



САНХҮҮ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ИХ СУРГУУЛЬ
БИЗНЕСИЙН УДИРДЛАГЫН МАСТЕРЫН ХӨТӨЛБӨР

Монгол
Батцэнгэлийн МӨНХТАМИР

ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН СУУРЬ
ХУРААМЖИЙН ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТЫН
ТУЛГАМДСАН АСУУДАЛ, ШИЙДВЭРЛЭХ АРГА
ЗАМ



Мэргэжлийн индекс
042103

Бизнесийн эрх зүйн
Мастерын зэрэг горилсон судалгааны ажил

Удирдсан
Ю.Хоролоо /Ph.D /

Улаанбаатар. 2026




САНХҮҮ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ИХ СУРГУУЛЬ
БИЗНЕСИЙН УДИРЛАГЫН МАСТЕРЫН ХӨТӨЛБӨР



Монгол
Батцэнгэлийн МӨНХТАМИР

ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН СУУРЬ
ХУРААМЖИЙН ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТЫН
ТУЛГАМДСАН АСУУДАЛ, ШИЙДВЭРЛЭХ АРГА
ЗАМ

 Мэргэжлийн индекс
042103

Бизнесийн эрх зүйн
Мастерын зэрэг горилсон судалгааны ажил

Удирдагч: Ю.Хоролоо /Ph.D /

Улаанбаатар. 2026

ГАРЧГИЙН ТОВЬЁГ

МЭДЭГДЭХ ХУУДАС	i
ТАЛАРХАЛ.....	ii
ТОВЧ ХУРААНГУЙ.....	iii
ABSTRACT	iv
ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЭЛИЙН ЖАГСААЛТ.....	v
НЭР ТОМЬЁОНЫ ТАЙЛБАР	vi
УДИРТГАЛ.....	1
Сэдэв сонгосон үндэслэл	1
Судлагдсан байдал	2
Судалгааны арга зүй	4
Судалгааны зорилго.....	5
Судалгааны зорилтууд.....	5
Судалгааны шинэлэг тал	5
Судалгааны ач холбогдол	5
Судалгааны хамрах хүрээ	5
БҮЛЭГ 1. МОНГОЛ УЛСЫН ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН ДААТГАЛЫН ЗОХИЦУУЛАЛТ	7
1.1 Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын онолын тойм.....	7
1.2 Монгол улс дахь мэргэжлийн хариуцлагын даатгалын төрөл.....	9
1.3. Жолоочийн хариуцлагын даатгалын үүсэл, онцлог	13
1.4 Монгол улсын жолоочийн хариуцлагын даатгалын хөгжлийн үе шат	13
1.5 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалт, онол	14
1.6 Даатгал эрх зүйн ойлголт:.....	16
1.7 Эрсдэлийн тухай ойлголт:	16
1.8 Даатгуулж болох эрсдэлийн төрлүүд:.....	16
БҮЛЭГ 2: МОНГОЛ УЛСЫН ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН СУУРЬ ХУРААМЖИЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ	19
2.1 Монгол Улсын жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг тооцоолох нөхцөл, аргачлал	21
2.2 Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийг жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамруулах зохицуулалтын тухай:.....	28
2.3 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын нөхөн төлбөр даатгалын суурь хураамжтай уялдаж байгаа эсэх:	29

2.4 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын сангийн эрх зүйн зохицуулалт ба хэрэгжилт	31
2.5 Гадаад орнуудын жолоочийн даатгалын хураамжийн тогтолцоо:	32
БҮЛЭГ 3. СУДАЛГААНЫ АРГАЗҮЙ	40
3.1 Судалгааны хүрээ ба дизайн	40
3.2 Судалгааны арга	45
3.3 Өгөгдөл цуглуулах эх үүсвэр	47
3.4 Судалгааны хязгаарлалт	49
БҮЛЭГ 4. ЭМПИРИК СУДАЛГАА, ШИНЖИЛГЭЭ БА ҮР ДҮН	52
4.1 Өгөгдлийн шинжилгээ	52
4.2 Шинжилгээний үр дүнг танилцуулах	55
4.3 Тулгамдсан асуудлын шинжилгээ	56
Бүлгийн дүгнэлт	60
БҮЛЭГ 5. ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН ДААТГАЛЫН ТАРИФЫН ТОГТОЛЦООГ БОЛОВСРОНГУЙ БОЛГОХ АРГА ЗАМ	62
5.1 Эрх зүйн зохицуулалтыг шинэчлэх санал	62
5.2 Бонус-Малус системийг боловсронгуй болгох	62
5.3 Даатгалын сангийн тогтвортой байдлыг хангах арга зам	63
5.4 Санал болгож буй шийдлийн үр нөлөө.....	63
5.5 Жолоочийн даатгалын тарифын тогтолцоог үе шаттайгаар сайжруулах санал	63
ДҮГНЭЛТ	65
САНАЛ ЗӨВЛӨМЖ	67
НОМ ЗҮЙ	69

МЭДЭГДЭХ ХУУДАС

Энэхүү дипломын төслийг өөрийн оюуны бүтээл болохыг баталгаажуулж, зохиогчийн эрхийн аливаа зөрчилгүй болохыг баталж байна. Энэхүү дипломын төслийн зохиогчийн эрх болон түүнд хамаарах эрхийг би дангаар эзэмшинэ.

Санхүү, эдийн засгийн их сургууль (СЭЗИС) энэхүү бүтээлийг сургалт, судалгаа, ашгийн бус зорилгоор, зохиогчийн эрхийн зөрчлөөс сэргийлэх үүндээс олон улсын creative commons attribution-noncommercial-noderivs (CC BY-NC-ND) лицензийн дагуу ашиглах эрхтэй.

Магистрантын нэр: Б.Мөнхтамир

Гарын үсэг:

ТАЛАРХАЛ

Энэхүү судалгааны ажлыг гүйцэтгэхэд эрдэм шинжилгээний чиглэл, арга зүйн үнэтэй зөвлөгөө өгч, судалгааны ажлын явцад тогтмол дэмжлэг үзүүлэн ажилласан удирдагч багш Ю.Хорлоо /Ph.D/ болон судалгааны ажлыг хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлсэн Салбар дундын тэнхимийн багш нар, хөтөлбөрийн хамт олонд чин сэтгэлийн талархал илэрхийлж байна. Судалгаанд шаардлагатай мэдээлэл, мэргэжлийн санал, зөвлөгөө өгсөн даатгалын салбарын мэргэжилтнүүд болон судалгаа хийхэд тусалж дэмжсэн гэр бүл, ойр дотнын хүмүүстээ чин сэтгэлийн талархал илэрхийлье.

ТОВЧ ХУРААНГУЙ

Монгол Улсад жолоочийн хариуцлагын даатгал нь албан журмын шинжтэй хэрэгжиж байгаа боловч суурь хураамжийг хуулиар тогтмол дүнгээр тогтоосон нь зах зээлийн нөхцөл байдал, эрсдэлийн өөрчлөлтийг хангалттай тусгах боломжийг хязгаарлаж байна. Даатгалын эрх зүйн зохицуулалтын үндсэн зорилго нь хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах, эрсдэлийг санхүүгийн хувьд оновчтой хуваарилах явдал боловч практикт энэ зорилго бүрэн хэрэгжихгүй байна.

Судалгаанд эрх зүйн догматик арга, статистик шинжилгээ, шүүхийн практик судалгаа мөн гадаад улсын эрх зүйн харьцуулалтын аргыг хослуулан ашигласан. Дотоодын эрх зүйн зохицуулалтад Жолоочийн даатгалын тухай хууль, Даатгалын тухай хууль, Иргэний хуулийн холбогдох зохицуулалтыг авч үзсэн. Гадаад улсын харьцуулалтад АНУ, Герман, Япон, Их Британийн авто даатгалын тариф тогтоох тогтолцоог судалж, эрсдэлд суурилсан үнэлгээ (risk-based pricing), бонус-малус систем, актуарийн шударга байдлын (actuarial fairness) зарчмуудыг харьцуулан шинжилсэн.

Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн тогтолцоо нь бодит эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгаж чадахгүй байна. Ялангуяа суурь хураамжийг удаан хугацаанд шинэчлээгүй, эрсдэл багатай болон өндөр эрсдэлтэй жолоочид ижил түвшний хураамж ногдуулж байгаа нь тарифын шударга бус хуваарилалтыг бий болгож байна. Мөн бонус-малус механизм сул хөгжсөн, даатгалын нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ бодит хохирлоос доогуур байгаа, даатгалын субъект нь бодит эрсдэл үүсгэгч болох жолоочтой бүрэн нийцэхгүй байгаа зэрэг асуудлууд илэрч байна.

Иймд суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр тогтоох зохицуулалтаас татгалзаж, эрсдэлд суурилсан үнэлгээний аргачлал нэвтрүүлэх, хураамжийг тогтмол шинэчлэх механизм бий болгох, бонус-малус системийг хөгжүүлэх, нөхөн төлбөрийн хэмжээг бодит нөхцөлтэй уялдуулах, мөн жолоочид суурилсан даатгалын тогтолцоонд шилжих шаардлагатай байна. Энэ нь даатгалын тогтолцооны шударга байдал, үр ашиг, хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах түвшинг сайжруулах ач холбогдолтой юм.

Түлхүүр үг: *Жолоочийн даатгал, суурь хураамж, эрсдэлд суурилсан үнэлгээ, бонус-малус систем, нөхөн төлбөр, эрх зүйн зохицуулалт, актуарийн шударга байдал*

ABSTRACT

Abstract: In Mongolia, motor third-party liability insurance is mandatory. However, the base premium is fixed by law, which makes it difficult to adjust to changes in market conditions and actual risk levels. Although the main goal of insurance regulation is to protect victims and fairly distribute risk, this goal is not fully achieved in practice.

This study uses a combination of methods, including legal analysis, statistical data, court case review, expert interviews, and comparison with foreign countries. The research looks at Mongolia's legal framework, including the Law on Motor Insurance, the Insurance Law, and relevant parts of the Civil Code. It also compares systems in countries such as the United States, Germany, Japan, and the United Kingdom, focusing on concepts like risk-based pricing, bonus-malus systems, and actuarial fairness.

The results show that the current system does not properly reflect differences in drivers' risk levels. In particular, the base premium has not been updated for a long time, and both low-risk and high-risk drivers pay almost the same amount. This creates an unfair situation. In addition, the bonus-malus system is not well developed, compensation limits are too low compared to actual damages, and the system insures the vehicle owner rather than the actual driver who creates the risk.

Therefore, it is important to move away from a fixed premium system and introduce a more flexible, risk-based approach. The study suggests regularly updating premiums, improving the bonus-malus system, increasing compensation limits, and shifting toward a driver-based insurance system. These changes would help make the system fairer, more efficient, and better at protecting victims.

Keywords: *Motor insurance, base premium, risk-based pricing, bonus-malus system, compensation, legal regulation, actuarial fairness*

ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЭЛИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1. Даатгалын компаниудын мэргэжлийн даатгалын төрлөөр

Хүснэгт 2. Мэргэжлийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамж, нөхөн төлбөрийн хэмжээ

Хүснэгт 3. Монгол улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа даатгалын харилцааг зохицуулсан хуулиуд

Хүснэгт 4. Жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамрагдсан гэрээний төрлөөр 2025 он.

Хүснэгт 5. Даатгалын суурь хураамж

Хүснэгт 6. Итгэлцүүрийн төрөл

Хүснэгт 7. Итгэлцүүр тооцох аргачлал

Хүснэгт 8. Итгэлцүүр тооцох аргачлал

Хүснэгт 9. Итгэлцүүр тооцох томъёо

Хүснэгт 10. SF-классын тооцолох аргачлал

Хүснэгт 11. Олон улсын суурь хураамж тогтоох механизмын харьцуулалт

Хүснэгт 12. Даатгалын нийт нөхөн төлбөрийн өсөлт

Хүснэгт 13. Жолоочын даатгалын хураамж, нөхөн төлбөрийн харьцуулалт

НЭР ТОМЬЁОНЫ ТАЙЛБАР

Нэршил

Тайлбар

Суурь хураамж (Base Premium):

Даатгалын гэрээ байгуулахад тогтоогдох анхны тариф бөгөөд даатгалын эрсдэлийн дундаж түвшин, хүлээгдэж буй хохирол, зардалд үндэслэн тодорхойлогддог

Итгэлцүүр (Rating Factor)

Даатгуулагчийн эрсдэлийн онцлогийг илэрхийлэх коэффициент бөгөөд суурь хураамжид хэрэглэгдэн эцсийн хураамжийг тодорхойлдог

Бонус малус систем (Bonus–Malus System)

Даатгуулагчийн ослын түүхэд үндэслэн хураамжийг нэмэгдүүлэх буюу бууруулах урамшуулал, шийтгэлийн механизм бөгөөд эрсдэлд суурилсан тарифын чухал хэрэгсэл болдог

Нөхөн төлбөр (Indemnity)

Даатгалын тохиолдол үүсэхэд даатгагчаас даатгуулагч буюу гуравдагч этгээдэд учирсан хохирлыг нөхөх зорилгоор олгогдох мөнгөн төлбөр

Алдагдлын харьцаа (Loss Ratio)

Даатгалын компанийн төлсөн нөхөн төлбөрийг нийт хураамжид харьцуулсан үзүүлэлт бөгөөд сангийн тогтвортой байдлыг үнэлэхэд ашиглагдана

Актuariйн шударга байдал (Actuarial Fairness)

Даатгалын хураамж нь тухайн даатгуулагчийн эрсдэл, хүлээгдэж буй хохирлын түвшинтэй пропорциональ байх ёстой гэсэн зарчим

УДИРТГАЛ

Сэдэв сонгосон үндэслэл

Сүүлийн жилүүдэд дэлхий нийтээр авто тээврийн хэрэгслийн хэрэглээ эрчимтэй өсөж, зам тээврийн хөдөлгөөн нэмэгдэхийн хэрээр осол, түүнээс үүдэлтэй эдийн засаг, нийгмийн хохирол тогтвортой өсөх хандлагатай байна. Энэ нь улс орнуудыг авто даатгалын тогтолцоог боловсронгуй болгож, жолоочийн хариуцлагын даатгалыг нийгмийн хамгаалалтын чухал хэрэгсэл болгон хөгжүүлэхэд хүргэж байна.

Орчин үеийн даатгалын зах зээлд даатгалыг албан журмын хэлбэрээр хэрэгжүүлэхээс гадна тарифыг эрсдэлд суурилсан, зах зээлийн зарчимд нийцсэн байдлаар тогтоох нь илүү чухалд тооцогдож байна.

Хөгжингүй орнуудад жолоочийн даатгалын хураамжийг хувь хүний эрсдэлийн түвшинд тулгуурлан тогтоож, ослын түүх, жолоодлогын туршлага, зан төлөв зэрэг хүчин зүйлсийг харгалзан үзэх замаар тарифын ялгаатай тогтолцоог бүрдүүлсэн нь даатгалын сангийн тогтвортой байдал болон нөхөн төлбөрийн хүртээмжийг сайжруулахад чухал нөлөө үзүүлж байна.

Монгол Улсад жолоочийн гуравдагч этгээдийн өмнө хүлээх хариуцлагын даатгалыг Иргэний хууль, Даатгалын тухай хууль, Жолоочийн даатгалын тухай хууль болон холбогдох журмуудаар зохицуулж байна. Тухайлбал, Иргэний хуулийн 444 дүгээр зүйлд даатгагч нь даатгуулагчийн гуравдагч этгээдийн өмнө хүлээх хариуцлагыг гэрээнд заасан нөхцөл, хэмжээгээр гүйцэтгэх үүргийг тодорхойлсон бол Жолоочийн даатгалын тухай хуулиар уг даатгалыг албан журмын шинжтэй хэрэгжүүлэх эрх зүйн үндсийг бүрдүүлсэн байна.

Даатгалын тухай хуульд хураамжийг эрсдэлийн түвшин, хүлээгдэж буй хохирол, зардлын бүтэц зэрэг хүчин зүйлд үндэслэн тогтоох зарчмыг тусгасан байдаг. Гэвч практикт суурь хураамж нь жолоочийн эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгахгүй, харьцангуй нэгэн жигд тогтоогдож байгаа нь уг зарчмын хэрэгжилт хангалтгүй байгааг илтгэж байна.

Иймээс албан журмын шинжтэй хэрэгжиж буй энэхүү даатгалын тарифын тогтолцоо нь зах зээлийн зарчим, эрсдэлийн үнэлгээтэй бүрэн уялдахгүй хэвээр байгаа бөгөөд эрсдэл багатай болон өндөртэй жолоочид ижил түвшний хураамж ногдох нөхцөлийг бий болгож байна.

Ийм нөхцөл байдал нь суурь хураамжийн тогтолцооны үр ашиг, шударга байдлын асуудлыг хөндөж байна. Монгол Улсад жолоочийн даатгалын суурь хураамжийг тогтоох тогтолцоо нь эрсдэлд суурилсан үнэлгээ, зах зээлийн зарчимтай бүрэн нийцэхгүй хэвээр бөгөөд тариф нь жолоочийн эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгахгүй, харьцангуй нэгэн жигд тогтоогдож байна. Үүний улмаас эрсдэл багатай болон өндөртэй даатгуулагчдад ижил түвшний хураамж ногдож, хураамжийн шударга бус хуваарилалт үүсэж байна.

Үүний үр дүнд даатгалын сангийн бүрдэлт бодит эрсдэлтэй нийцэхгүй, алдагдлын харьцаа өндөр түвшинд хадгалагдах, даатгагчийн төлбөрийн чадвар буурах эрсдэл бий болж байна. Мөн нөхөн төлбөрийн хэмжээ бодит хохирлыг бүрэн нөхөх боломж хязгаарлагдаж, хохирогчийн эрх ашиг бүрэн хамгаалагдахгүй байна.

Цаашлаад авто засвар, эмчилгээний зардал болон зам тээврийн ослын давтамж өсөж буй нөхцөлд суурь хураамжийг эдгээр өөрчлөлттэй уялдуулан шинэчлэх механизм сул байгаа нь даатгалын сангийн хүрэлцээ, үйлчилгээний чанарт сөргөөр нөлөөлж байна.

Харин суурь хураамжийг эрсдэлд суурилан, актуар үндэслэлтэй тогтоосноор даатгалын сангийн тогтвортой байдал сайжрах, нөхөн төлбөрийн хэмжээ, хүртээмж нэмэгдэх боломжтой. Иймээс уг асуудал нь зөвхөн даатгалын салбарын дотоод хүрээгээр хязгаарлагдахгүй, нийгмийн хамгаалалт, зах зээлийн үр ашиг, эрх зүйн бодлоготой шууд холбоотой цогц асуудал юм.

Гэсэн хэдий ч Монгол Улсад жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг дээрх өнцгөөс цогцоор нь судалсан бие даасан судалгаа хомс байна.

Иймд энэхүү судалгааны зорилго нь жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын өнөөгийн байдлыг шинжлэх, тулгамдаж буй асуудал, сул талыг тодорхойлох, олон улсын туршлагатай харьцуулан үнэлэх замаар эрсдэлд суурилсан, зах зээлийн зарчимд нийцсэн тарифын тогтолцоог боловсронгуй болгох боломж, чиглэлийг тодорхойлоход оршино.

Дээрх зорилгын хүрээнд судлагдаж буй асуудлын нөхцөл байдал, хөгжлийн чиг хандлага, мөн энэ төрлийн судалгаанд ашиглагддаг арга зүйн онцлогийг тодруулах шаардлагатай байна.

Жолоочийн гуравдагч этгээдийн өмнө хүлээх хариуцлагын даатгал (MTPPL) нь авто тээврийн хэрэгслийн хэрэглээ нэмэгдсэнтэй уялдан олон улс оронд албан журмын хэлбэрээр хөгжиж, тарифыг эрсдэлд суурилан тогтоох чиглэлд шилжсэн байна.

Өнөөгийн байдлаар олон улсын зах зээлд жолоочийн ослын түүх, нас, туршлага, зан төлөв зэрэг хүчин зүйлд үндэслэн хураамжийг ялгавартай тогтоох хандлага давамгайлж байна. Үүнд статистик загварчлал, Bonus-Malus систем, зан төлөвт суурилсан даатгал зэрэг аргачлалууд өргөн хэрэглэгдэж, эрсдэлийг илүү нарийвчлалтай үнэлэх боломж бүрдүүлж байна.

Харин Монгол Улсад жолоочийн даатгал албан журмын шинжтэй хэрэгжиж байгаа хэдий ч тарифын тогтолцоо нь төвлөрсөн, эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгахгүй хэвээр байна. Үүний улмаас зах зээлийн үр ашиг, шударга байдал, даатгалын сангийн тогтвортой байдалд сөргөөр нөлөөлөх нөхцөл бүрдэж байна.

Мөн энэхүү зах зээлд даатгалын компаниуд, Санхүүгийн зохицуулах хороо, даатгалын холбоо, даатгуулагчид болон хохирогчид зэрэг оролцогч талуудын харилцан хамаарал нь тарифын тогтолцоонд шууд нөлөөлж байна.

Иймээс суурь хураамжийн зохицуулалтыг эрх зүй, эдийн засаг, актуар шинжлэх ухааны огтлолцолд авч үзэх шаардлага үүсэж байна.

Судлагдсан байдал

Жолоочийн гуравдагч этгээдийн өмнө хүлээх хариуцлагын даатгалын тариф тогтоох асуудал нь олон улсын хэмжээнд даатгалын эдийн засаг, актуар шинжлэх ухаан, санхүүгийн зохицуулалтын бодлогын хүрээнд өргөн судлагдсан байна. Ялангуяа хөгжингүй орнуудад даатгалын хураамжийг эрсдэлд суурилан тогтоох, жолоочийн

ослын түүх, нас, туршлага, тээврийн хэрэгслийн онцлог зэрэг хүчин зүйлсийг харгалзан үнэлэх аргачлалууд хөгжсөн байна.

Авто даатгалын хураамжийг тодорхойлохдоо ослын давтамж, хохирлын хэмжээ зэрэгт тулгуурласан статистик болон магадлалын загварууд өргөн хэрэглэгддэг бөгөөд эдгээр нь эрсдэлийг нарийвчлан тооцоолох боломжийг бүрдүүлдэг. Мөн Bonus-Malus системийг ашигласнаар жолоочийн өмнөх ослын түүхэд үндэслэн хураамжийг ялгавартай тогтоох, улмаар эрсдэлтэй зан төлөвийг бууруулах боломжтой гэж үздэг.

Даатгалын эрх зүйн зохицуулалт, зарчим, ерөнхий ойлголт, даатгалын зах зээлийн талаар судалсан эрдэмтэн судлаачдын судалгааны ажил, ном, бүтээлүүд Монгол Улсад нэлээд хийгдсэн боловч жолоочийн гуравдагч этгээдийн өмнө хүлээх хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт, түүнийг эрсдэлийн түвшин, нөхөн төлбөрийн бодит байдалтай уялдуулах асуудлыг нарийвчлан судалсан бие даасан судалгаа хомс байна.

Жолоочийн даатгалын тухай хууль батлагдсанаар уг даатгалын эрх зүйн үндэс бүрдсэн боловч хураамжийн тогтолцооны онолын болон практикийн үндэслэл, түүнийг хэрэгжүүлэх аргачлалын талаарх судалгаа хангалттай хөгжөөгүй байна.

Даатгалын хэлбэрийн хувьд жолоочийн даатгал нь хариуцлагын даатгалын төрөлд хамаарах бөгөөд Монгол Улсад хариуцлагын даатгалтай холбоотой зарим судалгаанууд хийгдсэн байдаг. Тухайлбал:

- Хууль зүйн үндэсний хүрээлэн-гээс эрхлэн гаргасан “Судалгааны тайлангийн эмхэтгэл 2010-2011”. Энэхүү судалгаанд хариуцлагын даатгалын хүрээнд хохирлыг нөхөн төлөх асуудлыг авч үзэж, даатгалын тогтолцоог нэвтрүүлэх нь хохирлыг барагдуулах үр ашигтай механизм болохыг дурдсан боловч хураамжийн бодлогын асуудлыг судлаагүй байна.
- Сангийн яам, “Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн шинэчлэлийн урьдчилсан судалгаа”, 2022 он. Тус судалгаанд жолоочийн даатгалын тогтолцоонд даатгалын хамрагдалт хангалтгүй, нөхөн төлбөрийн процесс удаан, даатгалын залилангийн эрсдэл өндөр, хураамжийн тогтолцоо эрсдэлд суурилаггүй зэрэг асуудлууд байгааг тодорхойлсон. Гэвч эдгээр асуудлыг шийдвэрлэх эрх зүйн механизм, суурь хураамжийг хэрхэн оновчтой тогтоох талаар нарийвчилсан судалгаа хийгдээгүй байна.
- Албан журмын даатгагчдын холбоо, “Жолоочийн даатгалын гарын авлага”, 2023 он. Уг материалд даатгалын хураамжийг жолоочийн нас, туршлага, тээврийн хэрэгслийн үзүүлэлт зэрэг хүчин зүйлсээс хамааруулан тогтоодог гэж дурдсан боловч эдгээрийг практикт хэрхэн хэрэгжүүлж байгаа, ямар хэмжээнд ялгавартай тогтоож байгаа талаар судалгааны шинжилгээ дутмаг байна.
- Дотоодын магистр, бакалаврын түвшний судалгааны ажлуудад жолоочийн даатгалын үйлчилгээний чанар, нөхөн төлбөрийн зохицуулалт, даатгалын хамрагдалтын асуудлыг авч үзсэн байдаг боловч эдгээр нь ихэвчлэн тус тусдаа асуудалд төвлөрсөн, суурь хураамжийн тогтолцоог цогцоор нь судлаагүй байна.

Даатгалын эрх зүйн ерөнхий онолын хүрээнд Ч.Отгонбаяр, С.Ганболд нарын судлаачид “Даатгалын эрх зүй”, Д.Болдбаатар, Ц.Молом нарын “Даатгал”, Г.Балжийн “Эрсдэл ба даатгал”, Б.Жавхлант, Б.Гүнбилэг нарын “Даатгалын эрх зүй”, Г.Батбаярын “Даатгалын менежмент: онол ба хэрэглээ” зэрэг бүтээлүүдэд даатгалын эрх зүйн үндсэн ойлголт, зарчим, даатгалын гэрээний харилцааг судалсан байдаг. Гэвч эдгээр бүтээлүүд нь жолоочийн албан журмын даатгалын суурь хураамжийн тогтолцоог тусгайлан авч үзээгүй байна.

Мөн судлаач Б.Нямдорж хариуцлагын даатгалын шинэ бүтээгдэхүүнийг судалж байсан боловч жолоочийн албан журмын даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт, түүнийг эрсдэлийн түвшинтэй уялдуулах механизмыг тусгайлан авч үзсэн бие даасан судалгаа хомс байна.

Үүнээс үзвэл Монгол Улсад даатгалын эрх зүйн ерөнхий онол хөгжсөн, хариуцлагын даатгалын талаар тодорхой судалгаанууд хийгдсэн, бодлогын түвшинд асуудлууд тодорхойлогдсон байна.

Иймээс жолоочийн албан журмын даатгалын суурь хураамжийг тогтоох эрх зүйн зохицуулалт, түүний бодлогын үндэслэл, практик хэрэгжилтийн уялдааг системтэйгээр судлах шаардлага бодитоор үүсэж байна. Өөрөөр хэлбэл, хураамжийн тогтолцоо нь зөвхөн даатгалын компанийн шийдвэр бус, харин нийгмийн шударга байдал, даатгалын сангийн тогтвортой байдал, хэрэглэгчийн эрхийг хамгаалах бодлогын хэрэгсэл болохыг тодорхойлох шаардлагатай байна.

Судалгааны арга зүй

Судалгааг дараах аргын дагуу хийж гүйцэтгэв. Үүнд:

Системчлэн судлах арга: Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалттай холбоотой онолын ойлголт, эрх зүйн зарчим, эдийн засгийн хандлагуудыг задлан шинжилж, тэдгээрийг харилцан уялдуулах замаар нэгдсэн тогтолцоонд оруулж судлав.

Эрх зүйн шинжилгээний арга: Монгол Улсын холбогдох хууль тогтоомж (Иргэний хууль, Даатгалын тухай хууль, Жолоочийн даатгалын тухай хууль)-ын зохицуулалтыг судалж, суурь хураамжийг тогтоох эрх зүйн үндэс, түүний хэрэгжилтийн байдал, тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлов.

Харьцуулсан судалгааны арга: Гадаад улс орнуудын авто даатгалын тарифын тогтолцоо, эрсдэлд суурилсан үнэлгээний аргачлал, Bonus-Malus систем зэрэг туршлагыг судлан Монгол Улсын зохицуулалттай харьцуулан шинжилгээ хийв.

Статистик болон өгөгдлийн шинжилгээний арга: Зам тээврийн ослын давтамж, хохирлын хэмжээ, даатгалын нөхөн төлбөрийн талаарх мэдээлэлд үндэслэн эрсдэлийн түвшин болон хураамжийн уялдааг үнэлэхэд ашиглав.

Эдийн засгийн шинжилгээний арга: Даатгалын сангийн бүрдэлт, алдагдлын харьцаа (loss ratio), даатгагчийн төлбөрийн чадварт дүн шинжилгээ хийж, суурь хураамжийн тогтолцооны үр нөлөөг үнэлэв.

Ийнхүү дээрх аргуудыг хослуулан ашигласнаар жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг онол, практикийн түвшинд цогцоор нь шинжлэх боломж бүрдэв.

Судалгааны зорилго

Энэхүү судалгааны зорилго нь Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын өнөөгийн байдлыг шинжлэн судалж, тулгамдсан асуудлыг тодорхойлон, олон улсын туршлагад үндэслэн эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох санал боловсруулахад оршино.

Судалгааны зорилтууд

Судалгааны зорилгод хүрэхийн тулд дараах зорилтуудыг дэвшүүлэв. Үүнд:

- Зорилт 1. Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн онолын ойлголт болон эрх зүйн үндсийг тодорхойлох.
- Зорилт 2. Монгол Улсад хэрэгжиж буй жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн зохицуулалтын өнөөгийн нөхцөл байдал, хууль зүйн тулгамдсан асуудлыг шинжлэх.
- Зорилт 3. Олон улсын туршлагыг харьцуулан судалж, эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох санал дэвшүүлэх

Судалгааны шинэлэг тал

Энэхүү судалгаа нь жолоочийн албан журмын даатгалын суурь хураамжийн асуудлыг зөвхөн эдийн засгийн талаас бус, эрх зүйн зохицуулалт болон практик хэрэгжилттэй уялдуулан авч үзэж байгаагаараа онцлогтой.

Мөн суурь хураамжийг тогтоох асуудлыг эрсдэлийн ялгаатай байдал, нөхөн төлбөрийн бодит байдалтай холбон тайлбарлахыг зорьж, тухайн харилцаанд оршиж буй зарим хүндрэл, зохицуулалтын тодорхой бус байдлыг тодруулахыг оролдсон болно.

Судалгааны ач холбогдол

Энэхүү судалгаа нь даатгалын эрх зүйн хүрээнд суурь хураамжийн асуудлыг авч үзэж, даатгалын хураамжийн эрх зүйн ойлголт, эрсдэлийн ялгаатай байдалтай уялдах шаардлага, даатгалын зохицуулалтын онцлогийг харилцан уялдаатайгаар тайлбарлахад чиглэнэ.

