн сангийн өгөгдөл дамжуулах хугацаа, алдаа залруулах механизм, мэдээллийн аюулгүй байдлын шаардлагыг нарийвчлах.

4.6. Хяналт, маргаан шийдвэрлэх, хариуцлага /26-28 дугаар зүйл/

Хуулийн 26 дугаар зүйлд Санхүүгийн зохицуулах хороо жолоочийн даатгалын үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа даатгагчдын үйл ажиллагааны нэгдсэн уялдааг хангаж, хяналт тавихаар, 5.1-5.3 дахь хэсгийн хэрэгжилтэд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хяналтын улсын алба болон автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага хяналт тавихаар тусгасан. 27 дугаар зүйлд маргааныг Даатгалын тухай хуулийн 82 дугаар зүйлд заасан журмаар шийдвэрлэхээр заасан.

Шалгуур	Үнэлгээ
Зорилгод хүрсэн түвшин	Хяналт тавих байгууллагуудыг хуульд тодорхойлсон нь хуулийн хэрэгжилтийг хангах эрх зүйн суурь болсон. Маргаан шийдвэрлэлт Даатгалын тухай хуулийн ерөнхий зохицуулалтад холбогдож байгаа нь даатгалын салбарын нэг мөр хэрэглээг хангах ач холбогдолтой.
Практикт нийцэж байгаа байдал	Хяналтын байгууллагуудын мэдээлэл солилцоо, даатгалгүй жолооч илрүүлэх автоматжуулалт, техникийн үзлэг/бүртгэлийн үед даатгал шалгах ажиллагаа, маргаан шийдвэрлэх шат дараалал, хохирогчийн гомдол гаргах боломжийг хэрэглэгчид ойлгомжтой болгох шаардлагатай.

Дүгнэлт: Хяналтын эрх зүйн үндэс байгаа боловч байгууллага хоорондын мэдээлэл солилцооны нарийвчилсан журам, хэрэглэгчид ойлгомжтой маргаан шийдвэрлэх зам, гомдлын статистик тайлагнал, албадлагын арга хэмжээний хэрэгжилтийг сайжруулах шаардлагатай.

Санал: Маргаан шийдвэрлэх хэсэгт хохирогч, даатгуулагчийн гомдол гаргах байгууллага, хугацаа, цахим гомдол, шийдвэрийн үндэслэл, давж гомдол гаргах боломжийг илүү тодорхой болгох. Хяналтын хүрээнд СЗХ, ЦЕГ, АТҮТ, Албан журмын даатгагчдын холбооны өгөгдөл солилцох, тайлагнах, хяналтын үр дүнг нэгтгэх механизмыг нарийвчлах.

4.7. Тохиолдол судлах чиглэл

Судлах тохиолдол	Үнэлэх асуудал
Тохиолдол 1: Даатгалгүй жолооч осол гаргасан	Жолоочийн даатгалын сангаас нөхөн төлбөр олгох эсэх, буцаан нэхэмжлэх ажиллагаа, хохирогчийн төлбөр авах хугацаа.
Тохиолдол 2: Гэрээний хугацаа дууссан жолооч осол гаргасан	Хүчинтэй гэрээний мэдээлэл бодит цагт шинэчлэгдэж байгаа эсэх, даатгуулагчид хугацаа дуусах сануулга хүрдэг эсэх.
Тохиолдол 3: Хохирлын үнэлгээний маргаан	Хохирогч, даатгуулагч, даатгагчийн санал зөрсөн үед хохирол үнэлэгчийн дүгнэлт, Иргэний хуулийн холбогдох зүйл, гомдол шийдвэрлэх шат.
Тохиолдол 4: Нөхөн төлбөрийн хэмжээ дээд хязгаараас давсан	Даатгалын үнэлгээ хүрэлцэхгүй болсон нөхцөлд үлдэх хохирлыг хэн хэрхэн барагдуулах, хохирогчийн эрхийн хамгаалалт.
Тохиолдол 5: Цахим гэрээний мэдээлэл зөрсөн	Даатгагч, мэдээллийн сан, төрийн платформын өгөгдөл зөрсөн үед аль мэдээллийг баримтлах, алдаа засах хугацаа, хариуцлага.

