**жолоочийн даатгалын ТУХАЙ ХУУЛийг шинэчлэн найруулах ТУХАЙ ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ХЭРЭГЦЭЭ, ШААРДЛАГЫН ТАНДАН СУДАЛГАА**

/2021.03.10/

# Ерөнхий мэдээлэл

Монгол Улсын Их Хурлаас Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг 2011 онд баталсан бөгөөд тус хууль нь Монгол Улс дахь авто тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийг жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулан ***хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах***, буруутай жолоочид үүсэх санхүүгийн хүндрэлийг бууруулах ач холбогдолтой, нийгмийн хамгааллын чиг баримжаатай хууль юм.

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн хамгийн гол үзэл баримтлал бол дээр дурьдсанчлан хохирогчийн эрхийг хамгаалах явдал бөгөөд энэ хуулийн дагуу зам тээврийн ослын улмаас хохирсон этгээд бүр хохирлоо нөхөн төлүүлэх, соён гэгээрүүлэх сурталчлах ажлыг зохион байгуулж, зам тээврийн осол гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх нөхцөлийг бүрдүүлэх явдал мөн. Улмаар Монгол Улсын Засгийн газрын 2019 оны 163 дугаар тогтоолоор батлагдсан "Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хөтөлбөр"-ийн 3 дугаар хэсгийн 3.3.5 дахь заалтад "Автотээврийн салбарт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах даатгалын цогц систем бий болгох замаар төр, иргэнд учрах санхүүгийн дарамтыг бууруулах" гэсэн зорилт тавигдсан болно.

2011 онд батлагдсан Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн дагуу өнгөрсөн 10 шахам жилийн хугацаанд бүрэлдэн бий болсон Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал нь ердийн сайн дурын даатгал эрхлэгч компаниудад тулгуурласан, ашгийн төлөө арилжааны даатгалын үйл ажиллагаа болон хөгжсөн явдал нь жолоочийг хариуцлагажуулах Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн үндсэн зорилгыг биелүүлэх боломжгүй болгосон байна. Иймд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах даатгалын цогц системийг буй болгохын тулд одоо бүрэлдэн тогтоод байгаа ашгийн төлөө, арилжааны даатгалын тогтолцоог халж, ашгийн төлөө бус, тусгайлсан чиг үүрэг бүхий төрийн болон олон нийтийн оролцоотой хуулийн этгээдийг байгуулан нийтийн ашиг сонирхлыг хамгаалах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах өргөн зорилго бүхий цогц системийг буй болгох шаардлагатай байна.

Энэхүү тогтолцоог бий болгосноор Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын хамрагдалтыг нэмэгдүүлэх, хяналтын зохистой тогтолцоог бий болгоод зогсохгүй "Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хөтөлбөр"-т заагдсан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой тодорхой үйл ажиллагааг бодитойгоор хэрэгжүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлэх юм.

Түүнчлэн, “Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2024 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэл” батлах тухай УИХ-ын 2021 оны 12 дүгээр тогтоолын хавсралтын 45-д “Жолоочийн хариуцлагын даатгалын үйл ажиллагаанд оролцогч талуудын эрх, үүргийг тодорхой болгох, Албан журмын даатгагчдын холбооны чиг үүрэг, зохион байгуулалтын тодорхойгүй байдлыг арилгах, даатгуулагч, хохирогч нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргахад хохирол үнэлэгч заавал оролцох шаардлагыг хасаж холбогдох автозасвар үйчилгээ болон эрүүл мэндийн байгууллага оролцох боломжийг бүрдүүлэх, даатгагч, даатгуулагчийн үүргийг ойлгомжтой болгох, даатгалын үнэлгээний хэмжээ, хураамж тооцоолох аргачлал, итгэлцүүрийг шинэчлэх” зорилтыг дэвшүүлсэн болно.

УИХ-ын 2020 оны 52-р тогтоолоор батлагдсан "Алсын хараа-2050: Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 он хүртэл хийж хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа"-ны Зорилт 4.3-т: "Олон улсын санхүүгийн зах зээлтэй холбогдсон, олон тулгуурт, хүртээмжтэй санхүүгийн системийг хөгжүүлнэ" гэж заасан энэ зорилтын хүрээнд дор дурдсан үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн байна. Үүнд:

4.3.10.Технологид суурилсан даатгалын шинэ бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний хууль, эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгоно.

4.3.24.Даатгалын гэрээний стандартыг тогтоож, бүртгэлийн процессыг хялбаршуулах, кибер даатгалыг хөгжүүлнэ.

4.3.33.Даатгалын үйл ажиллагааг бүрэн тоон системд шилжүүлэх, хувийн мэдээллийн түүхэнд суурилан хураамж тогтооно.

Мөн, санхүүгийн салбарын тогтвортой өсөлтийг баталгаажуулах, санхүүгийн дэд салбарууд эн тэнцвэртэйгээр хөгжих эрх зүйн орчинг бүрдүүлэх, хямралаас урьдчилан сэргийлэх замаар эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих зорилгоор Монгол улсын Засгийн газрын 2017 оны 299 дүгээр тогтоолоор "Монгол улсын санхүүгийн зах зээлийг 2025 он хүртэл хөгжүүлэх үндэсний ХӨТӨЛБӨР"-ийг баталсан бөгөөд даатгалын хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, санхүүгийн зуучлалын зардлыг бууруулан санхүүгийн үйлчилгээний хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, даатгуулагч болон иргэдийн эрх ашгийг хамгаалах тогтолцоо бий болгох зорилт тавьсан болно.

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг хэрэгжүүлээд 9 жил гаруй хугацаа өнгөрөхөд хуулийн 6.2; 6.4; 8.3; 19.8; 28.2 дахь заалтуудад нэмэлт өөрчлөлт оруулсан, 22.1.2; 22.1.4; 22.3 дахь заалтуудыг хүчингүй болгосноос өөр хуульд агуулгын чанартай өөрчлөлт оруулаагүй байна. Даатгалын тухай хуулийн 6.3, 6.4-т заасны дагуу албан журмын даатгалын хэлбэрийг хуулиар тогтоох шаардлагатай бөгөөд Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрсдэл, нөхцөлийн талаарх нарийвчилсан зохицуулалтыг Жолоочийн даатгалын тухай хуулиар зохицуулж байгаа боловч өнөөг хүртэл Даатгалын тухай хууль болон Жолоочийн даатгалын тухай хуулиудын хооронд зарчмын хувьд зөрүүтэй ойлголтууд байсаар байгаа тул нэн даруй уг зөрчлийг арилгах, Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн хохирогчдын эрх ашгийг хамгаалах үндсэн зорилгоо биелүүлэх эрх зүйн үндсийг бэхжүүлэх зүй ёсны шаардлага урган гарсаар байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2019 оны 73-р тогтоолоор "Цахим засаглал үндэсний хөтөлбөр" баталсныг хэрэгжүүлэх, иргэдэд үзүүлэх үйлчилгээг цахимжуулах замаар даатгуулагчдын цаг, зардлыг хэмжнэх боломж нөхцөлийг бүрдүүлэх ажилтай уялдуулах зайлшгүй шаардлага бий болоод байна.

Жолоочийн даатгалын тухай хууль батлагдсанаар даатгалд хамрагдах иргэдийн тоо нэмэгдэж, даатгалын талаарх ойлголт, мэдлэг сайжирсан боловч Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалыг хэрэгжүүлэх ажлын зохион байгуулалт, Зам тээврийн салбарын оролцоо, даатгалын үйл ажиллагаатай холбоотой зарим нэг зайлшгүй өөрчлөлтүүдийг тусгах, ялангуяа хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах, жолоочийн хариуцлага, сахилга батыг сайжруулах хуулийн зорилгоо биелүүлэх тогтолцоог боловсронгуй болгох зүй ёсны хэрэгцээ шаардлага үүсээд байгаа болно.

# Асуудалд дүн шинжилгээ хийсэн байдал

Жолоочийн хариуцлагын даатгалыг Монгол Улсад үйл ажиллагаа явуулж байгаа бүх ердийн даатгагч нар (14 компани) хийж байгаа бөгөөд Албан Журмын Даатгагчдын Холбоо нь жолоочийн даатгалын санг бүрдүүлж, түүнд хамаарал бүхий шуурхай албыг ажиллуулж, тээврийн хэрэгслийн даатгалын Мэдээллийн нэгдсэн санг хөтөлж, иргэдэд хандсан сургалт сурталчилгаа явуулж байна.

Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал хэрэгжиж эхэлснээр 2012 онд жолоочийн хариуцлагын даатгалын 373,480 гэрээ байгуулагдаж, 16.3 тэрбум төгрөгийн даатгалын хураамж төвлөрүүлж байсан бөгөөд эдгээр үзүүлэлтүүд тасралтгүй өсч 2020 онд 643.316 гэрээ байгуулагдаж, 33,5 тэрбум төгрөгийн хураамж бүрдүүлсэн байна. Түүнчлэн жолоочийн хариуцлагын даатгалын нөхөн төлбөрт 2012 онд 4.8 тэрбум төгрөг, 2020 онд 17,3 тэрбум төгрөгийг олгожээ. Жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамжийн орлогоос нөхөн төлбөр олголсон хэмжээ 2012-2020 оны хооронд дундажаар 52,87% байна. Хавсралт 1-ийг харна уу.

Дээрх статистик мэдээнээс үзэхэд жил бүр даатгалын хамрах хүрээ тэлж байгаа дүр зураг ажиглагдаж байгаа боловч жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамруулах ажлыг хэн зохион байгуулахыг хуулинд тусгаагүй орхигдуулсан байна. 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 99 дүгээр талд "...тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн хариуцлагын албан журмын даатгалд бүрэн хамрагдаж чадахгүй байна" гэсэн судалгааны дүгнэлт гарсан явдал нь энэхүү дүгнэлтийг баталгаажуулж байгаа хэрэг мөн. Санхүүгийн зохицуулах хорооны зүгээс даатгалын гэрээг байгуулж, нөхөн төлбөр олгох үүргийг арилжааны даатгалын компаниудад хариуцуулсан боловч даатгалын хамрагдалтыг нэмэгдүүлэх, жолооч нарыг хариуцлагажуулах хуулийн үндсэн зорилгыг хэрхэн биелүүлж ажиллах зохицуулалт өнөөг хүртэл алга байна. Арилжааны даатгалын компани нь ашгийн төлөө хуулийн этгээд учраас зөвхөн ашигтай буюу даатгалын тохиолдол бага гардаг зах зээлийн хэсгийг зорилтот зах зээлээ болгож, эрсдэл өндөртэй хэсгийг орхигдуулж байгаа нь хуулийн зорилго биелэхгүй байх нөхцөл бүрдэхийг үгүйсгэх аргагүй байна.

Жолоочийн даатгалын мэдээллийн сан жолоочийн хариуцлагын даатгалын гэрээ байгуулах үйл ажиллагааны 86%-ийг бүрэн цахимжуулсан байна. 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "АЖДХ-ны маркетингийн үйл ажиллагааны хэрэгжилтийг үнэлэх судалгаа"-ны 76-р талд "АЖДХ-ноос одоог хүртэл хөгжүүлж ирсэн даатгалын бүхий л үйл явцыг цахимжуулах ажлууд нь Жолоочийн хариуцлагын даатгалыг цахимаар хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн" гэж дүгнэсэн явдал нь Мэдээллийн сангийн үйл ажиллагаанд өгсөн хөндлөнгийн байгууллагын гол дүгнэлтийн нэг юм.

Монгол Улсын бүх арилжааны даатгалын компаниуд, түүний аймаг дахь салбар, төлөөлөгчид болон Зуучлагч компаниуд, Хохирол үнэлэх компаниуд нийт 3000 гаруй хүн энэ даатгалыг хийхэд оролцож даатгуулагчдын төлөх хураамжийн орлогоос хувь хүртэж байна.

2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "АЖДХ-ны маркетингийн үйл ажиллагааны хэрэгжилтийг үнэлэх судалгаа"-ны 75 дугаар талд "Даатгагч бүр даатгуулагчид хүрч ажиллахын тулд илүү их зардал гаргаж, түүнийгээ даатгуулагч нараас гаргуулах хандлага нэмэгдэх талтай байна." гэж дүгнэснийг задлан үзвэл даатгалын компаниуд үргүй зардал гаргаж, түүнийг нь даатгалын хураамж нэмэгдүүлэх замаар даатгуулагчдаас татан төвлөрүүлсэн байна гэж үзэхээр байна.

Энэ даатгалыг хэрэгжүүлж байгаа зардал хэт өндөр байгааг үл харгалзан даатгуулагчдын дунд ямар нэг хэлэлцүүлэг хийж, санал авахгүйгээр даатгуулагчдаас төлөх хураамжийн хэмжээг даатгалын компаниудын хүсэлтээр Санхүүгийн зохицуулах хороо 2 удаа нэмэгдүүлсэн байна. Хавсралт 2-г харна уу.

Авто зам, тээврийн салбарын хөгжил, ололт амжилтыг жолооч тээвэрчдийн хариуцлага сахилга, хичээл зүтгэлээс салгаж авч үзэх нь хэт өрөөсгөл болох бөгөөд энэ салбарт жолоочийн хариуцлагагүйгээс хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох, хөгжлийн бэрхшээлтэй хөдөлмөрийн чадваргүй нийгмийн халамжаар амьдрах хүний тоо өсөх шалтгааныг арилгах нэг арга болсон жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын тухай хуулийг яаралтай шинэчлэн найруулж, зөв зохион байгуулалтанд оруулах шаардлага тулгарч байна.

Мөн Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн дагуу даатгалын нөхөн төлбөрийг гаргуулахад хохирол үнэлэгчээр үнэлгээг тогтоолгох шаардлагыг тавьсан байдаг нь даатгагч, даатгуулагчид зарим талаар үр ашиггүй, цаг хугацаа шаардсан ач холбогдол багатай зохицуулалт болсон байна. Олон улсын практикт зарим төрлийн даатгалын харилцаанд хохирол үнэлэгчийн оролцоо заавал шаардлагагүй байдаг.

Түүнчлэн хохирол үнэлэгч нь даатгуулагчаас шан харамж авч хохирлын үнэлгээг хиймлээр өсгөх, даатгагчийг хохироох эрсдэл үүсээд байгаа ба хохирол үнэлэгчид тавигдах хяналт, зохицуулалт сул байна. Нөгөө талаар даатгуулсан жолооч нь даатгалын тохиолдол, нөхөн төлбөртэй холбоотой зарим гомдлыг хохирол үнэлэгчид гаргахаар байгаа нь даатгуулагчийг төөрөгдүүлэх, тодорхойгүй байдлыг нэмэгдүүлэх зэргээр даатгалын салбарын хөгжилд сөргөөр нөлөөлж байна. Тухайлбал, 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 101 дүгээр талд "...бидний судалгааны үр дүнгээс хохирлын үнэлгээг бодитой үнэлж чадахгүй байна гэж судалгаанд хамрагдсан санал өгсөн жолооч нарын 71 хувь хариулсан байгаа нь даатгалын компаниуд өөрсдөө ддатгалын хохирол үнэлэгч компаниудаа сонгож байгаа буюу даатгалын тохиолдлыг үнэлэх тогтолцоо нь ашиг сонирхлын зөрчил дээр тулгуурласан байж болзошгүйг харуулж байна" гэжээ.

Олон улсын практикаас үзвэл албан журмын даатгалын төлөх хураамжийн хэмжээ болон даатгалын гэрээний нөхцөл нь тодорхой хуульчлагдсан учраас хохирлыг дундын хэн нэг этгээд биш тухайн салбарын засвар үйлчилгээ хариуцсан байгууллага нь хийж хохирлыг нь арилгадаг гэрээтэй оношлогоо үйлчилгээний болон засварын газруудад шууд очиж үйлчлүүлэх жишигт шилжих нь оновчтой, зөв байх магадлалтай юм. Зам тээврийн осолд орсон тээврийн хэрэгслүүд автын засвар үйлчилгээний байгууллагатай, хүний эрүүл мэнд, амь насны хохирлыг эрүүл мэндийн байгууллагын эмчилгээний зардал, дүгнэлтэнд үндэслэхээр зохион байгуулагдсан байдаг тэр жишигт шилжих шаардлагатай байна. 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 102 дугаар талд "Хохирлын үнэлгээг бодитой тооцохын тулд 1-рт даатгалын хохирол үнэлэгчийг даатгалын компанитай хамтран ажилладаг бус тусгаар болгох, 2-рт автозасварын газруудыг одоогийн даатгалын экосистемд нэгтгэх хэрэгтэй байна" гэж дүгнэсэнээс үзэхэд даатгуулагч жолооч нар, олон нийтийн бодит хандлага гэж үзэхээр байна.