Судалгааны үр дүнд жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн зохицуулалтыг онол, практикийн түвшинд ойлгох, тулгамдсан асуудлыг тодорхойлох, цаашид зохицуулалтыг сайжруулах санал боловсруулахад хувь нэмэр оруулна. Мөн энэхүү судалгааны үр дүн нь даатгалын салбарын эрх зүйн бодлогыг боловсронгуй болгох, хэрэглэгчийн эрхийг хамгаалахад онол болон практикийн хувьд хувь нэмэр оруулна.

Судалгааны хамрах хүрээ

Энэхүү судалгаанд Монгол Улсад мөрдөгдөж буй жолоочийн гуравдагч этгээдийн өмнө хүлээх хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг тогтоохтой холбоотой эрх зүйн зохицуулалт, түүний хэрэгжилтийн өнөөгийн байдал, тулгамдсан асуудлыг хамруулан

судалсан. Мөн авто даатгалын тариф тогтоох олон улсын туршлагыг харьцуулан авч үзэж, Монгол Улсад хэрэгжүүлэх боломжийг үнэлэхэд чиглэсэн болно.

Судалгаанд холбогдох хууль тогтоомж, бодлогын баримт бичиг, судалгааны тайлан, статистик мэдээллийг ашигласан бөгөөд даатгалын хураамжийн нарийвчилсан актуар тооцоолол, математик загварчлалын асуудлыг хамруулаагүй болно.

БҮЛЭГ 1. МОНГОЛ УЛСЫН ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН ДААТГАЛЫН ЗОХИЦУУЛАЛТ

Энэхүү судалгаанд жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг тайлбарлахад дараах үндсэн онол, загваруудыг ашиглав.

Нэгдүгээрт: эрсдэлд суурилсан тариф тогтоох онол (Risk-Based Pricing Theory)-ыг үндэс болгон авч үзсэн. Энэхүү онолын дагуу даатгалын хураамж нь даатгуулагчийн үүсгэх магадлалтай хохирлын түвшинтэй шууд хамааралтай байх ёстой бөгөөд хураамж нь хүлээгдэж буй хохирол, зардал, ашиг зэрэг бүрэлдэхүүн хэсгүүдээс бүрддэг гэж үздэг.

Хоёрдугаарт: мэдээллийн асимметрийн онол (Information Asymmetry Theory)-ыг ашигласан. Даатгалын харилцаанд даатгагч болон даатгуулагчийн хооронд мэдээллийн тэгш бус байдал үүсэх бөгөөд энэ нь adverse selection болон moral hazard хэлбэрээр илэрдэг. Ийм нөхцөлд эрсдэлд суурилсан тарифын тогтолцоо нь зах зээлийн гажуудлыг бууруулах чухал хэрэгсэл болдог.

Гуравдугаарт: эрх зүй ба эдийн засгийн онол (Law and Economics)-ын хүрээнд суурь хураамжийн зохицуулалтыг авч үзсэн. Уг онолын дагуу эрх зүйн зохицуулалт нь эдийн засгийн үр ашигтай байх ёстой бөгөөд нөөцийн хуваарилалтыг оновчтой болгох зорилготой байдаг.

Эдгээр онолуудыг нэгтгэн авч үзэхэд даатгалын хураамж нь эрсдэлийг зөв илэрхийлсэн, зах зээлийн дохиог гажуудуулахгүй, нийгмийн хамгаалалтын үүргийг хангахуйц байх ёстой гэсэн нийтлэг зарчимд тулгуурлаж байна. Дээрх онолуудыг жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын асуудалтай уялдуулан авч үзвэл дараах дүгнэлт гарч байна. Эрсдэлд суурилсан тариф тогтоох онолын дагуу жолооч бүрийн хураамж нь түүний осол гаргах магадлал, хохирол учруулах эрсдэлийн түвшинд тулгуурласан байх ёстой. Гэвч Монгол Улсын нөхцөлд суурь хураамжийг харьцангуй нэгэн жигд тогтоож байгаа нь эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгахгүй байгааг харуулж байна.

Мэдээллийн асимметрийн онолын үүднээс авч үзвэл эрсдэл багатай болон эрсдэл өндөртэй жолоочид ижил түвшний хураамж ногдуулах нь зах зээлийн сөрөг сонголтыг бий болгож, даатгалын тогтолцооны үр ашгийг бууруулах нөхцөл болдог.

Мөн эрх зүй ба эдийн засгийн онолын дагуу суурь хураамжийг бодит эрсдэлээс доогуур тогтоох нь даатгалын сангийн бүрдэлтийг бууруулж, улмаар нөхөн төлбөрийн хэмжээ, хүртээмжид сөргөөр нөлөөлдөг. Энэ нь даатгалын тогтолцооны үндсэн зорилго болох хохирогчийг хамгаалах үүргийг бүрэн хангаж чадахгүйд хүргэж байна.

Иймээс жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг дээрх онолын зарчимтай уялдуулан боловсронгуй болгох шаардлага зүй ёсоор тавигдаж байна.

1.1 Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын онолын тойм

Хүн бүр амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөө хамгаалахыг хичээдэг ч гэнэтийн өвчин, осол, аюул эрсдэл урьдчилан мэдэгдэхгүй тохиолддог. Ийм нөхцөл байдалд хүн сэтгэл санаа, бие махбодь төдийгүй санхүүгийн хувьд ч хохирол амсах эрсдэлтэй бөгөөд энэ нь тухайн хүн, байгууллагад нэмэлт дарамт үүсгэдэг тул энэхүү дармтаас урьдчилан сэргийлэх арга хэрэгслийн нэг нь даатгал юм.

Иймээс аливаа хувь хүн, албан байгууллагын хэвийн байдлыг алдагдуулах, санамсаргүй, эрсдэл дагуулсан үйл явцаас үүсэх хохирлыг бууруулах, нөхөх санхүүгийн үр дүнтэй арга хэрэгсэл бол даатгал юм. Өөрөөр хэлбэл эрсдэлийг шилжүүлэх механизм юм. (<https://www.sankhuuginbolovsrol.mn/cdn/pdf/Huvi%20hun%20buleg14.pdf>)

Гэнэтийн эрсдэл хэнд ч, хэзээ ч тохиолдох магадлалтай тул түүнээс хэрхэн урьдчилан сэргийлэх, шилжүүлэх, хүлээн зөвшөөрөх зэрэг арга хэмжээг авч болох бөгөөд учирч болзошгүй хохирлыг бусдад шилжүүлэх буюу даатгалд хамрагдах боломж байдаг.

Даатгал нь эрх зүйн утгаараа аж ахуйн нэгж байгууллага, иргэдийн эд хөрөнгө болон хуульд харшлаагүй эдийн бус ашиг сонирхлыг болзошгүй эрсдлээс даатгаж, даатгуулагчийн даатгуулсан ашиг сонирхолд хохирол учруулсан тохиолдолд даатгалын компаниар нөхөн төлүүлэхээр тохиролцсон хэлцэл юм. (“Даатгалын эрх зүй”, Ч.Отгонбаяр, С.Ганболд, 2005 он, 6 дахь тал)

Товчоор хэлбэл Даатгал нь санхүүгийн нөөцийг дахин хуваарилах, эрсдэлийг шилжүүлэх, хохирлын санхүүжилтийн механизм билээ.

Мөн даатгал нь зөвхөн цэвэр эрсдэлийг хамардаг бөгөөд нөхөн төлбөрийн зарчим нь даатгуулагчийг хохирлоос ашиг олохоос сэргийлдэг. Эдгээр онолын үндэслэл нь даатгалын зах зээлийн тогтвортой, шударга үйл ажиллагааг хангахад чухал ач холбогдолтой.

Өнөөдөр улс орнууд заавал даатгуулах хариуцлагын даатгалыг хэрэгжүүлж буй салбарын тоо хурдацтай нэмэгдэж байгаа нь нийтлэг хандлага болжээ. Энэ нь гэрээний чөлөөт байдлын зарчимд үндэслэсэн хувийн эрх зүйн хувьд тус зарчмын үйлчлэл зөрчигдөж байна уу гэсэн асуултыг үүсгэж байна.

Гэвч хууль тогтоогч тодорхой өөр өөр үйл ажиллагаа, мэргэжлүүдэд зориулан заавал даатгал авах үүргийг ногдуулан хохирогч болон хохирол учруулж буй хүний аль алинд нь сүйрлийн үр дагаврын эрсдэлээс зайлсхийх боломжийг бүрдүүлдэг.

Үүний үр дүнд заавал хариуцлагын даатгал нь хохирол учруулсан хүний төлбөрийн чадварыг хадгалахын зэрэгцээ хохирогчийн нөхөн төлбөрийг баталгаажуулж байдаг ба эдгээр даатгалын төрлүүдийг нэвтрүүлэх замаар төрөөс хохирогчдын ашиг сонирхлыг хамгаалах, хохирол учруулж буй хүнийг боломжит дампуурлаас хамгаалан хувь хүн, хуулийн этгээдийн эрсдэлийн удирдлагыг боловсронгуй болгодог байна.

Төрийн оролцоогүйгээр олон эрсдэл хүлээгчид өөрсдийгөө даатгуулахгүй байх байсан. Тиймээс нийгмийн ерөнхий сайн сайхны төлөө тодорхой эрсдэлүүдийг удирдахын тулд заавал даатгалыг төрөөс нэвтрүүлэх шаардлагатай байдаг.

Хариуцлагын даатгал нь хоёр талын хамгаалалтын зорилготой бөгөөд даатгалын гэрээ нь хохирогчид сөрөг шүүхийн шийдвэрийн үр дүнд үүсч болох эдийн засгийн гамшгаас хамгаалах, мөн хохирол учруулж буй тал нь үүргээ биелүүлэх хангалтгүй хөрөнгөтэй болох нь нотлогдсон ч гэсэн хохирогч гуравдагч этгээдэд нөхөн төлбөр авах эрхийг баталгаажуулдаг. (Theoretical and Practical Problems of Obligatory Professional Liability Insurance: A Comparative Analysis on the Basis of the Russian and Estonian Laws. M. V. Kratenkoa , O.-J. Luik. 2020)

Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Даатгалын тухай хуульд даатгалыг ердийн болон урт хугацааны гэж ангилдаг бөгөөд албан журмын болон сайн дурын гэсэн 2 төрөлтэй байхаар хууль тогтоогчоос хуульчилж өгчээ.

Аливаа үйл ажиллагаа явуулж байгаа этгээдийн үйл ажиллагааны онцлог, учруулах эрсдэлд үндэслэн бусдад гэм хор учруулахаас урьдчилан сэргийлж эрсдэлийг шилжүүлэх механизмыг салбарын хуульд тусгайлан зааж, үйл ажиллагаа явуулж байгаа этгээдийг үүрэгжүүлсэн хэм хэмжээг тогтоосны үндсэн дээр хийгдэж байгаа даатгалыг албан журмын даатгал гэнэ.

Түүхийн явцад иргэнд учирч байгаа эрсдэлийг бууруулах үүднээс нийгмийн даатгал, гэнэтийн ослын даатгал зэрэг албан журмын даатгалууд бий болж эхэлсэн бөгөөд эдгээр нь нийгмийн хөгжлийн явцад илүү төрөлжиж, ангилагдсаар ирсний нэг нь жолоочийн хариуцлагын даатгал юм.

Манай улсад энэхүү даатгалын үндсэн зорилго нь зам тээврийн ослын хохирогчийн эрх, ашиг сонирхлыг хамгаалахад оршино. Үүний хүрээнд зам тээврийн ослын улмаас хохирсон этгээд бүр хохирлоо нөхөн төлүүлэх эрхийг хангах, олон нийтэд соён гэгээрүүлэх, урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааг зохион байгуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх шаардлага үүссэн. Ийнхүү Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг 2011 онд баталснаар жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын эрх зүйн үндэсийг бий болгосон билээ.

Энэхүү хуулиар жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийг шууд тоочих аргаар тогтоож, суурь хураамжийг нэмэгдүүлэх болон бууруулах итгэлцүүрийг зааж өгсөн байдаг. Жил бүр инфляци, хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүний үнэ, тээврийн хэрэгслийн үнэ, засвар үйлчилгээний үнэ өсөж байхад суурь хураамжийн хэмжээ өсөх боломжгүй байгаагийн улмаас тухайн даатгалын зорилт бүрэн хэрэгжиж чадахгүй нөхцөл байдал үүсэж байна.

Монгол улсад жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох талаар "Б.Жавхлан, Б.Гүнбилэг- Даатгалын эрх зүй, 2011", "Санхүүгийн зохицуулах хороо- Даатгалын зохицуулалтын эрх зүйн актын эмхэтгэл 2013", жолоочийн хариуцлагын даатгалын сэдвийн хүрээнд "Б.Гүнбилэг Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох нь" сэдэвт илтгэл, "Б.Анхбаяр - Тээврийн хэрэгсэл, жолоочийн хариуцлагын даатгалын нийгмийн ач холбогдол, түүнийг хэрэгжүүлэх арга зам, 2012 он /магистрын ажил/", "Н.Бүжинлхам- Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох нь /бакалаврын ажил/, 2022", "Б.Дэмэд - Жолоочийн хариуцлагын даатгалын болон тээврийн хэрэгслийн даатгалын нөхөн төлбөрийн эрх зүйн зохицуулалтад тулгамдаж буй асуудал, шийдвэрлэх арга зам /бакалаврын ажил/, 2020", Э.Идэрбаясгалан - Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалт болон зарим асуудал /бакалаврын ажил/ зэрэг сэдвийн хүрээнд судлагдсан байдаг дээрх эх сурвалжуудыг судалгааны ажилд ашиглав.

1.2 Монгол улс дахь мэргэжлийн хариуцлагын даатгалын төрөл

Мэргэжлийн хариуцлагын даатгал нь даатгуулагчийн үйл ажиллагааны явцад гуравдагч этгээдэд учруулсан хохирлыг нөхөн төлөх зориулалттай бүтээгдэхүүн юм.

Даатгуулагч нь мэргэжлийн үйл ажиллагаагаа явуулж байхдаа алдаа, зөрчил гаргасны улмаас өөрийн үйлчлүүлэгчид хохирол учруулсан тохиолдолд тухайн хохирлыг нөхөн төлөх, арилгах шаардлага үүсдэг тул даатгуулагчид үүсэх энэхүү эрсдэлийг шилжүүлэх механизм нь мэргэжлийн хариуцлагын даатгал болдог.

Тодорхой үйл ажиллагаанаас ашиг хүртдэг хүмүүс заавал хариуцлагын даатгалаар дамжуулан өөрсдийн үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй хохирлын зохистой хувийг бууруулах боломжтой ба энэ нь хариуцагчийн буруутай эсэхээс үл хамааран туйлын ноцтой хохирлыг бууруулахад тусалж, залруулах шударга ёсны үр дүнтэй механизм болдог чухал ач холбогдолтой тогтолцоо юм.

Европын Холбоо, АНУ, Япон зэрэг орнуудад энэ төрлийн даатгал өргөн хөгжсөн бөгөөд заавал даатгалын жагсаалтад багтдаг. Харин Монгол Улсад мэргэжлийн хариуцлагын даатгал нь зөвхөн аудитор, үнэлгээчин, зуучлагч, өмгөөлөгч, мэргэшсэн инженер, төсөвчин зэрэг нь салбарын хуулиар даатгалд хамрагдахыг үүрэг болгосон байдаг ба бусад мэргэжил сайн дурын хэлбэрээр хамрагдана. 2024 оны байдлаар нийт даатгуулагчдын тоо 93,755 байсан бол 2025 онд 112,011 болж өссөн нь мэргэжлийн хариуцлагын даатгалын ач холбогдлыг иргэн, байгууллагууд ухамсарлах явдал нэмэгдэж байгаагийн илрэл билээ.

Манай улсад мэргэжлийн хариуцлагын даатгалыг салбар, мэргэжлийн онцлогоос шалтгаалан даатгагч нар нь мэргэжлийн онцлог, салбарын эрсдэлт нөхцөл байдлаас шалтгаалан мэргэжлийн хариуцлагын даатгалыг багцаар эсхүл зөвхөн тодорхой нэг салбарт үзүүлж байна.

Хүснэгт 1. *Даатгалын компаниудын мэргэжлийн даатгалын төрлөөр*

№	Даатгалын компани	Мэргэжлийн даатгалын төрөл / салбар	Тайлбар
1	Монгол Даатгал ХХК	Эрүүл мэнд, барилга, санхүү, ИТ	Том зах зээлд олон салбарын багц даатгал санал болгодог
2	Таван Богд Даатгал	Аудит, санхүү, зөвлөх үйлчилгээ	Санхүүгийн тайлангийн алдаа, зөвлөгөөний алдаа
3	Хаан Даатгал	Барилга, инженер, архитектор	Зураг төсөл, барилгын хариуцлагын даатгал
4	Хас Даатгал	Өмгөөлөгч, хуульч	Иргэний болон эрүүгийн хариуцлагын даатгал
5	Ард Даатгал	ИТ үйлчилгээ, програм хангамж	Системийн алдаа, мэдээллийн алдагдлаас хамгаалалт
6	Голомт Даатгал	Үнэлгээч, үл хөдлөх зууч	Үнэлгээ, зуучлалын буруугаас үүссэн хохирлыг нөхнө
7	Инвест Даатгал	Зөвлөх үйлчилгээ, санхүү	Жижиг салбарын даатгал, зөвхөн тодорхой үйлчилгээ

8	Бэрэн Даатгал	Барилга, зуучлалын зөвлөх	Бага хэмжээний багц бүтээгдэхүүн
9	ТиДиСи Даатгал	IT болон бизнесийн зөвлөх	Зөвхөн IT үйлчилгээний мэргэжлийн алдаанаас хамгаална
10	Юнител Даатгал	Эрүүл мэнд, боловсрол	Жижиг ба дунд байгууллагад зориулсан даатгал
11	Скай Даатгал	Үл хөдлөх, үнэлгээ	Үнэлгээч, зуучлагчийн хариуцлагын даатгал

Эх сурвалж: Албан журмын даатгагчдын холбооны тайлан 2025

Эдгээр компаниуд нь мэргэжлийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамж нь 300 мянган төгрөгөөс 1 сая 200 мянган төгрөгийн хооронд байгаа бол 10 сая төгрөгөөс 300 сая төгрөг хүртэл нөхөн төлбөрийг олгож байна.

Хүснэгт 2. Мэргэжлийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамж, нөхөн төлбөрийн хэмжээ

№	Даатгалын компани	Мэргэжлийн даатгалын төрөл / салбар	Суурь хураамж (жилд ₮)	Нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ (₮)	Тайлбар
1	Монгол Даатгал ХХК	Эрүүл мэнд, барилга, санхүү, IT	500,000–1,200,000	50,000,000–200,000,000	Том зах зээлд олон салбарын багц даатгал
2	Таван Богд Даатгал	Аудит, санхүү, зөвлөх үйлчилгээ	400,000–800,000	20,000,000–100,000,000	Санхүүгийн тайлан, зөвлөгөөний алдаа
3	Хаан Даатгал	Барилга, инженер, архитектор	600,000–1,200,000	100,000,000–300,000,000	Зураг төсөл, барилгын хариуцлага
4	Хас Даатгал	Өмгөөлөгч, хуульч	300,000–700,000	10,000,000–50,000,000	Иргэний, эрүүгийн хариуцлага
5	Ард Даатгал	IT үйлчилгээ, програм хангамж	400,000–900,000	20,000,000–80,000,000	Системийн алдаа, өгөгдлийн алдагдал
6	Голомт Даатгал	Үнэлгээч, үл хөдлөх зууч	350,000–750,000	10,000,000–50,000,000	Үнэлгээ, зуучлалын

					буруугаас үүссэн
7	Инвест Даатгал	Зөвлөх үйлчилгээ, санхүү	300,000– 600,000	10,000,000– 40,000,000	Жижиг салбарын мэргэжлийн даатгал
8	Бэрэн Даатгал	Барилга, зуучлалын зөвлөх	350,000– 700,000	10,000,000– 50,000,000	Бага хэмжээний багц бүтээгдэхүүн
9	ТиДиСи Даатгал	IT болон бизнесийн зөвлөх	400,000– 800,000	15,000,000– 50,000,000	IT үйлчилгээний мэргэжлийн алдаанаас хамгаалалт
10	Юнител Даатгал	Эрүүл мэнд, боловсрол	300,000– 600,000	10,000,000– 40,000,000	Жижиг ба дунд байгууллагад зориулсан даатгал
11	Скай Даатгал	Үл хөдлөх, үнэлгээ	350,000– 700,000	10,000,000– 50,000,000	Үнэлгээч, зуучлагчийн хариуцлагын даатгал

Эх сурвалж: албан журмын даатгагчдын холбооны тайлан 2025

Мэргэжлийн хариуцлагын даатгалын хураамжийг тодорхойлохдоо risk-based pricing (эрсдэлд суурилсан үнэлгээ) болон underwriting judgement (мэргэжлийн үнэлгээнд суурилсан шийдвэр)-ийг хослуулан ашиглаж байгаа бөгөөд хуулиар эдгээр даатгалын суурь хураамжийг хэрхэн тооцох талаар тодорхой зохицуулаагүй тул гэрээний чөлөөт байдлын зарчимд үндэслэн талууд харилцан тохиролцож даатгалын гэрээг байгуулж байна.

Харин гадаад улсуудад Ирээдүйд хэдэн хүн хохирол гаргах вэ, тэр хохирол нь хэдэн төгрөг байх вэ гэдгийг статистикаар урьдчилан тооцоод, түүн дээр үндэслэж даатгалын үнэ (хураамж)-ийг тогтоодог аргыг ашиглан даатгалын суурь хураамжийг тогтоодог байна. (Actuarial Mathematics for Life Contingent Risks. David C. M. Dickson, Mary R. Hardy, Howard R. Waters. 2009)

Мэргэжлийн хариуцлагын даатгал нь зөвхөн даатгуулагчийг эрсдэлээс хамгаалахаас гадна гуравдагч этгээдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол, түүнд учирсан

хохирлыг арилгахад чиглэсэн байдаг тул бизнесийн хэвийн үйл ажиллагааг хадгалаж, итгэлцлийг нэмэгдүүлэн, зах зээлийг тэлэх боломжийг бүрдүүлдэг.

Иймээс мэргэжлийн хариуцалгын даатгалыг эрсдэл бүхий салбаруудад зайлшгүй хуульчилж өгснөөр иргэд хоорондын гэм хор, гэрээнээс үүдэлтэй маргаан буурах, зах зээл тэлэх суурийг бий болгодог ач холбогдолтой.

1.3. Жолоочийн хариуцлагын даатгалын үүсэл, онцлог

Дэлхий дахинд техник технологийн дэвшил хурдацтай хөгжиж, түүний үр дүнд тээврийн хэрэгслийн даатгал үүсэж хөгжсөн байдаг. Замын хөдөлдөөнд оролцож байгаа тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэх тусам осол гарах нь нэмэгдэж, улмаас хүмүүсийн эрүүл мэнд, амь нас, эд хөрөнгөд хохирол учирсан тохиолдолд түүнийг нөхөн төлүүлэх, тээврийн хэрэгсэл жолоодож байгаа жолооч нарын хариуцлагыг дээшлүүлэх зорилгоор улсууд хууль, дүрэм журмандаа өөрчлөлт оруулах болсон.

Дэлхийн нэгдүгээр дайны дараас эхлэн тээврийн хэрэгсэл нь түгээмэл хэрэглээ болж, анх Их Британи, Умард Ирландын Нэгдсэн Вант Улсад 1920 онд Замын хөдөлгөөний хуульд анх хуульчилж өгч байсан. (Road traffic act)

Энэ хуулиар бүх жолооч нар заавал албан журмын даатгалтай байх ёстой бөгөөд тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч жолооч нар нь зам тээврийн осол гаргаж бусдын эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд хохирол учруулсан тохиолдолд хохирлыг нөхөн төлөх талаар зохицуулалтыг заажээ.

1.4 Монгол улсын жолоочийн хариуцлагын даатгалын хөгжлийн үе шат

Монгол улсын хувьд жолоочийн хариуцлагын даатгал талаарх эрх зүйн зохицуулалт нь хууль тогтоогчоос буюу Улсын Их Хурлаас Жолоочийн даатгалын тухай хууль гэх нэршилтэй хуулийг 2011 оны 10 дугаар сарын 6-ны өдөр баталж, 2012 оны 1 дүгээр сарын 1-нээс хэрэгжүүлж эхэлсэн.

Уг хуулинд нийт 7 удаагийн нэмэлт өөрчлөлт орсон бөгөөд хамгийн сүүлд 2025 оны 07 дугаар сарын 09-ний өдөр нэмэлт өөрчлөлт оруулсан ба өөрчлөлтүүд нь хураамжийг шинэчлэхэд чиглээгүй, харин зохицуулалтын шинжтэй байсан тул суурь хураамж 2012 оноос хойш өөрчлөгдөөгүй хэвээр байгаа.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын гол онцлог нь хуулиар заавал даатгуулж, замын хөдөлгөөнд оролцох эрхтэй байдаг. Хэрвээ жолооч уг даатгалыг хийхгүйгээр тээврийн хэрэгсэл жолоодож замын хөдөлгөөнд оролцсон тохиолдолд хуулиар хариуцлага хүлээхээр заасан байдаг.

Тодруулбал, Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Эрүүгийн хууль болон Зөрчлийн тухай хуульд зааснаар хариуцлага тооцохоор хуульчилжээ.

Зөрчлийн тухай хуулийн 11.15 дугаар зүйлийн 7-д “Жолооч нь жолоочийн даатгалд даатгуулалгүйгээр тээврийн хэрэгслээ ашиглан замын хөдөлгөөнд оролцсон бол хүнийг нэг зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно” гэж хуульчилсан.

1.5 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалт, онол

Жолоочийн хариуцлагын даатгал нь бусад даатгалын гэрээний харилцаанаас ялгаатай зохицуулалт нь нийгмийн хариуцлагыг нэмэгдүүлэх, нийтлэг ашиг сонирхлыг хамгаалах зорилготой, албан журмын даатгалын төрөлд хамаардаг.

Дэлхийн улс орнуудад тээврийн хэрэгслийн тоо болон замын хөдөлгөөнд оролцогчдын тоо тасралтгүй өсөхийн хэрээр зам тээврийн ослын эрсдэл дагаад нэмэгдэж, иргэд эд хөрөнгө, эрүүл мэнд, цаашлаад амь насаараа хохирох магадлал өндөр нөхцөлд амьдарч байна. Ийм нөхцөлд жолоочийн хариуцлагын даатгал нь ослын улмаас хохирсон гуравдагч этгээдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхлыг хамгаалахаас гадна буруутай жолоочийг гэнэтийн их хэмжээний санхүүгийн дарамтад орохоос хамгаалах нийгэм, эдийн засгийн чухал механизм болж хөгжжээ. Тиймээс энэхүү даатгалыг дэлхийн ихэнх улс орон заавал даатгуулах хэлбэрээр хэрэгжүүлж, замын хөдөлгөөний эрсдэлийг хуваарилах, хохирлыг шуурхай барагдуулах тогтолцоог бүрдүүлсэн байна.

Энэ төрлийн даатгалын эрх зүйн зохицуулалт, хэрэгжилтийг улс орнууд ерөнхийд нь хоёр үндсэн хандлагаар авч үздэг (Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох нь, эрх зүйн сэтгүүл, Б.Гүнбилэг, 2022 он, Цуврал №1). Нэгдүгээр хандлага нь жолоочийн хариуцлагын даатгалыг албан журмын шинжтэй тул цэвэр арилжааны ашиг сонирхолд тулгуурласан үйл ажиллагаа биш гэж үзэж, даатгалын сангийн үлдэгдэл хөрөнгийг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, олон нийтэд сургалт, сурталчилгаа явуулах зэрэг нийгмийн зорилгод чиглүүлэх ёстой гэж үздэг. Харин хоёрдугаар хандлага нь энэхүү даатгалыг заавал хэрэгжүүлэх шаардлагатай боловч түүнийг үр ашигтай, өрсөлдөөнт орчинд явуулахын тулд хувийн хэвшлийн даатгалын байгууллагуудаар арилжааны зарчмаар хэрэгжүүлэх нь зүйтэй гэж үздэг.

Иймээс явцын дүгнэлт хийхэд, жолоочийн хариуцлагын даатгал нь зөвхөн нэг талын ашиг сонирхлыг хамгаалах бус, нийгмийн нийтлэг эрсдэлийг бууруулах, хохирлыг тэгш хуваарилах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг дэмжих цогц механизм бөгөөд түүний зохион байгуулалт нь улс орнуудын хувьд нийгмийн хамгааллын зорилго болон зах зээлийн үр ашигт байдлын тэнцвэрийг хэрхэн хангах вэ гэдэгт төвлөрдөг онцлогтой байна.

1.5.1 Даатгалын харилцааны тулгуур зарчим:

Даатгалын гэрээний үндсэн дээр нэг талаас даатгуулагч нь ирээдүйд учирч болзошгүй эрсдэлээс үүдэх хохирлоо нөхөн төлүүлэх баталгааг бий болгохын тулд тодорхой хэмжээний хураамж төлдөг бол нөгөө талаас даатгагч нь уг хураамжийг төвлөрүүлэн сан бүрдүүлж, гэрээнд заасан нөхцөлийн дагуу даатгуулагчид учирсан хохирлыг бүхэлд нь буюу тодорхой хэсгээр нөхөн төлөх үүрэг хүлээдэг. Энэхүү даатгалын харилцаа нь дараах үндсэн зарчмууд дээр тулгуурлан хэрэгждэг.

1.5.2 Эв нэгдлийн зарчим:

Даатгал нь олон даатгуулагчийн төлсөн хураамжийг нэгтгэн сан бүрдүүлж, тэдгээрээс заримд нь тохиолдсон хохирлыг нөхөн төлөх замаар эрсдэлийг хамтын байдлаар хуваалцах тогтолцоо юм. Өөрөөр хэлбэл, эрсдэл тохиолдоогүй даатгуулагчийн

төлсөн хураамж нь бусдын хохирлыг барагдуулахад ашиглагдаж, харин өөрт нь хохирол учирсан тохиолдолд төлсөн хэмжээнээс давсан нөхөн төлбөр авах боломж бүрддэг нь даатгалын мөн чанарыг илэрхийлнэ.

1.5.3 Шударга байх зарчим:

Даатгалын харилцаанд оролцогч талууд, ялангуяа даатгуулагч нь эрсдэлийг үнэн зөв, бүрэн мэдээлэх үүрэгтэй байдаг. Даатгагч нь энэ мэдээлэлд үндэслэн даатгалд хамруулах эсэх, хураамжийн хэмжээг тогтоох зэрэг шийдвэрийг гаргадаг тул илэн далангүй, шударга байх нь энэхүү харилцааны үндсэн нөхцөл юм.

1.5.4 Ашиг сонирхлын зарчим:

Даатгуулагч нь даатгуулж буй эд хөрөнгө, эрх ашигтай бодитой холбоотой, хууль ёсны ашиг сонирхолтой байх ёстой. Өөрөөр хэлбэл, тухайн зүйлд хохирол учирсан тохиолдолд даатгуулагчид бодит алдагдал үүсэх нөхцөлтэй байх шаардлагатай бөгөөд ашиг сонирхолгүй этгээд даатгал хийлгэх боломжгүй.

