



МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР

20 19 он 04
сарын 23 өдөр

Дугаар 3Г-1/
145

Улаанбаатар
хот

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ДАРГА
Г.ЗАНДАНШАТАР ТАНАА

Хуулийн төсөл өргөн мэдүүлэх тухай

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэн шийдвэрлэсний дагуу Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлж байна.

Хуулийн төслийг Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдаанаар хэлэлцүүлж өгнө үү.

Монгол Улсын Ерөнхий сайд



У.ХҮРЭЛСҮХ

003614



МОНГОЛ УЛС
ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗАР

20 19 он 04 дугаар
сарын 12-ны өдөр

Дугаар ХЭГ/1965

Улаанбаатар-12
Утас: 260817
Факс: 976-11-310011

УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ТАМГЫН ГАЗРЫН
ЕРӨНХИЙ НАРИЙН БИЧГИЙН ДАРГА
Ц.ЦОЛМОН ТАНАА

Тов тогтоолгох тухай

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэн шийдвэрлэсний дагуу Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхээр холбогдох материалын хамт хүргүүлж байна.

Хуулийн төслийг Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх тов тогтоож өгнө үү.

Монгол Улсын сайд,
Засгийн газрын Хэрэг
эрхлэх газрын дарга



Л.ӨЮУН-ЭРДЭНЭ



МОНГОЛ УЛСЫН САНГИЙН САЙД

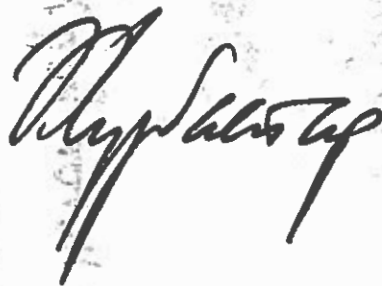
15160 Улаанбаатар хот, Чингэлтэй дүүрэг,
С.Данзангийн гудамж 5/1, Засгийн газрын II байр,
Утас/факс: (976-51) 26-74-68, <http://www.mof.gov.mn>

2019.04.09 № 6/2053

танай 2019.04.01-ны № 01/1466 -Т

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН
САЙД Б.ЭНХ-АМГАЛАН ТАНАА**

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.7 дахь хэсэгт заасныг үндэслэн хуулийн төслийг Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх зөвшөөрлийг үүгээр олгож байна



Ч.ХҮРЭЛБААТАР



**МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ ЗҮЙ,
ДОТООД ХЭРГИЙН САЙД**

15160 Улаанбаатар хот, Чингэлтэй дүүрэг,
Худалдааны гудамж 6/1, Засгийн газрын V байр,
Утас/Факс: (976-51) 26 75 33, E-mail: foreign@mojha.gov.mn,
<http://www.mojha.gov.mn>

2019.04.09 № 1-1/1545
танай 2019.04.01-ны № 01/1465 -т

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН
САЙД Б.ЭНХ-АМГАЛАН ТАНАА**

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.8 дахь хэсгийг үндэслэн Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг болон холбогдох бусад хуулийн төслүүдийг Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх нь зүйтэй гэж үзэв.



Ц.НЯМДОРЖ

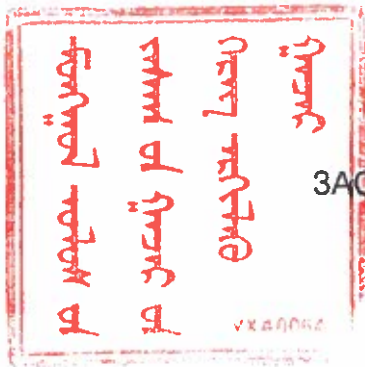
1516112078

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛЭЭС

Монгол Улсын Засгийн газрын 2019 оны 3 дугаар сарын 27-ны өдрийн хуралдааны 14 дүгээр тэмдэглэлд:

“ҮИИ.ХЭЛЭЛЦСЭН нь: Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл

ШИЙДВЭРЛЭСЭН нь: Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг хэлэлцээд Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхээр тогтов.” гэжээ.



ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗАР

БАТЛАВ.
ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН
САЙД



БАТЛАВ.
ХУУЛЬ ЗҮЙ, ДОТООД ХЭРГИЙН
САЙД



АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ

Нэг.Хуулийн төсөл боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагын талаар

Монгол Улсын Их Хурлын 2008 оны "Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилгод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого" батлах тухай" 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан бодлогын 5.3.1-д авто зам, тээвэр, иргэний нисэх, төмөр зам, усан замын тээврийн тухай хуулиуд, холбогдох стандартууд, дүрэм журмуудад өөрчлөлт оруулахын зэрэгцээ зарим хуулийг шинээр баталж мөрдүүлэн Зам, тээврийн салбарын хөгжлийн эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгохоор тусгасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2017 оны 11 дүгээр тогтоолоор батлагдсан Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2020 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэлд "Автотээврийн тухай хуулийг шинэчлэн найруулах" гэж заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2016 оны "Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр батлах тухай" 45 дугаар тогтоолын хавсралтаар батлагдсан хөтөлбөрийн 2.220-д "Тээврийн салбарын олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлнэ." гэж, 2.222-т "Эрэлтэд нийцсэн, хүрээлэн байгаа орчинд ээлтэй тээврийн ухаалаг систем нэвтрүүлнэ." гэж, 2.224-т "Улаанбаатар хотын автозамын ачааллыг бууруулах, түгжрэлийг багасгах зорилгоор гүүрэн гарцуудыг шинээр байгуулан, тусгай замын автобус /BRT/-ыг нийтийн тээврийн үйлчилгээнд шинээр нэвтрүүлнэ." гэж тус тус заасан.

Түүнчлэн автотээврийн салбар нь эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд онцгой ач холбогдол бүхий үүргийг гүйцэтгэдэг бөгөөд энэ нь микро түвшинд хүн амын эдийн засаг, нийгмийн харилцаанд оролцох үйл хөдөлгөөнд хэрэглэгдэхээс гадна аливаа бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний үнэ өртөг, эдийн засгийн бүхий л салбарын үйл ажиллагааны үр ашиг, хэрэглэгчдэд үзүүлэх үйлчилгээний чанар, сэтгэл ханамжийг нэмэгдүүлэх, макро түвшинд үндэсний үйлдвэрлэх баялгийн хэмжээ, хүн амын амьжиргааны түвшин, байгаль экологийн тэнцвэрт байдалд нөлөөлж байдаг.

НҮБ-ын Ази, Номхон далайн бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн комиссоос гаргасан зөвлөмжид олон улсын худалдаа тээвэр, логистикийн нэгдсэн сүлжээг бүрдүүлснээр олон улсын зах зээлд өрсөлдөх чадвараа дээшлүүлэх боломж бүрдэнэ гэж заасан.

Дэлхий нийтийн даяаршлын бодлогод нийцүүлэн бүс нутаг, цаашлаад олон улсад өрсөлдөхүйц бүтээгдэхүүн үйлчилгээг бий болгох, зах зээлд

нийлүүлэхэд автотээврийн салбарын гүйцэтгэх үүрэг, зорилтыг шинэчлэн тодорхойлох шаардлага гарч байна.

Монгол Улсын Засгийн газар, Азийн хөгжлийн банктай хамтран хэрэгжүүлж байгаа “Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр”-ийн хүрээнд Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд шинэ төрөл /тусгай замын автобусны үйлчилгээ/, автотээврийн салбарт эрэлтэд нийцсэн тээврийн ухаалаг систем нэвтрүүлэхээр төлөвлөж байна.

Тээврийн ухаалаг систем нэвтрүүлэх ажлын хүрээнд Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд цахим төлбөрийн систем, улс, хот хоорондын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд GPS дээр суурилсан бүртгэл, хяналтын цахим системийг тус тус нэвтрүүлэн ажиллаж байна. Цаашид энэ чиглэлээр томоохон төсөл хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөгдсөн.

Автотээврийн тухай хууль /1999 он/ батлагдсанаас хойш 16 удаа нэмэлт, өөрчлөлт оруулсны улмаас хуулийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга санааны дараалал алдагдсанаас гадна нэр томъёо, зохицуулалтыг нийгмийн харилцаанд нийцүүлэн шинэчлэн өөрчлөх шаардлагатай байна.

Дээрх хууль зүйн болон практик шаардлагын дагуу Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулна.

Хоёр.Хуулийн төслийн ерөнхий бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээг тодорхойлох талаар

Хуулийн төсөл нь автотээврийн салбарт үүсч буй харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бүрэн хангах, эрх зүйн хэм хэмжээнүүдийн хоорондын зөрчил, давхардал, хийдлийг арилгах, бусад хууль тогтоомжтой уялдахад чиглэгдэх бөгөөд дор дурдсан харилцааг зохицуулахаар тусгана. Үүнд:

-Хуулийн зорилт, автотээврийн тухай хууль тогтоомж, үйлчлэх хүрээ, хуулийн нэр томъёоны тодорхойлолт, тээвэрлэлт, түүний төрөл, ангилал, зохицуулалтын талаар;

-Тээвэрлэлтийг түр хугацаагаар зогсоох, хязгаарлах, автотээврийн хэрэгслийн дайчилгаа, тээвэрлэлтийн бичиг баримт, даатгал, үнэ тарифын зохицуулалт, тээвэр зуучлалын үйлчилгээний талаар;

-Ачаа, зорчигч тээвэрлэлт, зорчигчийн эрх, үүрэг, тээвэрлэгч ба тээвэрлүүлэгчийн эрх, үүрэг, нийтийн зорчигч тээврийн төлбөрийн цахим систем, ачаа, зорчигч тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчид тавигдах шаардлага, тусгай зориулалтын авто машинаар гүйцэтгэх ачаа тээвэрлэлт, аюултай ачаа болон мөсөн замын тээвэрлэлтэд тавигдах шаардлагууд;

-Автотээврийн логистик, ачаа, зорчигчийн терминал, авто замын дагуух үйлчилгээний цогцолбортой холбоотой зохицуулалт;

-Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, улсын бүртгэлд бүртгүүлэх, хасах, бүртгэлийн дугаарын тэмдгийн үйлдвэрлэл, авто үйлчилгээний талаар;

-Салбарын ажилтны давтан болон мэргэжлийн зэрэг олгох сургалт, зөвлөх мэргэшсэн инженер, мэргэшсэн жолооч;

-Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан, автотээврийн салбарын удирдлага, зохицуулалт, автотээврийн салбарын харилцаанд оролцогч талууд, төрийн байгууллагуудын эрх, үүрэг;

-Автотээврийн стандартчилал, тусгай зөвшөөрөл, тусгай зөвшөөрөл олгох, сунгах, түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох талаар;

-Автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, устгал, автомашины зарим эд ангийн дахин ашиглалт, түүнтэй холбоотой харилцаа;

-Автотээврийн улсын хяналт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн бүрэн байдал, техникийн хяналтын үзлэг хийх үйл ажиллагаа эрхлэх, автотээврийн үйлчилгээ эрхлэгчийн дотоод хяналтын талаар;

-Автотээврийн тухай хууль тогтоомж зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага болон хуулийн хүчин төгөлдөр болох хугацаа зэрэг болно.

Гурав.Хуулийн төсөл батлагдсаны дараа үүсч болох нийгэм, эдийн засаг, хууль зүйн үр дагавар, тэдгээрийг шийдвэрлэх талаар авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар дараах эерэг үр дүнг авчирна гэж үзэж байна. Үүнд:

1. Автотээврийн салбарын өнөөгийн байдал, олон улсын болон бүс нутгийн нийтлэг жишиг, ирээдүйн чиг хандлагад нийцсэн эрх зүйн таатай орчин бүрдэх бөгөөд автомашин, түүний сэлбэг хэрэгсэл үйлдвэрлэх болон ашиглалтаас хасагдсан тээврийн хэрэгслийг устгах, дахин боловсруулах зэрэг үйлдвэрлэл хөгжих замаар эдийн засгийн өсөлтийг нэмэгдүүлэх боломж нэмэгдэнэ.

2. Ачаа, зорчигч тээвэрт тавигдах шаардлага, нөхцөлийг сайжруулж, хариуцлагын тогтолцоог нэмэгдүүлснээр иргэдэд аюулгүй, ая тухтай, хүртээмжтэй үйлчилгээг үзүүлэх эрх зүйн зохицуулалттай болохын зэрэгцээ тээврийн төрлүүдийн хоорондын уялдаа холбоо сайжирч, тээврийн дэд бүтэц, тээврийн ажил, үйлчилгээний чанар, хүртээмж нь хэрэглэгчийн эрэлт шаардлагад нийцнэ.

3. Автотээврийн хэрэгсэл, түүний засвар, үйлчилгээ, үйлдвэрлэл, бүртгэлд тавигдах шаардлагыг нарийвчлан зохицуулж, стандартын шаардлага хангасан автотээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулах нөхцөл бүрдэнэ. Ингэснээр агаарын бохирдол, зам тээврийн осол, зөрчил, эд материалын хохирлын хэмжээ буурна.

4. Автотээврийн салбарын хууль тогтоомжийн зөрчил, давхардал, хийдэл арилж, зохицуулалтгүй байгаа болон ирээдүйд үүсч болох харилцааг зохицуулах эрх зүйн орчин бүрдэж, хуулийн хэрэгжилтийн үр нөлөө дээшилнэ.

Дөрөв. Хуулийн төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хууль болон бусад хуультай хэрхэн уялдах, уг хуулийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан цаашид шинээр боловсруулах буюу нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, хүчингүй болгох хуулийн төслийн талаар

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хуультай нийцэх бөгөөд хуулийн төсөлтэй уялдуулан одоо мөрдөж байгаа Автотээврийн тухай хуулийг хүчингүй болгох, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг тус тус боловсруулна.

ТАНИЛЦУУЛГА

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн
найруулгын төслийн тухай

Хууль зүйн үндэслэлийн талаар: Улсын Их Хурлын 2008 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталсан “Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилгод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого”-ын 5.3.1-д “Зам, тээврийн салбарын хөгжлийн эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгоно.”, Улсын Их Хурлын 2017 оны 11 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2020 он хүртэл боловсронгуй болгох үндсэн чиглэл”-ийн 70-д “Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл боловсруулах”-аар тус тус тусгагдсан болно.

Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 2.220-д “Тээврийн салбарын олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлнэ” гэж, 2.222-т “Эрэлтэд нийцсэн хүрээлэн байгаа орчинд ээлтэй тээврийн ухаалаг систем нэвтрүүлнэ.” гэж заасан.

Мөн Автотээврийн тухай хууль 1999 онд батлагдсанаас хойш уг хуульд нийт 19 удаа нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан бөгөөд хуулийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга санааны дараалал алдагдан шинэ нэр томъёо хэрэглэх зэрэгтэй холбоотойгоор шинэ төрлийн харилцаанд эрх зүйн зохицуулалт хийх зайлшгүй шаардлагатай байна.

Олон улс, бүс нутгийн хэмжээний тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцох шаардлагыг үндэслэн Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын конвенци, Засгийн газар хоорондын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулалт хийх эрх зүйн орчинг бий болгох зайлшгүй шаардлагатай байна.

Практик шаардлагын талаар: Монгол Улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагаа өргөжиж байгаа өнөөгийн нөхцөлд автотээврийн ангилал, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, уул уурхайн тээвэрлэлт, ачаа болон зорчигчийн терминал, авто зам дагуух үйлчилгээ, автомашин үйлдвэрлэл, тээвэр зуучийн үйлчилгээ, тээврийн даатгал, салбарын бүтэц зохион байгуулалттай холбоотой асуудлыг зохицуулж, салбарын хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэх шаардлага гарч байна.

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийг шинээр угсарч, үйлдвэрлэж байгаа хэдий ч автомашин үйлдвэрлэлийн эрх зүйн орчин бүрдээгүй байна. Түүнчлэн хуурамч сэлбэг хэрэгслийг улсын хилээр оруулах, засвар үйлчилгээг стандартын шаардлага хангаагүй нөхцөлд явуулж буй зөрчлийг таслан зогсоох зорилгоор авто үйлчилгээ эрхлэгчийг тодорхойлж, стандартын шаардлага хангасан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээнд тохирлын үнэлгээ хийж баталгаажуулах шаардлагатай байна.

Уул уурхайн томоохон ордууд эдийн засгийн эргэлтэд орсноор ашигт малтмалын тээвэрлэлт сүүлийн жилүүдэд эрс нэмэгдэх болсон бөгөөд ашигт малтмалыг тээвэрлэх авто замыг аж ахуйн нэгж, байгууллагууд өөрсдийн хөрөнгөөр барьж ашиглаж байна. Хувийн хэвшлийн хөрөнгөөр баригдсан авто зам нь нийтийн хэрэгцээний замд хамаарахгүй тул энэхүү замаар хийгдэж байгаа тээвэрлэлт нь хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хууль, дүрэм, журмаар зохицуулагдах боломжгүй байна.

Иймд энэхүү уул уурхайн тээвэрлэлттэй холбоотой харилцааг тусгай журмаар зохицуулах шаардлагатай байна.

Нийтийн зорчигч тээвэр нь Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан хүний амьд явах эрхтэй шууд холбоотой, нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулж болзошгүй, тодорхой нөхцөл, нарийн мэргэжил шаардах үйл ажиллагаа тул тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгүүлэх нь зүйтэй байна.

Улсын хэмжээнд 2018 оны байдлаар 970818 автотээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн нь хууль анх батлагдан гарснаас хойш даруй 7.2 дахин нэмэгдэж, автотээврийн хэрэгслээр хийгдэж байгаа зорчигч болон ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээ жилээс жилд өсч байна. Үүнтэй холбоотойгоор автотээврийн хэрэгслийн тоо өсөхийн хэрээр түүний ашиглалттай холбоотой зам, тээврийн осол хэрэг, зөрчлийн тоо ч улам ихээр нэмэгдэж байна.

Зам, тээврийн ослын сүүлийн 5 жилийн статистик үзүүлэлтээс үзэхэд жилд дунджаар 32100 зам, тээврийн осол гарч, 10.2 тэрбум төгрөгний хохирол учирч, 1289 хүн гэмтэж, 558 хүн нас барсан байна.

Иймд автотээврийн салбарын хяналтыг сайжруулж, нэгдсэн удирдлага зохицуулалтаар хангах эрх зүйн орчинг бий болгох шаардлагатай байна.