Зам тээврийн ослын газар дээр үзлэг хийх, ослын улмаас бий болсон хохирлыг үнэлэх, нөхөн төлбөр олгох ажил маш хүнд сурталтай байгаа төдийгүй хуурамч баримт бүрдүүлж даатгуулагчдын төлсөн хураамжийг хууль бусаар ашигласан гэмт хэрэг зарим даатгалын компани дээр гарсан байна. 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 97 дугаар талд "...судалгаанд хамрагдсан жолооч нараас ... даатгалын компаниуд хурдан шуурхай үйлчлэх, даатгалын компаниуд нөхөн төлбөрийг удаадаг тул илүү хурдасгах...зэрэг саналууд түлхүү илэрхийлж байгаа" гэж дүгнэсэн байх бөгөөд энэ даатгалын компаниуд даатгуулагч нартаа хүрч үйлчилж чадахгүй, улмаар даатгалын залилангийн гэмт хэрэг гарах нөхцөлийг бүрдүүлсэн байж болохоор байна.

Өнгөрсөн 9 жилийн хугацаанд зам тээврийн ослын хохирогчид 120,0 орчим тэрбум төгрөгийн нөхөн төлбөр олгосон мэдээ байгаа боловч авто тээврийн хэрэгслийн хохирол үнэлэх нэгдсэн аргачлалгүй, хэрхэн үнэлж, ийм их хэмжээний нөхөн төлбөр олгож байсан нь тодорхой биш байна. Жолоочийн даатгалын тухай хуульд хохирлын нөхөн төлбөр гаргуулахад хохирол үнэлэгчээр үнэлүүлэх, хохирол үнэлэгчийг даатгагч томилох нь хохирогчийн эрх ашигт нийцэхгүй, мөн даатгалын тохиолдол бүрт хохирол үнэлэгч оролцох шаардлагыг хуулиар тогтоосон нь хоорондоо тохиролцох, хохирлын үнэлгээг хийсвэр нэмэгдүүлэх зэрэг нөхцөл бий болгож байгааг анхаарч үзэх шаардлагатай. 2020 онд "Бизнес меридиан консалтинг" ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 101 дүгээр талд "...тээврийн хэрэгслийн дараа дараагийн шинэ загварын хөгжүүлэлт нь асар хурдан хийгдэж байгаа учраас автозасварын үйлчилгээ болон сэлбэг, эд анги худалдан авах зардал байнга өөрчлөгдөж, хохирлыг илүү бодитой үнэлэх болон автозасварын газрыг сонгох нь илүү ... болж байна" гэжээ.

Улсын хэмжээнд Жолоочийн хариуцлагын даатгалыг арилжааны даатгалын 14 компани хэрэгжүүлээд 10 жил болох гэж байхад Зам тээврийн осол болон түүнээс шалтгаалж хүний амь нас эрсдэх, хөгжлийн бэрхшээлтэй болсон хүний тоо хууль үйлчлэх өмнөх үеэс буураагүй төдийгүй өссөн байна. Хавсралт 3, 4-ийг харна уу.

НҮБ-ын өмнө Монгол улс зам тээврийн ослын тоог хоёр дахин бууруулахаар хүлээсэн үүргийг хэрэгжүүлэхэд Жолоочийн хариуцлагын даатгалын механизмыг хөшүүрэг болгон ашиглаж чадахгүй байна.

Монгол Улсын хуулиар иргэдээсээ албан журмаар хураамж төвлөрүүлж эрүүл мэнд, амь нас, эд хөрөнгөөрөө хохирсон цөөн хүнд зам тээврийн ослын хохирол олгох, үлдсэнийг нь арилжааны даатгалын компанийн эздийн өмч болгож байгаа нь энэ хууль баталж хэрэгжүүлсэн эцсийн зорилготой нийцэхгүй байна. 2020 онд "Бизнес меридиан консалтинг" ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 102 дугаар талд "Албан журмын даатгагчдын холбооны гишүүн 15 даатгалын компани 2019 онд 700,617 жолоочийн даатгалын хүчинтэй гэрээ байгуулж, 38,395,718,909 төгрөгийн даатгалын хураамжийн орлого олсон. АЖДХ-ны даатгалын сангаас болон гишүүн 15 даатгалын компаниас нийт 21,469 жолоочийн даатгалын тохиолдол гарч, 12,882,119,580 төгрөгийн нөхөн төлбөрийг олгосон байгааг хэр үнэмшилтэй үнэлсэн гэдэгт итгэх үндэслэл бага байна. Үлдсэн 67 хувь буюу 25,513,599,329 төгрөгийн эх үүсвэр нь даатгалын компаниудад хуримтлагдан үлдэж байгаа нь одоо байгаа даатгалын систем ашгийн төлөө хэт чиглэсэн байж болзошгүй байна" гэж дүгнэсэн байна.

Зам тээврийн ослын 98 хувь нь жолоочийн хариуцлагаас шалтгаалсан тухай судалгаа, нөхцөл байдлын статистик сүүлийн 10 жил нэг түвшинд үргэлжилж байхад даатгуулагчийн хариуцлагыг өндөржүүлэх ямарч арга хэмжээ хууль хэрэгжүүлэгч даатгалын компаниудын зүгээс аваагүй тийм нэгдсэн бодлого, арга хэмжээ хэрэгжүүлэх боломж одоогийн бүтэц, зохион байгуулалттай үед хэрэгжих ирээдүй харагдахгүй байна. 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "АЖДХ-ны маркетингийн үйл ажиллагааны хэрэгжилтийг үнэлэх судалгаа"-ны 75 дугаар талд "...Гэтэл энэ даатгал эрхэлж байгаа арилжааны даатгалын компаниуд нь зах зээлийн зарчмаар өрсөлдөж, илүү ашгийн төлөө ажиллах учраас нэгдсэн бодлогоор сурталчилгаа хийх, даатгалд хамрагдатыг нэмэгдүүлэх, хяналт шалгалт хийх боломж байхгүй байна." гэж хөндлөнгийн байгууллагын судалгааны үр дүнд дүгнэгдсэн байна.

Финланд, Малайз зэрэг улсуудын туршлагаас харахад замын нөхцөл байдлыг сайжруулах, гэмт хэрэг ослоос урьдчилан сэргийлэх ажлын үлэмж хэсгийг жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалыг хэрэгжүүлэгч байгууллагууд хариуцан гүйцэтгэдэг байтал манайд энэ чиглэлийн ажлыг чухам хэн хариуцаж гүйцэтгэхийг тодорхой заахгүйгээр санхүүжилтийн хувьд Жолоочийн даатгалын сангаас гаргахаар заалт оруулсан нь өрөөсгөл зохицуулалт болсон байна.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалыг хэрэгжүүлэх ажлын нэг чухал хэсэг нь Даатгалын тохиолдлын үед үйлчилгээ үзүүлэх шуурхай алба байх ёстой. Гэтэл хуулинд Жолоочийн даатгалын сангаас үйлчилгээ авах, даатгалын тохиолдолд үйлчлэх шуурхай алба ажиллахаар, түүний ажиллах журмыг батлах эрхийг СЗХороонд олгосон байна. Жолоочийн даатгалын сангаас нөхөн төлбөр авсан хохирогч нийт нөхөн төлбөр авагсдын 4% байна. Гэтэл үлдсэн 96% нь даатгалд хамрагдсан этгээдийн буруутай үйлдээс шалтгаалж даатгалын тохиолдол гарсан байхад тэр хэсэгт хаанахын шуурхай алба үйлчлэх, нөхөн төлбөрийг хэрхэн олгох нь хуульд тодорхой тусгагдаагүй орхигдсон байна.

Даатгалын компаниуд 2012-2020 онд 231.201 хохирогчид 121,9 тэрбум төгрөгийн нөхөн төлбөр олгосон. Гэтэл зам тээврийн ослын хохирлыг даатгалын компаниуд хэрхэн тодорхойлох нэгдсэн аргачлалгүйгээр энэ их хөрөнгө зарцуулагджээ.

Түүнчлэн жолоочийн даатгалын мэдээллийн нэгдсэн санд даатгагчид цаг хугацаандаа мэдээллээ ирүүлэхгүй байх, гишүүний хувьд хүлээсэн үүргээ биелүүлэхгүй байхад тавих хяналт, зохицуулалтын талаар хуульд тусгаагүй нь холбооны статус, үүрэг оролцооны талаар тодорхойгүй нөхцөл байдлыг бий болгож байна. Тухайлбал, тус холбооны 2016 оны үйл ажиллагааны тайлангийн“**2.2. Албан журмын даатгалын үйл ажиллагаанд хяналт тавих, мэдээлэл солилцох чиг үүрэгтэй даатгалын мэдээллийн сангийн талаар”** хэсэгт “Даатгагчид даатгалын нөхөн төлбөр олголт, даатгалын тохиолдолтой холбоотой мэдээллээ тэр даруйд нь бүртгүүлэхгүй нөхөж хийх, зарим мэдээллийг орхигдуулах, цаг хугацааны хувьд хоцроох, хойрго хандах дутагдал үргэлжилсээр байна. Хэдийгээр энэ байдлыг Санхүүгийн зохицуулах хорооны баталсан журмаар зохицуулж, сар, улирлын тайлан мэдээ тулгах ажлыг даатгалын компани бүрээр хийж шахаж шаардан ажиллаж байгаа боловч даатгалын компаниуд тухайн журмыг хэрэгжүүлэх ажилд хойрго хандаж байна” гэж дурьдсан байна.