1.5.5 Анхдагч шалтгааны зарчим:

Даатгалын нөхөн төлбөрийг олгох эсэхийг шийдвэрлэхдээ хохирол үүсэхэд хүргэсэн гол, анхдагч шалтгааныг харгалзан үздэг. Хэрэв уг шалтгаан нь даатгалын гэрээнд хамрагдсан эрсдэлд хамаарахгүй бол нөхөн төлбөр олгогдохгүй. Жишээлбэл, галын эрсдэлээс даатгуулсан хөрөнгө газар хөдлөлтийн улмаас эвдэрсэн бол нөхөн төлбөр олгохгүй.

1.5.6 Чөлөөтэй сонгох зарчим:

Сайн дурын даатгалын хүрээнд даатгуулагч нь өөрийн хэрэгцээ, сонирхолд нийцүүлэн даатгагч байгууллага болон даатгалын төрлийг чөлөөтэй сонгох эрхтэй байдаг. Эрх шилжүүлэх (subrogation) зарчим: Даатгагч нь даатгуулагчид нөхөн төлбөр олгосны дараа тухайн хохирлыг буруутай этгээдээр нөхөн төлүүлэх эрхийг даатгуулагчаас шилжүүлэн авдаг. Харин даатгуулагч нь өөр эх үүсвэрээс нөхөн төлбөр авсан бол энэ тухайгаа даатгагчид мэдэгдэх үүрэгтэй.

1.5.7 Эрсдэл даатгагдахуйц байх зарчим:

Даатгалд хамруулах эрсдэл нь хуульд нийцсэн, тодорхой, тооцоолох боломжтой байх ёстой. Хууль бус үйл ажиллагаанаас үүдэх эрсдэл (жишээлбэл, мөрийтэй тоглоом, хууль бус бооцоо зэрэг) нь даатгалд хамрагдахгүй.

Хохирлыг хамтарч нөхөн төлөх (contribution) зарчим:

Нэг эд хөрөнгө, ашиг сонирхлыг хэд хэдэн даатгагчид давхар даатгуулсан тохиолдолд хохирлыг нөхөн төлөхдөө даатгагч бүр өөрийн хүлээх хариуцлагын хэмжээнд хувь тэнцүүлэн оролцоно. Энэ нь даатгуулагч бодит хохирлоос давсан нөхөн төлбөр авахгүй байх, даатгалыг ашиг олох хэрэгсэл болгохоос сэргийлэх зорилготой. Харин Жолоочийн хариуцлагын даатгалын тухай хуульд зааснаар дараах зарчимд үндэслэхээр хуульчилсан.

- тээврийн 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.

1.6 Даатгал эрх зүйн ойлголт:

Даатгал нь даатгалын гэрээний үндсэн дээр иргэд, байгууллагууд эрсдлээ даатгуулж, даатгалын хураамж төлөх, гэрээний хүчинтэй хугацаанд даатгалын тохиолдол бий болсон үед даатгалын компаниас нөхөн төлбөр олгох итгэлцэл дээр суурилдаг үйл ажиллагаа юм. (Санхүүгийн үндэс, Д.Оюунцэцэг, 2010 он, 87 дахь тал)

1.7 Эрсдэлийн тухай ойлголт:

Хүмүүс хэсэг бүлгээрээ дундын сан бүрдүүлж, уг сангаас хохирол, гарз учирсан нэгэндээ тусламж үзүүлж байгаа нь даатгалын нэг хэлбэр юм. Жишээлбэл ихэнх төрийн байгууллагууд хамтын сантай байдаг бөгөөд сар бүр тогтмол үнийн дүнгээр хүн бүр хуримтлал үүсгэдэг бө хамтран оролцох хүмүүсийн тоо олон байх тусмаа нэг хүнд ногдох зардлын хэмжээ буурдаг ба учирсан эрсдэл, хохирлын хэмжээг барагдуулахад хүрэлцэхүйц байх боломжтой. Үүнтэй адил даатгал бол бага зардал гарган, их, бага хэмжээний гэнэтийн эрсдэл, хохирлоос хамгаалагдах боломж буюу хариуцлага, хамгаалалт, амар тайван байдлыг олгох эрсдлийн удирдлагын энгийн шийдэл юм.

Гэнэтийн эрсдэл хэнд ч, ямар ч цаг хугацаанд тохиолдох боломжтой, таамаглах боломжгүй тул түүнээс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авч болох ба учирсан хохирлыг бусдад шилжүүлэх буюу даатгалд хамрагдах боломжтой байдаг.

Эрсдлийг даатгагдах болон даатгагдахгүй эрсдэл гэж ангилдаг. (Монгол банк, Санхүүгийн боловсрол, Даатгалын ач холбогдол, 2022 он, 5 дахь тал) Гэнэтийн шинж чанартай, хохирол нь мөнгөөр илэрхийлэгдэх боломжтой эрсдлийг даатгагдах эрсдэл гэдэг. Жишээлбэл зам тээврийн осолд өртөх эрсдэл

1.8 Даатгуулж болох эрсдэлийн төрлүүд:

Хувь хүний эрсдэл- Хүний амь нас, эрүүл мэндэд учирч болзошгүй эрсдлүүд

Эд хөрөнгийн эрсдэл- Даатгуулагчийн эд хөрөнгөд бүрэн эсхүл хэсэгчлэн хохирол учруулж болзошгүй эрсдэл. Жишээлбэл хулгайд эд хөрөнгөө алдах, гэрт нь гал түймэр гарах гэх мэт

Хариуцлагын эрсдэл- Аливаа санаандгүй болон хариуцлагагүй үйлдлээс болж бусдын эд хөрөнгө, эрүүл мэндэд хохирол учруулж болзошгүй эрсдлүүд

Жишээлбэл тээврийн хэрэгсэл жолоодож замын хөдөлгөөнд оролцож байхдаа бусдыг гэмтээх, эд хөрөнгөд нь хохирол учруулах гэх мэт

Даатгалд хамрагддаггүй эрсдлийн төрлүүд:

- Элэгдэл, хорогдол
- Техникийг шалган турших явцад гарсан хохирол
- Сэтгэл санааны хохирол, байгууллагын ажил хэргийн нэр хүндийн эрсдэл

Хүснэгт 3. Монгол улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа даатгалын харилцааг зохицуулсан хуулиуд

№	Хуулийн нэр	Батлагдсан он	Хамрах хүрээ
1	Иргэний хууль	2002-01-10	Иргэний хуулийн 43 дугаар бүлэгт даатгагч, даатгуулагчийн хооронд үүсэх гэрээний харилцааг зохицуулна.
2	Даатгалын тухай	2004-04-30	Даатгалын үйл ажиллагаа явуулах эрх зүйн үндсийг тогтоож, зохицуулалт, хяналт, тусгай зөвшөөрөл олголт, даатгуулагчийн эрх ашгийг хамгаална.
3	Даатгалын мэргэжлийн оролцогчийн тухай	2004-04-30	Даатгалын мэргэжлийн оролцогчид тавигдах шаардлага, үйл ажиллагааны хяналт, тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой харилцааг зохицуулна.
4	Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай	2005-11-17	Санхүүгийн зохицуулах хорооны бүтэц, үйл ажиллагаа, банкнаас бусад санхүүгийн салбарын зохицуулалт, хяналтыг тогтооно.
5	Жолоочийн даатгалын тухай	2011-10-06	Жолоочийг албан журмын даатгалд хамруулах, ослын хохирлыг нөхөн төлөх, хохирогчийн эрхийг хамгаалах харилцааг зохицуулна.
6	Малын индексжүүлсэн даатгалын тухай	2014-06-13	Малын даатгалын эрх зүйн үндэс, эрсдэлийн хуваарилалт, нөхөн төлбөр, давхар даатгалтай холбоотой харилцааг зохицуулна.
7	Зөрчлийн тухай хууль	2017-05-11	Тус хуулийн арван нэгдүгээр бүлэгт үнэт цаас, банк, санхүү, гааль, татвар, хяналт шалгалт, даатгалын журмын эсрэг зөрчлүүдийг хуульчилж өгсөн.
8	Эрүүгийн хууль	2015-12-03	Тус хуулийн 18.15 дугаар зүйлд зааснаар даатгалын нөхөн төлбөрийг залилан авах зорилгоор зохиомол нөхцөл бүрдүүлэх, бодит байдлыг нуух, худал мэдээлэл өгөх, хуурамч баримт бүрдүүлсэн тохиолдолд 2700–5400 нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгох, эсхүл 6 сараас 1 жил хүртэл хугацаагаар зорчих эрхийг хязгаарлах, эсхүл хорих ял оногдуулна.

БҮЛЭГ 2: МОНГОЛ УЛСЫН ЖОЛООЧИЙН ДААТГАЛЫН СУУРЬ ХУРААМЖИЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн үндсэн зорилго нь тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийг хариуцлагын албан журмын даатгалд хамруулсны үндсэнд зам, тээврийн ослын улмаас бусдын амь, нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэх, хохирогчийн эрхийг хамгаалах, дахин буруутай үйлдэл хийхээс урьдчилан сэргийлэхэд оршино. Даатгал яагаад бий болсон талаар авч үзэхийн тулд эрсдлийн тухай ойлголтыг авч үзэх нь зүйтэй. Ямар нэг хүчин зүйлээс болж ирээдүйд учирч болох аюул осол бол эрсдэл юм. Эрсдэл нь урьдчилж мэдэх боломжгүй, мөн эрсдэлээс сонголт хийх боломжгүй, өнгөрсөн үед ч байсан, одоо ч байгаа, цаашид ч байх хохирол учирч болох аюул юм. (Даатгалын эрх зүй, Ч.Отгонбаяр, С.Ганболд, 2005 он, 6 дахь тал). Жолоочийн даатгалын тогтолцоо нь авто тээврийн хэрэгцээ эрс нэмэгдэж дагаад эрсдэл нэмэгдсэн үеэс буюу 20-р зууны эхэн үеэс Европын орнуудад үүсэж хөгжсөн. Монгол Улсад 2011-2024 он хүртэл хугацаанд зам тээврийн ослын улмаас иргэд, аж ахуйн нэгж байгууллагад учирсан нийт хохирол ойролцоогоор 123.6 тэрбум төгрөг гэх судалгаа гарсан байх бөгөөд энэ тоо нь зам, тээврийн осол манай улсад багагүй байгаа гэдгийг илэрхийлж байна. (Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг шинэчлэн найруулах хэрэгцээ, шаардлагын тандан судалгаа, 2024 он, 2 дахь тал). Жолоочийн хариуцлагын даатгал нь ослын шалтгаан, хохирол нөхөн төлөлтийн уялдаа холбоог зөв зохицуулж хэрэгжүүлбэл даатгуулагч нарын хариуцлагыг нэмэгдүүлэх, дахин осол гарахаас урьдчилан сэргийлэх хамгийн үр дүнтэй аргуудын нэг юм. Учир нь дэлхийн бусад орнуудад ч жолоочийн даатгалын механизмыг тус үр дүнд хүрэх зорилгоор ашиглаж байна. Олон улсад авто тээврийн хэрэгслийн гуравдагч этгээдийн хариуцлагын даатгал (Motor third-party liability insurance) гэж нэрлэгддэг бөгөөд энэхүү даатгалд бүх нийтээр заавал даатгуулах үүрэгтэй ба энэ нь ирээдүйд учирч болзошгүй даатгалын тохиолдол, магадлалд суурилан даатгалын хураамж, үнэлгээг тооцдог, арилжааны даатгалын үндсэн зарчимд суурилсан амьдралын бус даатгагчдын гол даатгалын хэлбэр юм. Дэлхийн банкнаас хийсэн судалгаанд Африк, Төв Ази, Европын амьдралын бус даатгалын нийт хураамжийн орлогын 30%-иас доошгүй хувийг энэ хэлбэрийн даатгалын хураамжийн орлого бүрдүүлдэг байна.

Монгол Улс нь 1992 оны Үндсэн хуулиар нийтийн болон хувийн өмчийн аливаа хэлбэрийг хүлээн зөвшөөрч, чөлөөт эдийн засгийн харилцааг баталгаажуулж, ардчилал хүний эрх, эрх чөлөөг тунхагласан билээ. Үндсэн хуулийн 5 дугаар зүйлийн 4-т “Төр нь үндэсний эдийн засгийн аюулгүй байдал, аж ахуйн бүх хэвшлийн болон хүн амын нийгмийн хөгжлийг хангах зорилгод нийцүүлэн эдийн засгийг зохицуулна” гэж заасан. Ийнхүү арилжааны компаниудын үйл ажиллагаа чөлөөтэй, хараат бусаар хэрэгжих боломж бүрдэж иргэний нийгмийн орших баталгаа хангагдсан. Манай улс жолоочийн хариуцлагын даатгалыг даатгалын компаниуд хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн боловч төрөөс жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг тогтоож байгаа нь ашгийн төлөө үйл ажиллагаа эрхэлж буй даатгалын компани болон энэхүү салбарын чөлөөт зах зээл, салбарын хөгжилд таатай биш, сөрөг нөлөөг үзүүлж байж болзошгүй байна. Даатгалын үйл ажиллагаа нь туйлын дэлгэрэнгүй байх, учирсан хохирлыг нөхөж олгодог байх, даатгаж болох ашиг сонирхлыг хангах, хохирол нөхөн олгохдоо

шалтгааныг харгалзах зарчимтай байна. (Эрсдэл ба даатгал, Г.Балж, 2010 он, 93-94 дэх тал)

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын үндсэн зарчим нь тээврийн 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. (Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын гарын авлага, Албан журмын даатгагчдын холбоо, 2015 он, 4 дэх тал)

Монгол Улсын Албан Журмын Даатгагчдын холбооноос гаргасан судалгаагаар 2025 оны эхний хагас жилийн байдлаар доорх хүснэгтэд заасны дагуу жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамрагдсан байна. Мөн өмнөх онуудтай харьцуулахад гэрээний тоо 8,43%-иар буурч, даатгалын хураамж дүн 5,67%-иар өссөн гэх судалгааг гаргажээ. (Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал-2025 оны эхний хагас жил салбарын тойм, Албан журмын даатгагчдын холбоо, 2025 он, 3 дахь тал)

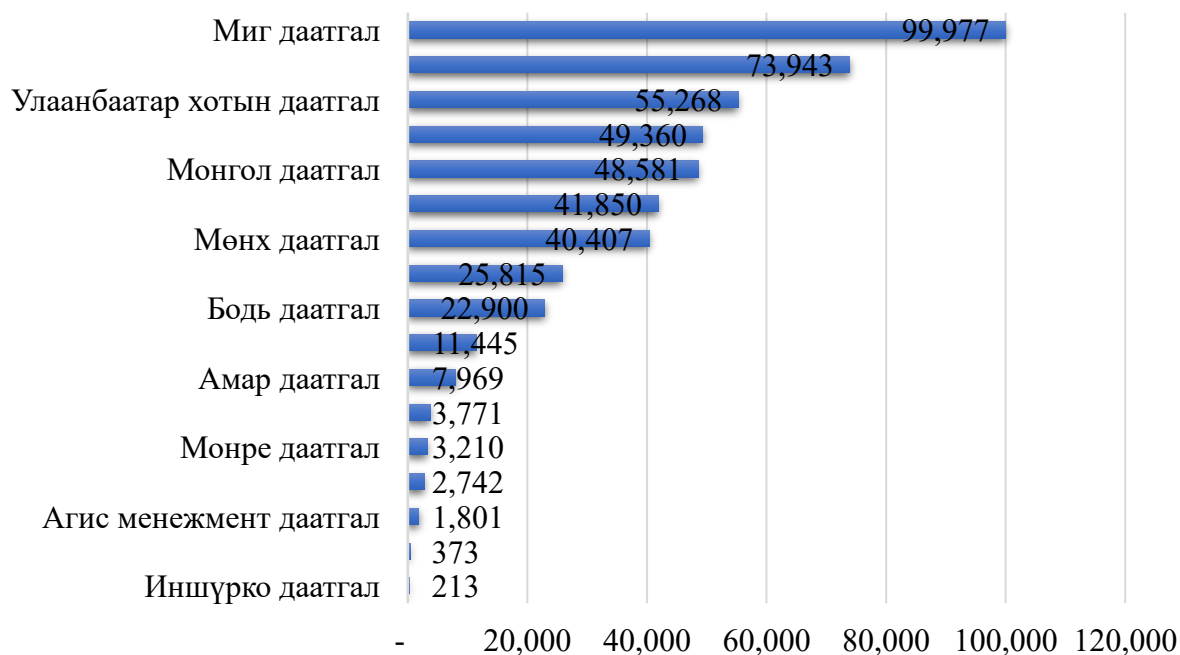
Хүснэгт 4. Жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамрагдсан гэрээний төрлөөр 2025 он.

№	Гэрээний төрөл	Тоо/ширхэг
1	Хувь хүний жолоочийн даатгалын гэрээ	352,656
2	Хуулийн этгээдийн даатгалын гэрээ	124,874
3	Мэргэшсэн CD ангиллын даатгалын гэрээ	9,225
4	Дамжин өнгөрөх даатгалын гэрээ	2,870

2025 оны эхний хагас жилд нийт жолоочийн хариуцлагын даатгалын гэрээ байгуулсан этгээдүүдийн 54.06% нь жолоочийн тоог хязгаарласан, 45.96% нь хязгаарлаагүй нөхцөлөөр даатгуулжээ.

Жолоочийн даатгалын гэрээ байгуулсан даатгалын компаниуд

Даатгалын компаниар



Монгол Улсын хувьд 2021 оны байдлаар гаргасан судалгаагаар жолоочийн хариуцлагын даатгал нь ердийн даатгалын хураамжийн орлогын 15.5% буюу 37 тэрбум төгрөгийг төвлөрүүлж, нөхөн төлбөрт 18 тэрбум төгрөгийг зарцуулж, нийт нөхөн төлбөрийн 27.8%-ийг эзэлж байгааг харвал анхаарал хандуулах эрсдэлтэй даатгалын төрөл гэдгийг илтгэж байна. Монгол Улсын Жолоочийн даатгалын тухай хуулиар жолоочийн даатгалын суурь хураамж, даатгалын нөхөн төлбөр болон холбогдох бусад харилцааг зохицуулдаг. Тус хуулийн 10 болон 11 дүгээр зүйлд заасны дагуу жолоочийн даатгалын суурь хураамж (цаашид “Даатгалын суурь хураамж” гэх)-ийн хэмжээг тогтоох бөгөөд итгэлцүүрийн шаардлагыг хэрхэн хангаж байгаа нөхцөлөөс хамааран даатгуулагчаас төлөх Даатгалын суурь хураамжийн хэмжээг тодорхойлж байна. Тус хуулийн үндсэн зорилт нь тээврийн хэрэгслийг өмчлөгчийг жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамруулах, зам тээврийн ослын улмаас бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэх, хохирогчийн эрхийг хамгаалах харилцааг зохицуулахад оршино.

2.1 Монгол Улсын жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг тооцоолох нөхцөл, аргачлал

Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийг тооцоолохдоо актуарын шинжлэх ухаанд суурилсан дараах үндсэн зарчмыг баримталдаг. Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн үндэслэл, тогтвортой байдлыг үнэлэхэд loss ratio нь гол үзүүлэлт болдог бөгөөд олон улсын практикт авто даатгалын loss ratio ихэвчлэн 60–80 хувийн хооронд хэлбэлздэг гэж Insurance Information Institute, NAIC болон Swiss Re Institute зэрэг байгууллагуудын тайлан, судалгаанд дурдсан байдаг. Энэ түвшин нь даатгалын компаниуд нөхөн төлбөрөө санхүүжүүлэхийн зэрэгцээ үйл ажиллагааны зардал, ашигтай ажиллах боломжийг хангадаг тэнцвэртэй хэмжээнд тооцогддог.

2.1.1 Даатгалын хураамжийн бүтэц ба актуарын үндсэн зарчим

Даатгалын салбарын үнэ тогтоолт нь энгийн нэг “үнэ нэмэх” шийдвэр биш бөгөөд тодорхой шинжлэх ухааны үндэслэлд тулгуурласан, тооцоонд суурилсан нарийн төвөгтэй процесс юм. Үүнийг актуарын шинжлэх ухаан (Actuarial Science) гэж нэрлэдэг бөгөөд уг салбар нь эрсдэлийг тооцоолох, магадлалын онол болон статистикийн аргуудыг ашиглан даатгалын хураамжийг бодитой, үндэслэлтэй тогтоох зорилготой байдаг.

Актуарын үндсэн зарчмын дагуу даатгалын хураамж нь хүлээгдэж буй хохирол, үйл ажиллагааны зардал болон ашгийн нийлбэрээс бүрдэнэ. Өөрөөр хэлбэл:

$$\text{Даатгалын хураамж} = \text{Хүлээгдэж буй хохирол} + \text{Зардал} + \text{Ашиг}$$

Энд хүлээгдэж буй хохирол гэдэг нь даатгалын компанийн ирээдүйд төлөхөөр тооцоолж буй нөхөн төлбөрийн дундаж хэмжээ бөгөөд энэ нь осол гарах магадлал, нэг ослын дундаж хохирлын хэмжээнээс шууд хамаардаг. Харин зардал нь даатгалын компанийн өдөр тутмын үйл ажиллагааг хэвийн явуулахад шаардлагатай бүхий л зардлыг хамардаг бөгөөд үүнд ажилчдын цалин хөлс, оффисын болон удирдлагын зардал, борлуулалтын шимтгэл, мэдээллийн технологийн системийн зардал, үйлчилгээний зардлууд орно. Ашгийн бүрэлдэхүүн нь компанийн урт хугацаанд тогтвортой ажиллах нөхцөлийг хангах, хөрөнгө оруулагчдын өгөөжийг бүрдүүлэхэд чиглэсэн байдаг.

Эдгээр гурван бүрэлдэхүүн хэсгийг зөв, тэнцвэртэй тооцоолон тусгаснаар даатгалын хураамж нь нэг талаас даатгуулагчдад хэт өндөр санхүүгийн дарамт учруулахгүй байх, нөгөө талаас даатгалын компани нөхөн төлбөрөө санхүүжүүлэх, үйл ажиллагаагаа тогтвортой явуулах боломжийг хангах нөхцөл бүрддэг. Иймд даатгалын хураамж нь зөвхөн үнэ биш, харин эрсдэлийг эдийн засгийн хувьд зөв хуваарилах чухал механизм гэж үзэж болно.

2.1.2 Нөхөн төлбөрийн харьцаа ба түүний ач холбогдол

Даатгалын хураамж бодит эрсдэлд нийцэж байгаа эсэхийг үнэлэхэд хамгийн өргөн хэрэглэгддэг үзүүлэлт бол loss ratio буюу нөхөн төлбөрийн харьцаа юм. Loss ratio нь тухайн хугацаанд даатгалын компаниас олгосон нөхөн төлбөрийг нийт цуглуулсан хураамжтай харьцуулсан үзүүлэлт бөгөөд дараах байдлаар илэрхийлэгдэнэ:

$$\text{Нөхөн төлбөрийн харьцаа} = \text{Нөхөн төлбөр} / \text{Нийт хураамж}$$

Энэхүү үзүүлэлт нь даатгалын тариф хэр зөв тогтоогдсоныг илтгэх чухал хэмжүүр болдог. Хэрэв нөхөн төлбөрийн харьцаа хэт бага байвал хэрэглэгчид бодит эрсдлээс өндөр хураамж төлж байж болзошгүй. Харин хэт өндөр байвал даатгалын компани нөхөн төлбөрөө санхүүжүүлэхэд хүндрэл үүсч, санхүүгийн тогтвортой байдал алдагдах эрсдэлтэй.

2.1.3 Нийлмэл харьцаа ба зах зээлийн тогтвортой байдал

Нөхөн төлбөрийн харьцаанаас гадна даатгалын салбарт нийлмэл харьцаа (combined ratio)-г өргөн ашигладаг. Энэхүү үзүүлэлт нь нөхөн төлбөрийн харьцаа болон зардлын

харьцааг нэгтгэн илэрхийлдэг бөгөөд даатгалын компанийн үндсэн үйл ажиллагааны санхүүгийн үр дүнг илүү цогцоор нь үнэлэх боломж олгодог.

Өөрөөр хэлбэл:

Нийлмэл харьцаа = Нөхөн төлбөрийн харьцаа + Зардлын харьцаа

Нийлмэл харьцаа нь даатгалын компанийн ашигт ажиллагааг тодорхойлох чухал үзүүлэлт бөгөөд дараах байдлаар тайлбарлагдана. Хэрэв нийлмэл харьцаа 100 хувиас бага байвал даатгалын компани үндсэн үйл ажиллагаанаасаа ашиг олж байна гэж үздэг. Харин 100 хувьтай ойролцоо тохиолдолд орлого, зардал тэнцвэртэй, өөрөөр хэлбэл ашиг, алдагдлын зааг дээр ажиллаж байна гэсэн үг юм. Харин нийлмэл харьцаа 100 хувиас давсан нөхцөлд даатгалын компани үндсэн үйл ажиллагаанаасаа алдагдал хүлээж байгаа бөгөөд энэ нь тарифын бодлого, эрсдэлийн үнэлгээг дахин авч үзэх шаардлагатайг илтгэнэ.

Иймээс нийлмэл харьцаа нь даатгалын компанийн зөвхөн ашигт ажиллагааг хэмжихээс гадна хураамжийн түвшин бодит эрсдэл болон зардалтай нийцэж байгаа эсэхийг үнэлэх чухал хэрэгсэл болдог.

2.1.4 Олон улсын практик ба жишиг түвшин

Олон улсын даатгалын практикт, ялангуяа авто даатгалын салбарт даатгалын хураамжийн бүтэц тодорхой хэв шинжтэй байдаг. Тухайлбал, нөхөн төлбөрийн харьцаа дунджаар 60–80 хувь, зардлын харьцаа 20–25 хувь, харин ашгийн түвшин 5–10 хувийн хооронд хэлбэлзэх нь нийтлэг ажиглагддаг. Эдгээрийг нэгтгэн авч үзвэл нийлмэл харьцаа ихэвчлэн 95–105 хувийн хооронд байх бөгөөд энэ нь даатгалын зах зээл тогтвортой, тэнцвэртэй ажиллаж байгааг илтгэх нэг үзүүлэлт болдог.

Ийм түвшин нь даатгалын компаниуд нөхөн төлбөрийн үүргээ бүрэн биелүүлэхийн зэрэгцээ үйл ажиллагааны зардлаа нөхөж, тодорхой хэмжээний ашиг олж, урт хугацаанд санхүүгийн хувьд тогтвортой ажиллах боломжийг бүрдүүлдэг. Өөрөөр хэлбэл, хураамж нь зөвхөн эрсдэлийг санхүүжүүлэх бус, даатгалын тогтолцооны үр ашигтай ажиллагааг хангах үндсэн хэрэгсэл болдог.

Актуарын энэхүү хандлага нь зөвхөн компанийн ашигт ажиллагааг хангахад чиглэдэггүй бөгөөд зах зээлийн шударга байдлыг хадгалах чухал үүрэгтэй. Хэрэв нөхөн төлбөрийн харьцаа удаан хугацаанд хэт бага байвал даатгуулагчид бодит эрсдлээс илүү өндөр хураамж төлж байгаа гэсэн үг бөгөөд энэ нь хэрэглэгчийн хувьд сөрөг үр дагавартай. Харин эсрэгээрээ, нөхөн төлбөрийн харьцаа хэт өндөр байх нь хураамж дутуу тогтоогдсон, эсвэл эрсдэлийн үнэлгээ хангалтгүй байгааг илтгэж болох бөгөөд даатгалын компанийн санхүүгийн тогтвортой байдалд эрсдэл учруулдаг.

Мөн нийлмэл харьцаа 100 хувиас тогтмол давсан нөхцөлд даатгалын салбар алдагдалтай ажиллаж эхлэх бөгөөд энэ нь тарифыг шинэчлэх, эсвэл эрсдэлийн үнэлгээг дахин хянах шаардлагатайг харуулдаг. Иймд даатгалын хураамжийг үнэлэхдээ эдгээр үзүүлэлтүүдийг салангид бус, харин харилцан уялдаатайгаар цогцоор нь авч үзэх нь зүйтэй юм.

Эцэст нь дүгнэж хэлэхэд, даатгалын хураамжийг тогтоохдоо актуарын үндсэн зарчимд тулгуурлан хүлээгдэж буй эрсдэл, үйл ажиллагааны зардал, ашгийн зохистой

түвшинг тэнцвэртэй тусгах шаардлагатай байдаг. Олон улсын жишгээр нөхөн төлбөрийн харьцаа 60–80 хувь, нийлмэл харьцаа 95–105 хувийн хооронд байх нь даатгалын зах зээлийн тогтвортой, үр ашигтай үйл ажиллагааг илтгэх чухал шалгуур гэж үздэг бөгөөд энэ хүрээнээс хэтэрсэн тохиолдолд тарифын бодлого болон эрсдэлийн үнэлгээг дахин авч үзэх шаардлага үүсдэг. Дээрх онолын хүрээнд Монгол Улсад суурь хураамжийг хэрхэн тогтоож байгаа талаар авч үзье. Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд заасны дагуу Даатгалын суурь хураамжийг дараах хэмжээгээр тогтоосон. Үүнд:

Хүснэгт 5. Даатгалын суурь хураамж

№	Тээврийн хэрэгслийн ангилал	Суурь хураамж
1	"А" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	12,500 төгрөг
2	"В" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	42,500 төгрөг
3	"С" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	33,000 төгрөг
4	"D" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	53 000 төгрөг
5	Механизм" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	12 500 төгрөг

Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийг Монгол Улсад дээр дурдсан тогтмол хэмжээгээр тогтоодог ба Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлд зааснаар энэхүү суурь хураамжийг тодорхой итгэлцүүрээр нэмэгдүүлэх, эсвэл бууруулах замаар эцсийн хэмжээг тооцдог. Иймд даатгуулагч бүрийн төлөх хураамж нь харилцан адилгүй байдаг болно.

Хүснэгт 6. Итгэлцүүрийн төрөл

№	Итгэлцүүрийн төрөл
1	Тээврийн хэрэгслийг ашиглах газар нутгийн байршил;
2	Өмнөх гэрээний хугацаанд даатгуулагчийн буруугаас үүссэн даатгалын тохиолдлын тоо, олгосон нөхөн төлбөрийн хэмжээ;
3	Даатгуулагчийн нас, автотээврийн хэрэгсэл жолоодох туршлага;
4	Даатгалын гэрээний хугацаа;
5	Даатгалын хураамжийн хэмжээг журамд зааснаас доогуур тогтоосон, эсхүл нөхөн төлбөрийг нэмэгдүүлэхэд нөлөөлөхүйц худал мэдүүлэг санаатай өгсөн эсэх;
6	Тээврийн хэрэгслийг ашиглах жолоочийн тоо;
7	Тээврийн хэрэгслийн даац, зорчигчийн суудлын тоо, хөдөлгүүрийн хүчин чадал;
8	Тээврийн хэрэгслийн зориулалт;
9	Чиргүүлтэй эсэх.

Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 4.1 дэх хэсэг “Санхүүгийн зохицуулах хороо нь санхүүгийн зах зээлийн тогтвортой байдлыг хангах, санхүүгийн үйлчилгээг зохицуулах, холбогдох хууль тогтоомжийн биелэлтэд хяналт тавих, хөрөнгө оруулагч, үйлчлүүлэгчдийн эрх ашгийг хамгаалах чиг үүрэг бүхий төрийн байгууллага мөн”, Даатгалын тухай хуулийн 12.1 дэх хэсэг “Даатгалын үйл ажиллагааг зохицуулах, хянах эрхийг даатгалын асуудал хариуцсан Санхүүгийн зохицуулах хороо хэрэгжүүлнэ” гэж тус тус заасны дагуу даатгалын компаниудын үйл ажиллагаа, салбарын эрх зүйн орчинд шаардлагатай хяналтыг Санхүүгийн зохицуулах хороо хянан ажиллаж байна.