ТАВ. НЭГДСЭН ДҮГНЭЛТ

1. Жолоочийн даатгалын тухай хууль нь жолоочийг албан журмын даатгалд хамруулах, зам тээврийн ослын хохирогчийн эрхийг хамгаалах, нөхөн төлбөр олгох санхүүгийн эх үүсвэр бүрдүүлэх зорилгын хувьд даатгалын салбарын чухал суурь хууль хэвээр байна.
2. Хууль хэрэгжиж эхэлснээс хойш даатгалын гэрээ, баталгаа, нөхөн төлбөр, сан, мэдээллийн сан, шуурхай албаны эрх зүйн үндэс бүрдэж, даатгалын гэрээ өргөн хүрээтэй байгуулагдаж, олон тооны даатгалын тохиолдолд нөхөн төлбөр олгож байна.
3. Гэхдээ даатгалын үнэлгээ, суурь хураамж, итгэлцүүрийн зохицуулалт нь өнөөгийн эдийн засгийн нөхцөл, засвар үйлчилгээний өртөг, ослын давтамж, нөхөн төлбөрийн бодит хэмжээтэй нийцэж байгаа эсэхийг актуар тооцооллоор дахин үнэлэх шаардлагатай.
4. Нөхөн төлбөр олгох зохицуулалт хохирогчийн эрхийг хамгаалах чиглэлтэй боловч хохирлын хэмжээ тогтоох хугацаа, баримт бичгийн бүрдэл, хохирол үнэлэгчийн дүгнэлт, татгалзсан шийдвэр, гомдол маргааны шат дарааллыг илүү тодорхой, хэрэглэгчид ойлгомжтой болгох хэрэгцээ байна.
5. Жолоочийн даатгалын сан нь хохирогчийг хамгаалах нөөц механизм боловч эх үүсвэр, зарцуулалт, тайлагнал, буцаан нэхэмжлэлийн үр дүн, сангийн санхүүгийн тогтвортой байдлыг нарийвчлан зохицуулах шаардлагатай.
6. Мэдээллийн сан, цахим гэрээ, цахим баталгааны зохицуулалт цаашид хуулийн хэрэгжилтийн гол хэрэгсэл болох тул даатгагчид, Албан журмын даатгагчдын холбоо, СЗХ, ЦЕГ, АТҮТ, төрийн цахим платформуудын өгөгдөл солилцооны нэгдсэн стандарт хэрэгтэй.
7. Иймд хуулийг бүхэлд нь хүчингүй болгох үндэслэлгүй боловч тодорхой зүйл, хэсэгт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, холбогдох дэд актыг шинэчлэх шаардлагатай гэж дүгнэв.

ЗУРГАА. САНАЛ, ЗӨВЛӨМЖ

6.1. Хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах санал

№	Саналын чиглэл	Хамаарах зүйл	Тайлбар
1	Даатгалын үнэлгээ ба суурь хураамж	9-11 дүгээр зүйл	Даатгалын үнэлгээ, суурь хураамжийг тогтмол мөнгөн дүнгээр хуульд хатуу тогтоохоос илүү актуар тооцоолол, инфляц, засвар үйлчилгээний үнийн индекс, нөхөн төлбөрийн дундаж хэмжээ, ослын давтамжтай уялдуулан шинэчлэх механизм бий болгох.
2	Эрсдэлд суурилсан итгэлцүүр	11 дүгээр зүйл	Даатгуулагчийн ослын түүх, зөрчлийн түүх, жолоодлогын дадал, тээврийн хэрэгслийн зориулалт, бүс нутгийн эрсдэлийг илүү бодитоор тусгах bonus-malus буюу урамшуулал-торгуулийн механизмыг боловсронгуй болгох.
3	Цахим гэрээ, баталгаа	7-8 дугаар зүйл	Цахим гэрээ, цахим баталгаа, мэдүүлэг, гарын үсэг, гэрээний мэдээлэл шалгах, алдаа засах, гэрээ цуцлах/өөрчлөх ажиллагааг нэгдсэн стандартаар зохицуулах.
4	Нөхөн төлбөрийн үйлчилгээний стандарт	16-19 дүгээр зүйл	Өргөдөл хүлээн авах, баримт дутуу бол мэдэгдэх, хохирол үнэлэгч томилох, шийдвэр гаргах, татгалзсан үндэслэл хүргүүлэх, цахим мөрдөлт хийх хугацааг нарийвчлах.
5	Сангийн тогтвортой байдал	21-23 дугаар зүйл	Жолоочийн даатгалын сангийн эх үүсвэр, үлдэгдэл, нөхөн төлбөр, регресс нэхэмжлэл, сургалт сурталчилгааны зарцуулалтыг тайлагнах ил тод байдлын шаардлага нэмэгдүүлэх.
6	Мэдээллийн сангийн уялдаа	24 дүгээр зүйл	Даатгагч, холбоо, СЗХ, ЦЕГ, АТҮТ, төрийн цахим платформуудын өгөгдөл солилцох хугацаа, формат, мэдээллийн аюулгүй байдал, алдаа залруулах журам, хариуцлагыг тодорхой болгох.
7	Шуурхай алба	25 дугаар зүйл	Дуудлага хүлээн авах, ослын газарт очих, мэдээлэл баталгаажуулах, орон нутгийн хүртээмж, үйлчилгээний чанарын үзүүлэлтийг тогтоох.
8	Маргаан шийдвэрлэлт	27 дугаар зүйл	Даатгалын тухай хуулийн 82 дугаар зүйлтэй холбохын зэрэгцээ жолоочийн даатгалын онцлог бүхий гомдол гаргах шат дараалал, хугацаа, цахим гомдол, хэрэглэгчид мэдээлэх үүргийг тодорхой болгох.