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл батлагдсанаар дараах үр дүн гарна гэж тооцож байна. Үүнд:

- Автотээврийн салбарын өнөөгийн байдал, олон улсын болон бүс нутгийн нийтлэг жишиг, ирээдүйн чиг хандлагад нийцсэн эрх зүйн таатай орчин бүрдэнэ. Мөн автомашин, түүнийг сэлбэг хэрэгсэл угсрах, үйлдвэрлэх болон ашиглалтаас хасагдсан тээврийн хэрэгслийг устгах, дахин боловсруулах зэрэг үйлдвэрлэл хөгжих замаар эдийн засгийн өсөлтийг нэмэгдүүлэх боломж нэмэгдэнэ.

- Ачаа, зорчигч тээвэрт тавигдах шаардлага, нөхцөлийг сайжруулж, хариуцлагын тогтолцоог нэмэгдүүлснээр иргэдэд аюулгүй, ая тухтай, хүртээмжтэй үйлчилгээг үзүүлэх эрх зүйн зохицуулалттай болохын зэрэгцээ тээврийн төрлүүдийн хоорондын уялдаа холбоо сайжирч, тээврийн дэд бүтэц, тээврийн ажил, үйлчилгээний чанар хүртээмж нь хэрэглэгчийн эрэлт хэрэгцээнд нийцнэ.

- Автотээврийн хэрэгсэл түүний засвар, үйлчилгээ, үйлдвэрлэл, бүртгэлд тавигдах шаардлагыг нарийвчлан зохицуулж, стандартын шаардлага хангасан автотээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулах нөхцөл бүрдэнэ. Ингэснээр агаарын бохирдол, зам, тээврийн осол, зөрчил, эд материалын хохирлын хэмжээ буурна.

- Автотээврийн салбарын хууль тогтоомжийн зөрчил, давхардал, хийдэл арилж, зохицуулалтгүй байгаа болон ирээдүйд үүсч болох харилцааг зохицуулах эрх зүйн орчин бүрдэн хуулийн хэрэгжилтийн үр нөлөө сайжирна.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2019 оны .. дугаар
сарын ...-ны өдөр

Төрийн ордон
Улаанбаатар хот

АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ /Шинэчилсэн найруулга/

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ

1 дүгээр зүйл. Хуулийн зорилт

1.1.Энэ хуулийн зорилт нь автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа болон автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой харилцааг зохицуулахад оршино.

2 дугаар зүйл. Автотээврийн тухай хууль тогтоомж

2.1.Автотээврийн хууль тогтоомж нь Монгол Улсын Үндсэн хууль, Иргэний хууль, Авто замын тухай хууль, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, энэ хууль болон эдгээр хуульд нийцүүлэн гаргасан хууль тогтоомжоос бүрдэнэ.

2.2.Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр заасан бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрдөнө.

3 дугаар зүйл. Хуулийн үйлчлэх хүрээ

3.1.Энэ хууль нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх болон автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой үйл ажиллагааг зохицуулах, хяналт тавихтай холбоотой харилцааг зохицуулахад өмчийн төрөл, хэлбэр харгалзахгүй үйлчилнэ.

3.2.Ачаа, зорчигч тээвэрлэхтэй холбогдсон нийтлэг харилцааг энэ хуулиар зохицуулах бөгөөд тээвэрлэлтийн тусгай горим шаардсан зохицуулалтыг бусад хуулиар нарийвчлан тогтоосон бол тухайн хуулиар зохицуулна.

4 дүгээр зүйл. Хуулийн нэр томъёоны тодорхойлолт

4.1.Энэ хуульд хэрэглэсэн дараах нэр томъёог дор дурдсан утгаар ойлгоно:

4.1.1.“автотээвэр” гэж автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх болон автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой цогц үйл ажиллагааг;

4.1.2. "автотээврийн хэрэгсэл" гэж авто замаар тээвэрлэлт гүйцэтгэхэд зориулагдсан бүх төрлийн автомашин, чиргүүл, мотоцикл, механизмыг;

4.1.3. "автотээврийн дэд бүтэц" гэж тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохион байгуулахад зориулагдсан авто зам, замын байгууламж, ачаа, зорчигчийн терминал, нийтийн тээврийн хэрэгслийн зогсоол, талбай, авто замын дагуух үйлчилгээний цогц байгууламжийг;

4.1.4. "автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт" гэж автотээврийн хэрэгслийг хадгалах, техникийн үйлчилгээ, засвар хийх, шатахуун, тосолгооны болон ашиглалтын бусад материалаар хангах, техникийн бүрэн бүтэн байдал, найдварт ажиллагааг хангахад чиглэсэн техникийн болон зохион байгуулалтын арга хэмжээг;

4.1.5. "автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл" гэж автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийг үйлдвэрлэх, угсрах, сэргээн засварлах, устгах, техник эдийн засгийн үндэслэл, зураг төсөл боловсруулахтай холбоотой цогц үйл ажиллагааг;

4.1.6. "авто үйлчилгээний байгууллага" гэж автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдон гарах үйлчилгээг хэрэглэгчид үзүүлдэг аж ахуйн нэгж, байгууллагыг;

4.1.7. "автотээврийн салбарын норм, техникийн баримт бичиг" гэж эрх бүхий байгууллагаас нийтээр дагаж мөрдөхөөр гаргасан автотээвэр, түүний дэд бүтэц, үйлдвэрлэл, ашиглалттай холбоотой норм, заавар, аргачлал, техникийн баримт бичиг, стандартыг;

4.1.8. "ачаа" гэж автотээврийн хэрэгслээр тээвэрлэхээр хүлээж авсан болон тээвэрлэж байгаа мал, амьтан, эд зүйлсийг;

4.1.9. "аюултай ачаа" гэж тээвэрлэлтийн үед хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгө, байгаль орчинд болон тээвэрлэлтийн аюулгүй ажиллагаанд хор хөнөөл учруулж болзошгүй тэсрэмтгий, шатамхай, урвалын идэвхтэй, исэлдүүлэгч шинж чанар агуулсан бодис, түүгээр хийсэн эд зүйл, үйлдвэрлэлийн хаягдал зэргийг;

4.1.10. "ачааны терминал" гэж ачааг хүлээн авах, хүлээлгэн өгөх, хадгалах, савлах, ангилах, ачиж буулгахтай холбоотой цогц үйлчилгээ үзүүлэх зориулалт бүхий байгууламжийг;

4.1.11. "байнгын тээвэрлэлт" гэж эрх бүхий байгууллагын баталсан замнал, цагийн хуваарийн дагуу гүйцэтгэж байгаа тээвэрлэлтийг;

4.1.12. "байнгын бус тээвэрлэлт" гэж энэ хуулийн 4.1.11-д зааснаас бусад тээвэрлэлтийг;

4.1.13. "дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт" гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийг;

4.1.14. "жолооч" гэж замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3.1.3-д заасан хүнийг;

4.1.15.“жуулчин тээвэрлэлт” гэж аялал жуулчлалын хөтөлбөрийн дагуу жуулчдад үзүүлж байгаа зорчигч тээвэрлэлтийн үйлчилгээг;

4.1.16.“зорчигч” гэж зорчигч тээврийн үйлчилгээгээр үйлчлүүлж байгаа хүнийг;

4.1.17.“зорчигч тээвэр” гэж хүн тээвэрлэх зориулалт бүхий автотээврийн хэрэгслээр зохион байгуулалттай гүйцэтгэж байгаа тээврийн үйлчилгээг;

4.1.18.“зорчигчийн терминал” гэж зорчигч хүлээн авах, үдэн гаргах, амрах болон зорчигчийн ачаа, тээшийг хүлээн авах, хүлээлгэн өгөхтэй холбогдсон цогц үйлчилгээ үзүүлэх зориулалт бүхий байгууламжийг;

4.1.19.“мөсөн замын тээвэр” гэж гол, мөрөн, нуурын ус хөлдсөн үед тогтоосон хугацаанд мөсөн дээгүүр хийх тээвэрлэлтийг;

4.1.20.“мэргэшсэн жолооч” гэж тээвэрлэлтийн тодорхой ажил, үйлчилгээ эрхлэх зорилгоор эрх бүхий байгууллагаас баталсан журмын дагуу сургалтад хамрагдаж мэргэжлийн үнэмлэх авсан хүнийг;

4.1.21.“нийтийн тээвэр” гэж эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон чиглэл, замнал, цагийн хуваарийн дагуу зохион байгуулалттай гүйцэтгэж байгаа байнгын зорчигч тээвэрлэлтийг;

4.1.22.“олон улсын тээвэр” гэж дамжин өнгөрөх болон улс хоорондын тээвэрлэлтийг;

4.1.23.“орон нутгийн тээвэрлэлт” гэж аймаг хооронд болон тухайн аймаг, сумын нутаг дэвсгэрт хийх тээвэрлэлтийг;

4.1.24.“ослыг шинжлэн шалгах” гэж тээвэрлэлтэд гарч болзошгүй осол, зөрчил, техникийн саатлаас урьдчилан сэргийлэх, гарсан ослын шалтгааныг тогтоох, аюулгүй байдлын зөвлөмж боловсруулах үйл ажиллагааг;

4.1.25.“техникийн хяналтын үзлэг” гэж автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдал стандартын шаардлага хангаж байгаа эсэхэд үзлэг хийх, тодорхойлох, үнэлэх үйл ажиллагааг;

4.1.26.“тусгай замын тээвэрлэлт” гэж Авто замын тухай хуулийн 4.1.27-д заасан тусгай зориулалтын авто замаар хийгддэг тээвэрлэлтийг;

4.1.27.“тээвэрлэлт” гэж автотээврийн хэрэгслээр ачаа болон зорчигчийг нэг газраас нөгөө газарт шилжүүлэн зөөхтэй холбоотой ажил, үйлчилгээг;

4.1.28.“тээвэрлүүлэгч” гэж ачаа илгээгч болон хүлээн авагчийг;

4.1.29.“тээвэрлэгч” гэж тээвэрлэлтийн ажил, үйлчилгээ эрхэлж байгаа этгээдийг;

4.1.30.“улс хоорондын тээвэрлэлт” гэж Монгол Улсын хилийг нэвтрэн хийх тээвэрлэлтийг;

4.1.31.“хот доторх болон хот орчмын тээвэрлэлт” гэж тухайн хотын нутаг дэвсгэрт хийх тээвэрлэлтийг;

4.1.32.“хот хоорондын тээвэрлэлт” гэж нийслэлээс аймгийн төв, хилийн боомт хүртэл, аймгийн төв болон хилийн боомтоос нийслэл хүртэл хийгдэх тээвэрлэлтийг;

4.1.33.“чиглэл” гэж тээвэрлэлтийн эхний болон эцсийн зогсоолыг заасан газрын нэрийг;

4.1.34.“замнал” гэж тээвэрлэлтийн чиглэлийн эхний ба эцсийн зогсоолын хоорондох батлагдсан замыг.

5 дугаар зүйл. Автотээврийн салбарын үйл ажиллагааны үндсэн зарчим

5.1. Автотээврийн салбарын үйл ажиллагаанд дор дурдсан зарчмыг баримтална:

5.1.1.автотээврийн үйл ажиллагаа нь нэгдмэл, тээврийн бусад салбарын үйл ажиллагаатай уялдсан байх;

5.1.2.автотээврийн үйлчилгээ нь эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн чиг хандлага, зах зээлийн эрэлтэд нийцсэн байх;

5.1.3.үйлчилгээний чанар, аюулгүй байдлыг хангасан, тогтвортой байх.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

АВТОТЭЭВРИЙН ТАЛААРХ ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГЫН БҮРЭН ЭРХ

6 дугаар зүйл. Засгийн газрын бүрэн эрх

6.1. Засгийн газар автотээврийн талаар дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

6.1.1.автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлогыг тодорхойлох, автотээврийн оновчтой дэд бүтэц, тээврийн үр ашигтай нэгдсэн сүлжээг хөгжүүлэх;

6.1.2.автотээврийн тухай хууль тогтоомжийн биелэлтэд хяналт тавих;

6.1.3.тусгай зориулалтын авто замаар тээвэрлэлт гүйцэтгэх дүрмийг батлах;

6.1.4.автотээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалтыг нь харгалзан техникийн хяналтын үзлэгийн төлбөрийн хэмжээг тогтоох;

6.1.5.хууль тогтоомжид заасан бусад эрх.

7 дугаар зүйл. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүрэн эрх

7.1. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

7.1.1.автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлого болон хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг улсын хэмжээнд зохион байгуулах;

7.1.2.автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үйл ажиллагааг нэгдсэн удирдлага, зохицуулалтаар хангах;

7.1.3.автотээврийн салбарт дэвшилтэт техник, технологи нэвтрүүлэх, автотээврийн салбарын хүний нөөцийг мэргэшүүлэх;

7.1.4.автотээврийн салбарын хөрөнгө оруулалтыг нийгэм-эдийн засгийн ач холбогдол, үр өгөөжөөр нь эрэмбэлэн төлөвлөх;

7.1.5.тээвэрлэлтийн сүлжээний нэгдсэн төлөвлөгөө боловсруулах, батлах, хэрэгжүүлэх;

7.1.6.олон улсын тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор гадаад улс, олон улсын байгууллагатай хууль тогтоомжийн хүрээнд хамтран ажиллах;

7.1.7.олон улсын тээвэрлэгчийг бүртгэх;

7.1.8.аймаг, нийслэлийн тээврийн албаны үйл ажиллагааг мэргэжил, арга зүйн удирдлагаар хангаж, үйл ажиллагаанд нь хяналт тавьж ажиллах;

7.1.9.Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.1.1-д заасан тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн сан болон энэ хуулийн 27 дугаар зүйлд заасан автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн санг эрхлэн хөтлөх;

7.1.10.тээвэрлэлтийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах, зөвлөмж гаргах;

7.1.11.хуульд заасан зөвшөөрөл олгох, зөвшөөрөл бүхий хуулийн этгээдтэй гэрээ байгуулах, зөвшөөрлийн нөхцөл шаардлагын биелэлтэд хяналт тавих;

7.1.12.энэ хуулийн 9 дүгээр зүйлд заасан дүрэм, журам, норм нормативыг батлах;

7.1.13.энэ хуулийн 9.1.3, 9.1.4, 9.1.7-д заасан журмыг хөдөлмөрийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран, 9.1.11-д заасан журмыг санхүүгийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага болон Төв банк /Монгол банк/-тай хамтран, 9.1.15-д заасан журмыг хууль зүйн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран батлах;

7.2. Автотээврийн салбарын бодлогын судалгаа хийх, шинжлэх ухаан, технологийн чиглэлээр судалгаа, туршилт явуулах, автотээврийн салбарын норм, техникийн баримт бичиг боловсруулах, сурталчлах, нэвтрүүлэх, салбарын ажилтныг мэргэшүүлэх, мэргэжлийн зэрэг олгох ажлыг зохион байгуулах чиг үүрэгтэй судалгаа, шинжилгээний байгууллагыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын харъяанд ажиллуулж болно.

8 дугаар зүйл. Аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн Засаг даргын бүрэн эрх

8.1. Аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн Засаг дарга автотээврийн талаар дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

8.1.1. автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлого, автотээврийн тухай хууль тогтоомж, түүнийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан Засгийн газар болон автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, Иргэдийн төлөөлөгчдийн хурлын шийдвэрийн биелэлтийг харьяалах нутаг дэвсгэртээ зохион байгуулах;

8.1.2. автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлоготой уялдуулан харьяалах нутаг дэвсгэртээ автотээврийг хөгжүүлэх бодлого боловсруулж, хэрэгжүүлэх;

8.1.3. орон нутгийн, хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээг нутаг дэвсгэртээ зохион байгуулах;

8.1.4. цаг үеийн шуурхай тээвэрлэлтийг улсын захиалга, даалгаврын дагуу нутаг дэвсгэртээ шуурхай зохион байгуулах;

8.1.5. ачаа, зорчигч тээврийн үйлчилгээ, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг зохион байгуулах;

8.1.6. тухайн орон нутагт ашиглагдаж байгаа автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх;

8.1.7. хүн амын нутагшил, байршлын онцлог, зорчигч тээврийн хэрэгцээнээс шалтгаалан өрсөлдөх боломжгүй чиглэлд тээвэрлэгчид зохих нөхөн төлбөр олгох нөхцөлтэйгээр гэрээ байгуулж, орон нутгийн нийтийн тээврийг гүйцэтгүүлэх;

8.1.8. тухайн нутаг дэвсгэрт орших гол, мөрөн, нуурын ус хөлдсөн үед орон нутгийн цаг уур, орчны шинжилгээний байгууллага, авто замын байгууллагатай хамтран мөсний даацыг тодорхойлж, мөсөн дээгүүр хийх тээвэрлэлтийн эхлэх, дуусах хугацаа, чиглэлийг тогтоон тэмдэгжүүлж, тээвэрлэгчдийг мэдээллээр хангах, хяналт тавих;

8.1.9. нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчиж байгаа хараагүй хүнд зориулж буудлыг зарлах, сонсголын бэрхшээлтэй иргэнд зориулж буудал бүрт нэр, хаяг, чиглэлийг бичмэл болон зурган хэлбэрээр байрлуулах, өөрчлөх арга хэмжээг зохион байгуулах;

8.1.10.байгалийн гамшиг, сүйрэл, ослын хор уршгийг арилгах, автотээврийн дэд бүтцийн хэвийн тасралтгүй үйл ажиллагааг хангахад өөрийн эрх мэдлийн хүрээнд дэмжлэг үзүүлэх;

8.1.11.олон улсын тээвэрлэлтээс бусад арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэх;

8.1.12.хууль тогтоомжид заасан бусад бүрэн эрх.

8.2.Зорчигч тээврийн үйлчилгээг зохион байгуулах, зохицуулах ажлыг өөрийн эзэмшлийн автобуудал болон автотээврийн бусад дэд бүтэц бүхий аж ахуйн нэгж байгууллагаар гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлж болно.

8.3.Хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийн хэмжээг тухайн аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.

8.4.Энэ хуульд заасан аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн Засаг даргын автотээврийн талаарх бүрэн эрхийг тухайн орон нутгийн тээврийн алба хэрэгжүүлнэ.

8.5.Аймаг, нийслэлийн тээврийн албаны даргыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай зөвшилцөж аймаг, нийслэлийн Засаг дарга томилж, чөлөөлнө.

8.6.Аймаг, нийслэлийн тээврийн албаны даргын албан тушаалд авто зам, автотээврийн салбарын мэргэжилтэй, тухайн салбарт ажилласан туршлага бүхий төрийн албан хаагчдаас Төрийн албаны тухай хуулийн 6 дугаар бүлэгт заасны дагуу сонгон шалгаруулж, томилно.