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 11.2 дахь хэсэг Даатгалын хураамжийн хэмжээг тооцох итгэлцүүр хэрэглэх журмыг Санхүүгийн зохицуулах хороо батална гэж заасны дагуу Санхүүгийн зохицуулах хорооны 2025 оны 01 дүгээр сарын 10-ны өдрийн 01 дүгээр тогтоолын хавсралтаар баталсан “Жолоочийн даатгалын хураамжийн хэмжээг тооцох итгэлцүүр хэрэглэх журам” (цаашид “Итгэлцүүрийн журам” гэх)-ын дагуу тус харилцааг зохицуулж байна. Даатгуулагчийн Даатгалын хураамжийн үнэлгээг Итгэлцүүрийн журамд заасны дагуу тооцоолж эцсийн байдлаар гаргах бөгөөд дараах нөхцөлөөр итгэлцүүрийг тооцоолно. Үүнд:

- Тээврийн хэрэгслийг ашиглах газар нутгийн байршлаас хамаарах итгэлцүүр буюу (I_1):

Итгэлцүүрийн журмын 2.2 дахь хэсэгт заасны дагуу тээврийн хэрэгслийг ашиглах газар нутгийн байршлаас хамаарах итгэлцүүр (I_1)-ийг дараах нөхцөлөөр тооцоолно.

Хүснэгт 7. Итгэлцүүрийн тооцох аргачлал

Тээврийн хэрэгслийг ашиглах газар нутгийн байршил	I_1
Улаанбаатар хот, Дархан-Уул, Орхон аймаг	1.2
Бусад аймаг, хот	1.0

Тээврийн хэрэгслийг ашиглах газар нутгийн байршлыг тодорхойлохдоо тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээнд бичигдсэн газар нутгийн байршлыг үндэслэж дээрхээс тохирох хэмжээг тодорхойлно. Итгэлцүүрийн журмын 2.2.3 дахь заалтын дагуу Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх болон түр хугацаагаар Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн жолоочийн даатгалын газар нутгийн байршлаас хамаарах итгэлцүүр $I_1 = 1.5$ -аар тооцно.

Өмнөх гэрээний хугацаанд даатгуулагчийн буруугаас үүссэн даатгалын тохиолдлын тоо, олгосон нөхөн төлбөрийн хэмжээнээс хамаарах итгэлцүүр буюу (I_2):

Итгэлцүүрийн журмын 2.3 дахь хэсэгт заасны дагуу Өмнөх 365 хоногийн хугацаанд даатгуулагчийн буруугаас үүссэн даатгалын тохиолдлын тоо, олгосон нөхөн төлбөрийн хэмжээнээс хамаарч итгэлцүүр I_2 -ийг тооцно. Даатгуулагчийн буруутай үйлдлээс үүссэн

даатгалын тохиолдлын тоо, олгосон нөхөн төлбөрийг 1, 2, 3 болон түүнээс дээш удаа гэж 3 ангилж тохиолдол бүрээс хамаарч 0.5-2.45 хооронд тохирох хэмжээгээр I_2 –ыг тодорхойлж байна. Итгэлцүүрийн журмын 2.3.6 дахь заалт Жолоочийн даатгалын гэрээг анх удаа байгуулж байгаа болон тухайн тээврийн хэрэгслийг жолоодох жолоочийн тоог хязгаарлаагүй тохиолдолд даатгуулагчийн итгэлцүүр $I_2=1$ байна гэж заажээ. Өөрөөр хэлбэл, даатгуулагчийн буруутай үйлдлийн улмаас өмнөх 365 хоногт даатгалын төлбөр гаргуулан авсан хэмжээ, хэдэн удаа даатгалын тохиолдолд үүссэнээс хамаарч I_2 -ийн хэмжээ өсөх боломжтой юм.

- Даатгуулагчийн нас, автотээврийн хэрэгсэл жолоодох туршлагаас хамаарах итгэлцүүр буюу (I_3):

Итгэлцүүрийн журмын 2.4 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах нөхцөлөөр I_3 -ийн хэмжээг тодорхойлно.

Хүснэгт 8. *Итгэлцүүр тооцох аргачлал*

Даатгуулагчийн нас, автотээврийн хэрэгсэл жолоодох туршлага		I_3
25 хүртэлх насны	3 жил хүртэлх туршлагатай	1.2
	3 болон түүнээс дээш жилийн туршлагатай	1.15
25 болон түүнээс дээш насны	3 жил хүртэлх туршлагатай	1.1
	3 болон түүнээс дээш жилийн туршлагатай	1.0

- Даатгалын гэрээний хугацаанаас хамаарах итгэлцүүр буюу (I_4):

Итгэлцүүрийн журмын 2.5.1 дэх заалтад заасны дагуу Монгол улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн жолоочийн даатгалын гэрээний хугацаа 1 жил байх бөгөөд итгэлцүүр $I_4=1$ гэж тооцоолно. Гадаад улсад бүртгэлтэй буюу дамжин өнгөрөх болон түр хугацаагаар Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт орж ирж байгаа тээврийн хэрэгслийн жолоочийн даатгалын гэрээний хугацаанаас хамаарах итгэлцүүр $I_4=1.3-2.4$ хүртэл хэмжээтэй байна.

- Даатгалын хураамжийн хэмжээг журамд зааснаас доогуур тогтоосон, эсхүл нөхөн төлбөрийг нэмэгдүүлэхэд нөлөөлөхүйц худал мэдүүлэг санаатай өгсөн эсэх нөхцөлөөс хамаарах итгэлцүүр буюу (I_5):

Итгэлцүүрийн журмын 2.6 дахь хэсэгт заасны дагуу даатгуулагч даатгалын хураамжийн хэмжээг журамд зааснаас доогуур тогтоосон, эсхүл даатгалын нөхөн төлбөрийг нэмэгдүүлэхэд нөлөөлөхүйц худал мэдүүлэг санаатай өгсөн нь тогтоогдвол тус даатгалын гэрээ дууссаны дараа байгуулсан гэрээний даатгалын хураамжийг $I_5=1.3$ итгэлцүүрээр нэмэгдүүлж тооцно.

- Тээврийн хэрэгслийг ашиглах жолоочийн тооноос хамаарах итгэлцүүр буюу (I_6):

Итгэлцүүрийн журмын 2.7 дахь хэсэгт заасны дагуу тээврийн хэрэгслийг ашиглах жолоочийн тооноос хамаарах итгэлцүүр I_6 нь гэрээнд жолоочийн тоог заасан бол 1.0, тоог хязгаарлаагүй бол 1.5-аар тус тус тооцно.

- Тээврийн хэрэгслийн даац, зорчигчийн суудлын тоо, хөдөлгүүрийн хүчин чадлаас хамаарах итгэлцүүр (I_7):

Итгэлцүүрийн журмын 2.8 дахь хэсэгт заасны дагуу тээврийн хэрэгслийн хувьд хөдөлгүүрийн багтаамжаас шалтгаалан I_7 нь В ангиллын хувьд 0.9-1.3, С ангиллын хувьд 1.0-1.3, D ангиллын хувьд 1.0-1.3 хүртэл тус тус тооцоолно.

- Тээврийн хэрэгслийн зориулалтаас хамаарах итгэлцүүр (I_8):

Итгэлцүүрийн журмын 2.9 дэх хэсэгт заасны дагуу I_8 нь тээврийн хэрэгслийг хувийн зориулалтаар ашиглах тохиолдолд 1.0, хуулийн этгээдийн үйл ажиллагааны хүрээнд ашиглах тохиолдолд 1.5-аар тус тус тооцоолно.

- Чиргүүлтэй эсэхээс хамаарах итгэлцүүр (I_9):

Итгэлцүүрийн журмын 2.10 дахь хэсэгт заасны дагуу I_9 нь тээврийн хэрэгсэл чиргүүлгүй байх тохиолдолд 1.0, чиргүүлтэй байх тохиолдолд 1.2-аар тус тус тооцоолно.

Ийнхүү итгэлцүүр тус бүрийг дээр дурдсан нөхцөлийн дагуу тооцоолох бөгөөд Итгэлцүүрийн журмын 3.1 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах томъёогоор Даатгалын суурь хэмжээг эцэслэн тооцоолно.

Хүснэгт 9. *Итгэлцүүр тооцох томъёо*

№	Даатгалын хураамжийн төрөл	Даатгалын хураамжийг тооцох томъёо
1	Мэргэшсэн болон С, D ангиллын жолоочийн даатгалын хураамж	$X = X_0 \times I_2 \times I_3 \times I_4 \times I_5$
2	Хувь хүний нэр дээр бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн жолоочийн даатгалын хураамж	$X = X_0 \times I_1 \times I_2 \times I_3 \times I_4 \times I_5 \times I_6 \times I_7 \times I_8 \times I_9$
3	Хуулийн этгээдийн нэр дээр бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн жолоочийн даатгалын хураамж	$X = X_0 \times I_1 \times I_3 \times I_4 \times I_5 \times I_6 \times I_7 \times I_8 \times I_9$
4	Дамжин өнгөрөх болон түр хугацаагаар Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт орж ирж байгаа тээврийн хэрэгслийн жолоочийн даатгалын хураамж	$X = X_0 \times I_1 \times I_2 \times I_3 \times I_4 \times I_5 \times I_6 \times I_7 \times I_8 \times I_9$

Монгол Улсын хувьд Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд заасан Даатгалын суурь хураамж дээр Санхүүгийн зохицуулах хорооны Итгэлцүүрийн журамд заасан дээрх томъёололоор тус тус тооцоолон даатгуулагч бүрийн төлөх Даатгалын хураамжийн хэмжээг тодорхойлж байна. Харин олон улсын туршлагаас харахад

жолоочийн хариуцлагын даатгалыг хэрэгжүүлж буй ихэнх улс орнууд даатгалын суурь хураамжийг холбогдох хууль тогтоомжид Монгол Улс шиг тогтмол тусгаагүй байх бөгөөд зарим зах зээлд үнийг уян хатан байхаар зохицуулж өрсөлдөөний боломжийг бий болгосон байдаг. Инфляц болон бусад хүчин зүйлээс шалтгаалан нөхөн төлбөрийн зардал нь хэлбэлзэлтэй байдаг тул тогтмол үнийг хуульд суулгаж өгснөөр тухайн зах зээлийн хэвийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй гэж үздэг. Мөн даатгалын гэрээний хугацаа, гэрээ цуцлах нөхцөл, тээврийн хэрэгслийн үнэлгээ гэх мэт олон хүчин зүйлүүд цаг хугацааны туршид хувьсах хандлагатай байдаг бөгөөд хураамжийн хувийг тогтмол шалгаж байх шаардлагатай байдаг тул холбогдох хууль тогтоомжид тогтмол дүнгээр хураамжийг хуульчилдаггүй байна. (Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг шинэчлэн найруулах хэрэгцээ, шаардлагын тандан судалгаа, 2024 он, 9 дэх тал). Мөн Жолоочийн даатгалын тухай хуулиар Даатгалын суурь хураамжийн хэмжээг тогтмол дүнгээр хуульчилсан нь жил бүр өөрчлөгдөж буй санхүүгийн нөхцөл байдал, нөхөн төлбөрийн зардал, сэлбэг, хэрэгсэл болон эрүүл мэндийн зардалуудтай харьцуулахад даатгалын эрсдэлийн түвшинтэй уялдахгүй байх сөрөг нөлөөтэй байдаг байна. Иймд 2011 онд батлагдсан Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн суурь хураамжийн хэмжээ, үүнтэй холбоотой итгэлцүүр тооцоолох аргачлал нь одоогийн Монгол Улсын санхүүгийн нөхцөлтэй уялдаж чадаж байгаа эсэхэд томоохон асуултыг дагуулж байна.

2.2 Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийг жолоочийн хариуцлагын даатгалд хамруулах зохицуулалтын тухай:

Жолоочийн тухай хуулийн 4.1.1 дэх заалт “Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр жолоочийн даатгалд заавал хамрагдах” гэж заасан. Гэвч олон улсад тээврийн хэрэгслийг өмчлөгчөөс гадна жолооч бүрийг даатгах тогтолцоотой байдаг. Америкийн Нэгдсэн Улсын зарим мужууд 1970-аад оны үед жолооч бүрийг даатгах тогтолцоо руу шилжсэн. Их Британи улс 1980-аад оноос эхлэн жолооч бүрийг даатгалд хамруулж эхэлсэн. Судалгаагаар энэ нь ослын тоог бууруулж, даатгалын тогтолцоог илүү үр бүтээмжтэй болгож чадсан гэж үздэг.

Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийг л зөвхөн даатгалд хамруулах нь дараах сөрөг нөлөө, үр дагаврыг бий болгодог. Үүнд:

Тээврийн хэрэгслийг бодитоор ашиглаж буй этгээд нь заавал өмчлөгч байдаггүй. Өдөр тутмын амьдралд тээврийн хэрэгслийг гэр бүлийн гишүүд, найз нөхөд, эсвэл байгууллагын ажилтнууд ээлжлэн жолоодох нь түгээмэл байдаг. Гэтэл зөвхөн өмчлөгчийг даатгуулсан тохиолдолд өөр жолооч замын хөдөлгөөнд оролцож байх үед осол гарвал хариуцлагын асуудал тодорхой бус болж, даатгалын хамгаалалтын хүрээ хумигддаг. Энэ нь “даатгалын гэрээний субъект” болон “эрсдэл үүсгэгч этгээд” хоёр зөрөх нөхцөл үүсгэж, эрх зүйн маргааны үндэс болдог. Нөгөө талаас тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчид шударга биш санагддаг байна.

Осол гаргасан жолооч нь даатгалын гэрээнд нэр заагдаагүй бол даатгагч байгууллага нөхөн төлбөрөөс татгалзах, эсвэл хязгаарлах үндэслэл болгон ашиглах боломжтой. Үүний улмаас хохирогч тал нөхөн төлбөрөө бүрэн авч чадахгүй байх, эсвэл удаан хугацааны шүүхийн маргаан үүсэх нөхцөл бүрдэх боломжтой. Энэ нь даатгалын үндсэн зорилго болох эрсдэлийг бууруулах, хохирлыг шуурхай барагдуулах үүргийг сулруулдаг.

Зөвхөн өмчлөгчид хэт төвлөрсөн хариуцлагын тогтолцоо нь ёс зүйн болон эдийн засгийн сөрөг нөлөө дагуулдаг. Өмчлөгч өөрөө жолоодоогүй ч бусдын үйлдлийн улмаас үүссэн хохирлыг хариуцах шаардлагатай болж байна.

Олон улсын туршлагад тээврийн хэрэгслийн даатгалыг зөвхөн өмчлөгчөөр хязгаарлах бус, “жолоочид суурилсан”, эсвэл “холимог” загварыг өргөн ашигладаг. Энэ нь даатгалын хамгаалалтыг илүү уян хатан болгож, тухайн тээврийн хэрэгслийг ашиглаж буй бүх боломжит жолоочийг хамруулах замаар эрсдэлийг бодитой үнэлэх нөхцөлийг бүрдүүлдэг. Зөвхөн өмчлөгчид суурилсан одоогийн зохицуулалт нь зах зээлийн хөгжлийн чиг хандлагад бүрэн нийцэхгүй буйг харуулж байна.

2.3 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын нөхөн төлбөр даатгалын суурь хураамжтай уялдаж байгаа эсэх:

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 9.1.1 дэх заалтад заасны дагуу “А” ангилал, “В” ангилал, “Механизм” ангиллын тээврийн хэрэгслийн хувьд даатгалын тохиолдол бүр 1 удаа 5,000,000 төгрөг хүртэл, “С” ангилал, “D” ангиллын тээврийн хэрэгслийн хувьд даатгалын тохиолдол бүр 10,000,000 төгрөг хүртэл нөхөн төлбөрийг даатгал нөхцөл үүссэн тохиолдолд олгож байна.

Монгол Улсад замын хөдөлгөөний дүрмийг зөрчиж, зам тээврийн ослын улмаас гарсан маргаануудын хүрээнд хохирогчид учирч буй хохирлын хэмжээний талаар шүүхийн шийдвэрүүдээс дурдвал.

1. Налайх дүүргийн иргэний хэргийн анхан шатны шүүхийн 2023 оны 11 сарын 15-ны өдрийн Дугаар 104/ШШ2023/00527 шийдвэр, Нийслэлийн иргэний хэргийн давж заалдах шатны шүүхийн 2024 оны 01 сарын 29-ний өдрийн Дугаар 210/МА2024/00230 магадлал:
(https://shuukh.mn/single_case/130940?start_date=&end_date=&id=1&court_cat=1&bb=1)

Хариуцагч ***-ээс тээврийн хэрэгсэл жолоодон явахдаа нэхэмжлэгч ***-н өмчлөлийн автомашинд хохирол учруулсан бөгөөд иргэний хэргийн анхан шат болон давж заалдах шатны шүүхээс Хариуцагчаас 38,188,250 төгрөгийг гаргуулахаар шийдвэрлэжээ.

2. Баянгол, Хан-Уул, Сонгинохайрхан дүүргийн иргэний хэргийн анхан шатны тойргийн шүүхийн 2026 оны 01 сарын 23-ны өдрийн 192/ШШ2026/01095 шийдвэр, Нийслэлийн иргэний хэргийн давж заалдах шатны шүүхийн 2026 оны 03 сарын 18-ны өдрийн Дугаар 210/МА2026/00587 магадлал:
(https://shuukh.mn/single_case/36219?daterange=2020-01-01%20-%202026-04-22&id=2&court_cat=1&bb=1)

Хариуцагч ***-ээс тээврийн хэрэгсэл жолоодон явахдаа нэхэмжлэгч ***-н өмчлөлийн автомашинд ихээхэн хохирол учруулсан бөгөөд иргэний хэргийн анхан шат болон давж заалдах шатны шүүхээс Хариуцагчаас 27,294,000 төгрөгийг гаргуулахаар шийдвэрлэжээ.

3. Баянзүрх, Сүхбаатар, Чингэлтэй дүүргийн иргэний хэргийн анхан шатны тойргийн шүүхийн 2025 оны 12 сарын 09-ний өдрийн Дугаар 191/ШШ2025/11398 шийдвэр, Нийслэлийн иргэний хэргийн давж заалдах шатны шүүхийн 2026 оны 03 сарын 04-ний өдрийн Дугаар 210/МА2026/00486 магадлал:

https://shuukh.mn/single_case/238406?start_date=&end_date=&id=1&court_cat=1&bb=1)

Хариуцагч ***-ээс тээврийн хэрэгсэл жолоодон явахдаа нэхэмжлэгч ***-н өмчлөлийн автомашинд ихээхэн хохирол учруулсан бөгөөд давж заалдах шатны шүүхээс Хариуцагчаас 96,310,600 төгрөгийг гаргуулахаар шийдвэрлэжээ.

Эдгээр шүүхийн шийдвэрүүдээс замын хөдөлгөөний ослын улмаас хохирогч нарт учирч буй хохирлын хэмжээ даатгалын компаниас олгох 5,000,000 төгрөг, 10,000,000 төгрөгний нөхөн төлбөрөөс хэд дахин өндөр байх боломжтойг илтгэж байна. Харин Их Британи Улсын “Road Traffic Act 1988”, 145. “Requirements in respect of policies of insurance” хэсэгт (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/143>)

145. (4) (b) дэх хэсэгт эд хөрөнгийн хохирол гуравдагч этгээдэд учирсан тохиолдолд даатгалын компани дээд тал £1,200,000 хүртэл хэмжээний хохирлыг барагдуулж болохоор зохицуулсан байна.

Зам тээвэр ослын үед нэг удаагийн үйлдлээр хэд хэдэн хүнд хохирол учруулах бүрэн боломжтой тул хохирлын хэмжээ өндөр байх боломжтой салбар юм. Монгол Улсын хувьд 2024 оны байдлаар 631 хүн зам тээврийн ослоор нас барсан байна. Иймд зам тээврийн ослын дагуу хохирлыг Монгол Улсын хууль тогтоомжийн дагуу дараах байдлаар шийдвэрлэж байна. Үүнд:

2.3.1 Хохирогч нас барсан тохиолдолд олгох хохирлын хэмжээ:

Иргэний хуулийн 508.1 дэх хэсэг “Хохирогч нас барсан бол түүнийг оршуулахтай холбогдсон зайлшгүй зардал болон энэ хуулийн 508.5-д зааснаас бусад гэм хор учруулсны төлбөрийг түүний өв залгамжлагч шаардах эрхтэй”. 508.2 дахь хэсэг “Гэм хор учруулсны төлбөрийг нас барсан хохирогчийн асрамжид байсан буюу нас барах үед түүнээс тэтгэвэр авах эрхтэй байсан хөдөлмөрийн чадваргүй этгээд, хохирогчийг нас барсны дараа төрсөн хүүхэд тус тус, түүнчлэн нас барагчийн найман нас хүрээгүй хүүхэд, дүү, ачийг асран хүмүүжүүлж байгаа байнгын цалин хөлс орлогогүй эцэг, эх, нөхөр /эхнэр/-ийн аль нэг нь авах эрхтэй”, 508.3 дахь хэсэгт “Төлбөр гаргуулах хэмжээг тогтоохдоо нас барагчид өөрт нь болон түүний асрамжид байсан хөдөлмөрийн чадвартай бөгөөд төлбөр авах эрхгүй этгээдэд оногдох хэсгийг хасаад нас барагчийн сарын цалин хөлс, орлогын дунджаар тогтооно. Түүнчлэн төлбөр авагч тус бүрт тогтоосон төлбөрийн хэмжээнээс тэжээгчээ алдсаны тэтгэврийг хасна” заасны дагуу зохицуулагдаж байна.

2.3.2 Эрүүл мэндэд учирсан хохирлын хэмжээ:

Иргэний хуулийн 505.1 дэх хэсэг “Бусдын эрүүл мэндэд гэм хор учруулсан этгээд нь хохирогчийн хөдөлмөрийн чадвараа алдсанаас дутуу авсан цалин хөлс, түүнтэй адилтгах орлого, ийнхүү эрүүл мэндэд гэм хор учруулсантай холбогдон гарсан асарч сувилах, нэмэгдэл хоол өгөх, хиймэл эрхтэн хийлгэх, сувиллын газар сувилуулах зэрэг зайлшгүй бүх зардлыг хохирогчид төлөх үүрэгтэй”, 505.2 дахь хэсэгт “Гэм хор учруулах үед хохирогч цалин хөлс, орлогогүй байсан бол тэрээр хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээнээс багагүй хэмжээний нөхөн төлбөр шаардах эрхтэй” заасны дагуу зохицуулагдаж байна.

2.3.3 Эд хөрөнгөд учирсан хохирлын хэмжээ:

Жолоочийн даатгалын суурь хураамж нь нөхөн төлбөрийн бодит түвшинтэй уялдаж байгаа эсэхийг үнэлэхэд инфляц болон эдийн засгийн орчны өөрчлөлтийг зайлшгүй авч үзэх шаардлагатай байдаг. Монгол Улсад жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийг 2012 оноос хойш үндсэндээ өөрчлөөгүй хэвээр мөрдөж байна. Гэвч энэ хугацаанд инфляц, авто засварын үйлчилгээ, сэлбэг хэрэгслийн үнэ, эмчилгээний зардал болон хөдөлмөрийн хөлсний түвшин эрчимтэй өссөн байна.

Тухайлбал, хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ 2011 онд 140,400 төгрөг байсан бол 2024 онд 660,000 төгрөг болж 4.7 дахин өссөн байна. Мөн 2011 оны 33,000 төгрөгийн суурь хураамжийг инфляцын хуримтлагдсан өсөлтөөр 2026 оны үнэлгээнд шилжүүлэн тооцвол ойролцоогоор 90,000–95,000 төгрөгтэй тэнцэх хэмжээний худалдан авах чадвартай болж байна. Харин өнөөгийн байдлаар суурь хураамж 50,000 төгрөг орчим хэвээр байгаа нь бодит үнэ цэнийн хувьд буурсан гэж үзэхээр байна.

Судалгааны мэдээллээс үзэхэд 2022 онд жолоочийн даатгалаас 32.0 тэрбум төгрөгийн нөхөн төлбөр олгож байсан бол 2023 онд энэ хэмжээ 35.6 тэрбум төгрөг болж өссөн байна. Энэ нь зам тээврийн ослын улмаас үүсэх бодит зардал тогтмол нэмэгдэж байгааг харуулж байгаа боловч тарифын тогтолцоо уг өөрчлөлтийг бүрэн тусгаж чадахгүй байгааг илтгэж байна.

Иргэний хуулийн 510.1 дэх хэсэгт “Бусдын эд хөрөнгөд гэм хор учруулсан этгээд уг гэм хорыг арилгахдаа гэм хор учруулахаас өмнө байсан байдалд нь сэргээх буюу учирсан хохирлыг мөнгөөр нөхөн төлнө” гэж заасан байдаг. Гэвч Жолоочийн даатгалын тухай хууль 2011 онд батлагдсанаас хойш хуулийн 9 дүгээр зүйлд заасан нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ болон 10 дугаар зүйлд заасан суурь хураамжид дорвитой өөрчлөлт ороогүй байна.

Шүүхийн практик болон бодит кейсүүдээс үзэхэд зам тээврийн ослын улмаас учирч буй хохирлын хэмжээ нь даатгалын компаниас олгож буй 5,000,000 төгрөг, 10,000,000 төгрөгийн нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээнээс давах тохиолдол цөөнгүй байна. Учир нь авто сэлбэг хэрэгслийн үнэ, засвар үйлчилгээ, эмчилгээний зардал зэрэг нь инфляцын нөлөөгөөр тогтмол өсөж байгаа боловч даатгалын эрх зүйн зохицуулалт энэхүү өөрчлөлттэй уялдан хангалттай шинэчлэгдээгүй байна.

Иймээс суурь хураамжийг бодит утгаар үнэлбэл буурсан гэж үзэх боломжтой бөгөөд энэ нь даатгалын сангийн бүрдэлт, нөхөн төлбөрийн санхүүжилтэд сөргөөр нөлөөлөх нөхцөл бүрдүүлж байна. Ялангуяа авто засвар болон эмчилгээний зардал эрчимтэй өсөж буй өнөөгийн нөхцөлд суурь хураамж бодит эрсдэлийн өсөлтийг хангалттай тусгахгүй байгаа нь хураамж болон нөхөн төлбөрийн хоорондын уялдааг алдагдуулж байна.

2.4 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын сангийн эрх зүйн зохицуулалт ба хэрэгжилт

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын харилцаанд даатгалын гэрээ байгуулаагүй, гэрээний хугацаа дууссан, эсхүл буруутай этгээд тодорхойгүй тохиолдлуудад хохирогчийн эрхийг хамгаалах зорилгоор "Жолоочийн даатгалын сан"-гийн механизм үйлчилдэг. Тус санг Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 3.1.7-д жолоочоос бусад

этгээдэд учруулсан хохирлыг нөхөн төлөх зорилгоор хэд хэдэн даатгагч хамтарч байгуулсан сан гэж тодорхойлсон байдаг.

Статистик үзүүлэлт: Албан журмын даатгагчдын холбооны 2025 оны эхний хагас жилийн тайлангаас үзэхэд даатгалын сангаас нийт 14 тохиолдолд нөхөн төлбөр олгосон байна. Үүнийг хуулийн заалтаар ангилбал:

Хуулийн 18.1.1-д заасан (даатгалгүй этгээд осол гаргасан) тохиолдолд 38,298,000 төгрөг;

Хуулийн 18.1.2-т заасан (зугтсан) тохиолдолд 24,064,000 төгрөг;

Хуулийн 18.1.5-д заасан (даатгагч дампуурсан) тохиолдолд 2,268,000 төгрөг-ийг тус тус олгожээ.

Тулгамдсан нөхцөл байдал: Одоогийн байдлаар даатгалгүй этгээдийн гаргасан осол нь сангийн нийт нөхөн төлбөрийн дийлэнх хэсгийг эзэлж байгаа бөгөөд энэ нь практикт ёс зүйн эрсдэл (moral hazard) үүсэх магадлалыг нэмэгдүүлж байна. Цаашид даатгалгүй тээврийн хэрэгслийн тоо өсвөл сангийн санхүүгийн тогтвортой байдал алдагдах, эрсдэлийн ачаалал тодорхой хэсэг даатгуулагч нарт төвлөрөх бодит нөхцөл байдал үүсээд байна.

Хураамж ба нөхөн төлбөрийн хамаарал: Монгол Улсад даатгалын хураамжийг хуулийн 10 дугаар зүйлд заасан суурь хураамж дээр СЗХ-ны "Итгэлцүүрийн журам"-аар тооцон тогтоож байна. Практикт 1 удаа осол гаргаж, даатгалын компаниас 5,000,000 төгрөгийн нөхөн төлбөр гаргуулсан даатгуулагч дараагийн жил нь өмнөх хураамжаасаа ойролцоогоор 2 дахин их буюу 100,000-300,000 төгрөгийн хураамж төлж байна. Энэхүү төлж буй хураамжийн хэмжээ нь олгосон нөхөн төлбөр, хохирогчид учирсан эмчилгээний зардал болон сэлбэг хэрэгслийн үнийн өсөлттэй харьцуулахад бага үзүүлэлттэй байна. Мөн даатгалын хураамжийн хэмжээ эдийн засгийн бодит нөхцөл байдалтай уялдахгүй байгаа нь даатгалын компаниудын нөхөн төлбөр олгох үйл явц удаашрахад нөлөөлж буй хүчин зүйлсийн нэг болж байна.

2.5 Гадаад орнуудын жолоочийн даатгалын хураамжийн тогтолцоо:

Олон улсын туршлагаас харахад жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамж болон нөхөн төлбөрийн хоорондын харьцаа (loss ratio) нь дунджаар **70–80%** орчим байдаг нь даатгалын сангийн санхүүгийн тэнцвэрийг хадгалах түвшин гэж үздэг. Тухайлбал, Япон Улсад автомашины хариуцлагын албан журмын даатгал (CALI)-ын тарифыг тооцохдоо “ашиг ч үгүй, алдагдал ч үгүй” (no-profit, no-loss) зарчмыг баримталж, актуарийн тооцоололд үндэслэн жил бүр шинэчилдэг. Мөн Япон Улсад замын хөдөлгөөнд оролцож буй бүх автомашин, моторт дугуй, мотоцикл зэрэг нь заавал хариуцлагын даатгалд хамрагдах эрх зүйн шаардлагатай байдаг (Б.Байгалмаа, 2015, 43-р тал).

Даатгалын тариф тогтоохдоо олон улсад дараах үндсэн итгэлцүүр (rating factors)-ийг өргөн хэрэглэдэг. Үүнд:

1. Жолоочийн нас
2. Тээврийн хэрэгслийн төрөл

3. Зориулалт (хувийн/аж ахуйн)
4. Нөхөн төлбөрийн түүх (claims history)
5. Мэргэжил
6. Байршил, бүс нутгийн эрсдэл
7. Шүүхийн нөхөн төлбөрийн инфляц
8. Цалингийн инфляц
9. Эмчилгээний зардлын инфляц
10. Сэлбэг хэрэгслийн үнийн инфляц

Эдгээр хүчин зүйлсийг тарифын тооцоонд тусгаснаар даатгалын хураамжийг бодит эрсдэл, зардлын өөрчлөлттэй уялдуулан тогтоох боломж бүрддэг.