6.2. Дэд акт, хэрэгжилтийн түвшинд авах арга хэмжээ

- Даатгалын хураамжийн итгэлцүүр хэрэглэх журмыг 2025-2026 оны бодит гэрээ, хохирол, нөхөн төлбөр, бүс нутгийн ослын давтамж, хохирлын ноцтой байдлын датагаар дахин тооцоолох.
- Даатгалын гэрээ, баталгаа, мэдүүлэг, даатгалын тохиолдлын тодорхойлолтын цахим маягтын нэгдсэн өгөгдлийн загвар батлах.
- Албан журмын даатгагчдын холбооны мэдээллийн сан, даатгагчдын систем, SmartCar, E-Mongolia, E-Barimt, Autobox, ЦЕГ, АТҮТ-ийн мэдээллийн уялдааг шалгаж, өгөгдлийн чанарын аудит хийх.
- Хохирогчид зориулсан “Нөхөн төлбөр авах алхамчилсан заавар”, “Гомдол гаргах дараалал”, “Даатгал шалгах заавар”-ыг нэгдсэн байдлаар боловсруулж нийтэд мэдээлэх.
- Жолоочийн даатгалын сангийн санхүүжилт, зарцуулалт, нөхөн төлбөр, регресс нэхэмжлэлийн биелэлтийг жил бүр нээлттэй тайлагнах загвар тогтоох.
- Даатгалгүй жолооч, хугацаа дууссан гэрээ, осол гаргаад зугтсан жолооч, хохирлын үнэлгээний маргааны кейсүүдийг дотоод мэдээллээр сонгон авч тохиолдол судлах аргачлалаар үнэлэх.
- Даатгалын нөхөн төлбөрөөс татгалзсан шийдвэрийн шалтгааныг ангилж, давтамжтай гарч буй үндэслэлээр хууль, журамд шаардлагатай тодруулга хийх.

6.3. Үнэлгээний үр дүнд санал болгох хувилбар

Хувилбар	Үнэлгээ	Санал
Хэвээр үлдээх	Зөвхөн ерөнхий зорилго, заавал даатгуулах зарчим, хохирогчийн эрхийг хамгаалах суурь механизмыг хадгалах хүрээнд тохиромжтой.	Бүхэлд нь хэвээр үлдээх нь хангалтгүй.
Нэмэлт, өөрчлөлт оруулах	Даатгалын үнэлгээ, хураамж, цахим гэрээ, нөхөн төлбөрийн үйлчилгээний стандарт, сан, мэдээллийн сан, маргаан шийдвэрлэлтийг шинэчлэх боломжтой.	Үндсэн санал болгож буй хувилбар.
Шинэчлэн найруулах	Хэрэв даатгалын багц хууль шинэчлэгдэх, албан журмын даатгалын мэдээллийн нэгдсэн сан, сангийн зохицуулалтыг иж бүрнээр өөрчлөх бодлогын шийдвэр гарвал авч үзэх боломжтой.	Дунд хугацаанд судлах.
Хүчингүй болгох	Хуулийн зорилго, хэрэгцээ хэвээр байгаа тул бүхэлд нь хүчингүй болгох үндэслэлгүй.	Санал болгохгүй.

ХАВСРАЛТ 1. МЭДЭЭЛЭЛ ЦУГЛУУЛАХ ХҮСНЭГТИЙН ЗАГВАР

№	Мэдээллийн төрөл	Эх сурвалж	Тайлбар
1	Гэрээний тоо	Даатгагч, АЖДХ	Жил, улирал, даатгагч, тээврийн хэрэгслийн ангилал, бүсээр
2	Хураамжийн орлого	Даатгагч, АЖДХ	Суурь хураамж, итгэлцүүрийн нөлөө, дундаж хураамж
3	Даатгалын тохиолдол	Даатгагч, АЖДХ, ЦЕГ	Осол, даатгалын тохиолдлын тоо, давтамж, байршил
4	Нөхөн төлбөр	Даатгагч, АЖДХ	Олгосон дүн, дундаж дүн, хугацаа, татгалзсан тохиолдол
5	Сангаас олгосон төлбөр	АЖДХ	Даатгалгүй, хугацаа дууссан, тодорхой бус, даатгагч дампуурсан үндэслэлээр ангилах
6	Гомдол маргаан	СЗХ, даатгагч, шүүх	Гомдлын тоо, агуулга, шийдвэрлэсэн хугацаа, үр дүн
7	Мэдээллийн сан	АЖДХ, СЗХ, төрийн платформ	Цахим гэрээ, өгөгдлийн зөрүү, шинэчлэлтийн хугацаа, шалгалтын лог
8	Хяналт, хариуцлага	СЗХ, ЦЕГ, АТҮТ	Даатгалгүй жолооч илрүүлэлт, албадлагын арга хэмжээ, хяналтын үр дүн