Олон улсын туршлагаас харвал авто тээврийн хэрэгслийн гуравдагч этгээдийн хариуцлагын албан журмын даатгалын хувьд энэ даатгалд тусгайлан зориулсан “Баталгааны сан”-тай байдаг байна[[1]](#footnote-1). Тодруулбал, 1978 онд Даатгалын эрхзүйн олон улсын холбооны[[2]](#footnote-2) хүрээнд үүсгэн байгуулагдсан Авто тээврийн хэрэгслийн даатгалын ажлын хэсгийн[[3]](#footnote-3) “Дэлхийн авто тээврийн хэрэгслийн гуравдагч этгээдийн хариуцлагын даатгалын норматив, удирдлагын шинж чанарууд” тайланд дурьдсан дэлхийн 194 орноос 165 нь авто тээврийн хэрэгслийн гуравдагч этгээдийн хариуцлагын албан журмын даатгалтай бөгөөд ихэнх орнуудад зам тээврийн ослын хохирогчдод зориулсан Баталгааны сан эсвэл үүнтэй төстэй тогтолцоотой байсан.

Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйлд “Албан Журмын Даатгагчдын Холбоо нь үндсэн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх алба сантай байна” гээд 121.3.3-д “Албан журмын даатгалын сан” гэж заасан нь албан журмын даатгалын олон төрлийг нэгтгэсэн ойлголт болох нь тодорхой байна. Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.2-т заахдаа "Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйлд заасан Албан Журмын Даатгагчдын Холбоо нь Жолоочийн даатгалын сангийн бүрдүүлэлт зарцуулалтын тайланг жил бүр гаргах бөгөөд үйл ажиллагааны тайланд СЗХороо хяналт тавина" гэж хоёр өөр зорилтыг хэрэгжүүлэх эрх үүрэгтэй субьектыг хүчээр уялдуулах гэж оролдсон нь хуулийн зөрчил, алдаа болсон байна.

Даатгалын тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.4-д “Албан журмын даатгалын эрсдэл, нөхцлийн талаарх нарийвчилсан зохицуулалтыг уг даатгалыг заавал даатгуулах даатгал гэж тодорхойлсон хуулиар зохицуулна” гэж заасан байхад Жолоочийн тухай хуулийн 21, 24, 25 дугаар зүйлд заасан чиг үүргийг Даатгалын тухай хуулийн 121.3-д “Холбоо нь дараах үндсэн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх алба, сантай байна” гэж 121.3.1; 121.3.2; 121.3.3-д давхардуулан оруулж хуулийн зөрчил үүсгэсэн байна.

Мөн Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйлд заасан Албан Журмын Даатгагчдын Холбооны Удирдах Зөвлөл нь жолоочийн даатгалын үйл ажиллагааг шууд хариуцан удирдах эрх зүйн орчин бүрдээгүй байхад өнөөдрийг хүртэл зөрчилтэй ажиллаж ирсэнийг засах шаардлагатай.

Даатгалын тухай хуульд 121 дүгээр зүйл нэмж Албан журмын даатгалын үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл авсан Албан журмын даатгагч бүр Албан Журмын Даатгагчдын Холбоонд гишүүн болох, нэгдэх үүрэгтэй гэсэн боловч уг зөвшөөрлийг хаанаас олгох нь тодорхой биш, тэгээд ч албан журмын даатгагч биш арилжааны даатгал эрхэлдэг ашгийн төлөө хэт олон компаниудад Жолоочийн хариуцлагын даатгал эрхлэх зөвшөөрөл олгосон нь жолоочийг хариуцлагажуулах, даатгалд хамруулах зэрэгт нэгдсэн зорилго тавьж нэг зохион байгуулалттай ажиллах боломжгүй байдал бий болгожээ.

Иймд Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйл дэх Албан журмын даатгагчдын холбооны эрх зүйн байдлыг хөндөхгүй орхиж, Жолоочийн даатгалын сан, мэдээллийн сан, Шуурхай албаны үйл ажиллагааг бие даасан байдлаар явуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, энэ хуулиар эдгээрийг нарийвчлан зохицуулах нь илүү зохимжтой байна.

Хуулийг анх батлахдаа зарчмын зөрүүтэй байдлаар баталсан зүйл заалт ч байна. Тухайлбал, хуулийн зорилтыг "...жолоочийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах...", зарчмыг "...жолоочийн даатгалд даатгуулаагүй жолооч замын хөдөлгөөнд оролцохгүй байх" гэж тус тус тодорхойлсон. Хуулийн нэр томьёоны тайлбар хэсэгт "жолооч" гэж автотээврийн хэрэгсэл болон мотоциклийг жолоодож яваа хүнийг ойлгоно" гэж заасан. Гэтэл Жолоочийн даатгалын тухай хуульд тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр, C, D ангиллын тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцох жолооч, мэргэшсэн жолооч заавал даатгалд хамрагдана гэж хязгаарласан байна. Хууль хэрэгжүүлэхтэй холбоотой зарим батлагдсан журамд хуулиас давсан зохицуулалт оруулж ихээхэн чирэгдэл учруулсан тохиолдол ч гарсан байна. Тухайлбал Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын гэрээний стандарт, загварыг батлахдаа нэр дурьдсан жолооч гэгчийг бий болгож түүнийгээ даатгуулагч гэж нэрлээд хураамж тооцоолохдоо тэднийг хамааруулж энэ хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1, 5.3-д заасан даатгуулах этгээдийг дур мэдэн нэмэгдүүлсэн байна.

Хууль батлахдаа нийт нөхөн төлбөрийн багахан хэсэгт Жолоочийн даатгалын сангаас нөхөн төлбөр авах, даатгалын тохиолдлын хохирогчдод үйлчлэх шуурхай алба ажиллахаар хуульчилсан боловч даатгалд хамрагдсан нийт даатгуулагч, хохирогчид үйлчлэх шуурхай албаны үйл ажиллагааг хуульчлаагүй, орхигдуулсанаас энэ үүргийг дахиад ашгийн төлөө ажиллах хувийн компаниар гүйцэтгүүлж байна. Ийм компани байгуулах, тэндээс шуурхай албаны үйлчилгээг авах зөвшөөрөл хэн олгосон нь тодорхойгүй байна.

Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулиар арилжааны даатггалын үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрөл СЗХорооноос олгоно гэжээ. Гэтэл СЗХороонд Албан журмын даатгалыг эрхлэх зөвшөөрөл олгох эрхийг хуулиар олгоогүй боловч хувийн арилжааны даатгалын компаниудад албан журмын даатгалын зөвшөөрөл олгож байгаа нь хуулийн зөрчил үүсгэж байна. Тухайлбал, Иргэний хуулийн 432.2-т “Албан журмын даатгалын хэлбэрийг хуулиар тогтооно.” Даатгалын тухай хуулийн 6.4-д “Албан журмын даатгалын эрсдэл, нөхцөлийн талаарх нарийвчилсан зохицуулалтыг уг даатгалыг заавал даатгуулах даатгал гэж тодорхойлсон хуулиар зохицуулна” гэж заасан. Энд заагдсан үндэслэл, зохицуулалтын дагуу Банкин дахь мөнгөн хадгаламжийн даатгалын тухай хууль батлагдсан бөгөөд мөнгөн хадгаламжийн албан журмын даатгалын үйл ажиллагааг тусгайлсан чиг үүрэг бүхий хуулийн этгээд (корпораци) эрхлэн явуулахаар хуульчилж өгсөн нь Иргэний хууль, Даатгалын тухай хуулийн үзэл санаанд нийцсэн хууль болсон бол Жолоочийн даатгалын үйл ажиллагааг арилжааны даатгалын зохицуулалттай хольж улмаар ердийн даатгалын тусгай зөвшөөрөл олгох эрхтэй Санхүүгийн зохицуулах хороо нь албан журмын даатгалын тусгай зөвшөөрөл олгож байгаа нь хуулийн томоохон зөрчлийг үүсгээд зогсохгүй олон нийтийн ашиг сонирхолд хохирол учруулах нөхцөл байдлыг үүсгэсэн байна. 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 102 дугаар талд "Мөн манай улсад хэрэгжиж мөрдөгдөж байгаа бусад албан журмын даатгалыг ашгийн төлөө бус нэг цэгээс удирдан чиглүүлж, үйл ажиллагааг нь хариуцан ажиллаж байна. Тухайлбал Нийгмийн даатгалын тухай хуулийг Хөдөлмөрийн яам, Нийгмийн даатгалын газраас, харин банкны хадгаламжийн даатгалыг Монгол банк, Хадгаламжийн даатгалын корпораци дангаараа хэрэгжүүлж байна. Тэдний ажрлын үр дүн нь даатгалын хамрагдалт 99,9 хувь байгаагаас албан журмын даатгалыг нэг удирдлага, зохион байгуулалттай байх нь туйлын их ач холбогдолтой болохыг харуулж байна.Иймд албан жрумын даатгалыг төрийн зохицуулалттайгаар нэг байгууллага нэгдсэн нэг системийн дагуу тогтолцоог нь өөрчлөх...зайлшгүй хэрэгцээ байна." гэж хөндлөнгийн байгууллагын судалгааны ажилд дүгнэсэн байна.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын үйл ажиллагааг Зам, тээвэр хөгжлийн стратеги бодлого, түүний хэрэгжилттэй уялдуулж хэрэгжүүлэх ажлыг Автотээврийн тухай зэрэг холбогдох хуулиудад тусгаагүй орхигдуулсан хуулийн зөрчлийг яаралтай арилгах шаардлагатай байна. 2020 онд Бизнес меридиан консалтинг ХХК-ийн хийж гүйцэтгэсэн "Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн мэдлэг ойлголтыг тодорхойлох судалгаа"-ны 101 дүгээр талд "Даатгалын салбарт энэхүү шинэ хөдөлгөөнт экосистемийн үзүүлэх нөлөө нь өргөн цар хүрээтэй, улам цогц шинжтэй болж, даатгагчдын бизнес даатгалын салбараас хальж, энэхүү тогтолцоонд даатгуулагч буюу жолоочид, зорчигчид, олон нийтийн болон бусад байгууллагууд мөн засгийн газрын оролцоотой байхыг шаардаж эхэлж байна." гэжээ.

Автотээврийн тухай хуулийг авч үзвэл тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон жолоочийн оролцоо байхгүй нь үгүйлэгддэг бол Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг аваад үзэхээр Зам, тээврийн хөгжлийн бодлоготой яаж уялдах, бүртгэл, оношлогоо, засвар үйлчилгээтэй огт холбоогүй нь энэ хуулийн нийгэмд үзүүлэх ач холбогдлыг бууруулсан том алдаа гэж харагдаж байна.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын гэрээ хийх, даатгуулагчийн төлөх хураамж тооцоолох, хийсэн гэрээг баталгаажуулах, Зам тээврийн ослын дуудлага өгөх, газар дээрх үзлэгийг баримтжуулах Тээврийн Цагдаагийн Албанаас ослын газарт хийсэн үзлэгийн тодорхойлолт олгох зэрэг ажил үндсэндээ цахимжсан байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2018 оны 239 дүгээр тогтоолоор Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрмийг шинэчлэн баталсан. Уг дүрмийн 3.6-д “Зам тээврийн ослын үед хүний амь нас, эрүүл мэнд хохироогүй, осолд холбогдсон жолооч нарын тээврийн хэрэгслээс бусад эд хөрөнгөд хохирол учраагүй, ослоос үүдсэн эд хөрөнгийн хохирлыг жолооч нар өөр хоорондоо буюу даатгалын байгууллагатай харилцан маргаангүй шийдвэрлэхээр тохиролцсон бол энэ дүрмийн 3.5-ын “г”-д заасан үүргээс чөлөөлөгдөж болно.” гэж заасан. Иймд энэхүү заалттай уялдуулж, мөн авто замын түгжрэлийг бууруулах зорилгоор хуульд тээврийн цагдаагийн оролцоогүйгээр даатгалын тохиолдлыг шийдэх зохицуулалт бүхий заалт нэмэх шаардлагатай байна.

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 26, 28 дугаар зүйлд энэ даатгалын үйл ажиллагаанд тавих хяналт, мөн хууль тогтоомж зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага хэсгийг хэрхэн хэрэгжүүлсэн болон Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай (2017.05.18) хуулийн 1.8 дугаар зүйлийн 6.18-д заасан зөрчлийг СЗХорооны хянан шалгагч шалган шийдвэрлэх гэж хуульчилсан нь түүнийг хэрэгжүүлэх боломж хараахан бүрдээгүй байна. Гэтэл Зам, тээвэр хөгжлийн яамны бүтцийн байгууллагад авто тээврийн хяналтын улсын байцаагч нар нийт аймаг, нийслэлд ажиллаж байгааг анхаараагүй байна.

Даатгалын тухай хуулийн 6.3-д “Албан журмын даатгалын хэлбэрийг хуулиар тогтооно”, 6.4-д “Албан журмын даатгалын эрсдэл, нөхцөлийн талаархи зохицуулалтыг заавал даатгуулах даатгал гэж тодорхойлсон хуулиар зохицуулна” гэж заасныг баримталж Даатгалын тухай хуулийн 3 дугаар зүйлд нэмэлт өөрчлөлт оруулна.

* 1. Асуудлыг тодорхойлж шийдвэрлэх гэж байгаа тухайн асуудлын мөн чанар, цар хүрээг тогтоох

Дээр дурдсан нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийхэд дараах асуудлууд голлон анхаарал татаж байна. Үүнд:

* Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн нэр, дотор агуулгатайгаа зөрчилдөж байна. Жолоочийн даатгалын тухай биш авто тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчийн хариуцлагын даатгалын тухай хууль гэж өөрчилснөөр хуулийн доторхи зохицуулалтыг бүрэн илэрхийлэх;
* Засаглалын талаар тодорхой зохицуулалтуудыг тусгах, Жолоочийн даатгалын тухай хуулинд заагдсан Жолоочийн даатгалын сан, Мэдээллийн сан, Шуурхай албаны чиг үүргийг бие даан явуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, хуулийн хэрэгжилтэнд хяналт тавих иргэдэд зориулсан сургалт, сурталчилгаа, судалгааны ажил хийх;
* Жолоочийн даатгалын үйл ажиллагааг бие даасан, ашгийн төлөө бус хуулийн этгээд дагнан эрхлэх эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, тухайлбал, хариуцлагын даатгалын корпорацийг төр, нийгмийн оролцооотойгоор үүсгэн байгуулах,
* Жолоочийн хариуцлагын даатгалын гэрээ хийх, даатгуулагчийн төлөх хураамж тооцоолох, хийсэн гэрээг баталгаажуулах, Зам тээврийн ослын дуудлага өгөх, газар дээрх үзлэгийг баримтжуулах Тээврийн Цагдаагийн Албанаас ослын газарт хийсэн үзлэгийн тодорхойлолт олгох, зам тээврийн осол буюу даатгалын тохиолдолтой хобоотой одоогийн хүнд нүсэр ажиллагааг өөрчилж, тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, оношлогоо, авто үйлчилгээний болон эрүүл мэндийн байгууллагын оролцоог бий болгох эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх зэрэг ажлыг цахимжуулах ажлыг улам боловсронгуй болгох, эрх зүйн орчин, нөхцөлийг бүрдүүлэх;
* Жолоочийн хариуцлагын даатгалын үйл ажиллагааг Зам, тээвэр хөгжлийн стратеги бодлого, түүний хэрэгжилттэй уялдуулж хэрэгжүүлэх ажлыг Автотээврийн тухай хуульд тусгаагүй орхигдуулсан эрх зүйн зөрчлийг яаралтай арилгах,
* Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулах ажлыг хэн хэрхэн зохион байгуулах зохицуулалтыг бий болгох,
* Даатгал нь тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр хамрагдахаар байгаа тул жолоочийн үнэмлэх бүхий иргэд аливаа даатгалтай тээврийн хэрэгслийг ашиглахад даатгалтайд тооцуулах,
* Даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргах үед даатгуулагч, хохирогчид чирэгдэлтэй байгаа зарим заалтууд болон хуулиар тогтоосон хохирол үнэлэгчээр үнэлүүлэх шаардлага зэргийг эргэж харах, илүү боловсронгуй болгох, бусад салбарын байгууллагын оролцоог уялдуулах боломжийг нээх,
* Жолоочийн даатгалын хураамжийн хэмжээг тооцох итгэлцүүрийг шинэчлэх.
  1. 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 | Автотээврийн хэрэгсэл эзэмшигчийн хариуцлагын албан журмын даатгалыг ашгийн төлөө бус хариуцлагын даатгалын корпораци хариуцан хийх тул даатгагчдын хураамжийн орлого буурна. Даатгалын компанийн хураамжийн орлого буурсан ч Даатгалын салбарын үзүүлэлтэд сөрөг нөлөө гарахгүй юм. |
| Жолооч/Даатгуулагч | Даатгуулагчийн хувьд гэрээ байгуулах, даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргах үйл явц илүү хялбар, чирэгдэл багатай болно.  Хохирол үнэлэгч, даатгалын зуучлагч нарт төлж буй нэмэлт зардлыг алга болгосноор даатгалын хураамжийг бууруулах боломж бий болно.  Сайн жолооч буюу даатгалын нөхөн төлбөр авдаггүй жолооч нарын төлөх хураамжийг бодитоор бууруулах, муу жолооч буюу зам тээврийн осол их гаргадаг жолооч нарыг хариуцлагжуулах үр дүнтэй тогтолцоо буй болно.  Жолоочийн албан журмын даатгалтай, ялангуяа нөхөн төлбөр олгохтой холбоотой маргаан эрс багасна.  Автозасвар үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагааг даатгалтай холбож хохирогчийн хохирлыг бодитойгоор барагдуулна.  Тээврийн цагдаагийн тээврийн хяналтын улсын байцаагчийн оролцоо эрс багасч, замын хөдөлгөөний ачаалал буурна. |
| Хохирогч | Зам тээврийн осолд өртсөн этгээд ямар ч тохиолдолд хохирлоо барагдуулах эрх зүйн орчин бий болно. Даатгалгүй, даатгалын гэрээний хугацаа дууссан жолоочийн буруутай үйлдлээс хохирсон этгээд даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргах үйл явцыг хялбаршуулна.  Зам тээврийн ослоос шалтгаалсан эрүүл мэнд, амь насны хохирлыг шийдвэрлэхдээ мэргэжлийн байгууллагын оролцоог хангаж, тээврийн хэрэгсэлд учирсан хохирлыг үнэн зөв тодорхойлж, хохирлыг бүрэн арилгах эрх зүйн орчин бүрдэнэ.  Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр илүү үр нөлөөтэй ажлууд хийгдэх болно. |
| Албан журмын даатгагчдын холбоо | Албан журмын даатгагчдын холбооны үүргээс автотээврийн хэрэгсэл эзэмшигчийн хариуцлагын албан журмын даатгалын үйл ажиллагааг тусгаарлан бие даасан зохион байгуулалтад шилжүүлснээр хариуцлагын албан журмын даатгалын тогтолцоо, эрх зүйн байдал, зохион байгуулалт илүү тодорхой, ойлгомжтой болно.  Хуулийн давхардал, хийдэл, зөрчил арилна.  Албан журмын даатгагчдын холбоо нь албан журмын бусад хэлбэрийн даатгалын судалгааг хийж, зах зээлд нэвтрүүлэх, даатгагчдын эрх ашгийг хамгаалах үндсэн үүргээ гүйцэтгэх болно.  Жолоочийн даатгалын тухай хуульд тусгасан АЖДХ-д хамаарах зүйл, заалтыг хассанаар Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйлд заасан Албан журмын даатгагчдын холбооны эрх зүйн байдалд өөрчлөлт орохгүй. |

* 1. 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 нэг асуудлууд үүсэх болсон.

Даатгалын тухай хуульд 121 дүгээр зүйлд заагдсан Албан Журмын Даатгагчдын Холбоо бол албан журмын даатгалын олон хэлбэр бий болоход тэдгээрийг нэгдсэн бодлого, зохион байгуулалт, сургалт сурталчилгааны хувьд чиглүүлэх, холбогдох хуулийн хэрэгжилтэнд хяналт тавих эрх үүрэгтэй байтал Жолоочийн даатгалын сангийн эрх үүрэгтэй хутгаж Жолоочийн даатгалын сан бол Албан журмын даатгагчдын холбоо гэж ойлгогдох хуулийн ноцтой зөрчил үүсгэсэн байгааг яаралтай засч, Жолоочийн хариуцлагын даатгалыг бие даасан байдлаар, салбарын яамны үйл ажиллагаатай уялдуулан зохион байгуулж ажиллуулах нь жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын тухай хуулийн агуулга зорилттой нийцнэ.

Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйлд “Албан Журмын Даатгагчдын Холбоо нь үндсэн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх алба сантай байна” гээд 121.3.3-д “Албан журмын даатгалын сан” гэж заасан нь албан журмын даатгалын олон хэлбэрийг нэгтгэсэн ойлголт болох нь тодорхой байна. Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.2-т "Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйлд заасан Албан Журмын Даатгагчдын Холбоо нь Жолоочийн даатгалын сангийн бүрдүүлэлт зарцуулалтын тайланг жил бүр гаргах бөгөөд үйл ажиллагааны тайланд СЗХороо хяналт тавина" гэж хоёр өөр зорилтыг хэрэгжүүлэх эрх үүрэгтэй субьектыг хүчээр уялдуулах гэж оролдсон нь хуулийн зөрчил, бодлогын алдаа болсон байна.

Жолоочийн даатгалын сангийн хөрөнгийг Албан Журмын Даатгагчдын Холбооны хөрөнгө мэтээр ойлгож даатгалын компаниудын эрх ашигт зориулан захиран зарцуулах, тайлангийн үр дүнг хэлэлцэх зэргээр хууль бус эрх эдэлж ирсэн нь Албан журмын даатгагчдын холбооны эрх зүйн байдлыг ойлгомжгүй болгосон байна.

Хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах нийгмийн чиг үүрэг бүхий албан журмын даатгалыг арилжааны даатгал эрхэлдэг ашгийн төлөө хэт олон компаниудад Жолоочийн хариуцлагын даатгал эрхлэх зөвшөөрөл олгосон нь зам тээврийн осол зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх, гэмт хэрэг ослын тоог бууруулах, хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах, жолоочийг хариуцлагажуулах, нэгдсэн зорилго тавьж нэг зохион байгуулалттай ажиллах боломжгүй байдал бий болгожээ.

Иймд Даатгалын тухай хуулийн 121 дүгээр зүйл дэх Албан журмын даатгагчдын холбооны эрх зүйн байдлыг тодорхой болгож, Жолоочийн даатгалын сан, мэдээллийн сан, Шуурхай албаны үйл ажиллагааг бие даасан байдлаар явуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, эдгээрийг нарийвчлан зохицуулах шаардлагатай байна.

Албан журмын даатгагчдын холбоо нь албан журмын даатгалын сан, даатгалын 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 Жолоочийн даатгалын тухай хуульд заасан нийтийн эрх ашгийн төлөө үйл ажиллагаагаа явуулах үндсэн зорилготой нийцэхгүй 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.

# Асуудлыг шийдвэрлэх зорилгыг тодорхойлсон байдал

Хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулах зорилго нь жолоочийн хариуцлагын даатгалын үйл ажиллагаанд оролцогч талуудын эрх, үүргийг илүү тодорхой болгох, хариуцлагын даатгалд хамрагдалтыг нэмэгдүүлэх, Жолоочийн хариуцлагын даатгалыг хэрэгжүүлэгч байгууллагын статус, зохион байгуулалтын тодорхойгүй байдлыг арилгах, даатгуулагч, хохирогч нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргахад хохирол үнэлэгч заавал оролцох шаардлагыг хасч хохирогчийн хохирлыг үнэлэх, нөхөн төлбөр олгох үйл ажиллагааг олон улсын жишигт нийцүүлж, авто засвар, үйлчилгээ болон эрүүл мэндийн байгууллагын оролцоог хангаж, хохирлыг бодитой тодорхойлох, Тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчийн албан журмын даатгалын асуудал эрхэлсэн, бие даасан ашгийн төлөө бус хуулийн этгээдийг байгуулах замаар жолоочийг хариуцлагажуулах, хамрагдалтыг нэмэгдүүлэх хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах, хураамж тооцох аргачлал, итгэлцүүрийг шинэчлэх, хариуцлагын даатгалыг зам, тээврийн салбарын хөгжлийн бодлоготой уялдуулж замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зэргээр Тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчийн хариуцлагын албан журмын даатгалын үндсэн зорилтыг хэрэгжүүлнэ.