2.5.1 Их Британ Улсын жолоочийн даатгалын тогтолцоо

Их Британи Улс нь жолоочийн даатгалыг өрсөлдөөнт зах зээлд суурилсан буюу даатгалын компаниуд хураамжийн хэмжээгээ тогтоох тогтолцоотой. Холбогдох хууль тогтоомжид жолоочийн даатгалын суурь болон бусад хэлбэрийн хураамжийн хэмжээг тогтмол эсвэл тухайлсан дүнгээр зохицуулаагүй. Жолоочийн даатгалыг төрөөс шууд тогтоодогүй тул даатгалын компаниуд даатгуулагчийн эрсдэлийг нарийвчлан үнэлсний үндсэн дээр бие даан тогтоодог. Энэхүү тогтолцоо нь зах зээлийн өрсөлдөөн статистик өгөгдөл, технологийн дэвшилд тулгуурлан хураамжийг бодитой эрсдэлтэй уялдуулж чаддаг онцлогтой байна.

Их Британи Улсын “Road Traffic Act 1988”, “Part VI Third-Party Liabilities”, “Section 143. Users of motor vehicles to be insured” хэсэгт жолоочийн даатгалыг дараах нөхцөлөөр зохицуулсан байна. (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/143>)

143. Тээврийн хэрэгсэл ашиглагч нь даатгалд хамрагдсан байх тухай

(1) Энэ хэсгийн бусад заалтыг харгалзан:

- (a) Даатгалын дүрэм журамд заасан хүчин төгөлдөр даатгалгүй байх тохиолдолд авто тээврийн хэрэгслийг зам эсхүл нийтийн эзэмшлийн бусад газарт ашиглахыг хориглоно;
- (b) Даатгалын дүрэм журамд заасан хүчин төгөлдөр даатгалгүй байх тохиолдолд өөр этгээдээр зам эсхүл нийтийн эзэмшлийн бусад газарт тээврийн хэрэгсэл жолоодуулах болон ашиглуулахыг хориглоно;

(2) Дээрх (1) дэх хэсэгт заасан заалтыг зөрчсөн этгээд нь гэмт хэрэг үйлдсэнд тооцогдоно.

(3) Энэхүү хэсэгт заасан холбогдох заалтыг зөрчин тээврийн хэрэгсэл ашигласан буруутай этгээд доорх нөхцөлүүдээс нотолж чадвал ял шийтгэлээс чөлөөлөгдөнө:

- (a) Тухайн тээврийн хэрэгсэл нь түүний өмч биш бөгөөд түрээсийн гэрээ эсхүл зээлийн гэрээний үндсэн дээр түүний эзэмшилд байгаагүй;
- (b) Тухайн этгээд нь тээврийн хэрэгслийг албан ажлын хүрээнд ашиглаж байсан;
- (c) Дээр дурдсан (1) дэх хэсэгт заасан тээврийн хэрэгслийн даатгалыг хүчин төгөлдөр үйлчлээгүй гэдгийг мэдээгүй ба мэдэх үндэслэл байгаагүй тохиолдолд гэж

заасны дагуу холбогдох хууль тогтоомжид нь жолоочийн даатгалд хамрагдах үүргийг зохицуулсан бөгөөд хураамжийн төлбөрийг тогтмол дүнгээр дурдаагүй байна.

Их Британи Улсад даатгалын хураамжийг тодорхойлохдоо дараах үндсэн хүчин зүйлсийг харгалзан үздэг. Үүнд: Жолоочийн нас, туршлага, осол болон зөрчил гаргаж байсан эсэх түүх, оршин суугаа бүс нутгийн эрсдэлийн түвшин, тээврийн хэрэгслийн төрөл, хөдөлгүүрийн хүчин чадал, ашиглалтын зориулалт, нөхөн төлбөрийн хэмжээ, эмчилгээний зардал, засвар үйлчилгээний зардал зэрэг нөхцөлүүдийг харгалзан хураамжийн дүнг гаргадаг байна. “No-claim bonus” буюу осол аваар гаргаагүй жолоочид урамшууллын системийг хэрэглэдэг ба тодорхой хугацаанд осол гаргаагүй тохиолдолд даатгалын хураамжийг бууруулдаг байна. Сүүлийн жилүүдэд “black box” даатгалын систем өргөн нэвтэрч байгаа бөгөөд энэ нь жолоочийн бодит жолоодох хэв маяг (хурд, эргэлт гэх мэт)-ийг хэмжиж, хураамжийг илүү нарийвчлалтай тогтоох боломжийг бүрдүүлж байна. Энэхүү арга нь ялангуяа залуу жолооч нарт тохиромжтой бөгөөд эрсдэл бага зөөлөн жолоо барьснаар хураамжаа бууруулах боломжтой болсон байна.

2.5.2 Холбооны Бүгд Найрамдах Герман улс (цаашид “Герман Улс” гэх)-ын жолоочийн даатгалын тогтолцоо

Герман улсад автомашины даатгалын гэрээ 1899 онд байгуулагдсан ба зам тээврийн ослоос учирсан хохирлыг нөхөн төлөх зориулалттай байсан. Үүний дараа 1939 онд Замын хөдөлгөөний Хууль батлагдаж жолоочид даатгалд хамрагдах болсон. Жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамжийг тооцоход ашигладаг Schadenfreiheitsklasse (цаашид “SF-класс” гэх) буюу осол аваар гаргаагүй жолоо барьсан тохиолдолд төлөх хураамжаас нь хөнгөлөлт олгодог, осол гаргасан тохиолдол нэмэгддэг системтэй байна.

Хүснэгт 10. SF-классын тооцоолох аргачлал

№	SF класс төрөл	Нөхцөл	Хураамжийн хэмжээ / хураамжийн үндсэн хэмжээ 100% гэж тооцов
1	SF 0	Шинэ жолооч, эсвэл осол гаргасан	100-230% (осол гаргавал 230% хүртэл нэмэгдэж болно)
2	SF 1	1 жил осол гаргаагүй	100%
3	SF 5	5 жил осол гаргаагүй	55-60%
4	SF 10	10 жил осол гаргаагүй	40-45%
5	SF 20	20 ба түүнээс дээш жил осол гаргаагүй	30-35%

Дээрх хувь хэмжээнүүд нь оршин суугаа газар, жолоочийн нас, тээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарч өөрчлөгдөнө. Ийнхүү Герман Улсын жолоочийн даатгалын

систем нь осол гаргаагүй даатгуулагч нар төлөх хураамжаа шат дараалалттай багасгах боломжтой урамшууллын системтэй тул осол гаргахаас урьдчилан сэргийлэх гол хүчин зүйлсийн нэг гэж тооцогддог болно.

2.5.3 Америкийн Нэгдсэн Улс

Америкийн Нэгдсэн Улсад жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалт нь дэлхийд хамгийн эрт хөгжсөн тогтолцооны нэг бөгөөд анх 1927 онд Массачусетс мужид “Жолоочийн хариуцлагын тухай” хуулийг баталснаар албан журмын автомашины даатгалын суурь тавигдсан гэж үздэг. Уг хуулийн дагуу тээврийн хэрэгслийг бүртгүүлэх, жолооны үнэмлэх авах нөхцөлд заавал хариуцлагын даатгалд хамрагдах шаардлага тавигдсан нь даатгалын зах зээлийн институцийн хөгжлийн эхлэл болсон. 1970-аад оноос эхлэн АНУ-ын ихэнх мужууд автомашины даатгалыг албан журмын хэлбэрт бүрэн шилжүүлсэн бөгөөд 2020 оны байдлаар 50 мужийн 48-д нь жолоочийн хариуцлагын даатгал заавал байх шаардлагатай байна. Зөвхөн Нью-Хэмпшир болон Виржиниа мужид бүрэн албан журмын бус боловч бодит байдал дээр даатгалд хамрагдах шаардлага өндөр хэвээр байна. АНУ-д даатгалын тогтолцооны онцлог нь “fault-based” болон “no-fault” гэсэн хоёр үндсэн системийн зэрэгцэн оршдог явдал юм. 2023 оны байдлаар 12 муж “no-fault” буюу буруугүй даатгалын системийг ашиглаж байгаа бөгөөд үүнд Флорида, Нью-Йорк, Мичиган зэрэг мужууд багтдаг. Энэхүү системийн хүрээнд осол гарсан тохиолдолд буруутай этгээдийг тогтоохоос үл хамааран даатгуулагч өөрийн даатгагчаас нөхөн төлбөр авах боломжтой байдаг. Энэ нь нөхөн төлбөр олгох процессыг хурдасгах давуу талтай боловч зарим тохиолдолд даатгалын зардлыг нэмэгдүүлэх сул талтай гэж үздэг.

Даатгалын хураамжийн хувьд АНУ-д нэгдсэн улсын хэмжээний тариф байхгүй бөгөөд муж бүр өөрийн зохицуулалттай. 2022 оны байдлаар АНУ-д автомашины даатгалын жилийн дундаж хураамж ойролцоогоор 1,600–1,800 ам.долларын хооронд хэлбэлзэж байгаа боловч муж бүрт ялгаа ихтэй байдаг. Тухайлбал, Мичиган мужид дундаж хураамж 2,500 ам.доллараас давж байгаа бол Мэйн мужид 1,000 ам.доллараас бага байна. АНУ-ын даатгалын тариф тогтоох тогтолцооны гол онцлог нь эрсдэлд суурилсан үнэлгээ (risk-based pricing) юм. Даатгалын компаниуд дараах үндсэн хүчин зүйлсийг ашиглан хураамжийг тооцдог:

- жолоочийн нас, хүйс
- жолоодлогын туршлага
- ослын болон зөрчлийн түүх
- тээврийн хэрэгслийн төрөл, насжилт
- жолоодох газар (бүс нутгийн эрсдэл)
- жилд жолоодох дундаж км
- кредит оноо (зарим мужид)

Эдгээр хүчин зүйлсийг ашиглан даатгагчид хувь хүний эрсдэлийг нарийвчлан үнэлж, ялгавартай тариф тогтоодог бөгөөд энэ нь судалгааны онолын үндэс болох risk-based pricing зарчмыг бодит амьдралд хэрэгжүүлж буй хэлбэр гэж үзэж болно.

Гэхдээ даатгалын компаниуд тарифыг бүрэн чөлөөтэй тогтоох боломжгүй бөгөөд муж улсын зохицуулагч байгууллагад (State Insurance Department) өөрийн тарифын

загвар, тооцооллыг танилцуулж, батлуулах шаардлагатай байдаг. 2023 оны байдлаар АНУ-д даатгалын зохицуулалтын гурван үндсэн хэлбэр үйлчилж байна:

Prior approval system – тарифыг хэрэгжүүлэхээс өмнө зохицуулагчийн зөвшөөрөл шаарддаг (жишээ: Калифорни) File-and-use system – тарифыг мэдэгдээд шууд хэрэгжүүлдэг Use-and-file system – эхлээд хэрэглээд дараа нь тайлагнадаг. Энэ нь зах зээлийн өрсөлдөөн болон төрийн хяналтын тэнцвэрийг хангах механизм гэж үздэг.

АНУ-ын даатгалын зах зээлийн хэмжээ ч мөн онцгой бөгөөд 2022 оны байдлаар автомашины даатгалын нийт хураамжийн орлого 300 тэрбум ам.доллар давсан нь энэ салбарын эдийн засаг дахь жинг илэрхийлж байна.

Ийнхүү АНУ-ын туршлагаас харахад жолоочийн хариуцлагын даатгалын тарифын тогтолцоо нь: Эрсдэлд суурилсан үнэлгээ, зах зээлийн өрсөлдөөн, төрийн зохицуулалтын хослол дээр суурилж хөгжсөн бөгөөд тарифыг уян хатан, хувь хүнд чиглэсэн байдлаар тогтоох боломжийг бүрдүүлсэн байна. Энэ нь Монгол Улсын одоогийн тогтолцоотой харьцуулахад илүү уян хатан, эрсдэлд суурилсан шинж чанартай байгааг харуулж байна.

2.5.4 Япон улс

Япон Улсад жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалт нь Дэлхийн хоёрдугаар дайны дараах нийгэм, эдийн засгийн өөрчлөлттэй шууд холбоотойгоор хөгжсөн. 1950-иад онд автомашины хэрэглээ огцом нэмэгдэж, үүнийг дагаад зам тээврийн ослын тоо эрс өссөн нь нийгмийн хэмжээний тулгамдсан асуудал болж хувирсан. Тухайн үед ослын улмаас хохирсон иргэдийн хохирлыг бүрэн барагдуулах механизм сул, буруутай жолоочийн төлбөрийн чадвар хангалтгүй байсан нь төрөөс зохицуулалт хийх шаардлагыг бий болгосон.

Энэ нөхцөл байдлын хүрээнд 1955 онд “Автомашины хариуцлагын хамгааллын тухай хууль” (Automobile Liability Security Act)-ийг баталж, 1956 оны 2 дугаар сараас хүчин төгөлдөр мөрдөж эхэлсэн. Уг хуулийн гол зорилго нь зам тээврийн ослын улмаас хохирсон этгээдийн эрх ашгийг хамгаалах, нөхөн төлбөрийг баталгаатай олгох тогтолцоог бүрдүүлэхэд оршдог. Хуулийн дагуу бүх автомашин эзэмшигч нь заавал автомашины хариуцлагын албан журмын даатгал (Compulsory Automobile Liability Insurance – CALI)-д хамрагдах үүрэгтэй болсон.

Япон Улсад жолоочийн хариуцлагын даатгалын онцлог нь хоёр түвшний тогтолцоотой байдаг. Үүнд:

- Албан журмын даатгал (CALI) – хүний амь нас, биеийн гэмтэлд учирсан хохирлыг нөхөх доод түвшний хамгаалалт
- Сайн дурын даатгал (Voluntary Insurance) – эд хөрөнгийн болон илүү өндөр дүнгийн хохирлыг нөхөх нэмэлт хамгаалалт

2023 оны байдлаар CALI даатгалын нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ нь:

- нас баралт: ойролцоогоор 30 сая иен (~200,000–250,000 ам.доллар)
- биеийн гэмтэл: 120 сая иен хүртэл

байна. Энэ нь хохирогчийн суурь хамгаалалтыг хангах зорилготой бөгөөд бодит хохирлыг бүрэн нөхөхөд сайн дурын даатгал нэмэлтээр чухал үүрэг гүйцэтгэдэг.

Даатгалын хураамжийн хувьд Япон Улсад төвлөрсөн, институцийн зохицуулалттай тогтолцоо үйлчилдэг. Даатгалын шимтгэлийг Японы Даатгалын үнэлгээний байгууллага болох General Insurance Rating Organization of Japan (GIROJ) жил бүр актуарийн тооцоололд үндэслэн боловсруулдаг. Энэхүү тооцооллыг Сангийн яам болон холбогдох зохицуулах байгууллагууд хянаж, баталгаажуулсны дараа даатгалын компаниуд хэрэгжүүлдэг.

2022 оны байдлаар CALI даатгалын дундаж жилийн хураамж ойролцоогоор 15,000–20,000 иен (100–150 ам.доллар) орчим байгаа бөгөөд энэ нь зөвхөн суурь хамгаалалтын даатгалд хамаарна. Харин сайн дурын даатгалын хамрагдалт өндөр буюу Япон Улсад автомашин эзэмшигчдийн 70–80% нь нэмэлт даатгалд хамрагдсан байдаг.

Япон Улсын тариф тогтоох тогтолцооны гол онцлог нь:

- актуарийн тооцоололд суурилсан төвлөрсөн үнэлгээ
- төрийн хяналттай баталгаажуулалт
- тогтмол (жил бүр) шинэчлэгддэг механизм

юм. Мөн сайн дурын даатгалын хувьд жолоочийн эрсдэлийг илүү нарийвчлан үнэлж, бонус-малус системийг өргөн хэрэглэдэг бөгөөд осолгүй жолоодсон хугацаанаас хамааран хураамжийг бууруулах, эсрэгээр осол гаргасан тохиолдолд нэмэгдүүлэх зохицуулалт өргөн нэвтэрсэн байдаг.

Ийнхүү Япон Улсын туршлагаас харахад жолоочийн хариуцлагын даатгалын тогтолцоо нь:

- албан журмын хамгаалалт + зах зээлийн нэмэлт даатгал
- төвлөрсөн тариф тогтоох механизм
- тогтмол шинэчлэгддэг актуарийн үнэлгээ

дээр суурилсан байна. Энэ нь суурь хамгаалалтыг баталгаажуулахын зэрэгцээ зах зээлийн уян хатан байдлыг хадгалсан хосолмол тогтолцоо бөгөөд Монгол Улсын хувьд тарифын уян хатан шинэчлэл хийхэд судалж, нэвтрүүлэх боломжтой жишиг гэж үзэж болно.

Хүснэгт 11. Олон улсын суурь хураамж тогтоох механизмын харьцуулалт

Шалгуур	АНУ	Япон	Герман	Их Британи	Монгол
Хууль батлагдсан он	1927 (анх)	1955	1940	1930	2011

Суурь хураамжийг тогтоогч	Даатгагчид болон мужийн зохицуулагч	GIROJ болон FSA	GDV болон Трасти	Зах зээл	Хуулиар тогтоосон
Хураамжийг шинэчлэх давтамж	Жил бүр	Жил бүр	Жил бүр	Хэдэн жил тутам	2012-2025 өөрчлөгдөөгүй
Хязгаарлалт	Мужаар өөр (ихэвчлэн \$25,000-50,000)	30 сая иен (~260,000 ам.доллар)	100,000 евро	Хязгааргүй	Хуулиар тогтоосон

2.5.5 Бусад улс орнууд

Европын орнуудад жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын тогтолцоо харьцангуй эрт хөгжсөн бөгөөд зам тээврийн ослын улмаас хохирсон этгээдийн эрх ашгийг хамгаалах зорилгоор ХХ зууны эхэн үеэс эхлэн эрх зүйн зохицуулалтыг нэвтрүүлж эхэлсэн байна.

Тухайлбал, Дани улс 1918 оны 3 дугаар сарын 20-ны өдөр автомашины хариуцлагын албан журмын даатгалын зохицуулалтыг анхлан нэвтрүүлсэн нь Европ дахь хамгийн эртний жишээнүүдийн нэг гэж тооцогддог. Үүний дараа Норвеги улс 1926 оны 2 дугаар сарын 20-ны өдөр, Швед улс 1929 оны 6 дугаар сарын 10-ны өдөр тус тус холбогдох хууль тогтоомжийг баталж, зам тээврийн ослын хохирлыг даатгалын механизмаар дамжуулан барагдуулах тогтолцоог бүрдүүлсэн.

Мөн Ирланд улс 1934 оны 2 дугаар сарын 1-нээс эхлэн автомашины хариуцлагын албан журмын даатгалын хуулийг хэрэгжүүлж эхэлсэн бөгөөд энэ нь тухайн үедээ зам тээврийн ослын хохирлыг буруутай этгээдийн санхүүгийн чадвараас үл хамааран нөхөн төлөх институцийн шийдэл болсон.

2.5.6 Олон улсын туршлагын нийтлэг чиг хандлага

Дээр дурдсан улс орнуудын туршлагаас жолоочийн хариуцлагын даатгалын тарифын тогтолцоонд дараах нийтлэг чиг хандлагыг тодорхойлж болно.

Нэгдүгээрт: даатгалын суурь хураамжийг тогтмол шинэчлэх механизм өргөн хэрэглэгдэж байна. Ихэнх улс оронд даатгалын хураамжийг жил бүр эсхүл тодорхой хугацаанд шинэчилж, инфляци, зам тээврийн ослын статистик, засвар үйлчилгээ болон эмчилгээний зардлын өөрчлөлттэй уялдуулан тогтоодог.

Хоёрдугаарт: эрсдэлд суурилсан үнэлгээний аргачлалыг ашиглаж байна. Даатгалын хураамжийг тогтоохдоо жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх зэрэг хувь хүний хүчин зүйлс болон бүс нутгийн эрсдэлийг харгалзан үздэг нь тарифын шударга, үр ашигтай хуваарилалтыг хангахад чухал үүрэг гүйцэтгэдэг.

Гуравдугаарт: төрийн зохицуулалт болон зах зээлийн механизмын тэнцвэрийг хангах хандлага нийтлэг байна. Зарим улс оронд тарифыг төвлөрсөн байдлаар тогтоож (жишээлбэл, Япон), заримд нь зах зээлийн өрсөлдөөнд тулгуурлан тогтоодог (жишээлбэл,

Их Британи) боловч аль аль тохиолдолд зохицуулагч байгууллагын хяналтын тодорхой механизм үйлчилж байна.

Эдгээр орнуудын туршлагаас харахад жолоочийн хариуцлагын даатгалын тогтолцоог нэвтрүүлэх гол зорилго нь:

- зам тээврийн ослын улмаас хохирсон этгээдийн эрх ашгийг хамгаалах
- хохирлыг баталгаатай нөхөн төлөх санхүүгийн механизм бий болгох
- жолоочийн иргэний хариуцлагыг институцийн түвшинд хэрэгжүүлэх

байсан нь нийтлэг байна.

Ийнхүү Европын орнуудын хувьд автомашины хариуцлагын даатгал нь эрт үеэс эхлэн албан журмын шинжтэйгээр хөгжиж, хожим нь эрсдэлд суурилсан тариф тогтоох, зах зээлийн зохицуулалттай хослуулах чиглэлд тасралтгүй боловсронгуй болсон байна. Энэ нь орчин үеийн даатгалын тогтолцооны үндсэн суурийг бүрдүүлсэн бөгөөд Монгол Улсын хувьд даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг шинэчлэхэд харгалзан үзэх боломжтой олон улсын чухал туршлага болж байна.

БҮЛЭГ 3. СУДАЛГААНЫ АРГАЗҮЙ

3.1 Судалгааны хүрээ ба дизайн

Энэхүү судалгааны ажлын зорилго нь Монгол Улсад мөрдөгдөж буй жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг шинжлэх, түүний хэрэгжилтэд тулгарч буй гол хүндрэл, хийдэл, зөрчлийг тодорхойлох, улмаар уг зохицуулалтыг боловсронгуй болгох эрх зүйн болон бодлогын арга замыг санал болгоход оршино. Иймд энэхүү бүлэгт судалгааг ямар хүрээнд, ямар логик дарааллаар, ямар арга зүйн суурь дээр явуулахыг тодорхойлж өгнө. Судалгааны аргазүйн бүлгийн гол зорилго нь зөвхөн “ямар арга хэрэглэсэн бэ” гэдгийг жагсаахад бус, харин судалгааны асуудал, зорилго, асуулт, таамаглал, онолын суурь, хэрэглэсэн арга, өгөгдөл, шинжилгээний хэлбэр нь хоорондоо уялдаа холбоотой болохыг нотлон харуулахад оршино. Энэ нь судалгааны ажлын шинжлэх ухаанч, нотолгоонд тулгуурласан байдлыг баталгаажуулах үндсэн нөхцөл болдог.

3.1.1 Судалгааны асуудал ба түүний суур үндэслэл

Жолоочийн даатгал нь зам тээврийн ослын улмаас гуравдагч этгээдийн амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учирсан хохирлыг тодорхой хэмжээнд нөхөн төлүүлэх зорилготой албан журмын даатгалын төрөл юм. Энэхүү даатгалын бүтээгдэхүүн нь нийгмийн эрсдэлийг хуваарилах, хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах, буруутай этгээдийн иргэний хариуцлагын тодорхой хэсгийг даатгалын механизмаар дамжуулан барагдуулахад оршдог. Иймд уг даатгалын хураамжийн тогтолцоо нь зүгээр нэг санхүүгийн тооцоолол бус, харин эрх зүйн хамгаалалтын бодит чадавхтай шууд холбоотой байдаг.

Гэвч Монгол Улсад жолоочийн даатгалын суурь хураамжийг тогтоож буй одоогийн зохицуулалт нь жолоочийн бодит эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгаж чадахгүй байгаа талаар онолын болон практикийн түвшинд эргэлзээ үүсч байна. Өөрөөр хэлбэл, осол гаргах магадлал өндөртэй, өмнө нь зөрчил, ослын түүхтэй жолооч болон эрсдэл багатай, тогтвортой жолоодлогын түүхтэй жолоочийн хооронд хураамжийн ялгаа хангалттай тогтоогдохгүй байгаа нь даатгалын шударга, үр ашигтай тогтолцооны үндсэн зарчимтай зөрчилдөх магадлалтай. Үүний улмаас нэг талаас эрсдэл багатай даатгуулагч илүү ачаалал үүрэх, нөгөө талаас эрсдэл өндөртэй жолооч бодит эрсдэлдээ тохироогүй бага төлбөр төлөх, цаашлаад нөхөн төлбөрийн санхүүгийн хүрэлцээ, хохирол барагдуулах тогтолцоонд сөрөг нөлөө үүсэх боломжтой.

Ийм нөхцөл байдал нь зөвхөн даатгалын зах зээлийн техникийн зохицуулалтын асуудал биш, харин эрх зүйн бодлогын ач холбогдол бүхий асуудал юм. Учир нь суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт оновчгүй байснаар дараах сөрөг үр дагавар үүсэж болзошгүй. Үүнд:

Нэгдүгээрт: Даатгалын хураамжийн тогтолцоо эрсдэлд суурилахгүй болж, шударга байдлын зарчим алдагдана.

Хоёрдугаарт: Нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ хангалтгүй болж, бодит хохирлын тодорхой хэсэг даатгалд хамрагдаж чадахгүй үлдэж болно.

Гуравдугаарт: Зам тээврийн ослын дараах иргэний хариуцлага, хохирол барагдуулалт, шүүхийн маргааны ачаалал нэмэгдэж болзошгүй.

Дөрөвдүгээрт: Даатгалын тогтолцооны эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх болон жолоочын зан төлвийг сайжруулах нөлөөлөл сулрах эрсдэлтэй.

Иймээс энэхүү судалгаа нь “Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын тулгамдсан асуудал, шийдвэрлэх арга зам” гэсэн нэлээд нарийн хүрээнд төвлөрч байгаа боловч энэ хүрээний практик үр нөлөө нь илүү өргөн асуудал болох хохирол барагдуулалт, иргэний хариуцлагын хэрэгжилт, зам тээврийн ослын дараах санхүүгийн хамгаалалттай холбогдож байгааг харгалзан үзнэ. Гэхдээ судалгааны фокус нь эрүүгийн эрх зүйн бүрэн хэмжээний шинжилгээнд биш, зөвхөн суурь хураамжийн зохицуулалтын доголдол нь нөхөн төлбөр, хариуцлагын хэрэгжилтэд хэрхэн нөлөөлж байгааг тайлбарлах түвшинд байна.

3.1.2 Судалгааны зорилго, зорилт

Энэхүү судалгааны ерөнхий зорилго нь жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын өнөөгийн байдлыг шинжилж, түүний тулгамдсан асуудлыг тодорхойлон, боловсронгуй болгох арга замыг дэвшүүлэхэд чиглэнэ. Энэ зорилгыг хэрэгжүүлэхийн тулд судалгааны дизайн дараах зорилтуудтай уялдуулан боловсруулагдсан.

Нэгдүгээрт: Суурь хураамжийн талаарх онолын болон эрх зүйн ойлголтыг тодорхойлох шаардлагатай. Учир нь даатгалын суурь хураамж гэдэг нь зөвхөн төлбөрийн хэмжээ биш, эрсдэлийг үнэлж, санхүүгийн хамгаалалт бий болгох эрх зүйн механизмын нэг хэсэг юм. Иймд онолын түвшинд эрсдэлд суурилсан хураамж тогтоох зарчим, албан журмын даатгалын мөн чанар, төрийн зохицуулалтын үндэслэлийг авч үзнэ.

Хоёрдугаарт: Монгол Улсад мөрдөгдөж буй хууль эрх зүйн орчныг шинжлэх хэрэгтэй. Үүнд жолоочийн даатгалын тухай хууль, суурь хураамжийг тогтооходтой холбоотой журам, зохицуулагч байгууллагын бүрэн эрх, хуулийн хэрэглээний практик хамаарна. Энэ хэсэг нь судалгааны эрх зүйн цөмийг бүрдүүлнэ.

Гуравдугаарт: Эрх зүйн зохицуулалтын бодит нөлөөг статистик болон практик өгөгдлөөр шалган үнэлэх шаардлагатай. Өөрөөр хэлбэл, хуульд заасан зохицуулалт бодит эрсдэл, хохирол, нөхөн төлбөрийн хүрэлцээтэй хэр нийцэж байгааг судална.

Дөрөвдүгээрт: Судалгаагаар илэрсэн асуудалд үндэслэн шийдвэрлэх арга зам, эрх зүйн шинэчлэлийн санал боловсруулна. Судалгааны дизайн ийм дарааллыг баримталснаар дүгнэлт, санал зөвлөмж нь зөвхөн субъектив санал биш, харин онол, хууль, практик өгөгдлийн нэгдсэн шинжилгээнд тулгуурласан байх боломжтой болно.

3.1.3 Судалгааны үндсэн асуулт, дэд асуултууд

Энэхүү судалгааны үндсэн асуулт нь:

Монгол Улсад жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт нь жолоочийн бодит эрсдэлийг тусгаж, хохирол барагдуулах тогтолцооны үр нөлөөг хангаж чадаж байна уу?

Энэхүү үндсэн асуулт нь судалгааны бүх бүлгийг нэгтгэх гол тэнхлэг болж өгнө. Үүнд хариулахын тулд дараах дэд асуултуудыг дэвшүүлсэн. Үүнд:

1. Жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын онолын болон хууль эрх зүйн үндэс юу вэ?
2. Монгол Улсад суурь хураамжийг тогтоох эрх зүйн механизм ямар бүтэц, зарчимтай байна вэ?
3. Одоогийн зохицуулалт жолоочийн эрсдэлийн ялгааг бодитой тусгаж байна уу?
4. Суурь хураамжийн одоогийн тогтолцоо нь нөхөн төлбөрийн бодит хүрэлцээнд хэрхэн нөлөөлж байна вэ?
5. Хохирлын хэмжээ даатгалын нөхөн төлбөрөөс давсан тохиолдолд иргэний хариуцлага хэрхэн хэрэгжиж байна вэ?
6. Буруутай жолооч нас барсан зэрэг онцгой нөхцөлд хохирол барагдуулах асуудалд даатгалын тогтолцоо бодитой хамгаалалт үзүүлж байна уу?
7. Олон улсын туршлагатай харьцуулахад Монголын эрх зүйн зохицуулалтыг ямар чиглэлээр сайжруулах шаардлагатай вэ?

Эдгээр дэд асуултууд нь зөвхөн тайлбарлах биш, мөн үнэлэх, харьцуулах, шүүмжлэлтэй дүгнэх чиг үүргийг давхар агуулж байна. Иймд судалгааны дизайн нь чанарын болон тоон аргыг хослуулсан, тайлбарлах болон үнэлэх шинжтэй холимог судалгааны загварт тулгуурласан болно.

3.1.4 Судалгааны таамаглал

Энэхүү судалгаанд дараах үндсэн таамаглалыг дэвшүүлсэн.

Үүнд: Монгол Улсад жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт нь жолоочийн эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгадаггүй бөгөөд үүний улмаас хураамжийн шударга байдал, нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ, хохирол барагдуулах тогтолцооны үр нөлөө сул байна.