9 дүгээр зүйл. Автотээврийн дүрэм, журам, норм норматив

9.1. Автотээврийн салбарт дор дурдсан дүрэм, журам, норм, жишиг тарифыг баталж мөрдүүлнэ:

9.1.1.ачаа тээвэрлэх дүрэм;

9.1.2.автотээврийн дэд бүтэц ашиглах дүрэм;

9.1.3.автотээврийн салбарын мэргэжилтэй ажилтан бэлтгэх, мэргэжил дээшлүүлэх, мэргэжлийн зэрэг олгох журам;

9.1.4.автотээврийн хэрэгслийн мэргэшсэн жолооч бэлтгэх, мэргэшил дээшлүүлэх сургалтын хөтөлбөр, шалгалт авах, үнэмлэх олгох журам;

9.1.5.автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам, гэрчилгээний загвар батлах;

9.1.6.автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг явуулах журам;

9.1.7.жолоочийн хөдөлмөр амралтыг зохицуулах журам;

9.1.8.зам тээврийн осол, гамшиг, аюулт үзэгдэлд өртсөн автотээврийн хэрэгсэлд дүгнэлт гаргах журам;

9.1.9.зорчигч тээвэрлэх дүрэм;

9.1.10.мэргэшсэн жолоочийн зөрчлийн оноо тооцох журам;

9.1.11.нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах журам;

9.1.12.автотээврийн хэрэгслийн жишиг норм;

9.1.13.автотээврийн жишиг тариф;

9.1.14.тусгай зөвшөөрөл эзэмшигчид тавигдах нөхцөл, шаардлага, тусгай зөвшөөрөл олгох, сонгон шалгаруулах;

9.1.15.тээвэрлэлтийн ослыг шинжлэн шалгах журам.

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

ТЭЭВЭРЛЭЛТ

10 дугаар зүйл.Тээвэрлэлтийн төрөл

10.1.Тээвэрлэлт нь дор дурдсан төрөлтэй байна:

10.1.1.зорчигч тээвэрлэлт;

10.1.2.ачаа тээвэрлэлт.

11 дүгээр зүйл.Тээвэрлэлтийн ангилал, төрөл, зохицуулалт

11.1.Тээвэрлэлтийг нутаг дэвсгэрийн хүрээгээр нь олон улсын тээвэрлэлт, дотоодын тээвэрлэлт гэж ангилна.

11.2.Тээвэрлэлтийг давтамжаар нь байнгын болон байнгын бус гэж ангилна.

11.3.Олон улсын тээвэрлэлт нь дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, улс хоорондын тээвэрлэлт гэсэн төрөлтэй байх бөгөөд тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг олон улсын автотээврийн харилцааны гэрээг үндэслэн автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас гаргана.

11.4.Дотоодын тээвэрлэлт нь хот хоорондын тээвэрлэлт, орон нутгийн тээвэрлэлт, хот болон хот орчмын тээвэрлэлт гэсэн төрөлтэй байх бөгөөд хот хоорондын нийтийн тээврийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага гаргана.

11.5.Орон нутгийн нийтийн тээврийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг тухайн аймгийн Засаг дарга гаргана.

11.6. Хотын доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг тухайн аймаг, нийслэлийн Засаг дарга гаргана.

11.7. Тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхээс бусад арилжааны зориулалттай орон нутгийн, хот хоорондын, хот орчмын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг тогтоосон журмын дагуу орон нутгийн тээврийн албанд бүртгүүлсний үндсэн дээр гүйцэтгүүлнэ.

11.8. Хот доторх болон хот орчмын тээврийн үйлчилгээнд шатдаг хий, цахилгаан, экологийн өндөр ангилал бүхий шатахуун, байгаль орчинд сөрөг нөлөө багатай бусад эх үүсвэрээр ажилладаг болон тэдгээрийн хосолмол хэрэглээ бүхий автотээврийн хэрэгсэл ашиглана.

11.9. Тээвэрлэлтийг Иргэний хууль болон энэ хуульд нийцсэн гэрээний дагуу гүйцэтгэнэ.

12 дугаар зүйл. Тээвэрлэгчийн эрх, үүрэг

12.1. Тээвэрлэгч нь дараах эрх эдэлнэ:

12.1.1. авто замын байгууллагаас авто зам, гүүрийг автотээврийн хэрэгсэл зорчиход саадгүй байлгахыг шаардах, авто зам, гүүрийн ашиглалтын нөхцөл хангаагүйгээс учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэхээр нэхэмжлэх;

12.1.2. зорчих тасалбар аваагүй зорчигч болон тээвэрлэлтийн нөхцөлийн дагуу бэлтгээгүй ачааг тээвэрлэхээс татгалзах;

12.1.3. тээвэрлэлтийн гэрээгээр хүлээсэн үүрэг, тээвэрлэлтийн хөлсийг тээвэрлүүлэгчээс шаардах;

12.1.4. тээвэрлэгч нь нийгмийн хэв журам сахих, үйлчилгээний дүрэм, журмыг биелүүлэх шаардлагыг зорчигчид тавих.

12.2. Тээвэрлэгч нь дараах үүрэг хүлээнэ:

12.2.1. тээвэрлэлтийг тухайн ангиллын автотээврийн хэрэгслийг жолоодох эрхтэй, мэргэшсэн жолоочоор гүйцэтгүүлэх;

12.2.2. авто зам, замын байгууламж болон автотээврийн дэд бүтцийг техникийн нөхцөл, шаардлагын дагуу ашиглах;

12.2.3. өөрийн өмчлөлийн автотээврийн хэрэгслээр нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх;

12.2.4. тээвэрлүүлэгчийг тээвэрлэлттэй холбоотой үнэн зөв мэдээллээр хангах.

13 дугаар зүйл. Тээвэрлүүлэгч, зорчигчийн эрх, үүрэг

13.1. Тээвэрлүүлэгч, зорчигч нь дараах эрх эдэлнэ:

13.1.1.тээвэрлэлтийн нөхцөл, техникийн шаардлага хангаагүй, зориулалтын бус автотээврийн хэрэгслээр үйлчлүүлэхээс татгалзах;

13.1.2.нийтийн тээврийн тогтоосон замнал, үйлчилгээний цагийн хуваарь баримтлахыг тээвэрлэгчээс шаардах;

13.1.3.тээвэрлэлтийн үнэ тариф, замнал, үйлчилгээний цагийн хуваарь, ачаа хүргэх хугацааны талаар үнэн зөв мэдээлэл авах;

13.1.4.тээвэрлэлтийн гэрээнд зааснаас бусад тохиолдолд улс, хот хоорондын нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчих хүн хүндэтгэх шалтгаанаар худалдан авсан тасалбарт заасан чиглэлд зорчиж чадахгүй болсон тохиолдолд тээврийн хөлсийг тээвэрлэгчээс буцааж авах;

13.2.Тээвэрлүүлэгч, зорчигч нь дараах үүрэг хүлээнэ:

13.2.1.ачааны савлалт, баглаа боодол, бэхэлгээг стандартын дагуу хийж, нэр төрөл, илгээх чиглэлээр нь ялган тээвэрлэхэд бэлтгэх;

13.2.2.ачих, буулгах машин механизм, нэмэгдэл төхөөрөмж, хүн хүчийг бэлэн байлгаж ачааг тогтоосон хугацаанд ачих, буулгах, өөрийн хаягтай буюу гэрээт ачааг хүлээн авах;

13.2.3.ачааг тээвэрлэх, хадгалах нөхцөл, горимын тухай мэдээллээр тээвэрлэгчийг хангах;

13.2.4.ачааг ачсан, хүлээн авсан тухай тээвэрлэлтийн баримт бичигт тэмдэглэж баталгаажуулан тээвэрлэгчид олгох;

13.2.5.нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчигч нь зорчих тасалбарыг /төлбөрийн цахим карт/ худалдан авах;

13.2.6.нийтийн тээврээр зорчихдоо бусдын амь нас, эрүүл мэндэд аюул, гэм хор учруулж болзошгүй эд зүйлийг авч явахгүй байх;

13.2.7.нийтийн тээврээр зорчихдоо автотээврийн хэрэгслийг эвдэж, гэмтээхгүй байх;

13.2.8.зорчигч нь улс, хот хооронд, орон нутагт зорчихдоо иргэний үнэмлэх, холбогдох бусад бичиг баримт, зорчих тасалбарыг биедээ авч явах, тэдгээрийг шалгах эрх бүхий албан тушаалтны шаардлагаар үзүүлэх.

14 дүгээр зүйл. Зорчигч тээвэрлэлт

14.1.Зорчигч тээвэрлэлт нь дараах төрөлтэй байна:

14.1.1.нийтийн тээвэрлэлт;

14.1.2.арилжааны зориулалттай тээвэрлэлт.

14.2.Таксинаас бусад нийтийн тээврийн үйлчилгээг тогтоосон замнал, цагийн хуваариар зохицуулах бөгөөд ая тухтай, аюулгүй зорчих нөхцөл,

хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, жолоочийн хөдөлмөрийн хэвийн нөхцөл, автотээврийн хэрэгслийг оновчтой ашиглах боломжийг бүрдүүлсэн байна.

14.3.Такси үйлчилгээ нь зорчигчийн нийт зорчсон замыг тоолуурын тусламжтайгаар тооцон тээвэрлэлтийн хөлс авах үйлчилгээ бөгөөд хот болон хот орчимд үйлчилнэ.

14.4. Програм хангамж, мэдээллийн технологи ашиглан таксийн дуудлагын үйлчилгээг зохион байгуулах тохиолдолд тухайн шатны Засаг даргын дэргэдэх тээврийн албатай гэрээ байгуулна. Таксийн дуудлагын үйлчилгээний програм хангамж, мэдээллийн технологитой холбоотой нөхцөл, шаардлагыг стандарт, техникийн зохицуулалт, зорчигч тээврийн дүрмээр зохицуулна.

14.5.Арилжааны зориулалттай тээвэрлэлтэд жуулчин тээвэрлэлт, сургуулийн хүүхэд, байгууллагын ажилчид тээвэрлэх болон иргэд аж ахуйн нэгж, байгууллагатай тээвэрлэлтийн гэрээний үндсэн дээр төлбөртэй хийж байгаа тээвэрлэлтийн үйлчилгээ хамаарна.

14.6.Зорчигч тээврийн үйлчилгээг зохих техникийн зохицуулалт, стандартад нийцсэн автотээврийн хэрэгслээр гүйцэтгэнэ.

14.7.Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглаж болох бөгөөд төлбөрийн цахим систем улсын хэмжээнд нэгдмэл байна.

15 дугаар зүйл. Ачаа тээвэрлэлт

15.1.Ачаа тээвэрлэлтийг зориулалтын, техникийн шаардлага хангасан автотээврийн хэрэгслээр тухайн тээвэрлэлтэд тавигдах нөхцөл, шаардлагад нийцүүлэн гүйцэтгэнэ.

15.2.Олон улсын байнгын ачаа тээврийн үйлчилгээг олон улсын автотээврийн харилцааны хүрээнд хэлэлцэн тохиролцогч талуудын эрх бүхий байгууллагуудын харилцан тохиролцсон хугацаа, эхлэх, хүрэх цэг, нэвтрэх боомт, дундын зогсоол бүхий замналын дагуу хийнэ.

15.3.Олон улсын байнгын бус ачаа тээврийн үйлчилгээг олон улсын автотээврийн харилцааны хүрээнд хэлэлцэн тохиролцогч талуудын эрх бүхий байгууллагуудын харилцан тохирсон замналын дагуу хийнэ.

15.4.Дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийг автотээврийн харилцааны хүрээнд хэлэлцэн тохиролцогч талуудын эрх бүхий байгууллагуудын харилцан тохиролцсон Монгол Улсын олон улсын чанартай хилийн боомт, замналын дагуу хийнэ.

15.5.Дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийг сэлгэн тээвэрлэх, хадгалах, нэгтгэх, тээврийн төрлийг өөрчлөх, эсхүл эдгээр үйлдлийг гүйцэтгэхгүйгээр шууд дамжин өнгөрөх байдлаар хийнэ.

15.6.Тээвэрлэлтийн үйлчилгээг хууль тогтоомжийн дагуу эрх бүхий этгээдээс олгосон зөвшөөрөлтэй аж ахуйн нэгж, байгууллага гүйцэтгэнэ.

16 дугаар зүйл. Автотээврийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаа

16.1.Автотээврийн аюулгүй байдал нь автотээврийн үйл ажиллагааг хөндлөнгийн хууль бус үйл ажиллагаанаас хамгаалахтай холбогдсон цогц арга хэмжээ байна.

16.2.Автотээврийн аюулгүй ажиллагаа нь автотээврийн үйл ажиллагааг хүний эрүүл мэнд, амь нас, эд хөрөнгөд хохирол учруулахгүйгээр гүйцэтгэх нөхцөл, чадварыг илтгэсэн түвшингээр тодорхойлогдоно.

16.3.Автотээврийн дэд бүтцийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг өмчлөгч, эзэмшигч, ашиглагч нь хариуцах бөгөөд аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг хангаагүй дэд бүтэц ашиглан тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа гүйцэтгэхийг хориглоно.

16.4.Тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг тээвэрлэгч хариуцах бөгөөд аюулгүй байдлыг хангаагүй, зориулалтын бус тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлт гүйцэтгэхийг хориглоно.

16.5.Автотээврийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааны стандарт шаардлагыг тээврийн төрөл тус бүрээр тогтооно.

17 дугаар зүйл. Тээвэрлэлтийн ослыг шинжлэн шалгах

17.1.Тээвэрлэлтийн ослын шалтгаан нөхцөлийг тогтоох, гарч болзошгүй ослоос сэргийлэх, бодлогын болон эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох үйл ажиллагаанд ашиглах зорилгоор шинжлэн шалгах ажиллагааг хийнэ.

17.2.Шинжлэн шалгах ажиллагааны дүгнэлт, зөвлөмжийг иргэн, хуулийн этгээдийг буруутгах, зөвтгөх үйл ажиллагаанд ашиглахгүй.

17.3.Шинжлэн шалгах ажиллагааг хараат бус, бие даасан, хууль дээдлэх зарчимд тулгуурлан хэрэгжүүлнэ.

17.4.Ослыг шинжлэн шалгах эрх бүхий байгууллага, түүний шинжлэн шалгагчаас хуульд заасан чиг үүргээ хэрэгжүүлэхэд иргэн, хуулийн этгээд хууль тогтоомжийн хүрээнд дэмжлэг үзүүлбэл зохино.

17.5.Тээвэрлэлтийн ослын шинжлэн шалгагчийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн томилж ажиллуулна.

18 дугаар зүйл. Тээвэрлэлтийн хөлс

18.1.Тээвэрлэлтийн хөлсийг оролцогч талууд үйлчилгээний жишиг тариф бодох аргачлалд нийцүүлэн гэрээгээр тохиролцоно.

19 дүгээр зүйл. Автотээврийн хэрэгслийг дайчлах, тээвэрлэлтийг түр хугацаагаар зогсоох, хязгаарлах

19.1.Автотээврийн хэрэгслийг холбогдох хууль тогтоомжид заасны дагуу дайчилж болно.

19.2.Хууль тогтоомжид зааснаас бусад тохиолдолд автотээврийн хэрэгслийг дайчлахыг хориглоно.

19.3.Гамшиг, аюулт үзэгдэл, аюул тохиолдсон үед тээвэрлэлтийг зогсоох буюу хязгаарлах шийдвэрийг дараах эрх бүхий албан тушаалтан гаргаж нийтэд мэдээлнэ:

19.3.1.олон улсын болон хот хоорондын тээвэрлэлтийн чиглэлд улсын байнгын онцгой комиссын саналыг үндэслэн автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн;

19.3.2.хот болон хот орчмын, орон нутгийн тээвэрлэлтийн чиглэлд орон нутгийн байнгын онцгой комиссын саналыг үндэслэн нийслэл, тухайн аймаг, сумын Засаг дарга.

19.4.Хууль тогтоомжид зааснаас бусад үндэслэлээр тээвэрлэлтийг зогсоох, хязгаарлах, автотээврийн хэрэгслийг саатуулахыг хориглоно.

20 дугаар зүйл. Тээвэр зуучлал

20.1.Байнгын ачаа тээвэрлэлтийг зуучлагчаар дамжуулан эрхэлж болно.

20.2.Зуучлагч нь байнгын ачаа тээвэрлэлт эрхлэгчийг тээвэрлүүлэгчтэй холбон зуучлах, үйл ажиллагааг нь уялдуулах, тээвэрлэлтийн баримт бичгийг бүрдүүлэх, тээвэрлэлтийн явц, аюулгүй байдалд хяналт тавих, тээвэрлэлтэд учрах эрсдэлийг бууруулахад чиглэсэн үйл ажиллагаа явуулна.

ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

АВТОТЭЭВРИЙН ДЭД БҮТЭЦ

21 дүгээр зүйл. Автотээврийн дэд бүтцийн бүрэлдэхүүн

21.1.Автотээврийн дэд бүтэц нь тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаа, шуурхай байдлыг хангасан, тав тухтай үйлчилгээ үзүүлэх, тээвэрлэлтийг хямд, хүртээмжтэй хүргэх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна.

21.2.Автотээврийн дэд бүтэц нь тээвэрлэлтийн эрэлт хэрэгцээ, төлөвлөлттэй уялдах бөгөөд үйлчлэх хүрээнээсээ хамааран олон улсын, бүс нутгийн, орон нутгийн гэсэн төрөлтэй, олон улсын болон үндэсний тээврийн нэгдсэн сүлжээнд холбогдсон байна.

21.3.Ачааны терминал нь өөрийн нэгдсэн сүлжээг ашиглан дотоодын, экспорт, импортын болон дамжин өнгөрөх ачааг хүлээн авах, хүлээлгэн өгөх, хадгалах, шилжүүлэн ачих, мэдээллийн сан бүрдүүлэх болон зохион байгуулалтын бусад үйлчилгээг үзүүлнэ.

21.4.Ачааны терминал нь үйлдвэрлэл, үйлчилгээний бүсэд ойрхон, эдийн засгийн ач холбогдол бүхий тээврийн нэгдсэн сүлжээний зангилаа хэсэгт байрласан, тээврийн логистикийн нэгдсэн сүлжээнд холбогдсон байна.

21.5.Зорчигчийн терминал нь зорчигчийн ая тухтай байдлыг хангах, тээвэрлэлтийг оновчтой зохион байгуулах үйлчилгээг үзүүлнэ.