# 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 даатгалын үйл ажиллагаанд оролцогч талуудын эрх, үүргийг тодруулах, даатгалын нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэл гаргах үйл явцыг хялбарчлах, жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын асуудал эрхэлсэн тусгайлсан чиг үүрэг бүхий ашгийн төлөө бус хуулийн этгээд байгуулах замаар хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах тогтолцоог боловсронгуй болгох” 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** |
|  | 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 |
|  | 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. |
|  | 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. |
|  | 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 |

\* Тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчийн хариуцлагын даатгалын бие даасан ашгийн төлөө бус хуулийн этгээд бий болгосноор уг даатгалын үйл ажиллагааны үр ашиг дээшилж, зардал хэмнэгдэх боломжтой; нөхөн төлбөр нэхэмжлэх болон олгох үйл явцыг хялбаршуулсанаар оролцогч талуудын сэтгэл ханамжийг нэмэгдүүлж, цаг хугацаа, зардал хэмнэнэ;

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

# 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.

**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.

# 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 шийдвэрлэнэ гэж үзэв.

# Олон улсын болон бусад улсын эрх зүйн зохицуулалтын харьцуулсан судалгаа

Улс орнуудад албан журмын жолоочийн даатгал нь бусад даатгалын бүтээгдэхүүнтэй харьцуулахад харьцангуй зохицуулалт ихтэй бүтээгдэхүүнд тооцогддог. Даатгалыг албан журмаар хэрэгжүүлж байгаа улс орнуудын зохицуулалтууд нь даатгагчийн санхүүгийн чадварт голлон анхаарч, олон нийтийн хяналтыг бий болгохыг зорьж, 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, жолоочийг хариуцлагажуулах зорилгоор хуульчлан тогтоосон шинжтэй байдаг. Үүнээс шалтгаалан даатгуулагч, олон нийт нь хууль журмаар тогтоосон үүргийг албан журмаар 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, нийтийн эрх ашиг сонирхлыг орхигдуулах сөрөг тал үүсэх эрсдэлтэй гэж үздэг.

Албан журмын даатгалын зохицуулалтууд нь өрсөлдөөнийг хязгаарлах хүрээнд тус даатгалыг хэрэгжүүлэх эрхийг олгох, үнэлгээний стандарт түвшинг тогтоох, хураамж тооцох аргачлалыг гаргах, гэрээний нөхцөл шаардлагыг тодорхойлох, зарим тохиолдолд илэрхий картелийг зөвшөөрөх зэрэг хандлагуудтай байна. Энэ нь нэг талаар үнийн бус өрсөлдөөнийг дэмжих, үйлчилгээний өрсөлдөөнийг бий болгодог.

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, даатгалын гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ач холбогдолтой байдаг байна. Цаашилбал мэдээллийн сангийн үндсэн хэрэглэгч нь замын цагдаа, даатгагч, зуучлагч, төлөөлөгч мөн даатгуулагчид байдаг. Энэ зориулалтыг Жолоочийн даатгалын Мэдээллийн нэгдсэн сан хангаж ажилласан байна.

Даатгагч нь дампуурсан, төлбөрийн чадваргүй болсон, буруутай жолооч нь даатгалгүй эсвэл илрүүлэх боломжгүй нөхцөлд хохирогчид учирсан хохирлыг барагдуулах зохицуулалтыг олон улсад баталгаат сан байгуулж шийдэж байна. Их Британийн хувьд Автотээврийн даатгалын газар нь баталгаат сангийн үйл ажиллагааг явуулах бөгөөд дэргэдээ мэдээллийн нэгдсэн санг ажиллуулдаг байна. Канад, АНУ-ын хувьд баталгаат сан нь жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалаас гадна амьдрал, эрүүл мэндийн даатгал зэрэг бусад төрлийн албан журмын даатгалын үйл ажиллагаатай уялдуулан авч үздэг. Нөгөө талаас албан журмын даатгалын хувьд даатгуулагч нь даатгагчаа зөв зохистойгоор сонгоход өндөр ач холбогдол өгдөггүй сөрөг үзэгдэл ажиглагддаг тул баталгаат сангийн менежментийг анхаарч үздэг. Манай улсын хувьд Жолоочийн даатгалын баталгаат санг бүрдүүлсэн тул албан ёсоор хуульчлах шаардлагатай байна.

Ийм баталгаат сан нь ихэвчлэн ашгийн төлөө бус тусгайлсан чиг үүрэг бүхий байгууллагын дэргэд ажилладаг байна. Олон улсад баталгаат сангийн үйл ажиллагаа, удирдлага, бүтэц зохион байгуулалт, тэдгээрийн үүрэг, сангийн орлого, зарлага, нөхөн төлбөр олгох талаар нарийвчлан зохицуулж өгсөн байдаг.

# Зөвлөмж

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

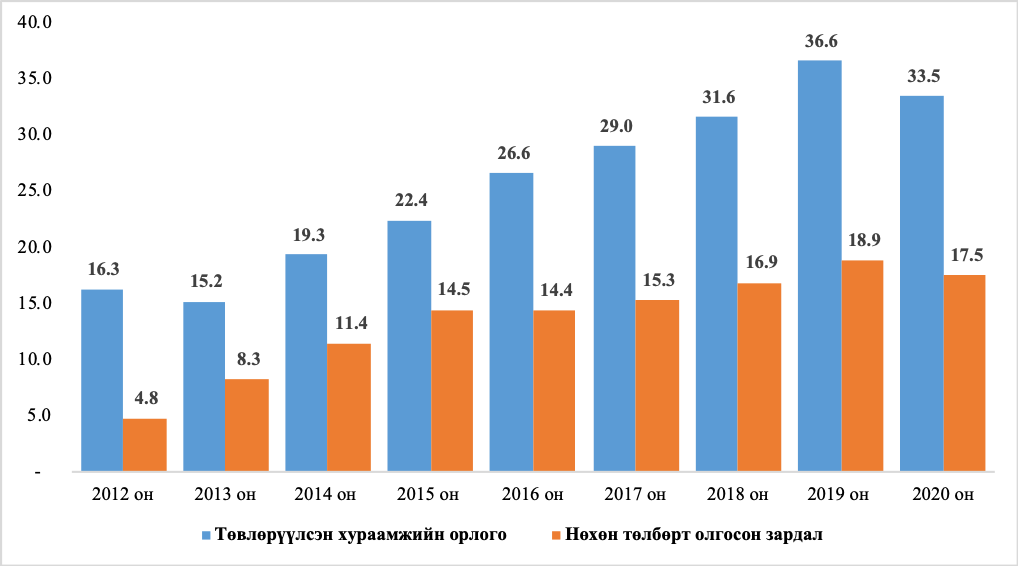
Харьцуулалтын үр дүнг харгалзан Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах хувилбар нь зорилгод хүрэх оновчтой хувилбар гэж дүгнэж байна.