Энэхүү таамаглал нь онолын болон практикийн үндэслэлд тулгуурласан болно. Онолын хувьд, даатгалын хураамж нь эрсдэлийн түвшинтэй уялдах ёстой бөгөөд энэ нь актуар тооцооны болон шударга байдлын үндсэн зарчимд нийцдэг. Харин практикийн хувьд, ялгавартай бус суурь хураамж нь жолоочийн эрсдэлийн ялгааг сулруулж, даатгалын хамгаалалтын бодит үр нөлөөг бууруулах хандлагатай.

Энэхүү үндсэн таамаглалыг шалгах зорилгоор дараах дэд таамаглалуудыг дэвшүүлсэн. Үүнд:

- Таамаглал 1: Суурь хураамж нь жолоочийн эрсдэлийн түвшинг хангалттай тусгахгүй байна.
- Таамаглал 2: Одоогийн эрх зүйн зохицуулалт нь эрсдэлд суурилсан хураамж тогтоох зарчимтай нийцэхгүй байна.
- Таамаглал 3: Одоогийн хураамжийн тогтолцоо нь даатгалын сангийн тогтвортой байдал, нөхөн төлбөрийн хүрэлцээнд сөрөг нөлөө үзүүлж байна.

Эдгээр таамаглалуудыг шалгахдаа эрх зүйн шинжилгээ болон эмпирик өгөгдөлд суурилсан үнэлгээг хослуулан ашиглах бөгөөд эрсдэлийн ялгаа, хураамжийн ялгаа болон нөхөн төлбөрийн харьцааг бодит өгөгдөлд тулгуурлан үнэлнэ.

3.1.5 Судалгааны хамрах хүрээ

Судалгааны хамрах хүрээг тодорхой зааглаж өгөх нь судалгааны чанарт чухал ач холбогдолтой. Энэхүү судалгаа нь бүхэлдээ даатгалын эрх зүйн тогтолцоог хамрахгүй бөгөөд зөвхөн дараах хүрээнд төвлөрнө.

Нэгдүгээрт, агуулгын хүрээний хувьд энэхүү судалгаа нь жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт-д төвлөрнө. Өөрөөр хэлбэл, даатгалын бүх төрлийн бүтээгдэхүүн, бүх төрлийн нөхөн төлбөрийн маргаан, даатгалын компанийн санхүүгийн бүх үзүүлэлтийг ерөнхийд нь хамрахгүй. Харин жолоочын даатгалын суурь хураамж хэрхэн тогтоогдож байгаа, энэ тогтолцоо эрсдэлийн ялгааг хэрхэн тусгаж байгаа, уг зохицуулалтын практик үр дагавар юу болохыг шинжилнэ.

Хоёрдугаарт, эрх зүйн хүрээний хувьд судалгаа нь жолоочийн даатгалын тухай хууль, түүнтэй холбоотой эрх зүйн актууд, даатгалын зохицуулалтын баримт бичигт тулгуурлана. Иргэний эрх зүй, эрүүгийн эрх зүйтэй огт хамаарахгүй гэж үзэхгүй ч тэдгээрийг бие даасан судалгааны объект болгон авч үзэхгүй. Харин суурь хураамжийн зохицуулалтын бодит нөлөөг тайлбарлахад шаардлагатай хэмжээнд л хөндөнө.

Гуравдугаарт, орон зайн хүрээний хувьд судалгаа нь Монгол Улсын хэмжээнд мөрдөгдөж буй зохицуулалтыг голлон авч үзнэ. Харьцуулсан шинжилгээний хүрээнд гадаадын зарим улсын туршлагыг тусгах боловч тэдгээрийг тусдаа гүнзгий кейс судалгаа биш, Монголын зохицуулалтыг үнэлэх жишиг шалгуур болгон ашиглана.

Дөрөвдүгээрт, хугацааны хүрээний хувьд судалгаанд ашигласан хууль эрх зүй, статистик, бодлогын баримт бичиг нь тухайн судалгааг бичиж буй үеийн хүчин төгөлдөр байдалд тулгуурлана. Статистик мэдээллийн хувьд боломжтой хугацааны интервал доторх сүүлийн жилүүдийн өгөгдлийг ашиглаж, чиг хандлага, хандлагын өөрчлөлтийг ажиглана.

3.1.6 Судалгааны загварын логик бүтэц

Судалгааны дизайн нь дараах логик загварт суурилсан болно:

Эрсдэлийн түвшин → Суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт → Даатгалын хураамжийн бодит бүтэц → Нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ → Хохирол барагдуулалтын үр нөлөө

Энэхүү загварын эхний элемент болох “эрсдэлийн түвшин” нь жолоочийн нас, жолоодлогын туршлага, ослын болон зөрчлийн түүх, замын хөдөлгөөнд оролцох давтамж зэрэг хүчин зүйлсийг агуулж болно. Даатгалын онолын хувьд эдгээр хүчин зүйл нь хураамж тогтоох суурь үзүүлэлт байх ёстой.

Хоёр дахь элемент болох “суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт” нь эдгээр эрсдэлийн хүчин зүйлийг хууль эрх зүйн түвшинд хэрхэн авч үзэж байгааг илэрхийлнэ. Хэрэв хуулийн зохицуулалт уян хатан бус, нэг хэвийн, эсвэл эрсдэлийн ялгааг үл харгалзсан байвал гурав дахь шат болох “бодит хураамжийн бүтэц” дээр гажуудал үүснэ.

Дөрөв дэх элемент болох “нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ” нь тогтоогдсон хураамж, даатгалын санхүүгийн чадамж, нөхөн төлбөрийн хэмжээ хоорондын харилцааг илтгэнэ. Хэрэв даатгалын хураамжийн тогтолцоо бодит эрсдэлийг зохих хэмжээнд тооцоогүй бол нөхөн төлбөрийн санхүүжилт бодит хохиролд хүрэлцэхгүй байх эрсдэлтэй.

Тав дахь элемент болох “хохирол барагдуулалтын үр нөлөө” нь даатгалын тогтолцооны эцсийн шалгуур юм. Зам тээврийн ослын улмаас хохирол амссан этгээдийн эрх хэр зэрэг хамгаалагдаж байна, үлдэгдэл хохирлыг хэн хариуцах болж байна, даатгалын тогтолцоо маргаан багасгаж байна уу, эсвэл нэмэгдүүлж байна уу гэдэг нь эцсийн дүндээ энэ түвшинд харагдана.

Энэхүү логик загвар нь судалгааны бүх бүлгийн хоорондын холбоосыг бүрдүүлнэ. Бүлэг 1-д онолын болон эрх зүйн үндсийг, Бүлэг 2-т Монголын зохицуулалтыг, Бүлэг 4-т бодит үр нөлөөг тайлбарлахад энэ загварыг ашиглана. Энэхүү загвар нь даатгалын онол дахь эрсдэлд суурилсан үнэ тогтоох (risk-based pricing) болон актуарийн шударга байдлын (actuarial fairness) зарчимд тулгуурласан болно.

3.1.7 Судалгааны төрөл, шинж

Энэхүү судалгаа нь шинж чанарын хувьд тайлбарлах, үнэлэх, харьцуулсан, хэрэглээний судалгааны шинжийг агуулна.

Тайлбарлах шинж нь суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын бүтэц, түүний бүрэлдэхүүн, хэрэгжилтийн механизмыг тодорхойлон тайлбарлаж буйгаас харагдана. Үнэлэх шинж нь уг зохицуулалт эрсдэлийн ялгааг тусгаж чадаж байна уу, шударга, үр ашигтай байна уу, нөхөн төлбөрийн үр нөлөөг хангаж байна уу гэсэн шалгуураар дүгнэж байгаагаар илэрнэ. Харьцуулсан шинж нь Монголын зохицуулалтыг олон улсын зарим жишигтэй харьцуулан үнэлж байгаагаас харагдана. Хэрэглээний шинж нь судалгааны үр дүнд үндэслэн хууль эрх зүйн шинэчлэлийн санал боловсруулах зорилгоос урган гарч байна.

Иймд энэхүү судалгаа нь цэвэр онолын бус, бодлогын болон практикийн хэрэглээтэй, эрх зүйн шинжилгээнд суурилсан нийгмийн шинжлэх ухааны судалгаа гэж үзэж болно.

3.1.8 Судалгааны хувьсагч, шинжилгээний хэмжээс

Энэхүү судалгааны асуудлыг судлахад хэд хэдэн үндсэн хэмжээсийг ашиглана. Үүнд:

Эрсдэлийн хэмжээс: жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх, зөрчил, ашиглалтын давтамж зэрэг эрсдэлийг илэрхийлэх хүчин зүйлс;

Хураамжийн хэмжээс: суурь хураамжийн хэмжээ, ялгавартай тогтоосон эсэх, тогтоох шалгуур, эрх зүйн уян хатан байдал;

Нөхөн төлбөрийн хэмжээс: нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ, бодит хохиролтой харьцах байдал, хүрэлцээ;

Эрх зүйн үр нөлөөний хэмжээс: хохирол үлдэх байдал, үлдэгдэл хохирлыг буруутай этгээдээс гаргуулах практик, маргааны түвшин, даатгалын компанийн оролцоо.

Эдгээр хэмжээсийг ашигласнаар судалгааны агуулга хэт ерөнхий биш, тодорхой шалгуурт тулгуурласан шинжилгээ болох боломж бүрдэнэ.

Ингэж үзвэл, энэхүү судалгааны хүрээ ба дизайн нь жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын бодит үр нөлөөг үнэлэхэд чиглэсэн, онол эрх зүй практик гэсэн гурван түвшнийг уялдуулсан бүтэцтэй байна. Судалгааны асуудал нь зөв тодорхойлогдсон, түүнд нийцсэн үндсэн ба дэд асуултууд дэвшүүлэгдсэн, таамаглал томъёологдсон, судалгааны хамрах хүрээ тодорхой зааглагдсан, мөн хэрэглэгдэх шинжилгээний логик загвар боловсруулагдсан байна. Энэ нь дараагийн дэд хэсэгт тайлбарлах судалгааны арга, өгөгдөл цуглуулах механизм, шинжилгээний аргачлалын сонголтыг үндэслэх суурь нөхцөл болж байна.

3.2 Судалгааны арга

Энэхүү судалгаанд жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын бодит байдал, түүний үр нөлөөг олон талт байдлаар шинжлэх шаардлага үүссэн тул чанарын болон тоон судалгааны аргыг хослуулсан холимог аргаг ашиглав. Чанарын болон тоон аргыг хослуулан ашиглах нь судалгааны асуудлыг илүү бодитой, олон өнцгөөс тайлбарлах боломжийг бүрдүүлдэг (Ганболд, 2018).

Иймд судалгааны арга зүй нь дараах хоёр үндсэн чиглэлд хуваагдана. Үүнд:

1. чанарын судалгааны арга,
2. тоон судалгааны арга.

3.2.1 Чанарын судалгааны арга

Чанарын судалгааны хүрээнд эрх зүйн зохицуулалтын агуулга, бүтэц, онцлог, хэрэгжилтийн асуудлыг гүнзгий тайлбарлах зорилгоор дараах аргуудыг ашигласан.

1. Хууль зүйн шинжилгээ

Энэхүү судалгааны үндсэн тулгуур арга нь хууль зүйн шинжилгээний арга юм. Хууль зүйн шинжилгээ нь эрх зүйн хэм хэмжээний агуулга, бүтэц, зорилго, уялдаа холбоог тайлбарлахад чиглэдэг судалгааны үндсэн арга юм (Чимид, 2010). Энэ арга нь тухайн эрх зүйн зохицуулалтын норм, бүтэц, логик уялдаа, зорилго, хэрэгжилтийг судлахад чиглэдэг. Судалгаанд Монгол Улсад мөрдөгдөж буй жолоочийн даатгалтай холбоотой хууль тогтоомж, дүрэм, журам, бодлогын баримт бичгийг системтэйгээр задлан шинжилсэн.

Хууль зүйн шинжилгээг дараах үе шаттайгаар гүйцэтгэсэн. Нэгдүгээрт, суурь хураамжийг тогтоохтой холбоотой эрх зүйн заалтуудыг тодорхойлж, тэдгээрийн зорилго, зохицуулалтын хүрээг тогтоосон. Хоёрдугаарт, тухайн заалтууд эрсдэлийн ялгааг хэрхэн тусгаж байгаа эсэхийг үнэлсэн. Гуравдугаарт, эдгээр зохицуулалтын уялдаа холбоо, хийдэл, давхардал, тодорхойгүй байдлыг илрүүлсэн.

Энэхүү арга нь судалгааны “эрх зүйн зохицуулалт” гэсэн гол ойлголтыг тайлбарлахад зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд судалгааны онолын болон бодлогын дүгнэлтийн үндэс болдог.

2. Харьцуулсан эрх зүйн судалгаа

Суурь хураамжийн зохицуулалтын оновчтой байдлыг үнэлэхийн тулд зөвхөн Монгол Улсын дотоод зохицуулалтаар хязгаарлахгүйгээр гадаадын зарим орны туршлагатай харьцуулсан шинжилгээ хийсэн. Энэхүү судалгаанд Европын холбоо болон АНУ-ын жолоочийн даатгалын системийг жишиг болгон авч үзсэн. Эдгээр улс орнуудад жолоочийн эрсдэлийг үнэлэх, түүнд суурилан тариф тогтоох мөн bonus-malus системийг өргөн хэрэглэдэг нь онцлог юм.

Харьцуулсан судалгааг дараах шалгуураар хийсэн. Үүнд:

- Эрсдэлийн ангилал хууль эрх зүйн түвшинд хэр тусгагдсан байдал
- Суурь хураамж тогтоох уян хатан байдал
- Жолоочийн түүхийг ашиглах боломж
- Нөхөн төлбөрийн санхүүгийн хамгаалалтын хүрээ

Энэхүү аргын зорилго нь Монголын зохицуулалтын сул болон давуу талыг илрүүлэх, улмаар бодлогын түвшинд хэрэгжүүлэх боломжтой шийдлүүдийг тодорхойлох явдал юм.

3. Баримт бичгийн шинжилгээ

Судалгаанд даатгалын салбарын статистик тайлан, бодлогын баримт бичиг, олон улсын байгууллагын судалгааны тайлан, эрдэм шинжилгээний өгүүллүүдийг ашигласан. Баримт бичгийн шинжилгээ нь тухайн асуудлын бодит нөхцөл байдал, чиг хандлагыг тодорхойлох, мөн хууль зүйн шинжилгээний үр дүнг баталгаажуулахад чухал үүрэгтэй.

Энэхүү аргаар зам тээврийн ослын давтамж, хохирлын хэмжээ, даатгалын нөхөн төлбөрийн түвшин зэрэг үзүүлэлтүүдийг нэгтгэн дүгнэсэн. Мөн даатгалын компаниудын үйл ажиллагааны тайлан, салбарын тойм судалгааг ашиглан суурь хураамжийн бодит хэрэгжилтийн талаар мэдээлэл цуглуулсан.

3.2.2 Тоон судалгааны арга

Судалгааны хоёр дахь гол чиглэл нь тоон судалгааны арга бөгөөд энэ нь суурь хураамжийн тогтолцоо бодит эрсдэлийг тусгаж байгаа эсэхийг статистик өгөгдөлд тулгуурлан үнэлэхэд чиглэнэ. Мөн хураамж ба нөхөн төлбөрийн харьцааг ашиглан даатгалын тогтолцооны санхүүгийн тэнцвэрийг үнэлсэн.

1. Харьцуулсан статистик шинжилгээ

Энэхүү аргыг ашиглан эрсдэл өндөр болон эрсдэл багатай бүлгүүдийн хоорондох ялгааг тодорхойлсон. Тухайлбал:

- а) Осол гаргах давтамж
- б) Дундаж хохирлын хэмжээ
- с) Төлж буй даатгалын хураамж

Эдгээр үзүүлэлтийг харьцуулснаар суурь хураамжийн тогтолцоо эрсдэлийн ялгааг бодитой тусгаж байгаа эсэхийг илрүүлэх боломжтой болсон. Хэрэв эрсдэл өндөр бүлэг болон эрсдэл багатай бүлэг ижил түвшний хураамж төлж байвал энэ нь эрх зүйн зохицуулалтын гажуудал байгааг илтгэнэ.

2. Хамаарлын шинжилгээ

Судалгаанд хамаарлын шинж чанартай дүгнэлт хийх зорилгоор эрсдэлийн үзүүлэлтүүд болон хураамжийн хоорондын логик уялдааг үнэлсэн. Хэдийгээр гүнзгий регрессийн шинжилгээ хийх боломж хязгаарлагдмал байж болох ч, өгөгдлийн хандлага, харьцаа, чиглэлийг тодорхойлох замаар суурь хураамжийн тогтолцоо болон бодит эрсдэлийн хоорондын уялдааг тайлбарласан. Статистик шинжилгээ нь үзүүлэлтүүдийн хоорондын уялдааг холбоог илрүүлэх, чиг хандлагыг тодорхойлох боломжийг олгодог (ҮСХ, 2020).

3.2.3 Аргын сонголтын үндэслэл

Судалгаанд дээрх аргуудыг хослуулан ашигласан нь дараах үндэслэлтэй.

Нэгдүгээрт, энэхүү судалгаа нь цэвэр эрх зүйн тайлбар биш, харин эрх зүйн зохицуулалтын бодит үр нөлөөг үнэлэх зорилготой. Иймд зөвхөн хууль зүйн шинжилгээ хийх нь хангалтгүй бөгөөд бодит өгөгдөлд тулгуурласан үнэлгээ зайлшгүй шаардлагатай.

Хоёрдугаарт, статистик шинжилгээ дангаараа эрх зүйн зохицуулалтын шалтгаан, логикийг тайлбарлаж чадахгүй. Иймд чанарын болон тоон аргыг хослуулсан холимог арга нь судалгааны асуудлыг илүү бүрэн дүүрэн, бодитой тайлбарлах боломжийг олгодог.

Гуравдугаарт, судалгааны зорилго нь зөвхөн тайлбарлах бус, бодлогын санал боловсруулахад чиглэж байгаа тул харьцуулсан судалгаа зайлшгүй шаардлагатай. Энэ нь олон улсын сайн туршлагыг судлан, Монголын нөхцөлд тохирсон шийдлийг дэвшүүлэх боломжийг бүрдүүлнэ.

Иймд судалгаанд сонгосон арга зүй нь судалгааны зорилго, асуулт, таамаглалтай логикийн хувьд нийцэж байгаа бөгөөд судалгааны үр дүнгийн найдвартай байдлыг хангах үндэс болж байна.

Энэхүү судалгаанд ашигласан чанарын болон тоон аргууд нь жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг олон талт байдлаар шинжлэх боломжийг бүрдүүлж байна. Хууль зүйн шинжилгээ нь зохицуулалтын агуулга, бүтэц, логикийг тайлбарлахад чиглэсэн бол статистик шинжилгээ нь тухайн зохицуулалтын бодит үр нөлөөг үнэлэхэд чиглэж байна. Харин харьцуулсан судалгаа нь Монголын зохицуулалтыг олон улсын жишигтэй харьцуулан үнэлэх боломжийг олгож байна. Иймд энэхүү арга зүйн сонголт нь судалгааны асуудлыг цогцоор нь шинжлэх, үндэслэлтэй дүгнэлт гаргах, бодлогын санал боловсруулахад шаардлагатай бүх нөхцөлийг бүрдүүлж байна.

Энэхүү арга зүйн хандлага нь эрх зүйн зохицуулалтын онол болон бодит статистик өгөгдлийг уялдуулан судалгааны асуудлыг илүү бодитой, шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр тайлбарлахад чиглэнэ.

3.3 Өгөгдөл цуглуулах эх үүсвэр

Олон эх сурвалжийг харьцуулан ашиглах нь судалгааны үр дүнгийн найдвартай байдлыг нэмэгдүүлэх чухал арга юм (Ганболд, 2018). Энэхүү судалгаанд ашигласан өгөгдөл нь судалгааны зорилго, асуулт, таамаглалтай уялдсан, бодит байдлыг илэрхийлэх чадвартай байх шаардлагыг хангах үүднээс хоёрдогч болон анхдагч эх үүсвэрээс бүрдсэн болно. Өгөгдөл цуглуулахдаа олон эх сурвалжийг харьцуулан ашиглах аргыг баримталсан нь судалгааны үр дүнгийн найдвартай байдлыг нэмэгдүүлэх зорилготой.

3.3.1 Хоёрдогч өгөгдлийн эх үүсвэр

Судалгаанд голчлон хоёрдогч өгөгдлийг ашигласан бөгөөд энэ нь тухайн асуудлын хүрээнд өмнө нь цуглуулсан, боловсруулсан, нийтэд нээлттэй болон албан ёсны эх сурвалжуудаас авсан мэдээлэл юм.

1. Эрх зүйн эх сурвалж

Энэхүү судалгааны гол цөм нь эрх зүйн зохицуулалтыг шинжлэхэд чиглэж байгаа тул дараах хууль, эрх зүйн баримт бичгүүдийг ашигласан:

- Жолоочийн даатгалын тухай хууль
- Даатгалын тухай хууль
- Даатгалын хураамж, тариф тогтоох журам
- Санхүүгийн зохицуулах хороо болон холбогдох байгууллагын шийдвэр, заавар

Эдгээр эх сурвалж нь суурь хураамжийг тогтоох эрх зүйн үндэс, механизм, зохицуулалтын хүрээг тодорхойлох гол баримт болно. Эрх зүйн эх сурвалжийг сонгохдоо хүчин төгөлдөр байдал, албан ёсны эх сурвалж эсэх, зохицуулалтын шууд хамаарал зэрэг шалгуурыг харгалзан үзсэн.

2. Статистик мэдээлэл

Судалгаанд зам тээврийн осол, хохирлын хэмжээ, даатгалын нөхөн төлбөрийн талаархи статистик мэдээллийг ашигласан. Үүнд:

- Зам тээврийн ослын тоо, давтамж
- Хохирлын дундаж хэмжээ
- Даатгалын нөхөн төлбөрийн нийт хэмжээ
- Даатгалын хураамжийн орлого

Эдгээр мэдээллийг төрийн байгууллагууд (жишээлбэл, цагдаагийн байгууллага, статистикийн байгууллага), мөн даатгалын салбарын тайлан, судалгаанаас авсан. Статистик өгөгдлийг ашигласнаар суурь хураамжийн тогтолцоо бодит эрсдэл, хохиролтой хэр нийцэж байгааг үнэлэх боломж бүрдсэн.

3. Салбарын тайлан, бодлогын баримт бичиг

Даатгалын салбарын хөгжлийн чиг хандлага, бодлогын орчныг ойлгох зорилгоор дараах эх сурвалжийг ашигласан:

- Албан журмаар даатгагчдын холбоо
- Санхүүгийн зохицуулах хорооны тайлан
- Салбарын тойм судалгаа, шинжилгээ
- Олон улсын байгууллагын (жишээлбэл, Дэлхийн банк, OECD) судалгааны тайлан

Эдгээр эх сурвалж нь даатгалын зах зээлийн бодит нөхцөл байдал, суурь хураамжийн тогтолцооны хэрэгжилт, санхүүгийн үр нөлөөг тодорхойлоход чухал ач холбогдолтой.

4. Олон улсын судалгаа, эрдэм шинжилгээний эх сурвалж

Суурь хураамжийн оновчтой тогтолцоог тодорхойлох, мөн Монгол Улсын нөхцөл байдалтай харьцуулан дүгнэлт хийх зорилгоор олон улсын эрдэм шинжилгээний эх сурвалжуудыг ашигласан. Үүнд эрдэм шинжилгээний өгүүллүүд, даатгалын салбарын олон улсын судалгаанууд, түүнчлэн эрсдэлд суурилсан суурь хураамжыг тогтоох /risk-based pricing/ болон bonus-malus системийн талаарх онол, практикийн судалгаанууд багтана.

Эдгээр эх сурвалжууд нь суурь хураамж тогтоох онолын үндсийг тодорхойлох, гадаад улс орнуудын туршлага, сайн практикийг судалгаанд тусгах, улмаар Монголын нөхцөлд тохирсон шийдэл боловсруулахад чухал суурь болсон.

3.3.2 Анхдагч өгөгдөл

Судалгаанд боломжит нөхцөлд анхдагч өгөгдлийг дараах хэлбэрээр цуглуулж ашигласан.

- Өгөгдлийг ангилж, системчилсэн
- Давхардсан болон зөрүүтэй мэдээллийг харьцуулан шалгасан
- Олон эх сурвалжийн мэдээллийг харьцуулж баталгаажуулсан

Ингэснээр судалгааны үр дүн нь нэг эх сурвалжаас хамааралтай бус, олон эх сурвалжид тулгуурласан, илүү бодитой дүгнэлтэд хүрэх боломжтой болсон.

Энэхүү судалгаанд ашигласан өгөгдөл нь эрх зүйн зохицуулалт, статистик мэдээлэл, салбарын тайлан, олон улсын судалгаа зэрэг олон эх үүсвэрээс бүрдсэн бөгөөд энэ нь судалгааны асуудлыг олон талаас нь шинжлэх боломжийг бүрдүүлсэн.

Иймд өгөгдөл цуглуулах энэхүү аргачлал нь судалгааны үр дүнгийн найдвартай байдал, бодитой байдлыг хангах чухал нөхцөл болж байна.

3.4 Судалгааны хязгаарлалт

Энэхүү судалгааны ажлыг гүйцэтгэх явцад судалгааны хамрах хүрээ, өгөгдлийн хүртээмж, арга зүйн сонголт зэрэгтэй холбоотой тодорхой хязгаарлалтууд тулгарсан болно. Судалгааны үр дүнг зөв тайлбарлах, дүгнэлтийн бодит байдлыг үнэлэхэд эдгээр хязгаарлалтыг тодорхой тусгаж өгөх нь зайлшгүй шаардлагатай.

3.4.1 Өгөгдлийн хүртээмжийн хязгаарлалт

Энэхүү судалгаанд жолоочийн эрсдэлийн түвшин, ослын түүх, даатгалын хураамжийн хувь хүний түвшний нарийвчилсан өгөгдөл ашиглах боломж хязгаарлагдмал байсан. Даатгалын компаниудын дотоод мэдээлэл нь нууцлалын шинжтэй байдаг тул жолооч бүрийн эрсдэлийн мэдээлэл болон бодит хураамжийн уялдааг гүнзгий статистик загвараар шинжлэх боломж хязгаарлагдсан.

Үүний улмаас судалгаанд нэгтгэсэн статистик мэдээлэлд тулгуурлан дүгнэлт хийсэн. Хэдийгээр ийм өгөгдөл нь ерөнхий чиг хандлага, харьцааг тодорхойлох боломж олгодог боловч хувь хүний түвшний нарийвчилсан хамаарлыг бүрэн илэрхийлэхэд хязгаарлагдмал байдаг. Гэсэн хэдий ч энэхүү хязгаарлалтыг бууруулах зорилгоор олон эх

сурвалжийн мэдээллийг харьцуулан ашиглаж, чанарын судалгааны аргаар нөхөж тайлбарласан.

3.4.2 Эрх зүйн зохицуулалтын тайлбарын хязгаарлалт

Энэхүү судалгаа нь хууль зүйн шинжилгээнд тулгуурласан тул эрх зүйн зохицуулалтын тайлбар нь тодорхой хэмжээнд судлаачийн тайлбар, үнэлгээнээс хамаарах боломжтой. Өөрөөр хэлбэл, нэг ижил эрх зүйн заалтыг өөр судлаач өөр өнцгөөс тайлбарлах боломж нээлттэй байдаг.

Үүнээс үүдэн судалгааны дүгнэлт нь бүрэн объектив бус, тодорхой хэмжээнд субъектив шинж агуулж болзошгүй. Гэхдээ энэ эрсдэлийг бууруулахын тулд хууль зүйн шинжилгээг зөвхөн тайлбарлах түвшинд бус, бодит статистик мэдээлэл болон практик жишээтэй уялдуулан хийсэн.

3.4.3 Олон улсын туршлагыг нутагшуулах хязгаарлалт

Судалгаанд ашигласан олон улсын туршлага (Европын холбоо, АНУ зэрэг) нь өндөр хөгжилтэй даатгалын зах зээл, мэдээллийн систем, технологийн дэд бүтэцтэй орнуудад хэрэгждэг онцлогтой. Иймд эдгээр системийг Монгол Улсын нөхцөлд шууд хэрэгжүүлэхэд институцийн болон эдийн засгийн орчны ялгаа нөлөөлөх боломжтой.

Жишээлбэл, telematics буюу жолоочийн зан төлөвт суурилсан даатгалын системийг хэрэгжүүлэхэд мэдээллийн технологийн дэд бүтэц, өгөгдөл цуглуулах механизм, хувийн мэдээллийн хамгаалалтын орчин чухал үүрэгтэй. Монгол Улсад эдгээр нөхцөл бүрэн хангагдаагүй байж болох тул олон улсын туршлагыг шууд хуулбарлах боломж хязгаарлагдмал.

Иймд судалгаанд олон улсын туршлагыг шууд хэрэгжүүлэх шийдэл биш, харин бодлогын чиглэл, зарчмын түвшинд ашигласан.

3.4.4 Судалгааны хамрах хүрээний хязгаарлалт

Энэхүү судалгаа нь жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтад төвлөрсөн тул даатгалын бүх төрлийн бүтээгдэхүүн, бүх төрлийн нөхөн төлбөрийн маргаан, даатгалын компанийн санхүүгийн бүх үзүүлэлтийг хамраагүй.

Мөн зам тээврийн ослын эрүүгийн эрх зүйн асуудлыг бие даасан судалгааны сэдэв болгон авч үзээгүй. Харин суурь хураамжийн зохицуулалтын бодит нөлөөг тайлбарлах хүрээнд л тодорхой хэмжээнд хөндсөн.

Иймд энэхүү судалгааны дүгнэлт нь бүхэл даатгалын системд биш, зөвхөн суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын хүрээнд хүчин төгөлдөр гэж үзнэ.

3.4.5 Хугацааны хязгаарлалт

Судалгаанд ашигласан статистик мэдээлэл нь тодорхой хугацааны интервалд хязгаарлагдсан бөгөөд зам тээврийн осол, даатгалын зах зээл нь цаг хугацааны явцад өөрчлөгдөх боломжтой. Иймд судалгааны үр дүн нь тухайн хугацааны нөхцөл байдлыг илэрхийлж байгаа бөгөөд урт хугацааны чиг хандлагыг бүрэн тусгахгүй байж болно.

3.4.6 Судалгааны арга зүйн хязгаарлалт

Энэхүү судалгаанд регрессийн шинжилгээ, нарийвчилсан актуар тооцоолол зэрэг гүнзгий тоон загвар ашиглах боломж хязгаарлагдмал байсан. Үүний шалтгаан нь шаардлагатай түвшний нарийвчилсан өгөгдөл хүртээмжгүй байдалтай холбоотой.

Иймд судалгаанд дескриптив болон харьцуулсан шинжилгээ давамгайлсан бөгөөд энэ нь шалтгаан-үр дагаврын гүнзгий тоон хамаарлыг бүрэн тогтоохоос илүүтэй ерөнхий чиг хандлага, зөрчлийг илрүүлэхэд чиглэсэн.

БҮЛЭГ 4. ЭМПИРИК СУДАЛГАА, ШИНЖИЛГЭЭ БА ҮР ДҮН

Энэхүү бүлэгт судалгааны аргазүйд тодорхойлсон тоон болон чанарын шинжилгээний аргуудыг ашиглан Монгол Улсын жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийн тогтолцоо бодит эрсдэлийн түвшинг хэрхэн тусгаж байгаа эсэхийг шинжилнэ. Тодруулбал, зам тээврийн ослын давтамж, даатгалын хураамжийн бүтэц, нөхөн төлбөрийн хэмжээ, даатгалын сангийн ачаалал, мөн эрх зүйн зохицуулалтын уян хатан байдал зэргийг харьцуулан судалж, өнөөгийн тогтолцоонд үүсэж буй тулгамдсан асуудлыг тодорхойлохыг зорив.