21.6.Авто замын дагуух үйлчилгээний байгууламж нь жолооч болон зорчигчдод аяллын явцад шаардлагатай үйлчилгээ үзүүлэх, автотээврийн хэрэгслийг техникийн засвар, үйлчилгээ, шатахуун, тосолгооны материалаар хангах зэрэг үйлчилгээг нэг дор үзүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн байна.

21.7.Олон улсын чанартай автотээврийн дэд бүтэц нь олон улсын болон бүс нутгийн тээвэр логистикийн сүлжээнд холбогдсон, хоёр болон түүнээс дээш тээврийн төрлийн үйлчилгээнд зориулагдсан, олон улсын болон бүс нутгийн, орон нутгийн хэмжээнд үйл ажиллагаа эрхэлнэ.

21.8.Бүс нутгийн чанартай автотээврийн дэд бүтэц нь бүс нутгийн, орон нутгийн тээврийн логистикийн сүлжээнд холбогдсон, хоёр болон түүнээс дээш тээврийн төрлийн үйлчилгээнд зориулагдсан, бүс нутгийн, орон нутгийн хэмжээнд үйл ажиллагаа эрхэлнэ.

21.9.Орон нутгийн чанартай автотээврийн дэд бүтэц нь орон нутгийн тээврийн логистикийн сүлжээнд холбогдсон тээврийн нэг төрлийн үйлчилгээнд зориулагдсан, орон нутгийн хэмжээнд үйл ажиллагаа эрхэлнэ.

21.10.Автотээврийн дэд бүтцийн үйл ажиллагаа, үйлчилгээнд тавигдах шаардлага, зэрэглэлийг стандартаар тогтооно.

ТАВДУГААР БҮЛЭГ

АВТОТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН АШИГЛАЛТ

22 дугаар зүйл. Авто үйлчилгээ эрхлэгч

22.1.Авто үйлчилгээнд автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт, найдвартай ажиллагааг хангахтай холбоотой дараах үйл ажиллагаа хамаарна:

22.1.1.автотээврийн хэрэгсэл, түүний сэлбэг хэрэгсэл, тос, тосолгооны материалын импорт, үйлдвэрлэл, худалдаа;

22.1.2.автотээврийн хэрэгслийн техникийн засвар, үйлчилгээ;

22.1.3.автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой бусад үйлчилгээ.

22.2.Авто үйлчилгээ эрхлэгчийн үйл ажиллагаанд тавигдах шаардлагыг стандартаар тогтооно.

22.3.Авто үйлчилгээ эрхлэгч дараах үүрэг хүлээнэ:

22.3.1.үйл ажиллагаанд тавигдаж буй стандартын шаардлагыг хангаж байгаа эсэхэд тохирлын үнэлгээ хийлгэж, баталгаажуулах;

22.3.2.стандартын шаардлага хангасан тоног төхөөрөмжийг засвар, үйлчилгээнд ашиглах;

22.3.3.хэрэглэгчдэд худалдах сэлбэг хэрэгсэл, тос, тосолгооны материал нь Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа стандартын шаардлагыг хангасан, хүлээн зөвшөөрөгдсөн гарал үүслийн гэрчилгээтэй байх;

22.4.Стандартын шаардлага хангаагүй, хүлээн зөвшөөрөгдсөн гарал үүслийн гэрчилгээгүй сэлбэг хэрэгсэл, тос, тосолгооны материал худалдах, түүгээр үйлчлэхийг хориглоно.

23 дугаар зүйл. Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл

23.1.Автотээврийн хэрэгсэл өмчлөх, эзэмших эрх үүсэх, дуусгавар болох, техникийн өөрчлөлтийг бүртгэхтэй холбоотой хуульд заасан үйл ажиллагааг автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл гэнэ.

23.2.Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл нь дараах төрөлтэй байна:

23.2.1.автотээврийн хэрэгсэлийг шинээр бүртгэж, бүртгэлийн дугаар олгох;

23.2.2.автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигчийг бүртгэх;

23.2.3.автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлээс хасах;

23.2.4.автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүртгэл.

23.3.Монгол Улсад бүртгэлтэй иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага автотээврийн хэрэгсэл өмчилснөөс хойш 72 цагийн дотор, ашиглалтаас хассанаас хойш 1 сарын дотор бүртгэлийн байгууллагад бүртгүүлнэ.

23.4.Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага улсын хэмжээнд нэгтгэн зохион байгуулна.

23.5.Зэвсэгт хүчин, хил хамгаалах байгууллагад ашиглагдаж байгаа автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг тухайн асуудал эрхэлсэн цэргийн автотехникийн хяналтын алба зохион байгуулна.

23.6.Автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэгч бүртгэж, бүртгэлийн дугаар, автотээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ олгоно.

23.7.Дараах автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглоно:

23.7.1.Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа стандартын шаардлага хангаагүй;

23.7.2.баруун талдаа жолооны хүрдтэй автотээврийн хэрэгсэл;

23.7.3.зохих хууль тогтоомжийн дагуу бүрдүүлэлт хийгээгүй, албан татвар төлөөгүй;

23.7.4. тухайн автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт нь техникийн баримт бичгээс зөрсөн, баримт бичгийг хуурамчаар үйлдсэн.

23.8. Улсын бүртгэгч нь автотээврийн чиглэлээр дээд боловсролтой, эсхүл эрх зүйч мэргэжилтэй, улсын бүртгэгч бэлтгэх сургалтад хамрагдсан Монгол Улсын иргэн байна.

23.9. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл нь улсын хэмжээнд нэгдмэл байна.

23.10. Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын тэмдэг, тэмдгийн үйлдвэрлэлд тавигдах шаардлагыг стандартаар тогтооно.

24 дүгээр зүйл. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт

24.1. Автотээврийн хэрэгслээс хүн амын эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийн зөвшөөрөгдөх хэмжээний түвшин, тээвэрлэлтийн болон техник ашиглалтын шаардлагыг хангасан байдалд жилийн турш техникийн хяналтын үзлэг хийнэ.

24.2. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг энэ хуулийн 28.1.2-д заасан тусгай зөвшөөрөл бүхий аж ахуйн нэгж, байгууллага эрхэлнэ.

24.3. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх байгууллага нь Стандартчилал, техникийн зохицуулалт, тохирлын үнэлгээний итгэмжлэлийн тухай хуулийн дагуу итгэмжлэгдсэн байна.

24.4. Үйлдвэрлэгдсэнээс хойш эхний 2 жилд автотээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулахгүй байж болох бөгөөд нийтийн тээврийн үйлчилгээний автотээврийн хэрэгслийг хагас жил тутамд, бусад автотээврийн хэрэгслийг жилд нэг удаа техникийн хяналтын гэрчилгээнд заасан хугацаанд техникийн хяналтын үзлэгт хамруулна.

24.5. Техникийн хяналтын гэрчилгээнд заасан хугацаанд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаагүй автотээврийн хэрэгслийг /байлдааны тусгай зориулалттайгаас бусад/ замын хөдөлгөөнд оролцохыг хориглоно.

24.6. Дараах тохиолдолд энэ хуулийн 24.4-т заасан хугацааг үл харгалзан автотээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулна:

24.6.1. хөдөлгүүр болон арлыг сольсон, нэмэлт тоног төхөөрөмж суурилуулсан, ажил, үйлчилгээний шаардлагын дагуу үйлдвэрлэгчийн зөвшөөрлөөр автотээврийн хэрэгслийн зориулалтыг өөрчилсөн;

24.6.2. өмчлөгч, эзэмшигч нь хүсэлт гаргасан;

24.6.3. осолд өртөж агрегат, зангилаа, механизмд эвдрэл гарсныг засварласан.

24.7. Ашиглагдаж байгаад импортоор орж ирсэн автотээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулж, стандартын шаардлагыг хангасан тохиолдолд улсын бүртгэлд бүртгэнэ.

24.8.Гамшиг, осол, аюулт үзэгдэлд өртсөн автотээврийн хэрэгслийг цаашид ашиглаж болох эсэхэд үнэлгээ хийж дүгнэлт гаргана.

ЗУРГААДУГААР БҮЛЭГ

АВТОТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН АЖИЛТНЫГ ДАВТАН СУРГАХ, МЭРГЭЖЛИЙН ЗЭРЭГ ОЛГОХ

25 дугаар зүйл. Автотээврийн салбарын ажилтны мэргэжлийг дээшлүүлэх, мэргэшлийн зэрэг олгох

25.1.Автотээврийн салбарын ажилтны мэргэжил дээшлүүлэх, мэргэшлийн зэрэг олгох, сунгах, хүчингүй болгох асуудлыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын дэргэдэх мэргэжил дээшлүүлэх, мэргэшлийн зэрэг олгох орон тооны бус зөвлөл хариуцна. Зөвлөлийн дүрмийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална.

25.2.Автотээврийн салбарын мэргэжилтэй ажилтны мэргэжлийн түвшинг 1-6 зэргээр тогтоох бөгөөд мэргэжлийн түвшин, үйл ажиллагааны хамрах хүрээг стандартаар тогтоож өгнө.

25.3.Автотээврийн салбарын мэргэжилтэн нь мэргэшсэн инженер, зөвлөх инженер гэсэн мэргэшлийн зэрэгтэй байна.

26 дугаар зүйл. Мэргэшсэн жолооч

26.1.Мэргэшсэн жолоочоор гүйцэтгүүлэх ажил, үйлчилгээний жагсаалтыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална.

26.2.Мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэх нь тухайн ангиллын автотээврийн хэрэгслийг жолоодох эрхийн үнэмлэхийн хамт хүчинтэй.

26.3.Мэргэшсэн жолоочийн эрх дор дурдсан тохиолдолд дуусгавар болно:

26.3.1.мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэхийн хүчинтэй хугацаа дууссан;

26.3.2.автотээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн үнэмлэхийн хүчинтэй хугацаа дууссан, эсхүл бусад үндэслэлээр хүчингүй болсон;

26.4.Мэргэшсэн жолоочийн эрх дуусгавар болсон нь тухайн ангиллын автотээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийг хүчингүй болгох, хасах үндэслэл болохгүй;

26.5.Энэ хуулийн 26.3-т заасан шалтгаан арилсан нөхцөлд мэргэшсэн жолоочийн эрхийг сэргээнэ.

ДОЛООДУГААР БҮЛЭГ

АВТОТЭЭВРИЙН МЭДЭЭЛЛИЙН НЭГДСЭН САН

27 дугаар зүйл. Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан

27.1.Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан нь дараах төрөлжсөн сангаас бүрдэнэ:

27.1.1.автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн сан;

27.1.2.мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн сан;

27.1.3.ачаа тээврийн мэдээллийн сан;

27.1.4.зорчигч тээврийн мэдээллийн сан;

27.1.5.автотээврийн хяналтын мэдээллийн сан;

27.2.Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээний мэдээллийг хамруулна.

27.3.Мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн санд мэргэшсэн жолооч бэлтгэх сургалт эрхлэх байгууллага, мэргэшсэн жолооч нарын нэгдсэн бүртгэл, тэдгээрт эрх олгосон ангилал, эрхийн хүчинтэй хугацаатай холбогдсон мэдээллийг хамруулна.

27.4.Ачаа тээврийн мэдээллийн санд тээвэрлэгчийн мэдээлэл, тээсэн ачааны тоо хэмжээ, давтамж, хамрах хүрээ, төрөл, ангилал болон автотээврийн терминалын үйл ажиллагаатай холбогдсон мэдээллийг хамруулна.

27.5.Зорчигч тээврийн мэдээллийн санд жуулчин тээвэр болон нийтийн тээврийн үйлчилгээний цагийн хуваарь, үнэ тариф, чиглэл, автотээврийн хэрэгслийн байршил, хөдөлгөөнийг тодорхойлох, зохицуулах, цаг агаар, байгалийн гамшигтай холбоотой мэдээлэл, зорчигч тээвэртэй холбогдсон статистик мэдээллийг хамруулна.

27.6.Автотээврийн хяналтын мэдээллийн санд автотээврийн үйл ажиллагаанд гарсан зөрчил, тэдгээрт хийсэн эрсдэлийн үнэлгээ, хууль тогтоомж, холбогдох дүрэм, журам, стандартын хэрэгжилтэд тавих хяналт шалгалттай холбогдсон мэдээллийг хамруулна.

27.7.Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан нь хилийн хяналтын байгууллагууд, даатгал, татвар, цагдаа, шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэх байгууллага болон бусад холбогдох байгууллагын мэдээллийн сантай харилцан мэдээлэл солилцох боломжтой байна.

НАЙМДУГААР БҮЛЭГ

ТУСГАЙ ЗӨВШӨӨРӨЛ

28 дугаар зүйл.Тусгай зөвшөөрөл

28.1.Дор дурдсан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөл авсны үндсэн дээр эрхэлнэ:

28.1.1.нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх;

28.1.2.автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх ажил эрхлэх;

28.1.3.автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар үйлдвэрлэх;

28.1.4.аюултай ачаа тээвэрлэх;

28.1.5.автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулах.

28.2.Энэ хуулийн 28.1.1-д заасан үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг дор дурдсан байгууллага, албан тушаалтан олгоно:

28.2.1.олон улсын болон хот хоорондын нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага;

28.2.2.орон нутгийн нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг тухайн тээврийн чиглэл дайран өнгөрч байгаа аймаг, хотын Засаг дарга нар хамтран;

28.2.3.хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг тухайн аймаг, нийслэлийн Засаг дарга;

28.2.4.автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх ажил эрхлэх, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар үйлдвэрлэх, аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага;

28.2.5.автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулах тусгай зөвшөөрлийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын саналыг үндэслэн хүнд үйлдвэрийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага.

28.3.Аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг олгоход Цагдаагийн төв байгууллагын саналыг авна.

28.4.Тусгай зөвшөөрлийг тухайн ажил, үйлчилгээний нөхцөл, шаардлагыг хангасан аж ахуйн нэгж, байгууллагад олгоно.

28.5.Тусгай зөвшөөрөл олгохдоо дараах нөхцөл шаардлагыг хангасан эсэхийг магадлан шалгана:

28.5.1.тусгай зөвшөөрөл авахыг сонирхогч этгээдэд тухайн ажил үйлчилгээг бүрэн, үнэн зөв гүйцэтгэх санхүү эдийн засаг, мэргэжлийн боловсон хүчний чадавхи, үйл ажиллагааны үндсэн чиглэл, нэвтрүүлэх технологи, ажлын байр, тоног төхөөрөмжийн талаар тавих шаардлага;

28.5.2. тухайн ажил үйлчилгээнд мөрдүүлэхээр эрх бүхий байгууллагаас баталсан стандарт, дүрэм, журмаар тогтоосон нөхцөл.

28.6. Тухайн үйлчилгээг эрхлэхээр хэд хэдэн сонирхогч этгээд хүсэлт гаргасан тохиолдолд уг ажил, үйлчилгээний эрэлт, хэрэгцээг харгалзан сонгон шалгаруулах замаар тусгай зөвшөөрлийг олгож болно.

28.7. Тусгай зөвшөөрөл олгох эрх бүхий байгууллага нь тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч аж ахуйн нэгж, байгууллагатай гэрээ байгуулж ажиллана.

ЕСДҮГЭЭР БҮЛЭГ

АВТОТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ҮЙЛДВЭРЛЭЛ

29 дүгээр зүйл. Автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл

29.1. Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байна.

29.2. Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасан байна.

29.3. Монгол Улсад автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд анги үйлдвэрлэх үйл ажиллагаа нь Стандартчилал, техникийн зохицуулалт, тохирлын үнэлгээний итгэмжлэлийн тухай хуулийн 13 дугаар зүйлд заасны дагуу техникийн зохицуулалтаар зохицуулагдана.

АРАВДУГААР БҮЛЭГ

АВТОТЭЭВРИЙН ХЯНАЛТ

30 дугаар зүйл. Автотээврийн хяналтыг хэрэгжүүлэх

30.1. Автотээврийн салбарын үйл ажиллагаанд тавих төрийн хяналтыг мэргэжлийн хяналтын төв болон орон нутгийн байгууллага, автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын хяналтын албаны автотээврийн хяналтын улсын ахлах байцаагч, байцаагч хэрэгжүүлнэ.

30.2. Автотээврийн хяналтыг автотээврийн тухай хууль тогтоомж, түүнд нийцүүлэн эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтнаас нийтээр дагаж мөрдүүлэхээр гаргасан дүрэм, журам, стандарт, норм, нормативын хэрэгжилтэд хяналт тавих чиглэлээр хэрэгжүүлнэ.

31 дүгээр зүйл. Автотээврийн хяналтын улсын байцаагч

31.1.Автотээврийн хяналтын улсын байцаагч нь Төрийн хяналт шалгалтын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.9, 10.12-т заасан нийтлэг бүрэн эрхээс гадна дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ:

31.1.1.автотээврийн тухай хууль тогтоомжийн биелэлтэд тавих хяналтыг хэрэгжүүлэхдээ автотээврийн хэрэгслийг түр зогсоож шалгах, шаардлагатай гэж үзвэл тухайн автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах, жолоодох эрхийн үнэмлэх, мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэх, тээвэрлэлтийн баримт бичгийг гаргасан зөрчлийг арилгаж дуустал түр хураах;

31.1.2.мэргэшсэн жолоочийн эрхийг хүчингүй болгох, түдгэлзүүлэх талаар эрх бүхий байгууллагад санал оруулах;

31.1.3.автотээврийн тухай хууль тогтоомж зөрчигдөхөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг өөрийн эрх мэдлийн хүрээнд авах;

31.1.4.автотээврийн тухай хууль тогтоомжийг сурталчлан таниулах.

31.2.Автотээврийн хяналтын улсын байцаагчийн хууль тогтоомжид заасан эрх хэмжээнийхээ хүрээнд өгсөн үүрэг, тавьсан шаардлагыг холбогдох иргэн, хуулийн этгээд заавал биелүүлэх үүрэгтэй.

31.3.Автотээврийн хяналтын улсын байцаагч нь албан үүрэг гүйцэтгэхэд шаардлагатай техник хэрэгслээр хангагдана.