ХАВСРАЛТ 2. ҮНЭЛГЭЭНИЙ ШАЛГУУРЫН МАТРИЦ

Зүйл	Зохицуулалт	Шалгуур	Үнэлэх үзүүлэлт	Урьдчилсан дүгнэлт
1-6	Хуулийн зорилт, хамрах хүрээ	Зорилгод хүрсэн түвшин	Даатгалгүй жолоочийн түвшин, хүчинтэй гэрээний эзлэх хувь, техникийн үзлэг/бүртгэлтэй уялдаа	Дотоод мэдээллээр баталгаажуулах
7-8	Гэрээ, баталгаа, цахим хэлбэр	Практикт нийцэж байгаа байдал	Цахим гэрээний тоо, баталгааны мэдээлэл шалгах боломж, өгөгдлийн зөрүү	Цахим стандарт нарийвчлах
9-11	Үнэлгээ, хураамж, итгэлцүүр	Зорилгод хүрсэн түвшин/Практик нийцэл	Дундаж нөхөн төлбөр, loss ratio, claim frequency, суурь хураамжийн хүрэлцээ	Актуар тооцоолол шаардлагатай
12-20	Нөхөн төлбөр	Практикт нийцэж байгаа байдал	Нөхөн төлбөр шийдвэрлэх дундаж хугацаа, татгалзсан шийдвэр, гомдол	Үйлчилгээний стандарт хэрэгтэй
21-25	Сан, мэдээллийн сан, шуурхай алба	Зорилгод хүрсэн түвшин	Сангийн үлдэгдэл, олгосон төлбөр, регресс, дуудлага	Ил тод тайлагнал,

Зүйл	Зохицуулалт	Шалгуур	Үнэлэх үзүүлэлт	Урьдчилсан дүгнэлт
			шийдвэрлэлт, дата чанар	интеграц хэрэгтэй
26-28	Хяналт, маргаан, хариуцлага	Практикт нийцэж байгаа байдал	Хяналтын дүн, гомдол, шүүхийн маргаан, даатгалгүй жолооч илрүүлэлт	Байгууллага хоорондын уялдаа хэрэгтэй

ХАВСРАЛТ 3. ТОХИОЛДОЛ СУДЛАХ ЗАГВАР

Тохиолдол судлахдаа дараах загварыг ашиглана. Сонгосон кейс бүрт талуудын мэдээллийг нууцалж, зөвхөн эрх зүйн асуудал, хугацаа, шийдвэрлэлтийн үр дүн, давтагдах эрсдэлийг тодорхойлно.

№	Үзүүлэлт	Тайлбар
1	Тохиолдлын төрөл	Даатгалгүй жолооч / хугацаа дууссан гэрээ / нөхөн төлбөрийн маргаан / мэдээллийн сангийн зөрүү гэх мэт
2	Хамаарах зүйл	Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн холбогдох зүйл, хэсэг
3	Үйл явдлын дараалал	Осол гарсан, мэдэгдсэн, шалгасан, үнэлгээ хийсэн, шийдвэр гаргасан огноо
4	Шийдвэрлэсэн байдал	Нөхөн төлбөр олгосон эсэх, татгалзсан эсэх, сангаас олгосон эсэх
5	Хугацааны үнэлгээ	Хуулийн хугацаанд багтсан эсэх, ямар шатанд саатсан
6	Хүндрэл, хийдэл	Ойлгомжгүй зохицуулалт, мэдээллийн зөрүү, нотлох баримтын хүндрэл
7	Санал	Хууль, журам, дотоод процесс, мэдээллийн сангийн түвшинд авах арга хэмжээ

ЭХ СУРВАЛЖ

1. Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын зургаадугаар хавсралт, “Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийх аргачлал”.
2. Жолоочийн даатгалын тухай хууль, legalinfo.mn, эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн систем, <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=256>.
3. Албан журмын даатгагчдын холбоо, мэдээллийн сан
4. Даатгалын тухай хууль, Даатгалын мэргэжлийн оролцогчийн тухай хууль, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Автотээврийн тухай хууль болон холбогдох дэд актууд.