Судалгааны үндсэн зорилго нь жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамж нь эрсдэлд суурилсан байх ёстой гэсэн онолын шаардлага Монгол Улсын өнөөгийн эрх зүйн болон практик нөхцөлд хэрхэн хэрэгжиж байгааг үнэлэхэд оршино. Иймд энэ бүлэгт тоон өгөгдөл, эрх зүйн шинжилгээ, салбарын практик мэдээллийг нэгтгэн авч үзэж, судалгааны таамаглалуудыг шалгав.

4.1 Өгөгдлийн шинжилгээ

Энэхүү судалгаанд Монгол Улсын жолоочийн хариуцлагын даатгалын зах зээлийн өнөөгийн байдлыг шинжлэх зорилгоор анхдагч болон хоёрдогч эх үүсвэрээс өгөгдөл цуглуулж, түүнд дүн шинжилгээ хийсэн болно. Судалгаанд ашигласан мэдээллийг агуулгын хувьд зам тээврийн ослын статистик мэдээлэл, жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамжийн бүтэц, даатгалын компаниудын нөхөн төлбөрийн мэдээлэл, даатгалын сангийн үйл ажиллагаатай холбоотой өгөгдөл, мөн холбогдох хууль тогтоомж, эрх зүйн зохицуулалтуудад ангилан авч үзсэн.

Цуглуулсан өгөгдлийг системчлэн боловсруулж, тоон болон чанарын шинжилгээний аргуудыг хослуулан ашигласан. Тоон шинжилгээний хүрээнд зам тээврийн ослын давтамж, нөхөн төлбөрийн өсөлт, хураамжийн орлого, алдагдлын харьцаа зэрэг үзүүлэлтүүдийг харьцуулан судалсан бол чанарын шинжилгээгээр суурь хураамж тогтоох механизм, бонус-малус системийн хэрэгжилт, эрх зүйн зохицуулалтын онцлог болон практикт үүсч буй хүндрэлүүдийг шинжилсэн.

Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд Монгол Улсад сүүлийн жилүүдэд зам тээврийн ослын улмаас үүсэх эдийн засгийн хохирлын хэмжээ тогтмол өсөх хандлагатай байна. Авто засварын үйлчилгээ, сэлбэг хэрэгслийн үнэ, эмчилгээний зардал болон гуравдагч этгээдэд учрах хохирлын хэмжээ нэмэгдэж байгаа нь даатгалын нөхөн төлбөрийн нийт дүн өсөхөд шууд нөлөөлж байна.

Гэвч үүнтэй харьцуулахад жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамж нь урт хугацаанд бодитой шинэчлэгдээгүй хэвээр байгаа нь тарифын тогтолцоо бодит эрсдэл, инфляц болон нөхөн төлбөрийн өсөлттэй бүрэн уялдахгүй байгааг харуулж байна. Үүний үр дүнд даатгалын сангийн орлого, зарлагын тэнцвэр алдагдах эрсдэл нэмэгдэж, даатгагчийн төлбөрийн чадвар болон даатгалын тогтолцооны тогтвортой байдалд сөргөөр нөлөөлөх нөхцөл бүрдэж байна.

Энэхүү байдлыг даатгалын салбарт өргөн хэрэглэгддэг алдагдлын харьцаа буюу loss ratio үзүүлэлтээр тайлбарлаж болно. Алдагдлын харьцаа нь тухайн хугацаанд олгосон нөхөн төлбөрийг төвлөрүүлсэн хураамжид харьцуулсан үзүүлэлт бөгөөд

даатгалын бүтээгдэхүүний санхүүгийн тогтвортой байдлыг үнэлэх чухал шалгуур болдог. Алдагдлын харьцаа өндөр байх нь нөхөн төлбөрийн хэмжээ хураамжийн орлогоос хэт хурдтай өсөж байгааг илэрхийлдэг бөгөөд энэ нь даатгалын сангийн ачаалал нэмэгдэх эрсдэлийг бий болгодог.

4.1.1 Тоон шинжилгээ

Тоон шинжилгээг зам тээврийн ослын статистик, даатгалын хураамжийн орлого, нөхөн төлбөрийн хэмжээ болон алдагдлын харьцаанд тулгуурлан гүйцэтгэсэн. Энэхүү шинжилгээний зорилго нь жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамжийн хэмжээ бодит эрсдэлийн өсөлттэй нийцэж байгаа эсэхийг үнэлэхэд оршино.

Судалгааны мэдээллээс үзэхэд тээврийн хэрэгслийн тоо, замын хөдөлгөөний эрчим, хотжилт болон жолоочийн тоо нэмэгдэхийн хэрээр зам тээврийн ослын эрсдэл буурахгүй хэвээр байна. Зам тээврийн осол нь зөвхөн хүний амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулахаас гадна эд хөрөнгийн эвдрэл, эмчилгээний зардал, авто засварын зардал, шүүхийн маргаан болон даатгалын нөхөн төлбөрийн хэмжээг өсгөхөд нөлөөлж байна.

4.1.2 Даатгалын нөхөн төлбөрийн өсөлтийн шинжилгээ

Санхүүгийн зохицуулах хорооноос гаргасан статистик мэдээллээс үзэхэд даатгалын салбарын нийт нөхөн төлбөрийн хэмжээ сүүлийн жилүүдэд тогтмол өссөн байна. Тухайлбал, 2021 оны хоёрдугаар улиралд нийт нөхөн төлбөрийн зардал 29.0 тэрбум төгрөг байсан бол 2025 оны хоёрдугаар улиралд 88.2 тэрбум төгрөгт хүрч, 4 жилийн хугацаанд ойролцоогоор 3 дахин өссөн байна. Мөн 2024 оны мөн үетэй харьцуулахад 2025 оны нөхөн төлбөрийн хэмжээ 26.0 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна.

Үүнээс ердийн даатгалын компаниудын нөхөн төлбөрийн хэмжээ 2025 оны хоёрдугаар улирлын байдлаар 86.3 тэрбум төгрөгт хүрч, нийт нөхөн төлбөрийн 97.9 хувийг бүрдүүлжээ. Харин давхар даатгалын нөхөн төлбөр 12.3 тэрбум төгрөгт хүрч, өмнөх оны мөн үеэс 52.2 хувиар өссөн байна.

Хүснэгт 12. Даатгалын нийт нөхөн төлбөрийн өсөлт

Он	Ердийн даатгалын нөхөн төлбөр (тэрбум ₮)	Давхар даатгалын нөхөн төлбөр (тэрбум ₮)
2021-II	29.0	1.0
2022-II	48.5	6.1
2023-II	53.4	2.8
2024-II	70.0	8.1
2025-II	88.2	12.3

Дээрх статистик үзүүлэлтээс харахад даатгалын салбарын нөхөн төлбөрийн ачаалал жилээс жилд эрчимтэй өсөж байгаа нь даатгалын эрсдэл болон бодит хохирлын хэмжээ нэмэгдэж байгааг харуулж байна. Ялангуяа жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал болон авто тээврийн хэрэгслийн даатгал нь нөхөн төлбөрийн өндөр ачаалалтай бүтээгдэхүүн хэвээр байна.

2024–2025 оны харьцуулалтаас үзэхэд жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын нөхөн төлбөрийн эзлэх хувь 31.8 хувиас 27.7 хувь болж бага зэрэг буурсан боловч хамгийн өндөр жинтэй бүтээгдэхүүн хэвээр байна. Мөн авто тээврийн хэрэгслийн даатгалын нөхөн төлбөрийн эзлэх хувь 27.9 хувиас 25.3 хувь, гэнэтийн осол, эмнэлгийн даатгалын нөхөн төлбөр 17.2 хувиас 24.0 хувь болж өссөн байна.

Эдгээр үзүүлэлтээс дүгнэж үзвэл даатгалын салбарын нөхөн төлбөрийн ачаалал тогтмол өсөж байгаа бөгөөд бодит эрсдэл, нөхөн төлбөрийн зардлын өөрчлөлтийг тарифын тогтолцоонд тухай бүр тусгах шаардлага улам нэмэгдэж байна. Ялангуяа жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийг олон жилийн хугацаанд шинэчлээгүй хэвээр байгаа нь даатгалын сангийн тогтвортой байдал болон нөхөн төлбөрийн хүрэлцээнд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэлтэй байна.

4.1.3 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамж, нөхөн төлбөр болон хохирлын харьцааны шинжилгээ

Санхүүгийн зохицуулах хорооноос гаргасан 2025 оны хоёрдугаар улирлын статистик мэдээллээс үзэхэд жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын хураамжийн орлого болон нөхөн төлбөрийн хэмжээ сүүлийн жилүүдэд тогтмол өссөн байна.

Тухайлбал, 2021 оны хоёрдугаар улиралд жолоочийн хариуцлагын даатгалын нийт хураамжийн орлого 14.0 тэрбум төгрөг байсан бол 2025 оны хоёрдугаар улиралд 27.3 тэрбум төгрөгт хүрч, дөрвөн жилийн хугацаанд ойролцоогоор 95 хувиар өссөн байна. Харин нөхөн төлбөрийн хэмжээ 6.9 тэрбум төгрөгөөс 24.4 тэрбум төгрөг болж 3.5 дахин өссөн байна.

Хүснэгт 13. *Жолоочын даатгалын хураамж, нөхөн төлбөрийн харьцуулалт*

Он	Нийт хураамжийн орлого	Нөхөн төлбөрийн хэмжээ	Loss ratio
2021	14.0	6.9	49.3%
2022	20.0	16.1	80.3%
2023	20.1	17.5	86.9%
2024	23.7	22.2	93.7%
2025	27.3	24.4	89.6%

Тайлбар: Ашиг алдагдлын харьцаа = Нөхөн төлбөрийн хэмжээ / Хураамжийн орлого × 100

Дээрх статистик мэдээллээс харахад нөхөн төлбөрийн өсөлтийн хурд нь хураамжийн орлогын өсөлтөөс өндөр байгаа нь ажиглагдаж байна. Ялангуяа 2022–2025 оны хугацаанд алдагдлын харьцаа 80–94 хувийн түвшинд хүрсэн нь жолоочийн хариуцлагын даатгалын бүтээгдэхүүний эрсдэл өндөр байгааг илтгэж байна.

Олон улсын практикт авто даатгалын алдагдлын харьцаа дунджаар 60–80 хувийн түвшинд байхыг тогтвортой гэж үздэг бол Монгол Улсад энэхүү үзүүлэлт 2024 онд 93.7 хувь хүрсэн нь тарифын тогтолцоо бодит эрсдэл болон нөхөн төлбөрийн өсөлттэй бүрэн уялдахгүй байгааг харуулж байна.

Мөн жолоочийн хариуцлагын даатгал нь нийт даатгалын салбарын хураамжийн орлогын 11.1 хувийг бүрдүүлж байгаа боловч нийт нөхөн төлбөрийн 27.7 хувийг дангаараа эзэлж байгаа нь өндөр нөхөн төлбөрийн ачаалалтай бүтээгдэхүүн болохыг илтгэж байна.

Иймээс жолоочийн хариуцлагын даатгалын тарифын тогтолцоог актуарийн үндэслэлтэйгээр шинэчилж, инфляц, нөхөн төлбөрийн өсөлт болон бодит эрсдэлийн өөрчлөлтийг тарифын тооцоонд тогтмол тусгах шаардлагатай байна.

4.1.4 Чанарын шинжилгээ

Чанарын шинжилгээг эрх зүйн зохицуулалт болон түүний практик хэрэгжилтийн түвшинд гүйцэтгэсэн. Юуны өмнө жолоочийн хариуцлагын даатгалын тухай хууль болон түүнтэй холбогдох журам, дүрэмд дүн шинжилгээ хийж, суурь хураамжийг тогтоох эрх зүйн орчныг цогцоор нь авч үзсэн. Энэхүү шинжилгээнд хураамж тогтоох механизм, зохицуулалтын уян хатан байдал болон түүний практик хэрэгжилтийн онцлогийг хамруулсан.

Мөн шүүхийн практикт тулгуурлан зам тээврийн ослын улмаас үүссэн бодит хохирол болон даатгалын нөхөн төлбөрийн хоорондын зөрүүтэй холбоотой асуудлыг судалсан. Тухайлбал, нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ нь бодит хохирлыг бүрэн нөхөж чадаж байгаа эсэхийг илэрхийлэх кейсүүдийг авч үзэж, эрх зүйн зохицуулалт болон практик хэрэгжилтийн хоорондын зөрчлийг тодорхойлохыг зорьсон.

4.2 Шинжилгээний үр дүнг танилцуулах

Энэ хэсэгт судалгааны үр дүнг тоон болон чанарын шинжилгээний аргуудаар нэгтгэн боловсруулж, хүснэгт болон график дүрслэлийн тусламжтайгаар танилцуулсан болно. Үр дүнг системтэй, логик дараалалтайгаар эрэмбэлж, жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамж нь бодит эрсдэлийн түвшинтэй хэр зэрэг нийцэж байгаа, мөн хураамжийн хуваарилалтын онцлог, ялгаатай байдлыг тодорхойлоход чиглүүлэн авч үзсэн.

Тоон шинжилгээний үр дүнд зам тээврийн ослын давтамж, нөхөн төлбөрийн хэмжээ, даатгалын хураамжийн түвшин, алдагдлын харьцаа зэрэг үзүүлэлтүүдийн хоорондын хамаарал, өөрчлөлтийн хандлагыг тодорхойлсон. Харин чанарын шинжилгээний үр дүнд эрх зүйн зохицуулалт, практик хэрэгжилтийн түвшинд илэрч буй зөрчил, сул тал, тулгамдсан асуудлуудыг илрүүлж, тэдгээрийг бодит өгөгдөлтэй уялдуулан тайлбарласан.

Ийнхүү судалгааны үр дүнг олон талт аргаар нэгтгэн танилцуулснаар жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийн тогтолцооны үр ашиг, шударга байдал болон түүний хэрэгжилтийн бодит нөхцөл байдлыг илүү тодорхой, үндэслэлтэйгээр харуулах боломж бүрдсэн болно..

4.2.1 Эрсдэлийн үнэлгээ

Судалгаанд жолооч нарыг нас, жолоодлогын туршлага, ослын түүх, замын хөдөлгөөний зөрчлийн байдал зэрэг үзүүлэлтээр ангилан эрсдэлийн түвшнээр бүлэглэв. Энэхүү ангиллын үр дүнд эрсдэл өндөр болон эрсдэл бага бүлгүүдийн хооронд осол гаргах давтамжийн хувьд бодит ялгаа байгаа нь ажиглагдсан.

Тухайлбал, жолоодлогын туршлага багатай болон өмнө нь осол гаргаж байсан жолооч нарын хувьд ослын давтамж өндөр байх хандлагатай байна. Харин туршлагатай, ослын түүхгүй жолооч нарын хувьд эрсдэл харьцангуй бага байна. Энэ нь даатгалын тариф тогтоохдоо жолоочийн хувийн эрсдэлийн мэдээллийг харгалзан үзэх шаардлагатайг харуулж байна.

Гэсэн хэдий ч эдгээр ялгаатай эрсдэл бүхий бүлгүүдийн төлж буй даатгалын хураамжийг харьцуулан үзэхэд ялгаа нь төдийлөн мэдэгдэхүйц биш, харьцангуй ойролцоо түвшинд байна. Ийм нөхцөл байдал нь хураамжийн тогтолцоо жолоочийн бодит эрсдэлийн ялгааг бүрэн тусгаж чадахгүй байгааг илтгэнэ.

Даатгалын онолын хувьд хураамж нь даатгуулагчийн хүлээгдэж буй эрсдэлтэй нийцсэн байх ёстой. Өөрөөр хэлбэл, өндөр эрсдэлтэй жолооч өндөр хураамж, бага эрсдэлтэй жолооч бага хураамж төлөх нь актуарийн шударга байдлын үндсэн зарчим юм. Харин Монгол Улсын одоогийн тогтолцоонд энэхүү зарчим бүрэн хэрэгжихгүй байна.

4.2.2 Шударга бус хуваарилалт

Эрсдэлийн түвшнээр ангилсан бүлгүүдийн хураамж болон нөхөн төлбөрийн мэдээллийг харьцуулан үзэхэд даатгалын системд тодорхой хэмжээний хуваарилалтын гажуудал ажиглагдсан.

Эрсдэл өндөртэй жолооч нарын хувьд нөхөн төлбөрийн хэмжээ өндөр байгаа боловч төлж буй хураамж нь үүнтэй шууд уялдахгүй байгаа бол эрсдэл багатай жолооч нарын хувьд төлж буй хураамж нь бодит эрсдэлээсээ харьцангуй өндөр байна.

Ийм нөхцөл байдал нь эрсдэл багатай жолооч нар эрсдэл өндөртэй жолоочийн хохирлыг тодорхой хэмжээгээр санхүүжүүлж байгаа бүтэц бүрдэнийг харуулж байна. Энэ үзэгдлийг даатгалын эдийн засагт cross-subsidization буюу эрсдэлийн шилжилт гэж үздэг.

4.3 Тулгамдсан асуудлын шинжилгээ

Энэхүү хэсэгт тоон болон чанарын шинжилгээний үр дүнг нэгтгэн авч үзэж, жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтаас үүдэлтэй үндсэн тулгамдсан асуудлуудыг задлан шинжилсэн. Судалгааны өмнөх хэсгүүдэд илэрсэн эрсдэл ба хураамжийн уялдаа сул, хуваарилалтын гажуудал зэрэг үр дүнгүүдийг эрх зүй, эдийн засгийн шалтгаантай нь холбон тайлбарлав.

Нэгдүгээрт: Суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр тогтоосон нь эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгахгүй байна.

Монгол Улсад жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг хууль болон холбогдох журмаар харьцангуй тогтмол байдлаар тогтоож байгаа нь жолоочийн бодит эрсдэлийн ялгааг бүрэн тусгах боломжийг хязгаарлаж байна. Өөрөөр хэлбэл, осол гаргах магадлал өндөртэй болон бага эрсдэлтэй жолоочид ижил түвшний суурь хураамж ногдож байгаа нь актуарийн шударга байдлын зарчимд нийцэхгүй нөхцөл үүсгэж байна. Даатгалын онолын дагуу хураамж нь тухайн даатгуулагчийн эрсдэлийн түвшинтэй уялдсан байх ёстой. Гэвч одоогийн тогтолцоонд эрсдэлийн нарийвчилсан үнэлгээ хангалтгүй хэрэгжиж байгаа нь эрсдэл багатай жолооч өндөр эрсдэлтэй жолоочийн хохирлыг тодорхой хэмжээгээр санхүүжүүлэх нөхцөлийг бий болгож байна. Энэ нь

даатгалын зах зээлд cross-subsidization буюу хөндлөн санхүүжилтийн шинжийг бий болгож байгаа юм.

Хоёрдугаарт: Суурь хураамжийг шинэчлэх эрх зүйн механизм сул байна.

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг олон жилийн турш дорвитой шинэчлээгүй нь инфляц, авто засвар үйлчилгээ, эмчилгээний зардлын өсөлттэй уялдах боломжийг бууруулж байна. Сүүлийн жилүүдэд сэлбэг хэрэгсэл, эмнэлгийн үйлчилгээ, хөдөлмөрийн хөлс зэрэг зардлууд тогтмол өссөн боловч суурь хураамж ижил түвшинд хадгалагдсаар ирсэн нь даатгалын сангийн хүрэлцээнд сөргөөр нөлөөлж байна.

Үүний улмаас даатгалын байгууллагуудын алдагдлын харьцаа өсөх, нөхөн төлбөрийн сангийн тогтвортой байдал алдагдах, улмаар даатгалын үйлчилгээний чанар буурах эрсдэл бий болж байна. Мөн суурь хураамжийг шинэчлэх асуудал нь улс төр, хууль тогтоох процессоос ихээхэн хамааралтай байгаа нь зах зээлийн өөрчлөлтөд уян хатан хариу үзүүлэх боломжийг хязгаарлаж байна.

Гуравдугаарт: Bonus-Malus системийн хэрэгжилт хангалтгүй байна.

Олон улсын практикт жолоочийн өмнөх ослын түүх, даатгалын сахилга батад үндэслэн хураамжийг нэмэгдүүлэх буюу бууруулах Bonus-Malus систем өргөн хэрэглэгддэг. Харин Монгол Улсад энэхүү системийн хэрэгжилт харьцангуй сул, эрсдэлийн бодит үнэлгээнд үзүүлэх нөлөө бага хэвээр байна. Тухайлбал, осол гаргадаггүй жолоочид үзүүлэх урамшуулал хязгаарлагдмал, харин өндөр эрсдэлтэй жолоочид ногдуулах нэмэгдэл тариф хангалтгүй байгаа нь жолоочийн зан төлөвт үзүүлэх эдийн засгийн нөлөөллийг сулруулж байна. Үүний улмаас жолоочийн хариуцлагатай байдлыг дэмжих механизм бүрэн хэрэгжихгүй байна.

Дөрөвдүгээрт: Нөхөн төлбөрийн хэмжээ бодит хохирлоос хоцорч байна.

Зам тээврийн ослын улмаас үүсэх эд хөрөнгийн болон эрүүл мэндийн хохирлын хэмжээ сүүлийн жилүүдэд мэдэгдэхүйц өссөн байна. Автомашины сэлбэг хэрэгсэл, засвар үйлчилгээ, эмчилгээний зардал өссөн хэдий ч нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ бодит нөхцөлтэй бүрэн нийцэхгүй хэвээр байна.

Үүний улмаас хохирогч этгээдийн эрх ашиг бүрэн хамгаалагдахгүй, хохирлын тодорхой хэсгийг өөрөө хариуцах нөхцөл үүсэж байна. Энэ нь жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын үндсэн зорилго болох хохирогчийг хамгаалах зарчмыг бүрэн хэрэгжүүлэхэд хүндрэл учруулж байна.

Тавдугаарт: Даатгалын субъект нь бодит эрсдэл үүсгэгчтэй бүрэн нийцэхгүй байна.

Монгол Улсад жолоочийн хариуцлагын даатгалын тогтолцоо нь тээврийн хэрэгсэлд төвлөрсөн шинжтэй байгаа бөгөөд бодит эрсдэл үүсгэгч болох жолоочийн хувь хүний зан төлөв, жолоодлогын түүх, туршлагыг хангалттай үнэлэхгүй байна. Олон улсын хөгжингүй орнуудад driver-based insurance буюу жолоочид суурилсан тогтолцоонд шилжих хандлага түгээмэл байгаа бөгөөд ингэснээр эрсдэлийг илүү бодитой үнэлэх боломж бүрдэж байна. Харин Монгол Улсад энэхүү тогтолцоо бүрэн хөгжөөгүй байгаа нь эрсдэлийн үнэлгээний үр нөлөөг бууруулж байна.

4.3.1 Эрх зүйн асуудал

Одоогийн эрх зүйн зохицуулалтын хүрээнд жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр хуульчилсан нь тарифын тогтолцооны уян хатан байдлыг хязгаарлаж байна. Энэ нь даатгалын хураамжийг зах зээлийн нөхцөл байдал, эрсдэлийн өөрчлөлт, инфляцийн түвшин зэрэг динамик хүчин зүйлстэй уялдуулан шинэчлэх боломжийг багасгаж байна. Судалгааны 4.2-р хэсэгт үзүүлсэнчлэн жолооч нарын эрсдэлийн түвшин бодит байдал дээр ялгаатай байгаа боловч хураамжийн ялгаа харьцангуй бага байгаа нь эрх зүйн зохицуулалтын энэхүү хатуу бүтэцтэй шууд холбоотой. Өөрөөр хэлбэл, суурь хураамжийг нэг түвшинд тогтоосон нь даатгалын компаниудад жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх зэрэг хувь хүний эрсдэлийн хүчин зүйлсийг тариф тогтоохдоо бүрэн тусгах боломжийг хязгаарлаж байна.

Мөн инфляц болон авто засвар, эмчилгээний зардлын өсөлт нь даатгалын бодит зардлыг нэмэгдүүлж байгаа боловч суурь хураамжийг тогтмол байлгаж байгаа нь тарифын бодит үнэ цэнийг алдагдуулах нөхцөл бүрдүүлж байна. Үүний үр дүнд даатгалын нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ бодит хохирлыг бүрэн нөхөх боломжийг хязгаарлах, даатгалын сангийн урт хугацааны тогтвортой байдалд эрсдэл үүсгэх нөхцөл бий болж байна.

Иймээс одоогийн эрх зүйн зохицуулалт нь эрсдэлд суурилсан тариф тогтоох боломжийг хязгаарласан, зах зээлийн өөрчлөлтөд уян хатан хариу үйлдэл үзүүлэх чадвар сул тогтолцоо бүрдүүлсэн гэж үзэж болно.

4.3.2 Эдийн засаг, нийгмийн нөлөө

Одоогийн суурь хураамжийн тогтолцоо нь зөвхөн эрх зүйн түвшинд бус, эдийн засаг, нийгмийн хувьд тодорхой сөрөг үр дагаврыг үүсгэж байна.

Нэгдүгээрт: тарифын ялгаварлалт хангалтгүй байгаа нь жолоочийн зан төлөвт нөлөөлөх эдийн засгийн хөшүүргийг сулруулж байна. Осол гаргасан болон гаргаагүй жолооч нарын хооронд төлж буй хураамжийн ялгаа бага байгаа нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх урамшууллын механизм хангалтгүй байгааг илтгэнэ. Өөрөөр хэлбэл, эрсдэлтэй зан төлөв гаргасан жолоочид нэмэлт санхүүгийн хариуцлага үүрэхгүй, харин эрсдэл багатай жолоочид бодит эрсдэлээсээ өндөр төлбөр төлөх нөхцөл бүрдэж байна.

Хоёрдугаарт: даатгалын тогтолцоонд эрсдэлийн шилжилт буюу cross-subsidization үүсэж байгаа нь зах зээлийн үр ашигт сөргөөр нөлөөлж байна. Эрсдэл багатай жолооч нар эрсдэл өндөртэй жолоочийн хохирлыг шууд бусаар санхүүжүүлж байгаа нь тарифын шударга хуваарилалтыг алдагдуулж, даатгалын системд итгэх итгэлийг бууруулах эрсдэлтэй.

Гуравдугаарт: даатгалын тариф бодит эрсдэлтэй уялдахгүй байгаа нь урт хугацаанд зах зээлийн гажуудал үүсгэх нөхцөл бүрдүүлж байна. Эрсдэл багатай даатгуулагчид даатгалд хамрагдах сонирхол буурах, харин эрсдэл өндөртэй даатгуулагчид системд үлдэх хандлага бий болох нь даатгалын сангийн эрсдэлийг нэмэгдүүлэх хүчин зүйл болдог.

4.3.3 Жолоочийн хариуцлагын даатгалын сангийн эрсдэл

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын тогтолцоонд даатгалын сан нь хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах чухал механизмын нэг юм. Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 3.1.7-д зааснаар даатгалын гэрээ байгуулаагүй, гэрээний хугацаа дууссан, буруутай этгээд тодорхойгүй, эсхүл даатгагч дампуурсан зэрэг тохиолдолд жолоочоос бусад этгээдэд учирсан хохирлыг нөхөн төлөх зорилгоор энэхүү санг байгуулж, ашиглаж байна.

Гэвч судалгааны үр дүнгээс харахад энэхүү сангийн үйл ажиллагаанд тодорхой эрсдэлүүд үүсэж байгааг ажиглаж болно. 2025 оны эхний хагас жилийн байдлаар даатгалын сангаас нийт 14 тохиолдолд нөхөн төлбөр олгосон бөгөөд үүнээс даатгалгүй этгээд осол гаргасан нөхцөл хамгийн өндөр хувийг эзэлж байна. Энэ нь даатгалын системд даатгалгүй оролцогчдын эзлэх хувь багагүй байгааг илтгэж байна.

Ийм нөхцөл байдал нь эдийн засгийн онолд “moral hazard” буюу ёс зүйн гажуудал үүсэх эрсдэлийг бий болгодог. Өөрөөр хэлбэл, жолооч даатгалд хамрагдаагүй байсан ч осол гаргасан тохиолдолд даатгалын сангаас хохирол нөхөгдөх боломж байгаагаас шалтгаалан эрсдэлтэй зан төлөв гаргах, даатгалд хамрагдах сонирхол буурах нөхцөл бүрдэж болзошгүй.

Цаашид даатгалд хамрагдах жолооч нарын тоо буурч, даатгалгүй тээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь нэмэгдэх тохиолдолд даатгалын сангийн зардал өсөх, улмаар сангийн санхүүгийн тогтвортой байдал алдагдах эрсдэлтэй. Энэ нь даатгалын системийн нийт эрсдэлийн ачааллыг хязгаарлагдмал тооны даатгуулагч нарт төвлөрүүлэх, улмаар зах зээлийн тэнцвэрт байдал алдагдах нөхцөлийг бүрдүүлнэ. Нөгөө талаас, судалгааны явцад тогтоогдсоноор осол гаргасан жолоочид ногдуулж буй хураамжийн өсөлт нь бодит хохирлын хэмжээтэй харьцуулахад хангалтгүй байна. Тухайлбал, 5,000,000 төгрөгийн нөхөн төлбөр гаргуулсан даатгуулагчийн дараагийн жилийн хураамж дунджаар 100,000–300,000 төгрөгөөр нэмэгдэж байгаа нь учруулсан хохирлын хэмжээтэй харьцуулахад бага бөгөөд дахин осол гаргахаас урьдчилан сэргийлэх эдийн засгийн хангалттай хөшүүрэг болж чадахгүй байна.

Ийнхүү даатгалын сангийн үйл ажиллагаа нь нэг талаас хохирогчийг хамгаалах чухал үүрэг гүйцэтгэж байгаа боловч нөгөө талаас даатгалд хамрагдах хөшүүргийг сулруулах, эрсдэлийн буруу хуваарилалт үүсгэх, зан төлөвийн гажуудал бий болгох зэрэг сөрөг нөлөөллийг дагуулж байгааг судалгаагаар тогтоож байна.

4.4 Таамаглалын шалгалт

Энэхүү судалгаанд дараах үндсэн таамаглалуудыг дэвшүүлэн шалгав.

Таамаглал 1. Монгол Улсад мөрдөгдөж буй жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийн тогтолцоо нь жолоочийн бодит эрсдэлийн түвшинг хангалттай тусгаж чадахгүй байна. Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд суурь хураамжийг харьцангуй нэгэн жигд тогтоож байгаа нь эрсдэл багатай болон өндөр эрсдэлтэй жолоочид ижил түвшний хураамж ногдуулах нөхцөлийг бий болгож байна. Энэ нь эрсдэлд суурилсан тариф тогтоох зарчимтай нийцэхгүй бөгөөд актуарийн шударга байдлыг алдагдуулж байна. Иймээс энэхүү таамаглал батлагдсан гэж үзэв.

Таамаглал 2. Суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр удаан хугацаанд шинэчлээгүй нь даатгалын сангийн тогтвортой байдалд сөргөөр нөлөөлж байна. Сүүлийн жилүүдэд авто засвар, эмчилгээний үйлчилгээ, нөхөн төлбөрийн зардал өссөн боловч суурь хураамж бодит өсөлттэй уялдан шинэчлэгдээгүй байна. Үүний улмаас даатгалын байгууллагын алдагдлын харьцаа нэмэгдэж, нөхөн төлбөрийн сангийн хүрэлцээ буурах эрсдэл бий болсон нь судалгааны үр дүнгээр тогтоогдсон. Иймээс энэхүү таамаглал мөн батлагдсан болно.