АРВАН НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

БУСАД ЗҮЙЛ

32 дугаар зүйл. Хууль тогтоомж зөрчигчдөд хүлээлгэх хариуцлага

32.1.Энэ хуулийг зөрчсөн албан тушаалтны үйлдэл нь гэмт хэргийн шинжгүй бол Төрийн албаны тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

32.2.Энэ хуулийг зөрчсөн иргэн, хуулийн этгээдэд Эрүүгийн хууль, эсхүл Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

33 дугаар зүйл. Хууль хүчин төгөлдөр болох

33.1.Энэ хуулийг 2021 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

ГАРЫН ҮСЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2019 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ХУУЛЬ ХҮЧИНГҮЙ БОЛСОНД ТООЦОХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. 1999 оны 06 дугаар сарын 04-ний өдөр баталсан Автотээврийн тухай хуулийг хүчингүй болсонд тооцсугай.

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Автотээврийн тухай /шинэчилсэн найруулга/ хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

ГАРЫН ҮСЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2019 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**АЖ АХУЙН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ТУСГАЙ ЗӨВШӨӨРЛИЙН ТУХАЙ
ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.15 дахь хэсэгт дор дурдсан агуулгатай заалт нэмсүгэй.

“15.15.6. нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх;

15.15.7. аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагаа эрхлэх;

15.15.8. автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийг үйлдвэрлэх, дахин боловсруулах;”

2 дугаар зүйл. Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.15.12 дахь заалтыг дор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

“15.15.12. автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар үйлдвэрлэх;”

3 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Автотээврийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

ГАРЫН ҮСЭГ

АГУУЛГА

Д/д		Хуудас
	УДИРТГАЛ	
Нэг.	ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ, ҮНДЭСЛЭЛ	
Хоёр.	ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ НЬ ТООЦОХ ХЭСГЭЭ ТОГТООСОН БАЙДАЛ	
2.1.	“Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал	
2.2.	“Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал	
2.3.	“Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал	
2.4.	“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал	
2.5.	“Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал	
Гурав.	ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙН ДАГУУ ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛСЭН БАЙДАЛ	
3.1.	“Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтээр үнэлсэн байдал	
3.2.	“Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал	
3.3.	“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал	
3.4.	“Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал	
3.5.	“Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал	
Дөрөв.	ҮР ДҮНГ ҮНЭЛЖ, ЗӨВЛӨМЖ ӨГСӨН БАЙДАЛ	
	АШИГЛАСАН ЭХ СУРВАЛЖ	

УДИРТГАЛ

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.22 дахь хэсэгт “Хууль зүйн судалгааны чанарыг шинэ түвшинд гаргаж, хууль тогтоомжийн боловсруулалт, хэрэгжилтийг судалгаанд суурилан хөгжүүлэх боломжийг бүрдүүлнэ”, мөн Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1-т “Хууль, Улсын Их Хурлын бусад шийдвэрийг санаачлах, боловсруулах ажиллагааны үндэслэл, чанарыг сайжруулах, түүнд олон нийтийн оролцоог хангах, хууль тогтоомжийн төсөлд тавих шаардлагыг тодорхойлох, хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр нөлөөг үнэлэх замаар хууль дээдлэх ёсыг бэхжүүлнэ” гэж тусгасан. Энэ хүрээнд 2017 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс хүчин төгөлдөр мөрдөж эхэлсэн “Хууль тогтоомжийн тухай хууль”-ийн хэрэгжилтийг хангах үүднээс Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ыг баталсан.

Энэхүү судалгааны зорилго нь Засгийн газраас баталсан аргачлалыг баримтлан Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас өгсөн чиглэлийн дагуу Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын дагуу үнэлгээ хийхэд оршино.

Түүнчлэн энэхүү судалгаагаар Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн үр нөлөөг үнэлж, уг төслийн давхардал, хийдэл, зөрчлийг арилгах замаар автотээврийн салбарын эрх зүйн орчныг сайжруулах боломжийг тодорхойлох, мөн хуулийг хэрэглэхэд ойлгомжтой, хэрэгжих боломжтой байдлаар боловсруулахад хууль санаачлагчид дэмжлэг үзүүлэх, улмаар хуулийн төслийн чанарыг сайжруулахад чиглэсэн зөвлөмж өгөхийг зорилоо.

Автотээврийн тухай хуулийн төслийн /цаашид “Хуулийн төсөл” гэх/ үр нөлөөг үнэлэх ажиллагааг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралтаар баталсан “Хуулийн төслийн үр нөлөөг тооцох аргачлал” /цаашид “Аргачлал” гэх/-д заасны дагуу дараах үе шаттайгаар хийлээ. Үүнд:

1. Шалгуур үзүүлэлтийг сонгох;
2. Хуулийн төслөөс үр нөлөө тооцох хэсгээ тогтоох;
3. Урьдчилан сонгосон шалгуур үзүүлэлтэд тохирох шалгах хэрэгслийн дагуу үр нөлөөг тооцох;
4. Үр дүнг үнэлэх, зөвлөмж өгөх.

НЭГ. ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ, ҮНДЭСЛЭЛ

Хуулийн төслийн үр нөлөөний үнэлгээг тооцоходоо хуулийн төслийн зорилго, хамрах хүрээ, зохицуулах асуудалтай уялдуулан аргачлалд дурьдсан дараах 6 шалгуур үзүүлэлтийг сонгосон. Үүнд:

1. Зорилгод хүрэх байдал
2. Практикт хэрэгжих боломж
3. Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал
4. Ойлгомжтой байдал
5. Зардал¹
6. Харилцан уялдаа

Эдгээр шалгуур үзүүлэлтийг сонгоходоо дараах үндэслэлийг харгалзан үзсэн. Үүнд:

1. Хуулийн төсөл нь 1/ автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа, 2/ автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдон үүсэх харилцааг цогц байдлаар зохицуулах зорилгодоо хүрэх эсэх;

2. Хуулийн төсөлд тусгагдсан материаллаг хэм хэмжээ тогтоосон зарим зүйл заалтууд тухайлбал, баруун талдаа жолооны хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох, мэргэшсэн жолоочийн зөрчлийн бүртгэлийн оноо тооцох, хуульд заасан хугацаа харгалзахгүйгээр тээврийн хэрэгслийг үзлэг, оношлогоонд оруулах, аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх зэрэг зохицуулалт практикт хэрэгжих боломжтой эсэх;

3. Хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалтуудыг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх субъектүүдийн хувьд ойлгомжтой, логик дараалалтайгаар боловсруулагдсан эсэх;

4. Дараах зохицуулалтуудыг “хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд сонгон авч үр нөлөөний үнэлгээ хийлээ.

1/ тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалт аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэдэд шинээр үүрэг нэмэгдүүлэх эсэх;

5. Хуулийн төслийн зүйл, заалт нь өөр хоорондоо болон бусад хүчин төгөлдөр үйлчилж буй хууль тогтоомжтой нийцсэн эсэх, мөн төрийн байгууллагын чиг үүрэгтэй давхардсан, зөрчилдсөн эсэх зэргийг тус тусад нь шалгана.

ХОЁР. ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ НЬ ТООЦОХ ХЭСГЭЭ

¹ Хуулийн төслийн “Зардал” гэсэн шалгуур үзүүлэлтийг “Автотээврийн тухай хуулийн төслийн зардлын тооцоо” гэсэн хэсэгт тусад нь тооцож, үр нөлөөг нь үнэлсэн болно. Дэлгэрэнгүйг уг тайлангаас үзнэ үү.

ТОГТООСОН БАЙДАЛ

Энэхүү хэсэгт уг хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь үнэлэх хэсгээ тогтоож, сонгосон шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд холбогдох зүйл, заалтыг сонгоно. Энэхүү зүйл, заалтыг сонгохдоо хууль зүйн хувьд шууд үр дагавар үүсгэж байгаа голлох ач холбогдол бүхий заалтуудыг сонгож авсан. Өөрөөр хэлбэл, тухайн төслийн үр нөлөөг үнэлэхдээ цаг хугацаа, зардал хэмнэх үүднээс хуулийн төсөлд шинээр нэмж орж буй голлох ач холбогдол бүхий заалтыг сонгож, тухайн сонгож буй зүйл, заалтын үр нөлөөг судална.

Түүнчлэн хуулийн төсөл батлагдсанаар тодорхой зардал үүсгэж болохуйц, эсхүл тусгай зөвшөөрөл олгохтой холбоотой, мөн тодорхой субъектэд үүрэг хүлээлгэсэн, тодорхой байгууллагад шинээр чиг үүрэг хүлээлгэж байгаа, мөн тухайн чиг үүргийг хэрэгжүүлэх зорилгоор шинэ хэлтэс, нэгж, байгууллага бий болгох шаардлагатай эсэх зэргийг харгалзан үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон.

Ингээд сонгосон шалгуур үзүүлэлтийн дагуу хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдлыг шалгуур үзүүлэлт тус бүрийн дагуу авч үзье.

2.1. “Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн үндсэн зорилгыг хуулийн төсөлд дараах байдлаар томъёолж тусгасан байна. Үүнд:

- 1/ автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа;
- 2/ автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдон үүсэх харилцаа.

Дээрх зорилгод хүрэхийн тулд дэвшүүлсэн зорилтуудыг агуулгаар нь авч үзвэл

- Тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг барих, ашиглах харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох замаар тээвэр, логистикийн уялдаа холбоог хангах, ачаа, зорчигчийн терминал, авто зам дагуух үйлчилгээ, тээвэр зуучлал, тээврийн даатгалын үйлчилгээг салбарын хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн зохицуулах;
- Автотээврийн салбарт төрөөс оролцох оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой болгох замаар зах зээлд шударга өрсөлдөх нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх;
- Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэх тээвэрлэлт;

- Тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, үйлчилгээ, аюулгүй ажиллагааг хангах, түүнд тавих хяналтыг сайжруулах зорилгоор авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүртгэл хөтлөх, чанар стандартын шаардлага хангасан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээгээр хэрэглэгчдийг хангахтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;
- Ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн аюулгүй ажиллагааг хангах, ослоос урьдчилан сэргийлэх, шалтгаан нөхцлийг тогтоох, шинжлэн шалгах эрх зүйн зохицуулалт бий болгох зэрэг асуудлуудыг хамаарч байна.

Иймд Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслөөс дээрх зохицуулалттай холбогдсон дараах зүйл, заалтыг сонгон авч “зорилгод хүрэх байдал”-ийн үр нөлөөг нь тооцно. Үүнд:

Зорилгод хүрэх байдал/ дагалдах зорилгууд		Хуулийн зүйл, хэсэг, заалтууд
Нэг. Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаатай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:		
1	Тээврийн ослыг шинжлэн шалгах	4.1.24, 8.1.4, 10.1.16 дахь заалт, 19.1-19.6 дахь хэсэг
2	Автотээврийн дэд бүтцийн бүрэлдэхүүн	23 дугаар зүйл
3	Ачаа, зорчигч тээврийн мэдээллийн сан, мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн сан, автотээврийн хяналтын мэдээллийн сан, авто үйлчилгээний мэдээллийн сан, эдгээрт хамаарах мэдээлэл, санг эрхлэн хөтлөх байгууллага	8.1.7, 29 дүгээр зүйл,
Хоёр. Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:		
5	Баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг улсын нэгдсэн бүртгэлд бүртгэхийг хориглох	25.7.2 дахь заалт
6	Авто үйлчилгээ эрхлэгчидтэй холбогдсон зохицуулалтууд	24 дүгээр зүйл
7	Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтад тавих хяналт, зохицуулалтууд	33 дугаар зүйл

2.2. “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал

Практикт хэрэгжих байдал гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд 1/ баруун талдаа жолооны хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох, 2/ авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүртгэл хөтлөх, тэдгээрийн ажил үйлчилгээнд стандарт, тохиролын

үнэлгээ хийх зэрэг зохицуулалтуудыг сонгон “Практикт хэрэгжих байдал”-ын үр нөлөөг нь тооцсон болно. Сонгосон зүйл заалтуудыг хүснэгтээр үзүүлвэл:

	Зорилтууд	Хуулийн зүйл, заалтууд
1	Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох зохицуулалт	25.7.2 баруун талдаа жолооны хүрдтэй импортоор оруулж ирсэн автотээврийн хэрэгсэл; (энэ заалтыг 2020 оны 09 дүгээр сарын 01-ны өдрөөс мөрдөнө)
2	Авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүртгэл хөтлөх, тэдгээрийн ажил үйлчилгээнд стандарт, тохиролын үнэлгээ хийх	<p>24 дүгээр зүйл. Авто үйлчилгээ эрхлэгч</p> <p>24.1. Авто үйлчилгээнд автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт, найдвартай ажиллагааг хангахтай холбоотой дараахь үйл ажиллагаа хамаарна:</p> <p>24.1.1. автотээврийн хэрэгсэл болон түүний сэлбэг хэрэгсэл, тос тосолгооны материалын импорт, үйлдвэрлэл, худалдаа;</p> <p>24.1.2. авто техникийн засвар үйлчилгээ;</p> <p>24.1.3. автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой бусад үйлчилгээ.</p> <p>24.2. Авто үйлчилгээ эрхлэгчийн үйл ажиллагаанд тавигдах шаардлагыг стандартаар тогтооно.</p> <p>24.3. Авто үйлчилгээ эрхлэгч дараах үүрэг хүлээнэ:</p> <p>24.3.1. үйл ажиллагаанд тавигдаж буй стандартын шаардлагыг хангаж байгаа эсэхэд тохирлын үнэлгээ хийлгэж баталгаажуулах;</p> <p>24.3.2. стандартын шаардлага хангасан тоног төхөөрөмжийг засвар үйлчилгээнд ашиглах;</p> <p>24.3.3. хэрэглэгчдэд худалдах сэлбэг хэрэгсэл, тос, тосолгооны материал нь Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй стандартын шаардлагыг хангасан, хүлээн зөвшөөрөгдсөн гарал үүслийн гэрчилгээтэй байх;</p>

		24.4. Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй стандартын шаардлагыг хангаагүй, хүлээн зөвшөөрөгдсөн гарал үүслийн гэрчилгээгүй сэлбэг хэрэгсэл, тос тосолгооны материал хэрэглэгчдэд худалдахыг хориглоно.
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.3. “Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал

“Ойлгомжтой байдал” гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд уг хуулийн төслийн зүйл заалтад бүхэлд нь дүн шинжилгээ хийж, үр нөлөөг тооцно. /Хуулийн төсөл 12 бүлэг, 37 зүйлтэй/

2.4. “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал

“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд уг хуулийн төсөлд тусгагдсан тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалт аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэдэд шинээр үүрэг нэмэгдүүлэх эсэх, иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагын эрх ашгийг хөндөх эсэх, үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд бичиг баримтын болон бусад хүндрэл үүсгэх эсэхтэй холбоотой зохицуулалт нь төрийн байгууллагуудад чиг үүргийн давхцал үүсгэх эсэх, төсөвт ачаалал нэмэх эсэх зэрэг зохицуулалтыг сонгож авсан.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 5 дугаар зүйлийн 5.2.7-д “Төрийн үйлчилгээг чирэгдэлгүй, хүнд суртлаас ангид байх эрх зүйн орчинг бүрдүүлж, иргэдийн эрхийн баталгаажуулна” гэж тусгасан. Энэ хүрээнд автотээврийн салбарын эрх зүйн орчныг сайжруулах, тэр дундаа Автотээврийн тухай хуулийн хэрэглэгч субъект болох зорчигч болон ачаа тээвэрлэгчдэд эрх, зөвшөөрөл олгох болон бусад зохицуулалтын үйлчилгээг түргэн шуурхай, хялбар болгох, тээврийн хэрэгсэл эзэмшигч, өмчлөгчид тээврийн хэрэгслийнхээ аюулгүй байдал, стандартын шаардлагыг хангах, түүнд төрөөс тавих бүртгэл, хяналтын үйл ажиллагаа шат дараалал цөөн, давхардал үүсгэхгүй, ойлгомжтой тодорхой байх зэрэгт хууль санаачлагч анхаарах шаардлагатай.

Хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд тусгагдсан иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын эрх, ашиг сонирхол хөндөгдөж болохуйц, шинээр бүтэц, нэгж, байгууллага бий болгосон заалтуудыг доорх хүснэгтээр авч үзье.