---оОо---

Хавсралт№1

**Жолоочийн албан журмын даатгалын гэрээний тоо, нөхөн төлбөр авсан хүний тоо**

**Даатгуулагчийн төлсөн хураамжийн орлого, олгосон нөхөн төлбөр** */тэрбум төгрөг/*



САНХҮҮГИЙН ЗОХИЦУУЛАХ ХОРООНООС ИТГЭЛЦҮҮРИЙН ЖУРАМД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛСАН ТУХАЙ ХАВСРАЛТ №2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **"2011-11-23" 331-тогтоол** | | | **"2015-07-03" 303-тогтоол** | | | **"2018-06-06" 211-тогтоол** | | |
| **И1** | Улаанбаатар, Дархан-Уул, Орхон аймаг | | **1** | Улаанбаатар хот | | 1.2 | Улаанбаатар, Дархан-Уул, Орхон аймаг | | **1.2** |
| Бусад аймаг, хот | | **0.9** | Дархан, Орхон, Сэлэнгэ | | 1.1 | Бусад аймаг, хот | | **1** |
| Бусад аймаг, хот | | 1 |
| **И2** | Өмнөх гэрээний хугацаанд даатгуулагчийн буруугаас үүссэн даатгалын тохиолдлын үед нөхөн төлбөр олгосон тооноос хамаарах бүлэг | | | Өмнөх 1 жилийн хугацаанд даатгуулагчийн буруугаас үүссэн даатгалын тохиолдлын үед нөхөн төлбөр олгосон тоо, эсхүл тухайн тээврийн хэрэгслийг жолоодох жолоочийн буруугаас үүссэн зам тээврийн ослын улмаас жолоочийн даатгалын сангаас нөхөн төлбөр олгосон тооноос хамаарах бүлэг | | | Өмнөх 1 жилийн хугацаанд даатгуулагчийн буруугаас үүссэн даатгалын тохиолдлын тоо, олгосон нөхөн төлбөрийн хэмжээнээс хамаарах итгэлцүүр И2 | | |
| **И3** | 22 хүртэлх насны, 2 жил хүртэлх туршлагатай | | **1.2** | 25 хүртэлх насны, 3 жил хүртэлх туршлагатай | | **1.2** | 25 хүртэлх насны, 3 жил хүртэлх туршлагатай | | **1.2** |
| 22 хүртэлх насны, 2 жилээс дээш туршлагатай | | **1.15** | 25 хүртэлх насны, 3 жилээс дээш туршлагатай | | **1.15** | 25 хүртэлх насны, 3 жилээс дээш туршлагатай | | **1.15** |
| 22-оос дээш насны, 2 жил хүртэлх туршлагатай | | **1.1** | 25-оос дээш насны, 3 жил хүртэлх туршлагатай | | **1.1** | 25-оос дээш насны, 3 жил хүртэлх туршлагатай | | **1.1** |
| 22-оос дээш насны,2 жилээс дээш туршлагатай | | **1** | 25-оос дээш насны, 3 жилээс дээш туршлагатай | | **1** | 25-оос дээш насны, 3 жилээс дээш туршлагатай | | **1** |
| **И4** | Даатгалын гэрээний хугацаа | | **1** | Даатгалын гэрээний хугацаа | | **1** | Даатгалын гэрээний хугацаа | | **1** |
| **И5** | Худал эсэх - ТИЙМ | | **1.3** | Худал эсэх - ТИЙМ | | **1.3** | Худал эсэх - ТИЙМ | | **1.3** |
| Худал эсэх - ҮГҮЙ | | **1** | Худал эсэх - ҮГҮЙ | | **1** | Худал эсэх - ҮГҮЙ | | **1** |
| **И6** | Жолоочийн тоог зааж, нэр дурдсан | | **1** | Жолоочийн тоог зааж, нэр дурдсан | | **1** | Жолоочийн тоог зааж, нэр дурдсан | | **1** |
| Жолоочийн тоо хязгааргүй | | **1.5** | Жолоочийн тоо хязгааргүй | | **1.5** | Жолоочийн тоо хязгааргүй | | **1.5** |
| **И7** | B | 1000 хүртэл | **0.8** | B | 1000 хүртэл | **0.9** | B | 1000 хүртэл | **0.9** |
| 1001-2000 | **0.9** | 1001-2000 | **1** | 1001-2000 | **1** |
| 2001-3000 | **1** | 2001-3000 | **1.1** | 2001-3000 | **1.1** |
| 3001-400 | **1.1** | 3001-400 | **1.2** | 3001-400 | **1.2** |
| 4001-с дээш | **1.2** | 4001-с дээш | **1.3** | 4001-с дээш | **1.3** |
| C | 8 тонн хүртэлх | **1** | C | 8 тонн хүртэлх | **1** | C | 8 тонн хүртэлх | **1** |
| 8-с дээш даацтай | **1.3** | 8-с дээш даацтай | **1.3** | 8-с дээш даацтай | **1.3** |
| D | 16 хүртэлх суудалтай | **1** | D | 16 хүртэлх суудалтай | **1** | D | 16 хүртэлх суудалтай | **1** |
| 16 дээш суудалтай | **1.3** | 16 дээш суудалтай | **1.3** | 16 дээш суудалтай | **1.3** |
| **И8** | Хувийн | | **1** | Хувийн | | **1** | Хувийн | | **1** |
| Хуулийн этгээд | | **1.5** | Хуулийн этгээд | | **1.5** | Хуулийн этгээд | | **1.5** |
| **И9** | Чиргүүлгүй | | **1** | Чиргүүлгүй | | **1** | Чиргүүлгүй | | **1** |
| Чиргүүлтэй | | **1.2** | Чиргүүлтэй | | **1.2** | Чиргүүлтэй | | **1.2** |

ХАВСРАЛТ №3

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | |  | |  | |  | |
| **№** | **Он** | | **ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСОЛД ӨРТСӨН ХҮН /Бодит нас баралтын тоо/** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Нас барсан хүн** | | | | | | | | **Гэмтэл, бэртэл авсан хүн** | | | | | **ЗТО-ын улмаас иргэд, аж ахуй нэгж байгууллагад учирсан хохирол** | **ЗТО-д өртөж хохирлоо жолоочийн даатгалаас барагдуулсан дүн** |
| ***улс*** | | | | | | ***хот*** | ***о/н*** | ***улс*** | | | ***хот*** | ***о/н*** |
|  |  | | *Нийт* | | *Том хүн* | | *Хүүхэд* | |  |  | *Нийт* | *Том хүн* | *Хүүхэд* |  |  |
| 1 | 2010 он | | 320 | | ***292*** | | ***28*** | | 127 | 193 | *933* | ***277*** | ***656*** | 564 | *369* | *-* | *-* |
| 2 | 2011 он | | *362* | | ***322*** | | ***40*** | | 103 | 259 | *1,093* | ***158*** | ***935*** | *622* | *471* | *4 тэрбум 875,6 сая* | *-* |
| 3 | 2012 он | | 369 | | ***327*** | | ***42*** | | 114 | 255 | 1,388 | ***418*** | ***970*** | 919 | *469* | *8 тэрбум 118,9 сая* | *4 тэрбум 790,8 сая* |
| 4 | 2013 он | | 560 | | ***523*** | | ***37*** | | 149 | 411 | 7,383 | ***6,152*** | ***1,231*** | 6,690 | *693* | *8 тэрбум 497,9 сая* | *8 тэрбум 275,1 сая* |
| 5 | 2014 он | | 654 | | ***606*** | | ***48*** | | 174 | 480 | 2,544 | ***1,380*** | ***1,164*** | 1,810 | *734* | *10 тэрбум 291,7 сая* | *11 тэрбум 436,1 сая* |
| 6 | 2015 он | | 503 | | ***449*** | | ***54*** | | 143 | 360 | 5,835 | ***4,746*** | ***1,089*** | 4,872 | *963* | *9 тэрбум 815,4 сая* | *14 тэрбум 479,9 сая* |
| 7 | 2016 он | | 477 | | ***427*** | | ***50*** | | 99 | 378 | 3,031 | ***1,966*** | ***1,065*** | 1,200 | *1,831* | *9 тэрбум* | *14 тэрбум 374,6 сая* |
| 8 | 2017 он | | 507 | | ***452*** | | ***55*** | | 112 | 395 | 4,712 | ***3,654*** | ***1,058*** | 3,662 | *1,050* | *9 тэрбум 655,9 сая* | *15 тэрбум 275,9 сая* |
| 9 | 2018 он | | 562 | | ***517*** | | ***45*** | | 140 | 422 | 4,761 | ***3,757*** | ***1,004*** | 3,761 | *1,000* | *16 тэрбум 888.2 сая* | *16 тэрбум 865,9 сая* |
| 10 | 2019 он | | 561 | | ***512*** | | ***49*** | | 131 | 430 | 3,790 | ***3,020*** | ***770*** | 2,705 | *1,085* | *24 тэрбум 308,2 сая* | *12 тэрбум 882,1 сая* |
| 11 | 2020 он | | 430 | | ***430*** | |  | | 111 | 319 | 2,718 | ***2,718*** |  | *1,722* | *996* | *22 тэрбум 243,2 сая* | *-* |
| **НИЙТ** | | | **5,305** | | **4,857** | | **448** | | **1,403** | **3,902** | **38,188** | **28,246** | **9,942** | **28,527** | ***9,661*** | **123 тэрбум 695 сая** | **113 тэрбум 303,9 сая** |
|  |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2010-2020 онуудад зам тээврийн осолд 13,832 хүн өртсөнөөс 5,305 хүн амь насаа алдаж, 38,188 хүн хүнд, хөнгөн гэмтэл авч эрүүл мэндээрээ хохирсон байна. Эрүүл мэндээрээ хохирсон 12,888 хүмүүсийн 10-25% нь тахир дутуу, хөдөлмөрийн чадваргүй нэгэн болж байна | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|

Хавсралт №4

1. Motor Third-Party Liability Insurance, Serap Gonulal, Primer series on insurance issue 16, 2010, Non-Bank Financial Institutions Group, The World Bank, <http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/282884-1242281415644/Motor_3rd_party_liability_insurance.pdf> холбоосоор харна уу. [↑](#footnote-ref-1)
2. International Association of Insurance Law - Даатгалын эрхзүйн олон улсын холбоо [↑](#footnote-ref-2)
3. The Motor Insurance Working Group - Авто тээврийн хэрэгслийн даатгалын ажлын хэсэг [↑](#footnote-ref-3)