Таамаглал 3. Эрсдэлд суурилсан тарифын тогтолцоо болон Bonus-Malus системийг боловсронгуй болгосноор жолоочийн хариуцлагын даатгалын тогтолцооны шударга байдал, үр ашиг сайжрах боломжтой. Гадаад улсын туршлагаас үзэхэд эрсдэлд суурилсан үнэлгээ болон Bonus-Malus систем нь даатгалын хураамжийг илүү шударга тогтоох, жолоочийн хариуцлагатай байдлыг нэмэгдүүлэх, даатгалын сангийн тогтвортой байдлыг хангахад чухал нөлөө үзүүлдэг байна. Иймээс Монгол Улсад энэхүү тогтолцоог үе шаттайгаар хөгжүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

Бүлгийн дүгнэлт

Энэхүү бүлэгт Монгол Улсын жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийн тогтолцоо нь бодит эрсдэлийн түвшинг хэрхэн тусгаж байгаа эсэхийг тоон болон чанарын шинжилгээний аргаар судалж, эрх зүйн зохицуулалт, нөхөн төлбөрийн өсөлт, тарифын бүтэц болон даатгалын сангийн тогтвортой байдалтай холбоотой асуудлуудыг цогцоор нь авч үзлээ.

Судалгааны тоон шинжилгээний үр дүнгээс харахад даатгалын салбарын нөхөн төлбөрийн хэмжээ сүүлийн жилүүдэд тогтмол өссөн бөгөөд ялангуяа жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал нь нөхөн төлбөрийн өндөр ачаалалтай бүтээгдэхүүн хэвээр байгаа нь тогтоогдсон. 2021–2025 оны хооронд жолоочийн хариуцлагын даатгалын нөхөн төлбөрийн хэмжээ 3.5 дахин өссөн бол алдагдлын харьцаа 80–94 хувийн түвшинд хүрсэн нь тарифын тогтолцоо бодит эрсдэл болон нөхөн төлбөрийн өсөлттэй бүрэн уялдахгүй байгааг харуулж байна.

Мөн инфляц, авто засварын үйлчилгээ, сэлбэг хэрэгсэл, эмчилгээний зардлын өсөлт нь даатгалын бодит зардлыг нэмэгдүүлж байгаа боловч суурь хураамжийг урт хугацаанд шинэчлээгүй хэвээр байгаа нь тарифын бодит үнэ цэнийг бууруулж, даатгалын сангийн тогтвортой байдалд сөргөөр нөлөөлөх нөхцөл бүрдүүлж байна.

Чанарын шинжилгээний үр дүнгээс үзэхэд одоогийн эрх зүйн зохицуулалт нь эрсдэлд суурилсан тариф тогтоох боломжийг хангалттай бүрдүүлж чадахгүй байна. Суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр хуульчилсан нь даатгалын компаниудад жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх зэрэг эрсдэлийн хүчин зүйлсийг тарифын тооцоонд бодитой тусгах боломжийг хязгаарлаж байгаа нь тогтоогдсон.

Түүнчлэн эрсдэл багатай болон эрсдэл өндөртэй жолооч нарын төлж буй хураамжийн ялгаа харьцангуй бага байгаа нь даатгалын тогтолцоонд эрсдэлийн шилжилт буюу cross-subsidization үүсэх нөхцөл бүрдүүлж байгааг судалгаагаар тогтоолоо. Өөрөөр хэлбэл, эрсдэл багатай жолооч нар эрсдэл өндөртэй жолоочийн

учруулсан хохирлыг тодорхой хэмжээгээр санхүүжүүлж байгаа нь тарифын шударга байдлыг алдагдуулж байна.

Мөн даатгалын сангийн үйл ажиллагаанд moral hazard буюу ёс зүйн гажуудал үүсэх эрсдэл ажиглагдаж байгаа бөгөөд даатгалгүй жолооч нарын оролцоо нь сангийн ачааллыг нэмэгдүүлэх хүчин зүйл болж байна. Үүнээс гадна осол гаргасан жолоочид ногдуулж буй нэмэгдэл хураамж нь бодит хохирлын хэмжээтэй харьцуулахад хангалтгүй байгаа нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх эдийн засгийн хөшүүргийг сулруулж байна.

Ийнхүү судалгааны үр дүнгээс дүгнэж үзвэл Монгол Улсад мөрдөгдөж буй жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийн тогтолцоо нь бодит эрсдэлийн ялгаа, инфляц болон нөхөн төлбөрийн өсөлтийг хангалттай тусгаж чадахгүй байгаа бөгөөд эрх зүйн зохицуулалт, тарифын бүтэц, бонус-малус систем болон даатгалын сангийн үйл ажиллагааг эрсдэлд суурилсан, актуарийн үндэслэлтэй байдлаар шинэчлэх шаардлагатай байна.

БҮЛЭГ 5. ЖОЛООЧИЙН ХАРИУЦЛАГЫН ДААТГАЛЫН ТАРИФЫН ТОГТОЛЦООГ БОЛОВСРОНГУЙ БОЛГОХ АРГА ЗАМ

5.1 Эрх зүйн зохицуулалтыг шинэчлэх санал

Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд жолоочийн хариуцлагын даатгалын суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр хуульчилсан зохицуулалт нь тарифын тогтолцооны уян хатан байдлыг хязгаарлаж, бодит эрсдэлийн өөрчлөлтийг тухай бүр тусгах боломжийг бууруулж байна. Ялангуяа инфляц, нөхөн төлбөрийн хэмжээ, авто засвар болон эмчилгээний зардал тогтмол өсөж байгаа өнөөгийн нөхцөлд суурь хураамжийг урт хугацаанд шинэчлээгүй хэвээр байгаа нь тарифын бодит үнэ цэнийг алдагдуулах нөхцөл бүрдүүлж байна.

Иймээс Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд заасан суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр тогтоох зохицуулалтыг өөрчлөн, актуарийн тооцоололд суурилсан уян хатан тогтолцоонд шилжүүлэх шаардлагатай байна. Үүний хүрээнд суурь хураамжийг Санхүүгийн зохицуулах хорооноос жил бүр инфляц, нөхөн төлбөрийн өсөлт, зах зээлийн нөхцөл байдал болон эрсдэлийн өөрчлөлтөд үндэслэн шинэчлэн баталдаг эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх нь зүйтэй.

Мөн тариф тогтоохдоо ашиглагдаж буй итгэлцүүрийн тогтолцоог олон улсын жишигт нийцүүлэн өргөжүүлэх шаардлагатай байна. Одоогийн тогтолцоонд жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх зэрэг хязгаарлагдмал хүчин зүйлсийг ашиглаж байгаа нь бодит эрсдэлийг бүрэн үнэлэх боломжийг хязгаарлаж байна. Иймээс авто засварын зардал, эмчилгээний үйлчилгээний үнэ, шүүхийн нөхөн төлбөрийн өсөлт, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын онцлог зэрэг хүчин зүйлсийг тарифын тооцоонд системтэйгээр тусгах шаардлагатай.

5.2 Бонус-Малус системийг боловсронгуй болгох

Судалгааны үр дүнгээс харахад өнөөгийн тарифын тогтолцоо нь жолоочийн зан төлөвт нөлөөлөх эдийн засгийн хөшүүргийг хангалттай бүрдүүлж чадахгүй байна. Осол гаргасан болон осол гаргаагүй жолооч нарын төлж буй хураамжийн ялгаа бага байгаа нь эрсдэлтэй жолоодлогыг бууруулах урамшууллын механизм сул байгааг харуулж байна.

Иймээс бонус-малус системийг үе шаттайгаар боловсронгуй болгох шаардлагатай. Нэгдүгээрт, осол гаргаагүй жолоочид үзүүлэх хөнгөлөлтийн тогтолцоог шаталсан хэлбэрээр өргөжүүлж, осолгүй жолоодсон хугацаанаас хамааран даатгалын хураамжийг бууруулах механизм нэвтрүүлэх нь зүйтэй. Олон улсын практикт урт хугацаанд осолгүй жолоодсон жолоочид 30%- 40% хүртэл хувийн хөнгөлөлт үзүүлдэг бөгөөд энэ нь эрсдэл багатай жолоочийг урамшуулах чухал механизм болдог.

Хоёрдугаарт, осол гаргасан жолоочид ногдуулах нэмэгдэл хураамжийг бодит хохирлын хэмжээ болон ослын давтамжтай уялдуулах шаардлагатай байна. Одоогийн тогтолцоонд осол гаргасан жолоочийн нэмэгдэл хураамж харьцангуй бага байгаа нь дахин осол гаргахаас урьдчилан сэргийлэх хангалттай эдийн засгийн нөлөө үзүүлж чадахгүй байна.

Бонус-малус системийг боловсронгуй болгосноор жолоочийн хариуцлагын даатгалын хураамж нь даатгуулагчийн бодит эрсдэлтэй илүү уялдах бөгөөд эрсдэлийн

шударга хуваарилалт бий болохоос гадна замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулахад эерэг нөлөө үзүүлэх боломжтой.

5.3 Даатгалын сангийн тогтвортой байдлыг хангах арга зам

Даатгалын системийн урт хугацааны тогтвортой байдлыг хангахын тулд институцийн дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

Нэгдүгээрт: даатгалгүй тээврийн хэрэгслийн оролцоог бууруулах бодлого хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Даатгалгүй жолооч нарын улмаас даатгалын сангаас гарч буй зардлыг бууруулахын тулд хариуцлагын механизмыг чангатгах, мөн даатгалд хамрагдах эерэг хөшүүрэг бий болгох нь зүйтэй.

Хоёрдугаарт: жолоочийн эрсдэлийг үнэлэх мэдээллийн нэгдсэн санг бий болгох шаардлагатай. Жолоочийн ослын түүх, даатгалын бүртгэл зэрэг мэдээллийг нэгтгэснээр эрсдэлийг нарийвчлалтай үнэлэх, ялгавартай тариф тогтоох боломж бүрдэнэ.

5.4 Санал болгож буй шийдлийн үр нөлөө

Дээрх арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлснээр жолоочийн хариуцлагын даатгалын тогтолцооны шударга байдал, үр ашиг болон тогтвортой байдал сайжрах боломжтой.

Нийгмийн хувьд эрсдэл багатай жолооч нарын санхүүгийн ачаалал буурч, жолоочийн зан төлөвт эдийн засгийн хөшүүргээр нөлөөлөх боломж нэмэгдэнэ. Үүний үр дүнд замын хөдөлгөөний сахилга, хариуцлага болон ослоос урьдчилан сэргийлэх соёлд эерэг нөлөө үзүүлэх нөхцөл бүрдэх юм.

Эдийн засгийн хувьд даатгалын сангийн төлбөрийн чадвар сайжирч, нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ нэмэгдэх боломжтой. Мөн тариф бодит эрсдэлтэй уялдах болсноор даатгалын зах зээлийн үр ашиг, санхүүгийн тогтвортой байдал дээшлэх ач холбогдолтой.

Олон улсын туршлагаас үзэхэд эрсдэлд суурилсан тарифын тогтолцоо, бонус малус систем болон актуарийн тооцоололд тулгуурласан хяналтын механизм нь даатгалын тогтолцооны үр ашиг, шударга байдлыг хангахад чухал үүрэгтэй байдаг. Иймээс Монгол Улсын хувьд суурь хураамжийг уян хатан шинэчлэх механизм нэвтрүүлэх, тарифын итгэлцүүрийн тогтолцоог өргөжүүлэх, бонус-малус системийг бодитой хэрэгжүүлэх нь жолоочийн хариуцлагын даатгалын тогтолцоог боловсронгуй болгох үндсэн чиглэл гэж үзэж байна.

5.5 Жолоочийн даатгалын тарифын тогтолцоог үе шаттайгаар сайжруулах санал

Жолоочийн хариуцлагын даатгалын тарифын тогтолцоог шинэчлэхдээ эрх зүй, мэдээллийн сан, даатгалын зах зээлийн бэлэн байдал болон даатгуулагчдын оролцоог харгалзан үе шаттайгаар хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна. Судалгааны үр дүн болон олон улсын туршлагад үндэслэн дараах үе шаттай хэрэгжилтийн төлөвлөгөөг санал болгож байна.

I үе шат: Эрх зүйн орчны шинэчлэл, суурь тогтолцоог бүрдүүлэх

Эхний үе шатанд жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг шинэчлэхэд төвлөрөх шаардлагатай. Үүний хүрээнд Жолоочийн даатгалын тухай хуульд өөрчлөлт оруулж, суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр хуульчилсан зохицуулалтыг

өөрчлөн, актуарийн тооцоололд үндэслэн шинэчилдэг уян хатан механизмд шилжүүлэх нь зүйтэй.

Мөн Санхүүгийн зохицуулах хороонд суурь хураамжийг инфляц, нөхөн төлбөрийн өсөлт, алдагдлын харьцаа болон зах зээлийн нөхцөл байдалд үндэслэн жил бүр шинэчлэх эрх зүйн боломжийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Энэ үе шатанд мөн жолоочийн ослын түүх, даатгалын бүртгэл, замын хөдөлгөөний зөрчлийн мэдээллийг нэгтгэсэн эрсдэлийн мэдээллийн нэгдсэн сангийн суурийг тавих нь чухал ач холбогдолтой.

II үе шат: Эрсдэлд суурилсан тарифын тогтолцоог нэвтрүүлэх

Хоёрдугаар үе шатанд жолоочийн бодит эрсдэлийг үнэлэх тарифын системийг үе шаттай нэвтрүүлэх шаардлагатай. Үүний хүрээнд жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх, замын хөдөлгөөний зөрчил, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын онцлог зэрэг үзүүлэлтүүдийг тарифын тооцоонд ашиглах боломжийг бүрдүүлэх нь зүйтэй.

Мөн авто засварын үйлчилгээ, эмчилгээний зардал, сэлбэг хэрэгслийн үнэ, шүүхийн нөхөн төлбөрийн өсөлт зэрэг бодит эдийн засгийн хүчин зүйлсийг тарифын тооцоонд тогтмол тусгах шаардлагатай.

Энэ үе шатанд даатгалын компаниудын алдагдлын харьцаа болон нөхөн төлбөрийн статистик мэдээлэлд үндэслэн тарифыг шинэчилдэг актуарийн хяналтын тогтолцоог бүрдүүлэх нь чухал юм.

III үе шат: Бонус-малус систем болон урамшууллын механизмыг бүрэн хэрэгжүүлэх

Бонус-малус системийг бүрэн хэрэгжүүлж, жолоочийн зан төлөвт эдийн засгийн хөшүүргээр нөлөөлөх механизмыг боловсронгуй болгох шаардлагатай. Осол гаргаагүй жолоочид шаталсан хэлбэрээр хөнгөлөлт үзүүлж, урт хугацаанд 30–40 хүртэл хувийн бонус олгодог тогтолцоог бүрдүүлэх нь эрсдэл багатай жолоочийг урамшуулах ач холбогдолтой. Харин осол гаргасан жолоочид ногдуулах нэмэгдэл хураамжийг бодит хохирлын хэмжээ, ослын давтамж болон эрсдэлийн түвшинтэй уялдуулан тооцох шаардлагатай.

Мөн энэ үе шатанд даатгалгүй тээврийн хэрэгслийн оролцоог бууруулах хяналтын механизмыг сайжруулж, даатгалын хамрагдалтыг нэмэгдүүлэх бодлого хэрэгжүүлэх нь зүйтэй.

Жолоочийн даатгалын тарифын тогтолцоог үе шаттайгаар шинэчилснээр эрх зүйн болон институцийн өөрчлөлтийг зах зээлийн оролцогчдод ачаалал багатайгаар хэрэгжүүлэх боломж бүрдэнэ. Мөн даатгалын компаниудын санхүүгийн тогтвортой байдал сайжирч, нөхөн төлбөрийн хүрэлцээ нэмэгдэхээс гадна эрсдэл багатай жолоочийг урамшуулах, өндөр эрсдэлтэй жолоочид илүү хариуцлага ногдуулах шударга тарифын тогтолцоог бий болгох боломжтой болно. Дээрх арга хэмжээг үе шаттайгаар хэрэгжүүлснээр эрх зүйн болон институцийн өөрчлөлтийг зах зээлийн оролцогчдод огцом дарамт учруулахгүйгээр хэрэгжүүлэх боломж бүрдэх бөгөөд жолоочийн даатгалын тогтолцоог урт хугацаанд тогтвортой, шударга, эрсдэлд суурилсан хэлбэрт шилжүүлэх нөхцөл бүрдэнэ.

ДУГНЭЛТ

Монгол Улсад жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал нь зам тээврийн ослын улмаас хохирсон гуравдагч этгээдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхлыг хамгаалах, замын хөдөлгөөний эрсдэлийг санхүүгийн аргаар хуваарилах чухал механизм болж хэрэгжиж байна. Гэвч энэхүү тогтолцооны суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалт нь өнөөгийн зах зээлийн нөхцөл байдал, эрсдэлийн өөрчлөлт, нөхөн төлбөрийн бодит өсөлттэй бүрэн уялдахгүй байгаа нь судалгааны үр дүнгээр тогтоогдлоо.

Энэхүү судалгааны хүрээнд жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтын онолын үндэс, Монгол Улсад мөрдөгдөж буй эрх зүйн орчин, түүний практик хэрэгжилтийг судалж, олон улсын туршлагатай харьцуулан шинжилгээ хийв. Судалгааны үр дүнд Монгол Улсад мөрдөгдөж буй суурь хураамжийн тогтолцоо нь жолоочийн бодит эрсдэлийн ялгааг хангалттай тусгахгүй, актуарийн шударга байдлын зарчим бүрэн хэрэгжихгүй байгааг тогтоолоо. Тухайлбал, эрсдэл багатай болон өндөр эрсдэлтэй жолоочид харьцангуй ижил түвшний хураамж ногдуулж байгаа нь тарифын шударга хуваарилалтыг алдагдуулж, даатгалын тогтолцоонд cross-subsidization буюу эрсдэлийн хөндлөн санхүүжилт үүсгэж байна. Мөн суурь хураамжийг удаан хугацаанд шинэчлээгүй нь инфляц, авто засвар үйлчилгээ, эмчилгээний зардлын өсөлттэй уялдах боломжийг бууруулж, даатгалын сангийн тогтвортой байдалд сөргөөр нөлөөлөх нөхцөл бүрдүүлж байна.

Судалгаагаар Bonus-Malus системийн хэрэгжилт сул, жолоочийн ослын түүх болон зан төлөв тариф тогтоох механизмд хангалттай нөлөөлөхгүй байгаа нь тогтоогдсон. Үүний улмаас зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх эдийн засгийн хөшүүрэг сул, жолоочийн хариуцлагатай зан төлөвийг дэмжих механизм бүрэн хэрэгжихгүй байна. Түүнчлэн нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ бодит хохирлыг бүрэн нөхөх боломжгүй байгаа нь хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах үндсэн зорилгыг бүрэн хэрэгжүүлэхэд хүндрэл учруулж байна.

Олон улсын туршлагаас үзэхэд жолоочийн даатгалын тарифын тогтолцоог эрсдэлд суурилан тогтоох, Bonus-Malus системийг хөгжүүлэх, жолоочид суурилсан даатгалын тогтолцоонд шилжих нь даатгалын зах зээлийн шударга байдал, үр ашиг, сангийн тогтвортой байдлыг хангахад чухал ач холбогдолтой байна. Ялангуяа АНУ, Герман, Япон, Их Британи зэрэг орнуудад жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх, жолоодлогын хэв маяг зэрэг хүчин зүйлсийг тариф тогтоох үндсэн шалгуур болгон ашиглаж байгаа нь эрсдэлийг илүү бодитой үнэлэх боломжийг бүрдүүлж байна.

Иймээс Монгол Улсад жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгохын тулд суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр тогтоох зохицуулалтаас үе шаттай татгалзаж, эрсдэлд суурилсан тарифын тогтолцоонд шилжих шаардлагатай гэж үзэж байна. Үүний хүрээнд суурь хураамжийг инфляц болон нөхөн төлбөрийн бодит өсөлттэй уялдуулан тогтмол шинэчлэх эрх зүйн механизм бүрдүүлэх, Bonus-Malus системийг боловсронгуй болгох, жолоочийн эрсдэлийн мэдээллийн нэгдсэн сан бий болгох, цаашид жолоочид суурилсан даатгалын тогтолцоог хөгжүүлэх нь зүйтэй байна.

Мөн даатгалын сангийн тогтвортой байдлыг хангахын тулд даатгалгүй жолоочийн хариуцлагыг нэмэгдүүлэх, даатгалд хамрагдах эдийн засгийн эерэг хөшүүргийг бий болгох, даатгалын байгууллагуудын эрсдэлийн үнэлгээний чадавхыг сайжруулах шаардлагатай байна. Эцэст нь дүгнэхэд, жолоочийн даатгалын суурь хураамжийн эрх зүйн зохицуулалтыг эрсдэлд суурилсан, уян хатан, зах зээлийн зарчимд нийцсэн байдлаар шинэчлэх нь зөвхөн даатгалын салбарын асуудал бус, харин нийгмийн хамгаалалт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хохирогчийн эрх ашгийг хамгаалах бодлогын чухал хэсэг юм. Иймд энэхүү судалгаагаар дэвшүүлсэн санал, дүгнэлтүүд нь цаашид жолоочийн даатгалын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох, даатгалын тогтолцооны шударга байдал, үр ашгийг нэмэгдүүлэхэд тодорхой хувь нэмэр оруулна гэж үзэж байна.

САНАЛ ЗӨВЛӨМЖ

Энэхүү судалгааны ажлаар Монгол Улсад хэрэгжиж буй жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын суурь хураамжийн тогтолцоо нь бодит эрсдэл, инфляц болон нөхөн төлбөрийн өсөлттэй бүрэн уялдахгүй байгаа асуудлыг эрх зүй, эдийн засаг болон актуарын онолын хүрээнд шинжилж судаллаа. Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр урт хугацаанд мөрдөж буй зохицуулалт нь тарифын бодит үнэ цэнийг бууруулж, эрсдэлд суурилсан үнэлгээ хийх боломжийг хязгаарлаж байна.

Онолын хувьд энэхүү судалгаа нь жолоочийн даатгалын тарифын тогтолцоог зөвхөн эрх зүйн хүрээнд бус, актуарын шинжлэх ухаан, эрсдэлийн үнэлгээ болон даатгалын эдийн засгийн онолтой уялдуулан судалснаараа ач холбогдолтой юм. Мөн алдагдлын харьцаа (loss ratio), бонус малус систем, эрсдэлийн шударга хуваарилалт (cross-subsidization) зэрэг ойлголтуудыг Монгол Улсын практиктай холбон тайлбарлаж, тарифын тогтолцооны сул талыг тодорхойлохыг зорьсон болно.

Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд жолоочийн даатгалын нөхөн төлбөрийн хэмжээ сүүлийн жилүүдэд эрчимтэй өссөн бөгөөд инфляц, авто засвар, эмчилгээний үйлчилгээ болон сэлбэг хэрэгслийн үнийн өсөлт нь даатгалын бодит зардлыг нэмэгдүүлж байна. Гэвч суурь хураамжийг тухай бүр шинэчлээгүй хэвээр байгаа нь даатгалын сангийн тогтвортой байдал болон нөхөн төлбөрийн хүрэлцээнд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэлийг бий болгож байна.

Иймээс практик хэрэгжилтийн хүрээнд дараах санал, зөвлөмжийг дэвшүүлж байна.

Нэгдүгээрт: Жолоочийн даатгалын тухай хуульд өөрчлөлт оруулж, суурь хураамжийг тогтмол дүнгээр хуульчлан тогтоодог зохицуулалтыг өөрчлөх шаардлагатай. Үүний оронд Санхүүгийн зохицуулах хорооноос инфляц, нөхөн төлбөрийн өсөлт, алдагдлын харьцаа болон бодит эрсдэлийн өөрчлөлтөд үндэслэн суурь хураамжийг тогтмол шинэчилдэг уян хатан тогтолцоог нэвтрүүлэх нь зүйтэй.

Хоёрдугаарт: эрсдэлд суурилсан тарифын тогтолцоог үе шаттайгаар нэвтрүүлэх шаардлагатай байна. Үүний хүрээнд жолоочийн нас, туршлага, ослын түүх, замын хөдөлгөөний зөрчил, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын онцлог зэрэг үзүүлэлтүүдийг тарифын тооцоонд илүү өргөн ашиглах шаардлагатай.

Гуравдугаарт: бонус-малус системийг боловсронгуй болгож, осолгүй жолоодсон жолоочид шаталсан хөнгөлөлт үзүүлэх, харин осол гаргасан жолоочид бодит хохирол болон эрсдэлийн түвшинтэй уялдсан нэмэгдэл хураамж ногдуулах механизмыг хэрэгжүүлэх нь зүйтэй. Энэ нь эрсдэл багатай жолоочийг урамшуулахын зэрэгцээ замын хөдөлгөөний сахилга, хариуцлагыг дээшлүүлэхэд эерэг нөлөө үзүүлэх боломжтой.

Дөрөвдүгээрт: жолоочийн эрсдэлийн мэдээллийн нэгдсэн санг бий болгож, даатгалын компаниуд хооронд мэдээлэл солилцох тогтолцоог хөгжүүлэх шаардлагатай байна. Ингэснээр жолоочийн бодит эрсдэлийг илүү нарийвчлалтай үнэлэх, шударга тариф тогтоох нөхцөл бүрдэх юм.

Цаашид энэхүү чиглэлийн судалгааг гүнзгийрүүлэхдээ жолоочийн зан төлөв болон ослын давтамжийн хамаарал, бонус-малус системийн эдийн засгийн үр нөлөө, хиймэл оюун ухаанд суурилсан эрсдэлийн үнэлгээний аргачлал зэрэг асуудлыг тусгайлан судлах

шаардлагатай байна. Мөн олон улсын эрсдэлд суурилсан тарифын загварыг Монгол Улсын даатгалын зах зээлийн онцлогтой уялдуулан нутагшуулах боломжийг цаашид судлах нь ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

НОМ ЗҮЙ

- Байгалмаа, Б., (2015) *Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалтын зарим асуудал*,
- Балж, Г. (2010) *Эрсдэл ба даатгал*,
- Гүнбилэг, Б., (2022), *Жолоочийн хариуцлагын даатгалын эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох нь*, Эрх зүйн сэтгүүл, Цуврал №1
- Даатгалын тухай. (n.d.). Эрх Зүйн Мэдээллийн Нэгдсэн Систем. <https://legalinfo.mn/mn/detail/232> Жолоочийн даатгалын тухай хуулийг шинэчлэн найруулах хэрэгцээ, шаардлагын тандан судалгаа*, (2024)
- Жолоочийн даатгалын тухай. (n.d.). Эрх Зүйн Мэдээллийн Нэгдсэн Систем. <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=256&sword=%D0%A1%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%82,%20%D1%85%D1%8D%D0%BC%D0%B6%D0%B8%D0%BB%20%D0%B7%D2%AF%D0%B9>*
- Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгал-2025 оны эхний хагас жил судалгааны тайлан*, Албан журмын даатгагчдын холбоо, (2025)
- Жолоочийн хариуцлагын албан журмын даатгалын гарын авлага*, Албан журмын даатгагчдын холбоо, (2015)
- Зөрчлийн тухай /Шинэчилсэн найруулга/. (n.d.). Эрх Зүйн Мэдээллийн Нэгдсэн Систем. <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=103687>Иргэний хууль, 2002 он*
- Даатгалын ач холбогдол*, (2022), Монгол банк,
- Отгонбаяр, Ч., Ганболд, С., (2005) *Даатгалын эрх зүй*.
- Оюунцэцэг, Д., (2010) *Санхүүгийн үндэс*,
- Санхүүгийн зохицуулах хороо, “Даатгалын зохицуулалтын эрх зүйн актын эмхэтгэл”, (2013)
- Санхүүгийн зохицуулах хорооны 2025 оны 01 дүгээр сарын 10-ны өдрийн 01 дүгээр тогтоолын хавсралтаар баталсан Жолоочийн даатгалын хураамжийн хэмжээг тооцох итгэлцүүр хэрэглэх журам
- Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай. (n.d.). Эрх Зүйн Мэдээллийн Нэгдсэн Систем. <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=446>*
- Монголбанк, С. З. Х. (n.d.). *Даатгалын тухай - Санхүүгийн боловсрол. <https://www.sankhuugiinbolovsrol.mn/Guides/4>Үндсэн хууль, 1992 он*
- Монгол Улсын Шүүхийн шийдвэрийн цахим сан. (n.d.). https://shuukh.mn/single_case/130940?start_date=&end_date=&id=1&court_cat=1&bb=1*
- Монгол Улсын Шүүхийн шийдвэрийн цахим сан. (n.d.-b). https://shuukh.mn/single_case/238406?start_date=&end_date=&id=1&court_cat=1&bb=1*

Гадаад хэлээрх:

- Automobile Insurance in Japan*. General Insurance Rating Organization of Japan (GIROJ), 2024.
- David C. M. Dickson, Mary R. Hardy, Howard R. Waters. *Actuarial Mathematics for Life Contingent Risks*. Cambridge University Press, 2009.
- Denuit, A. C. a. M. (2023, September 6). *Chapter 12 Bonus-Malus | Non Life Insurance Mathematics*. <https://nonlifemaths.github.io/chap11.html>
- Diversification – Kfz Versicherungspolice
- Frank Astill, F.C.I.I. *Compulsory Automobile Insurance in Europe*.
- Japanese Law Translation – Automobile Liability Security Act
- Japanese Law Translation – Automobile Liability Security Act (Law No. 97 of 1955) – japaneselawtranslation.go.jp
- M. V. Kratenko, O.-J. Luik. *Theoretical and Practical Problems of Obligatory Professional Liability Insurance: A Comparative Analysis on the Basis of the Russian and Estonian Laws*. Journal of Foreign Legislation and Comparative Law, 2020, No. 5, pp. 81-94.
- Massachusetts General Laws c.90 § 34A – mass.gov
- richardharrislaw.com – [auto-accidents-what-is-no-fault-insurance](http://richardharrislaw.com/auto-accidents-what-is-no-fault-insurance)
- Road Traffic Act (1930 оны анхны хууль – нэмэлт лавлагаа
- Road Traffic Act 1988 (с. 52) Part VI – legislation.gov.uk
- UK Legislation – Road Traffic Act 1988 Part VI
- Бонус малус-н онолын ойлголт (<https://www.milliman.com/en/insight/comparative-analysis-of-bonus-malus-systems-in-italy-and-central-and-eastern-europe>)
- Их Британи Улсын “Road Traffic Act 1988”, “Part VI Third-Party Liability”s, “Section 143. Users of motor vehicles to be insured” (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/143>)
- Их Британи Улсын “Road Traffic Act 1988”, 145. “Requirements in respect of policies of insurance” (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/143>)
- Монгол Улсын Шүүхийн шийдвэрийн цахим сан. (2020, January 1). https://shuukh.mn/single_case/36219?daterange=2020-01-01%20-%202026-04-22&id=2&court_cat=1&bb=1Alma Cohen, Rajeev Dehejia. *The Effect of Automobile Insurance and Accident Liability Laws on Traffic Fatalities*. NBER Working Paper No. 9602, 2003.