№	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал/сонгосон зүйл, заалт	Шаардагдах мэдээлэл, баримт бичгүүд
1	Нийтийн тээврийн үйлчилгээ	7.1.5. хуульд заасан зөвшөөрөл олгох;

эрхлэх	<p>8.1.9. автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас олгосон зөвшөөрөл бүхий хуулийн этгээдтэй гэрээ байгуулах зөвшөөрлийн нөхцөл шаардлагын биелэлтэд хяналт тавих.</p> <p>9.3. Хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийн хэмжээг тухайн аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.</p> <p>10.1.12. нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах журам;</p> <p>13.4. Дотоодын тээвэрлэлт нь хот хоорондын тээвэрлэлт, орон нутгийн тээвэрлэлт, хот болон хот орчмын тээвэрлэлт гэсэн төрөлтэй байх бөгөөд хот хоорондын нийтийн тээврийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага гаргана.</p> <p>13.5. Орон нутгийн нийтийн тээврийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг тухайн аймгийн Засаг дарга гаргана.</p> <p>13.6. Хотын доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг тухайн аймаг, нийслэлийн Засаг дарга гаргана.</p> <p>14.2.3. өөрийн өмчлөлийн автотээврийн хэрэгслээр нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх;</p> <p>16.7. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглаж болох бөгөөд төлбөрийн цахим систем улсын хэмжээнд нэгдмэл байна.</p> <p>7.1.7. энэхүү хуулийн 10.1.3, 10.1.4, 10.1.8-д заасан журмыг хөдөлмөрийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран, 10.1.12-д заасан журмыг санхүүгийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага болон Төв банк /Монгол банк/-тай хамтран батлах;</p> <p>26.4. нийтийн тээврийн үйлчилгээний автотээврийн хэрэгслийг хагас жил тутамд, ... техникийн хяналтын гэрчилгээнд заасан хугацаанд техникийн хяналтын үзлэгт хамруулна.</p> <p>29.5. Зорчигч тээврийн мэдээллийн санд жуулчин тээврийн үйлчилгээ, нийтийн тээврийн үйлчилгээний цагийн хуваарь, үнэ тариф, чиглэл, автотээврийн хэрэгслийн байршил, хөдөлгөөнийг тодорхойлох, зохицуулах, цаг агаар, байгалийн</p>
--------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>гамшигтай холбогдсон мэдээлэл болон зорчигч тээвэртэй холбогдсон статистик мэдээллийг хамруулна.</p> <p>30.1. Дор дурдсан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхэлнэ: 30.1.1. нийтийн тээврийн үйлчилгээ;</p> <p>30.2. Энэ хуулийн 30.1.1-д заасан үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг дор дурдсан байгууллага, албан тушаалтан олгоно:</p> <p>30.2.1. Олон улсын болон хот хоорондын нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага;</p> <p>30.2.2. орон нутгийн нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг тухайн тээврийн чиглэл дайран өнгөрч байгаа аймаг, хотын Засаг дарга нар хамтран;</p> <p>30.2.3. хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг тухайн аймаг, нийслэлийн Засаг дарга;</p> <p>30.5. Тусгай зөвшөөрөл олгохдоо дараах нөхцөл шаардлагыг хангасан эсэхийг магадлан шалгасны үндсэн дээр олгоно: 30.5.1. тусгай зөвшөөрөл авахыг сонирхогч этгээдэд тухайн ажил үйлчилгээг бүрэн, үнэн зөв гүйцэтгэх санхүү эдийн засаг, мэргэжлийн боловсон хүчний чадавх, үйл ажиллагааны үндсэн чиглэл, нэвтрүүлэх технологи, ажлын байр, тоног төхөөрөмжийн талаар тавих шаардлага;</p> <p>30.5.2. тухайн ажил үйлчилгээнд мөрдүүлэхээр эрх бүхий байгууллагаас баталсан стандарт, дүрэм, журмаар тогтоосон нөхцөл.</p>
2	Аюултай ачаа тээвэрлэх	<p>30.1. Дор дурдсан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхэлнэ: 30.1.4. аюултай ачаа тээвэрлэх;</p> <p>30.3. Аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагаа</p>

		эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг олгоход Цагдаагийн төв байгууллагын саналыг авна.
3	Тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалт	<p>30.1. Дор дурдсан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхэлнэ:</p> <p>30.1.5. автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалт.</p> <p>30.2.5. Автотээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалт эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын саналыг үндэслэн хүнд үйлдвэрийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага олгоно.</p> <p>31 дүгээр зүйл. Автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл</p> <p>31.1. Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байна.</p> <p>31.2. Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасан байна.</p> <p>31.3. Монгол Улсад автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги үйлдвэрлэх үйл ажиллагаа нь Стандартчилал, техникийн зохицуулалт тохиролын үнэлгээ, итгэмжлэлийн тухай хуулийн 13 дугаар зүйлд заасны дагуу техникийн зохицуулалтаар зохицуулагдана.</p>
4	Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн нэгдсэн сантай холбогдох зохицуулалт	<p>29 дүгээр зүйл. Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан</p> <p>29.1. Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан нь дараах төрөлжсөн сангуудаас бүрдэнэ:</p> <p>29.1.1. автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн сан;</p> <p>29.1.2. мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн сан;</p>

		<p>29.1.3. ачаа тээврийн мэдээллийн сан; 29.1.4. зорчигч тээврийн мэдээллийн сан; 29.1.5. автотээврийн хяналтын мэдээллийн сан; 29.1.6. авто үйлчилгээний мэдээллийн сан.</p> <p>29.2. Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн санд автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээний мэдээллийг хамруулна.</p> <p>29.3. Мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн санд мэргэшсэн жолооч бэлтгэх сургалт эрхлэх байгууллага, мэргэшсэн жолооч нарын нэгдсэн бүртгэл, тэдгээрт эрх олгосон ангилал, хүчинтэй хугацаатай холбогдсон мэдээллийг хамруулна.</p> <p>29.4. Ачаа тээврийн мэдээллийн санд тээвэрлэгчийн мэдээлэл, ачаа тээврийн тоо хэмжээ, давтамж, хамрах хүрээ, төрөл, ангилал болон автотээврийн терминалын үйл ажиллагаатай холбогдсон мэдээллийг хамруулна.</p> <p>29.5. Зорчигч тээврийн мэдээллийн санд жуулчин тээврийн үйлчилгээ, нийтийн тээврийн үйлчилгээний цагийн хуваарь, үнэ тариф, чиглэл, автотээврийн хэрэгслийн байршил, хөдөлгөөнийг тодорхойлох, зохицуулах, цаг агаар, байгалийн гамшигтай холбогдсон мэдээлэл болон зорчигч тээвэртэй холбогдсон статистик мэдээллийг хамруулна.</p> <p>29.6. Автотээврийн хяналтын мэдээллийн санд автотээврийн үйл ажиллагаанд гарсан зөрчил, тэдгээрт хийсэн эрсдэлийн үнэлгээ, хууль тогтоомж, холбогдох дүрэм, журам, стандартын хэрэгжилтэд тавих хяналт шалгалттай холбогдсон мэдээллийг хамруулна.</p> <p>29.7. Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан нь хилийн хяналтын байгууллагууд, даатгал, татвар, цагдаа, шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэх байгууллага болон бусад холбогдох байгууллагуудын сүлжээтэй уялдсан байна.</p>
5	Арилжааны тээвэрлэлтийг эрх бүхий байгууллагад	13.7. Тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхээс бусад арилжааны зориулалттай тээвэрлэлтийн үйл

бүртгүүлсний үндсэн дээр эрхлэх зохицуулалтууд	ажиллагаа эрхлэх бол тогтоосон журмын дагуу Төрийн захиргааны байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр тээвэрлэлт гүйцэтгэнэ.
------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.5. “Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал

“Харилцан уялдаа” гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд уг хуулийн төслийн зүйл, заалтуудад бүхэлд нь дүн шинжилгээ хийж, үр нөлөөг тооцно. /Хуулийн төсөл 12 бүлэг, 37 зүйлтэй./

ГУРАВ. ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙН ДАГУУ ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛСЭН БАЙДАЛ

Өмнөх үе шатуудад хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгож, үр нөлөөг үнэлэх хэсгээ тогтоосон тул тэдгээрт тохирох шалгах хэрэгслийг дараах байдлаар харуулав.

№	Шалгуур үзүүлэлт	Үр нөлөөг үнэлэх хэсэг	Тохирох шалгах хэрэгсэл
1	Зорилгод хүрэх байдал	Хуулийн төслийн 4.1.24, 8.1.4, 10.1.16, 25.7.2 дахь заалт, 19.1-19.5 дахь хэсэг, 10, 8, 19, 23, 24, 33 дугаар зүйл	Зорилгод дүн шинжилгээ хийх
2	Практикт хэрэгжих боломж	25.7.2 дахь заалт, 29.7 дахь хэсэг, 24 дүгээр зүйл	Практикт тухайн төрлийн харилцаа, чиг үүргийг хэрэгжүүлж буй этгээдээс ярилцлага авах, гарч болох хүндрэлийг судлах
3	Ойлгомжтой байдал	Хуулийн төслийг бүхэлд нь тооцно.	Ойлгомжтой байдлыг судлах, ингэхдээ Хууль тогтоомжийн тухай хууль болон аргачлалд заасан асуулгаар хуулийн төслийг шалгах
4	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал	8.1.9, 30.1.1, 30.1.4, 30.1.5, 30.2.1-30.2.3, 30.5.1-30.5.2 дахь заалт, 7.1.7, 13.7, 16.7, 9.3, 26.4, 29.5, 30.2.4, 30.2.5 хэсэг, 13.7, 31 дүгээр зүйл	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлын судалгаа хийх асуудлын хүрээнд холбогдох этгээдээс санал авах, хариуцсан мэргэжилтэнтэй фокус ярилцлага хийх
5	Зардал	Хууль тогтоомжийг	Зардлын тооцоо хийх

бүртгүүлсний үндсэн дээр эрхлэх зохицуулалтууд	ажиллагаа эрхлэх бол тогтоосон журмын дагуу Төрийн захиргааны байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр тээвэрлэлт гүйцэтгэнэ.
------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.5. “Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон байдал

“Харилцан уялдаа” гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд уг хуулийн төслийн зүйл, заалтуудад бүхэлд нь дүн шинжилгээ хийж, үр нөлөөг тооцно. /Хуулийн төсөл 12 бүлэг, 37 зүйлтэй./

ГУРАВ. ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙН ДАГУУ ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛСЭН БАЙДАЛ

Өмнөх үе шатуудад хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгож, үр нөлөөг үнэлэх хэсгээ тогтоосон тул тэдгээрт тохирох шалгах хэрэгслийг дараах байдлаар харуулав.

№	Шалгуур үзүүлэлт	Үр нөлөөг үнэлэх хэсэг	Тохирох шалгах хэрэгсэл
1	Зорилгод хүрэх байдал	Хуулийн төслийн 4.1.24, 8.1.4, 10.1.16, 25.7.2 дахь заалт, 19.1-19.5 дахь хэсэг, 10, 8, 19, 23, 24, 33 дугаар зүйл	Зорилгод дүн шинжилгээ хийх
2	Практикт хэрэгжих боломж	25.7.2 дахь заалт, 29.7 дахь хэсэг, 24 дүгээр зүйл	Практикт тухайн төрлийн харилцаа, чиг үүргийг хэрэгжүүлж буй этгээдээс ярилцлага авах, гарч болох хүндрэлийг судлах
3	Ойлгомжтой байдал	Хуулийн төслийг бүхэлд нь тооцно.	Ойлгомжтой байдлыг судлах, ингэхдээ Хууль тогтоомжийн тухай хууль болон аргачлалд заасан асуулгаар хуулийн төслийг шалгах
4	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал	8.1.9, 30.1.1, 30.1.4, 30.1.5, 30.2.1-30.2.3, 30.5.1-30.5.2 дахь заалт, 7.1.7, 13.7, 16.7, 9.3, 26.4, 29.5, 30.2.4, 30.2.5 хэсэг, 13.7, 31 дүгээр зүйл	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлын судалгаа хийх асуудлын хүрээнд холбогдох этгээдээс санал авах, хариуцсан мэргэжилтэнтэй фокус ярилцлага хийх
5	Зардал	Хууль тогтоомжийг	Зардлын тооцоо хийх

		хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлалын дагуу тусад нь тооцно	
6	Харилцан уялдаа	Хуулийн төслийг бүхэлд нь тооцно	Хуулийн төслийн уялдаа холбоог Хууль тогтоомжийн тухай хууль болон аргачлалд заасан асуулгуудаар шалгах

Дээрх урьдчилан сонгосон шалгуур үзүүлэлтэд тохирох шалгах хэрэгслийн дагуу хуулийн төслийн үр нөлөөг дараах байдлаар үнэллээ.

3.1. “Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтээр үнэлсэн байдал

Тээврийн ослыг шинжлэн шалгахтай холбоотой 4.1.24, 8.1.4, 10.1.16 дахь заалт, 19.1-19.5 дахь хэсэгт дүнг шинжилгээ хийсэн байдал

Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлд “Энэ хуулийн зорилт нь автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа ... зохицуулахад оршино” хэмээн ерөнхий зорилтыг тодорхойлж өгсөн байна.

Ерөнхий зорилтыг биелүүлэхэд автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангах асуудал чухлаар тавигдах нь зайлшгүй байна.

Энэ талаар дээр дурьдсан зүйл, заалтуудыг судлахдаа одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа хууль тогтоомжоор тээврийн ослыг шинжлэн шалгах ажиллагаа хийгдэж буй эсэх, бусад байгууллагын чиг үүрэгтэй давхцал үүсгэх эсэх зэрэг асуудалд үнэлэлт өгөхийг зорилоо.

1/ Төслийн 19.2-т Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт гарсан байнгын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас хохирсон болон эд материалын онц их хэмжээний хохирол учирсан тохиолдолд ослыг шинжлэн шалгах ажиллагаа хийгдэнэ гэж ослыг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааны хамрах хүрээ, хязгаарыг тогтоосон нь тээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагааг зохицуулах хуулийн зорилттой нийцсэн байна.

Гэхдээ уг зохицуулалт нь “зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас хохирсон болон эд материалын онц их хэмжээний хохирол учирсан” байх 2 тохиолдлыг зэрэг хангасан нөхцөлд шинжлэх шалгах ажиллагаа хийгдэхээр ойлгогдож байгаа нь энэхүү ажиллагааны хамрах хүрээг хэт хязгаарласан, практикт тэр бүр тохиолдохгүй байх нөхцлийг бий болгож байна. Иймд энэхүү заалтын “болон” гэсэн холбоосыг “эсхүл” гэж өөрчлөх замаар аль нэг тохиолдол үүссэн нөхцөлд ослыг шинжлэн шалгах ажиллагаа явагддаг байхаар өөрчлөх нь хуулийн зорилтыг хангах нөхцлийг илүүтэй бүрдүүлнэ.

Нөгөөтэйгүүр Эрүүгийн хуульд хохирлын хэмжээг их хэмжээ, үлэмж хэмжээ, бага хэмжээ гэж ангилсан бөгөөд их хэмжээнд “тавин мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөг, түүнээс дээш хэмжээг их хэмжээний хохирол”, “үлэмж хэмжээний хохирол” гэж арван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөг, түүнээс дээш хэмжээг, “бага хэмжээний хохирол” гэж гурван зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөг, түүнээс доош хэмжээний хохирол учирсан байхыг ойлгоно гэж уг хуулийн 2.5 дугаар зүйлийн 4.1-д заасан байна.

Иймд байнгын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны үед гарсан ослын статистик мэдээлэл, учирсан хохирлын дүн мэдээнд үндэслэн хохирлын хэмжээг дээрх хуульд заасан нэр томъёо, хохирлын хэмжээтэй уялдуулан авч үзэх шаардлагатай байна.

Зам тээврийн осол, хэргийн шалтгааныг 2008-2017 оны эхний 10 сарын байдлаар гаргасан статистик мэдээллээр хүн ба ачаа тээвэрлэх үедээ осол гаргасан тохиолдол нийт ослын 0.1-0.7 хувьтай, 2017 оны эхний 10 сард 26 тохиолдол бүртгэгдсэн нь нийт ослын 0.1 хувийг тус тус эзэлж байна. Эндээс үзэхэд шинжлэх шалгах чиг үүрэг тээврийн аюулгүй байдлыг хангахад нөлөөлөх нэн тэргүүний тулгамдсан асуудал гэж үзэхээргүй байна.

2/ Хуулийн төслийн 19.1-д Автотээврийн салбарын аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг хангах, ослоос урьдчилан сэргийлэх, зам тээврийн осол зөрчлийг шалгах, шалтгаан нөхцлийг тогтоох, дүгнэлт хийх, тухайн шалтгаан нөхцлөөр дахин осол гаргахгүй байх аюулгүй ажиллагааны зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх зорилгоор шинжлэн шалгах ажиллагааг хийнэ гэж заасан бөгөөд Төрийн захиргааны байгууллага энэхүү чиг үүргийг хэрэгжүүлэхээр тусгасан байна.

Одоогоор Зам, тээврийн хөгжлийн яамны автотээврийн салбар хариуцсан нэгж болох Автотээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газар болон Автотээврийн үндэсний төвийн бүтэц зохион байгуулалт, чиг үүрэгт “тээвэрлэлтийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах, зөвлөмж гаргах” чиг үүрэг байхгүй, энэхүү асуудлыг хариуцсан ажилтангүй байна.

Харин Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3.1.9-д “замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах” гэж зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, ослоос үүдэн гарах хохирлыг багасгахад чиглэсэн үйл ажиллагааг” хэлнэ гэж, 7.1-д “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг улсын хэмжээнд нэгтгэн зохион байгуулах үүргийг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөл /цаашид “Үндэсний зөвлөл” гэх/ хэрэгжүүлнэ” гэж, 7.6.4-д “замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах талаар ... зөвлөмж гаргах, ...” гэж, 7.6.7-д “ ... зөвлөмжийн хэрэгжилтийг хянах, шаардлага тавих” гэж тус тус заасан байгаагаас үзвэл энэхүү шинээр бүтэц, чиг үүрэг бий болгож байгаа заалт нь бусад байгууллагад хуулиар олгогдсон чиг үүрэгтэй зарим талаар давхцал үүсгэж болзошгүй байна. Өөрөөр хэлбэл, төсөлд тусгагдсан зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий субъект (ЗХАБХҮЗ) байгааг анхаарах нь зүйтэй байна.

Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны явцад гарах ослын тоог бууруулах, осол гарахаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх шаардлагын үүднээс энэхүү асуудлыг хариуцах субъект, түүний чиг үүргийг хуульд тусган зохицуулах шаардлагатай гэж үзвэл Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зэрэг холбогдох хууль тогтоомжоор эрх бүхий этгээд, тэдгээрийн чиг үүргийг давхардуулахгүйгээр зааглан ялгаж зохицуулах шаардлагатай байна.

3/ Шинжлэн шалгах ажиллагаа нь хэн нэгэн этгээдийн гэм буруутайг тогтоох, хариуцлага тооцоход чиглэгдэхгүй байх, ослыг шинжлэн шалгасан тайлан, дүгнэлт нь эрүүгийн болон иргэний шүүн таслах ажиллагаанд аливаа этгээдийг буруутгах нотлох баримтаар ашиглахыг хориглоно гэх зохицуулалтаас үзэхэд шинжлэн шалгагч нь хэнд зориулж дүгнэлт, зөвлөмж гаргаж байгаа нь тодорхойгүй, гаргасан зөвлөмж, дүгнэлтийг хэрэгжүүлэх этгээд, хэрэгжилтэд тавих хяналтын тогтолцоо тодорхойгүй байгааг анхаарах шаардлагатай.

Мөн Төрийн захиргааны байгууллагад энэхүү асуудлыг хариуцах нэгж, эсхүл шаардлагатай тооны шинжлэн шалгагчид байх, тэдгээрийн чиг үүрэг, шинжлэн шалгагчид тавигдах мэргэжлийн болон бусад шаардлагыг тодорхой тусган зохицуулах нь зүйтэй байна.

4/ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 7.6.5-д замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн санг нэгтгэх, дүн шинжилгээ хийх, чиглэл өгөх, тайлан мэдээ гаргах, 10.1.5-д зам тээврийн осол, хэрэг, зөрчлийн бүртгэл, мэдээллийн санд зам тээврийн осол, түүнээс учирсан хохирол, Замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчсөн зөрчлийн тоо бүртгэл, мэдээллийг хамруулна гэж заасан.

Иймд дээрх сантай үйл ажиллагааны тайлан мэдээллээ нэгтгэх, хамтран ажиллах асуудлыг уялдуулан зохицуулах шаардлагатай байна.

Дээрхээс дүгнэхэд хуулийн төслийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэгч субъект түүнд тавигдах шаардлага тодорхойгүй, хэрэгжилтийг хангах механизмыг бүрэн гүйцэд тусгаагүй, шинжлэн шалгагчийн зөвлөмжийн үр нөлөө, ач холбогдлыг бүрэн илэрхийлээгүй, хэрэглэгч субъект хэн байх нь тодорхойгүй, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасан зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, ослын дүгнэлт гаргах зохицуулалтаас нарийн тодорхой зааглагдаагүй байна гэж үзлээ.

Иймд уг зохицуулалт нь хуулийн төслийн зорилгод бүрэн нийцэж чадаагүй байна.

Санал: Тээвэрлэлтийн ослыг шинжлэн шалгах зөвлөмж нь ачаа, зорчигч тээвэрлэгч, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохион байгуулагч, зохицуулагчид болон автотээврийн салбар, тэрдундаа тээвэрлэлтийн аюулгүй ажиллагааны талаарх эрх зүйн актууд, дүрэм, журам, стандартыг боловсронгуй болгоход зориулагдах талаар зохицуулалт оруулах нь зүйтэй байна.

Автотээврийн дэд бүтцийн бүрэлдэхүүнтэй холбоотой 23 дугаар зүйлд шинжилгээ хийсэн байдал

Хуулийн төсөлд тусгасан автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүнтэй холбоотой зохицуулалт нь Автотээврийн тухай хуульд шинээр орж байгаа зохицуулалт бөгөөд урьд нь энэ талаар тодорхой зохицуулалтгүй явж ирсэн байна.

Энэхүү асуудлыг Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгад тусган зохицуулах хэрэгцээ шаардлага нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн дагуу зүй ёсоор тавигдаж байгаа бөгөөд эрх зүйн зохицуулалтын үндсийг хуулиар бий болгох нь тээвэр логистикийн нэгдсэн сүлжээ бүрдүүлэх, улмаар олон улсын тээвэрлэлт, олон улсын зах зээлд өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэхэд чухал нөлөөтэй байна.

УИХ-ын 2016 оны 19 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030” бодлогын баримт бичиг эдийн засгийн өсөлтийг хангах зам, тээвэр, ложистикийн сүлжээг хөгжүүлэх чиглэлээр эхний ээлжинд Замын-Үүд, Хөшигийн хөндий, Алтанбулагт тээвэр ложистикийн төв байгуулж, олон улсын болон улсын чанартай авто замын сүлжээн дэх хатуу хучилттай авто замын уртыг 1600 км-ээр нэмэгдүүлж, ... дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэх, хоёр, гуравдугаар үе шатанд хөдөө аж ахуй, аж үйлдвэр, уул уурхайн салбарт түшиглэсэн тээвэр ложистикийн шинэ төвүүдийг барьж ашиглалтад оруулах, тээврийн шинэ төрлүүдийг хөгжүүлэх зорилтуудыг дэвшүүлсэн байна.

Түүнчлэн Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт эдийн засгийн өсөлтийг дэмжсэн, нийгмийн хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн, аюулгүй, ая тухтай үйлчилгээ үзүүлэх зам, тээвэр ложистикийн сүлжээг өргөжүүлэн хөгжүүлнэ, Тээврийн салбарын олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлнэ гэж тусгасан байна.

Төрөөс дэвшүүлсэн зорилго, зорилтыг хэрэгжүүлэхэд тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаа, шуурхай байдал, тав тухтай үйлчилгээг үзүүлэх, тээвэрлэлтийг хямд, хүртээмжтэй хүргэх нөхцлийг бүрдүүлсэн автотээврийн дэд бүтцийг барьж байгуулахтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг хуулийн төсөлд тусгах шаардлагатай.

Хуулийн төслийн энэ талаарх зохицуулалтууд нь хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй заалтууд агуулсан, тавигдах шаардлага, хэрэгжүүлэх механизмыг бүрэн тусгаагүй байгаа нь Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29.1.6-д заасан “хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй буюу нэг удаа хэрэгжүүлэх заалтыг хуулийн төсөлд тусгахгүй байх” шаардлагыг хангахгүй байна. Тухайлбал, хуулийн төслийн 23.1-д “автотээврийн дэд бүтэц нь тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаа, шуурхай байдал, тав тухтай үйлчилгээг үзүүлэх, тээвэрлэлтийг хямд, хүртээмжтэй хүргэх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна” гэж тусгажээ.

Түүнчлэн автотээврийн дэд бүтэц нь тээвэрлэлтийн эрэлт хэрэгцээ, төлөвлөлттэй уялдах бөгөөд үйлчлэх хүрэнээсээ хамааран олон улсын, бүс нутгийн, орон нутгийн гэсэн төрөлтэй, олон улсын болон үндэсний тээврийн нэгдсэн сүлжээнд холбогдсон байна, ачааны терминал нь үйлдвэрлэл, үйлчилгээний бүсэд ойрхон, эдийн засгийн ач холбогдол бүхий тээврийн нэгдсэн сүлжээний зангилаа хэсэгт байрласан, тээврийн логистикийн нэгдсэн

сүлжээнд холбогдсон байна гэх зохицуулалтууд нь бүтцийн хувьд бие даасан санаа бүрийг зүйлд тусгах, хэл зүй, найруулгын хувьд товч, тодорхой, ойлгоход хялбараар бичих, бусад хууль тогтоомжид хэрэглэсэн нэр томъёог хэрэглэх зэрэг шаардлагад нийцэхгүй байгаа тул дахин найруулах шаардлагатай байна.

Ачааны терминал, зорчигчийн терминалын талаар тусгасан зохицуулалтууд нь нэр томъёо хэсэгт нэг ижил тодорхойлогдсон хэм хэмжээ агуулсан зохицуулалт болж чадаагүй байна.

Авто замын дагуух үйлчилгээний байгууламж нь жолооч болон зорчигчдод аялалын явцад шаардлагатай үйлчилгээ үзүүлэх, автотээврийн хэрэгслийг техникийн засвар үйлчилгээ, шатах тослох материалаар хангах зэрэг үйлчилгээг нэг дор үзүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн байна гэсэн зохицуулалтыг Авто замын тухай хуулийн 4.1.11-д “замын байгууламж” гэж бүх төрлийн гүүр, тавилан, гүүрэн гарц, унадаг дугуй болон явган зорчигч, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн зорчиход зориулсан зам, ус зайлуулах хоолой, шуудуу, хонгил, замын хөдөлгөөнийг зохицуулах болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зориулалттай төхөөрөмж, авто замын зурвас газарт байгаа төлбөр авах цэг, авто зогсоол болон бусад байгууламжийг ойлгоно гэсэн заалттай уялдуулах шаардлагатай байна.

Автотээврийн дэд бүтцийн үйл ажиллагаа, үйлчилгээнд тавигдах шаардлага, зэрэглэлийг стандартаар тогтооно гэж заасан хэдий ч олон улсын болон бүс нутгийн чанартай ачаа болон зорчигчийн терминал барьж байгуулахад тавигдах нийтлэг суурь нөхцөл шаардлагуудыг хуульд тусгах нь зүйтэй.

Мөн автотээврийн дэд бүтцийг барьж байгуулах болон өмчлөгч, эзэмшигчийн талаарх зохицуулалтуудыг орхигдуулснаас хэрэгжүүлэх боломжгүй, хуулийн зорилгод хүрэх байдлыг хангаж чадахгүй байна.

Санал: Автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлага, түүнд тавих хяналт, тээврийн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах, эзэмших, ашиглах, өмчлөх, энэ талаарх зохицуулалтыг хэрэгжүүлэгч болон хяналт тавих субъектын талаарх зохицуулалтыг цогцоор нь тусгах шаардлагатай байна.

Ачаа, зорчигч тээврийн мэдээллийн сан, мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн сан, автотээврийн хяналтын мэдээллийн сан, авто үйлчилгээний мэдээллийн сан, эдгээрт хамаарах мэдээлэл, санг эрхлэн хөтлөх байгууллагатай холбоотой 8.1.7 дахь заалт, 29 дүгээр зүйлд шинжилгээ хийсэн байдал

Хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Автотээврийн тухай хуулийн 6.1.11-т тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан байгуулж, холбогдох байгууллагыг байнгын мэдээллээр хангах ажлыг зохион байгуулах, 6.1.12-т Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт ашиглагдаж байгаа автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг хөтлөх үйл ажиллагааг зохион байгуулах бүрэн эрхийг Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага хэрэгжүүлэхээр заасан байна.

Хуулийн хэрэгжилтийг хангах зорилгоор Зам, тээврийн сайдын 2012 оны 59 дүгээр тушаалаар батлагдсан “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”-ын дагуу Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ дараах үйл ажиллагааг улсын хэмжээнд эрхлэн гүйцэтгэж байна. Үүнд:

1. Автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх, улсын дугаар олгох,
2. Автотээврийн хэрэгслийн шилжилт хөдөлгөөнийг бүртгэх,
3. Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаар, гэрчилгээг нөхөн олгох, шинэчлэн солих,
4. Автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлээс хасах,
5. Явуулын дугаар олгох,
6. Автотээврийн хэрэгслийн шилжилт хөдөлгөөн хийх, үйл ажиллагааны тайлан мэдээг сар, улирал, хагас жил, жилээр гаргаж эрх бүхий албан тушаалтан, байгууллагыг мэдээллээр хангах

Монгол улсад нийт 894016 автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагаас нийслэлд 508459 орон нутагт 385557 тээврийн хэрэгсэл байна.

2017 оны III улирлын байдлаар 57974 тээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэж, улсын дугаар олгож, 253183 тээврийн хэрэгслийн шилжилт хөдөлгөөн, өөрчлөлтийг бүртгэсэн. Мөн тээврийн хэрэгслийн шинэчилсэн бүртгэлийн ажил эхэлсэнтэй холбогдуулан сүүлийн 4-5 жилийн хугацаанд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаагүй, шилжилт хөдөлгөөн хийгдээгүй, татвар төлөөгүй Монгол Улсын хилээр гараад орж ирээгүй олон жил болж байгаа тээврийн хэрэгслийн судалгааг шинэчлэн гаргаж, иргэдийн хүсэлтийн дагуу бүртгэлийн сангаас хасах ажлыг зохион байгуулж байна. Улсын бүртгэлээс 9209 тээврийн хэрэгслийг хассанаас хасагдах тээврийн хэрэгслийн судалгаанд хамрагдсан 5485 тээврийн хэрэгсэл хассан байна.

2017 оны III улирлын байдлаар тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн цахим санд ороогүй байсан 583 тээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэж, давхар бүртгэгдсэн 193 тээврийн хэрэгслийн мэдээллийг устгаж, мэдээлэл нь буруу бүртгэгдсэн 12917 тээврийн хэрэгслийн мэдээллийг засварлаж, 91 тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын давхардлыг арилгаж ажилласан байна.

Эндээс үзвэл тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн сан нь улсын хэмжээнд нэгдсэн байдлаар ажиллаж хэвшсэн байна.

Гэхдээ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.1.1-д заасан тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд механикжсан тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн, ашиглалт, засвар, оношилгооны бүртгэл, мэдээллүүдийг бүрэн хамаарч чадаагүй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.3-т Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан болон түүний төрөлжсөн санг хөтлөх, уг сангаас мэдээлэл, лавлагаа өгөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулах журмыг Үндэсний зөвлөл батална гэж заасан байна.

Түүнчлэн Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага зохион байгуулна гэж заасныг хуулийн төслийн бусад зүйл заалтууд болон Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.2-т “Энэ хуулийн 10.1.1-д заасан санг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага” эрхлэн хөтлөхөөр заасантай уялдуулах шаардлагатай.

Мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн санд мэргэшсэн жолооч бэлтгэх сургалт эрхлэх байгууллага, мэргэшсэн жолооч нарын нэгдсэн бүртгэл, тэдгээрт эрх олгосон ангилал, хүчинтэй хугацаатай холбогдсон мэдээллийг хамруулна гэж заасан байна. Мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн сангийн хувьд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.1.3, 10.1.4-т заасан сангуудтай нэгтгэх, тусдаа байх шаардлагатай гэвэл уялдуулах, мэдээллийн нэгдсэн тогтолцоо, нэгдмэл байдлыг хангах шаардлагатай байна.

Автотээврийн хяналтын мэдээллийн сан, авто үйлчилгээний мэдээллийн сангуудыг эрхлэн хөтлөх, мэдээллийн нэгдсэн санг хилийн хяналтын байгууллагууд, даатгал, татвар, цагдаа, шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэх байгууллага болон бусад холбогдох байгууллагуудын сүлжээтэй уялдуулах зохицуулалтыг хэрэгжүүлэхэд шаардагдах санхүү, хүний нөөц, программ хангамж, техник хэрэгслийн асуудлыг шийдвэрлэх шаардлагатай.

Дээрх асуудлыг шийдвэрлэсэн нөхцөлд хуулийн төслийн зохицуулалтууд нь зорилгод хүрэх боломжтой байна.

Санал: Холбогдох заалтуудыг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасантай уялдуулах, зөрчил, давхардал, хийдлийг арилгах, мөн иргэн, хуулийн этгээд, эрх бүхий байгууллага мэдээлэл хэрхэн авах талаарх хэм хэмжээг тусгах, Мэдээллийн ил тод байдал, мэдээлэл авах эрхийн тухай хуультай уялдуулах.

Баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг улсын нэгдсэн бүртгэлд бүртгэхийн хориглох 25.7.2 дахь заалтад шинжилгээ хийсэн байдал

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлд “Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг замын зорчих хэсгийн баруун гар талаар явуулна” гэж заасан. Монгол Улсад ашиглагдах автотээврийн хэрэгсэл, авто зам, замын байгууламжуудын инженерийн шийдэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үзүүлэлтийн тооцоог болон замын хөдөлгөөн зохион байгуулалтын болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой хууль, дүрэм, журам, стандартуудыг боловсруулахдаа зүүн талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн үзүүлэлтээр тооцож боловсруулагдсан байдаг.

Дэлхийн улс орнуудад замын хөдөлгөөнийг зорчих хэсгийн баруун эсхүл зүүн гар талаар явуулах эсэхээ дотоодын хууль тогтоомжоороо тогтоон түүндээ нийцүүлэн автомашины жолооны хүрдний байрлалыг хуульчлан тодорхой зааж өгсөн байдаг.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад замын үзэгдэх орчин чухал үүрэгтэй бөгөөд манай орны хувьд баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслээр гүйцэж түрүүлэх, тойрон гарах үйлдэл хийхэд харах талбайг 20-70 градусаар багасгахаас гадна

баруун гар тийш эргэх үед жолооч талын баганад явган зорчигч харагдахгүй байдлаас үүдсэн осол гарахад нөлөөлдөг. 2016 онд зам тээврийн ослын улмаас нас барсан хүний тоо 488 байгаа нь өмнөх оны мөн үеийнхтэй харьцуулахад нас барсан хүний тоо 59-өөр өссөн үзүүлэлттэй байна.

2017 оны 10 дугаар сарын 21-ний өдрийн байдлаар Монгол Улсад 892 665 автомашин бүртгэлтэй байгаагаас 809 023 буюу 90.6 хувь нь автомашин байна. Нийт автомашины 49.9 хувийг баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин эзэлж байна.²

Монгол Улсад 2009-2015 онд гарсан зам, тээврийн ослын судалгаанаас харахад 2009 онд 6225 зам тээврийн осол гарснаас 2977 нь буюу 47,9 хувь нь, 2010 онд 6351-ээс 3188 нь буюу 50,2 хувь нь, 2011 онд 15909-өөс 8210 нь буюу 51,6 хувь нь, 2012 онд 12920-иос 7653 нь буюу 59,2 хувь, 2013 онд 14662-оос 7296 нь буюу 49,8 хувь, 2014 онд 11630-аас 6862 нь буюу 59 хувь, 2015 онд 41064-өөс 26445 нь буюу 64,4 хувь нь нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгсэл осолд орсон байна.³

Олон улсын хэмжээнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг нэгдүгээрт зам тээврийн осол гарахгүй байх нөхцөлийг бүрдүүлэх, хоёрдугаарт зам тээврийн ослоос үүдэн гарах хохирлыг багасгах, хүний амь нас, эрүүл мэндийг хамгаалах боломжийг эрэлхийлэх гэсэн хоёр төрлөөр зохицуулагдаж байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, осол гарахгүй байх нөхцөлийг бүрдүүлэхэд тээврийн хэрэгслийн техникийн бүрэн байдлыг хангах нь хамгийн чухлаар тавигдаж байна.

Иймд баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины тоог нэмэгдүүлэхгүй байх зохицуулалтыг тусгах замаар замын хөдөлгөөний осол, зөрчлийн тоог бууруулах зорилгыг хангах боломжтой байна.

Санал: Энэ зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хугацааг тусгайлан авч үзэх, ингэхдээ автомашин импортлогчдод хохирол учруулахгүй байх боломжит хугацааг тооцоолох, эсхүл хуулийг дагаж мөрдөх журмын тухай хуулийг тусад нь боловсруулж уг зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хугацааг тусгах, нөгөө талаас авто үйлчилгээ эрхлэгчдэд эрх ашиг хөндөгдөх нөхцөл байдлыг сайтар тооцоолох.

Авто үйлчилгээ эрхлэгчид тавигдах шаардлагатай холбоотой 24 дүгээр зүйлд шинжилгээ хийсэн байдал

Манай улсад ашиглагдаж буй авто тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын талаар мэдээлэл дутмаг байдгаас тухайн тээврийн хэрэгсэлд тогтоосон хугацаанд засвар, үйлчилгээ

² Автотээврийн салбарын өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудал илтгэлээс. ЗТХЯ, 2017

³ “Онцгой албан татварын тухай хууль”-д нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн танилцуулга. ЗТХЯ, 2017

хийгддэггүй нь авто тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, найдварт ажиллагаа алдагдан зам тээврийн осол гарахад ихээхэн нөлөөлдөг байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.1.1-д Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд механикжсан тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн, ашиглалт, засвар, оношилгооны бүртгэл, мэдээллийг хамруулах; 10.2-д Энэ хуулийн 10.1.1-д заасан санг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага хариуцан хөтөлнө гэж тус тус заасан байна.

Монгол улсын Засгийн газрын 2012 оны 146 дугаар тушаалаар батлагдсан “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги”-ийн 5.3.5-д “Автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний мэдээллийн санг бий болгох замаар “Үйлчилгээ, Оношлогоо, Хяналтын нэгдсэн системийг бүрдүүлэх” гэсэн зорилт, Зам, тээврийн сайдын 2015 оны 204 дугаар тушаалаар батлагдсан “Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, авто үйлчилгээ, тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйлчилгээг сайжруулах дунд хугацааны хөтөлбөр”-т авто үйлчилгээний мэдээллийн нэгдсэн сан бүрдүүлэх зорилт тус тус тусгагдсан.

Зам, тээврийн сайдын 2016 оны 90 дүгээр тушаалаар батлагдсан “Авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох журам”, “Тээврийн хэрэгслийн техникийн үйлчилгээ, засвар хийх журам” батлагдсан байна.

Зам тээврийн хөгжлийн яам, Автотээврийн үндэсний төв, Нийслэлийн тээврийн газраас Мэргэжлийн хяналтын газар болон бусад холбогдох байгууллагатай хамтран авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг бүртгэлд хамруулах, үйл ажиллагааны цар хүрээгээр нь ангилах, зах зээлд нийлүүлж буй бараа, ажил, үйлчилгээнд стандартын шаардлага хангуулах чиглэлээр холбогдох арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж ирсэн байна. Тухайлбал, 2016 онд Мэргэжлийн хяналтын газартай хамтран авто үйлчилгээ эрхлэгч байгууллага, иргэдийн үйл ажиллагаанд тандалт судалгаа хийсэн, 2017 онд Автотээврийн үндэсний төвөөс 21 аймагт үйл ажиллагаа явуулж буй авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох үйл ажиллагааг зохион байгуулсан, мөн Нийслэлийн тээврийн газраас нийслэл хотод үйл ажиллагаа явуулж буй авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн талаарх судалгааг хийсэн байна.

Хуулийн зорилгыг хангахын тулд авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг бүртгэлд хамруулах, авто үйлчилгээний нэр төрөл, хамрах хүрээ, үйл ажиллагаа, бараа, ажил, үйлчилгээнд тавигдах стандартыг боловсруулах, батлан мөрдүүлэх, түүнчлэн явуулж буй ажил үйлчилгээ, ашиглаж буй техник, тоног төхөөрөмж багаж хэрэгслийг шалгах, турших тохируулах лабораториудыг бий болгох, эдгээрийн үндсэн дээр ажил үйлчилгээнд стандарт, чанарын баталгаажуулалт, тохирлын үнэлгээ хийх нөхцөл боломж бүрдсэнээр зорилгодоо хүрэх боломж бүрдэхээр байна.

Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтад тавих хяналт, зохицуулалтууд-33 дугаар зүйлд шинжилгээ хийсэн байдал

Хуулийн төслийн 33 дугаар зүйлд Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасан байх шаардлагыг тавьсан байна.

Түүнчлэн ашиглалтаас хасагдах тээврийн хэрэгслийг зөвхөн тусгай зөвшөөрөл бүхий иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллага дахин боловсруулалт хийх бөгөөд Монгол Улсад автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги үйлдвэрлэх үйл ажиллагаа нь Стандартчилал, тохиролын үнэлгээний тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд заасны дагуу техникийн зохицуулалтаар зохицуулагдана гэж тус тус тусгасан байна.

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийг шинээр угсарч, үйлдвэрлэж эхэлж байгаа хэдий ч машин үйлдвэрлэлийн эрх зүйн орчин бүрдээгүй байна. Түүнчлэн хуурамч сэлбэг хэрэгслийг улсын хилээр оруулах, засвар үйлчилгээг стандартын бус нөхцөлд явуулж буй зөрчлийг таслан зогсоох зорилгоор стандартын шаардлага хангуулах, бүтээгдэхүүнд тохирлын үнэлгээ хийж баталгаажуулах шаардлагатай.

Энэ талаар Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөнд “Ачааны автомашин, нийтийн тээвэр, хөдөө, аж ахуйн машин, механизмыг угсрах үйлдвэрлэлийн эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох” гэсэн зорилтыг тусгасан байна.

Одоогоор машин үйлдвэрлэлийн салбарт дараах үндэсний стандартууд мөрдөгдөж байна.

- MNS5773:2007 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл JEA-800 маркийн троллейбус угсрах, ашиглах. Үндсэн параметрууд ба техникийн ерөнхий шаардлага
- MNS6225:2010 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл JEA-800F маркийн доубус. Техникийн ерөнхий шаардлага
- MNS6310:2012 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл JEA-800 маркийн автобус. Техникийн ерөнхий шаардлага
- MNS6224:2010 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл угсрах үйлдвэрлэлд тавих ерөнхий шаардлага
- MNS6311:2012 Хөдөө аж ахуйн машин техник. МОН-1000-90 загварын будаа ачих машин. Техникийн ерөнхий шаардлага

Дээрх стандартын дагуу Монгол Улсад 2006 оноос хойш нийт 100 тээврийн хэрэгсэл угсарч үйлдвэрлэсэн байна.

Энэхүү үйл ажиллагаа нь хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Автотээврийн тухай хуулиар зохицуулалт байхгүй, харин Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15.10.15-д төмөрлөг боловсруулах, машины үйлдвэрлэл эрхлэх аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийг үйлдвэрлэл, худалдааны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас олгохоор заасан байна. Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамнаас нийт 9 аж ахуйн нэгжид төмөрлөг, машин үйлдвэрлэлийн чиглэлээр аж ахуйн үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгосон байна.

Цаашид Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасан байх шаардлагыг тогтоох асуудлыг зохицуулах, энэ талаарх эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх нь хуулийн төслийн зорилгыг хангахад чухал ач холбогдолтой байна.

Санал: Тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх зохицуулалтыг салбарын харилцааг зохицуулж буй Автотээврийн тухай хуульд тусгаж, бусад хууль тогтоомжийн зохицуулалттай уялдуулах, Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасаны үндсэн дээр замын хөдөлгөөнд оролцох нөхцөл шаардлагыг тогтоох замаар хуулийн төслийн зорилгыг хангах боломжтой байна.

3.2. “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал

Судалгааны багийн зүгээс “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоохдоо хуулийн төслийг хэрэгжүүлэгч субъекттэй ярилцлага хийх, төсөлд санал авах, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаатай холбоотой бүхий л төрлийн судалгаа, мэдээлэл, эрх бүхий байгууллагуудын албан ёсны цахим хуудас дахь мэдээлэл, мэргэжлийн байгууллага, судлаачдын судалгаанд дүн шинжилгээ хийх замаар шалгасан.

Хуулийн төсөлд материаллаг хэм хэмжээ давамгайлсан, тухайлбал, аливаа төрийн байгууллагын эрх үүрэг, автотээвэрлэлтийн үйлчилгээний төрөл, ангилал, зөвшөөрөл, дүрэм, журам тогтоох талаарх зохицуулалтуудыг хэрэгжүүлэх процесс тодорхойгүй, өөрөөр хэлбэл тухайн зөвшөөрлийг иргэн, хуулийн этгээд хэрхэн авах, холбогдох төрийн байгууллага чиг үүргээ хэрхэн хэрэгжүүлэх, нийтэд үйлчлэх дүрэм, журмаа хэрхэн гаргах, иргэн, хуулийн этгээд гомдол хүсэлтээ хэнд, хэрхэн гаргах зэрэг зохицуулалт дутмаг байгаа нь хуулийн төслийн зохицуулалтын практикт хэрэгжих боломжийг алдагдуулж байна. Тухайлбал, хуулийн төслийн 30 дугаар зүйлд Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сангийн талаарх зохицуулалтыг тусгасан боловч иргэн, хуулийн этгээд, эрх бүхий байгууллага мэдээлэл хэрхэн авах талаарх хэм хэмжээг тусгаагүй байна. Энэ нь Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арванзургадугаар зүйлийн 17 дахь заалтад заасан иргэн хүний “төр, түүний байгууллагаас хууль ёсоор тусгайлан хамгаалбал зохих нууцад хамаараагүй асуудлаар мэдээлэл хайх, хүлээн авах эрх”-ийг хэрхэн хэрэгжүүлэх нь тодорхой бус болсон байна.

Иймд хуулийн төсөлд тусгагдсан материаллаг хэм хэмжээ бүхий зүйл, заалтуудыг практикт хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлснээр хуулийн хэрэгжилтийг хангах нөхцөл бүрдэхээр байна.

Төсөлд тусгагдсан дараах зохицуулалтыг онцлон авч практикт хэрэгжих боломжийг Аргачлалын дагуу судалж үзлээ. Үүнд:

Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох зохицуулалт буюу төслийн 25.7.2 дахь заалт практикт хэрэгжих боломж байгаа эсэх шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд судалсан байдал

1. Хэрэгжүүлэх субъект байгаа эсэх:

Хуулийн төслийн 25.7.2-т “баруун талдаа жолооны хүрдтэй импортоор оруулж ирсэн автотээврийн хэрэгсэл; (энэ заалтыг 2020 оны 09 дүгээр сарын 01-ны өдрөөс мөрдөнө)” гэж тусгасан байна.

Одоогоор тээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох үйл ажиллагааг Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 11 дүгээр сарын 9-ний өдрийн “Гэрээгээр гүйцэтгүүлэх ажил, үйлчилгээний жагсаалт батлах тухай” 76 дугаар тушаалын дагуу Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ эрхлэн явуулж, нийслэлд 46, орон нутаг дахь салбаруудад 24 ажилтантайгаар ажиллаж байна. Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, бүртгэлийн нэгдсэн сан байгуулж, хэрэглэгчдийг мэдээллээр хангах үйл ажиллагаа нь 2012 оноос эхлэн хэрэгжиж хэвшсэн байна. Энэ хүрээнд тээврийн хэрэгслийг бүртгэх, улсын дугаар олгох, бүртгэлээс хасах, шилжилт хөдөлгөөний болон захиран зарцуулах эрхийг хязгаарлах бүртгэлүүд хийгдэж байна.

Эндээс үзэхэд хуулийн төслийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх субъект байна гэж үзлээ.

2. Хуулийн төслийн зохицуулалт хэрэгжих боломж хэр байгааг судлах.

Манай улсын хувьд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Замын хөдөлгөөний дүрэм зэрэг тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг зохицуулсан эрх зүйн баримт бичгүүдэд замын хөдөлгөөнийг зорчих хэсгийн баруун гар талаар явуулахаар хуульчлан тогтоосон боловч авто замаар зорчих тээврийн хэрэгслүүдийн жолооны хүрдний байрлалыг тодорхой зааж өгөөгүйн улмаас уг дүрэм, журамд нийцээгүй баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй автомашинууд нийт автомашины дийлэнх хувийг эзэлж байгааг өмнөх бүлэгт дурьдсан билээ.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослыг бууруулахад тээврийн хэрэгслийн жолооны хүрдний байрлалыг дагаж мөрдөж буй хууль дүрэмд нийцүүлэн зохицуулах нь хуулийн төслийн зорилгыг хангахад чухал ач холбогдолтой боловч

автомашин импортлогчид болон хэрэглэгчид, улмаар авто үйлчилгээ эрхлэгчдэд санхүүгийн хувьд бага бус хэмжээний ачаалал үүсгэхээр байна.

Бусад орны хэрэгжүүлж байгаа нэг арга хэмжээ нь тухайн импортлогч орон эсхүл өөрийн нутаг дахь чөлөөт бүсэд жолооны хүрдний байрлалыг солин импортолж байгаа бөгөөд жолооны хүрдний байрлалыг солиход 1800-3000 ам.доллар зарцуулдаг⁴ гэсэн судалгаанаас харахад энэ хэмжээгээр зардал нэмэгдэхээр байна.

Иймд хуулийн хэрэгжилтийг хангахын тулд автомашин импортлогчдод хохирол учруулахгүй байх боломжит хугацааг тооцоолон хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хугацааг тусгайлан тогтоох, эсхүл хуулийг дагаж мөрдөх журмын тухай хуулийг тусад нь боловсруулж уг зохицуулалтыг тусгах нь оновчтой байна.

Дагаж мөрдөх хугацааг тогтоохдоо Автотээврийн тухай хуулийн 9.3-т “Зорчигч тээврийн үйлчилгээг зохих стандартад нийцсэн, зүүн гар талдаа жолооны хүрдтэй, зорчигчийг баруун гар тал руугаа буулгаж, суулгах нөхцөлийг хангасан автотээврийн хэрэгслээр гүйцэтгэнэ” гэсэн заалтын хэрэгжилт 70 хувийн биелэлттэй⁵ гэж дүгнэгдсэн байгааг ч анхаарч үзэх нь зүйтэй.

Дээр дурьдснаас гадна хуулийн зохицуулалтыг сурталчлан таниулах, хэрэгжилтэд хяналт тавих чиглэлээр шаардлагатай зохицуулалт нэмэх замаар практикт хэрэгжих боломжийг бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

Хуульд заасан хугацааг үл харгалзан автотээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулах зохицуулалтууд буюу 26.6.1-26.6.3 дахь заалт практикт хэрэгжих боломж байгаа эсэх шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд судалсан байдал

1. Хэрэгжүүлэх субъект байгаа эсэх:

Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хуульд Засгийн газар авто тээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалтыг нь харгалзан техникийн хяналтын үзлэгт орох хугацаа, оношлогооны төлбөрийн жишгийг ялгавартай тогтоохоор /5.1.5 дахь заалт/ заасан. Энэ дагуу Засгийн газрын 2016 оны 213 дугаар тогтоолоор “Авто тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт оруулах хугацаа, оношлогооны төлбөрийн жишиг”-ийг батлаи мөрдөж байна.

Автотээврийн тухай хуулийн 17.5-д “Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоо явуулах журмыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн

⁴ Онцгой албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн танилцуулга

⁵ Автотээврийн тухай хуулийн хэрэгжилтийн байдлын үнэлгээ. Зам, тээврийн хөгжлийн яам, 2017.02.07

батлахаар заасныг үндэслэн Зам тээврийн сайдын 2013 оны 232 дугаар тушаалаар баталсан “Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг явуулах журам”-ын дагуу тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоог хийж байна. Журмын 4.1-т Автотээврийн хэрэгслийг өмчлөгч, эзэмшигч иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний автотээврийн хэрэгслийг хагас жил тутам, бусад автотээврийн хэрэгслийг жилд нэг удаа тогтсон хугацаанд үзлэгт хамруулахаар, 4.2-т хугацааг үл харгалзан тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоонд оруулахаар тус тус заасан байна. Үүнд:

- хөдөлгүүр болон арал сольсон, нэмэлт төхөөрөмж суурилуулсан бол;
- урьд нь техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан автотээврийн хэрэгсэлд зайлшгүй шаардлагаар засвар үйлчилгээ хийлгэсний дараа эзэмшигч нь хүсэлт гаргасан бол;
- зам, тээврийн осолд өртөж хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх агрегат, зангилаа, механизмд эвдрэл гарсан болон автотээврийн хэрэгслийг засварласан бол дахин замын хөдөлгөөнд оролцохын өмнө;
- автотээврийн хэрэгслийг Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, үйлдвэрийн технологийн зориулалтын дагуу угсарсан зэрэг байна.

Эндээс дүгнэхэд тээврийн хэрэгслийн үзлэг, оношлогоотой холбогдсон шинэ зохицуулалт биш тул хуулийг хэрэгжүүлэх субъектын хувьд боломжтой байна.

2. Хуулийн төслийн зохицуулалт хэрэгжих боломж хэр байгааг судлах:

1 дүгээр хэсэгт дурьдсанчлан хуулийн төслийн 26.6.1-26.6.3 дахь заалт шинэ зохицуулалт биш хэдий ч өмнө журмаар зохицуулж байсан харилцааг хуулиар зохицуулахаар тусгасан, хэрэглэгчдэд шинээр үүрэг хүлээлгэсэн зохицуулалт гэж үзнэ.

Хуулийн төсөлд тусгагдсанаар дараах тохиолдолд хуульд заасан хугацааг харгалзахгүйгээр тээврийн хэрэгслийг үзлэг, оношлогоонд хамруулахаар заасан байна. Үүнд:

- хөдөлгүүр болон арлыг сольсон, нэмэлт тоног төхөөрөмж суурилуулсан, ажил үйлчилгээний шаардлагын дагуу үйлдвэрлэгчийн зөвшөөрлөөр автотээврийн хэрэгслийн зориулалтыг өөрчилсөн;
- өмчлөгч, эзэмшигч нь хүсэлт гаргасан;
- зам тээврийн осолд өртөж хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх агрегат, зангилаа, механизмд эвдрэл гарсныг засварласан.

Дээр дурьдсан заалтуудын өмчлөгч, эзэмшигч нь хүсэлт гаргасан, эсхүл зам тээврийн осолд өртөж замын цагдаагийн осол, зөрчлийн мэдээлэлд бүртгэгдсэнээс бусад тохиолдлыг олж тогтоох, илрүүлэхтэй холбогдсон ажиллагааг гүйцэтгэхэд хүндрэлтэй байна. Өнөөдрийн нөхцөлд ялангуяа, авто үйлчилгээний байгууллагуудын мэдээллийн сан бүрэн хэмжээнд бүрдээгүйн улмаас тээврийн хэрэгсэлд завсар, үйлчилгээ хийсэн талаарх мэдээлэл байхгүй байна.

Иймд авто үйлчилгээний байгууллагын мэдээллийн санг бий болгож тээврийн хэрэгслийн ... ашиглалт, засвар, оношилгооны бүртгэлийг хийх, зам тээврийн осол, хэрэг, зөрчлийн бүртгэл, мэдээллийн сан болон холбогдох бусад мэдээллийн сангийн сүлжээтэй уялдуулах, мэдээллийн сангийн программ хангамжийн асуудлыг шийдвэрлэх, хэрэгжилтэд хяналт тавих асуудлаар замын хөдөлгөөн зохицуулах чиг үүрэг бүхий байгууллагад үүрэг хүлээлгэсэн зохицуулалтыг хуульд тусгах зэргээр практикт хэрэгжих боломжийг бүрдүүлэхэд анхаарах шаардлагатай.

Аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэх зохицуулалт буюу төслийн 30.1, 30.1.4, 30.3 дахь заалт практикт хэрэгжих боломж байгаа эсэх шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд судалсан байдал

1. Хэрэгжүүлэх субъект байгаа эсэх:

Хуулийн төсөлд “аюултай ачаа” гэж тээвэрлэлтийн үед хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгө, байгаль орчиндболон тээвэрлэлтийн аюулгүй ажиллагаанд хор хөнөөл учруулж болзошгүй элдэв бодис, түүгээр хийсэн эд зүйл, үйлдвэрлийн хаягдал зэргийг ойлгоно гэж заасан байна.

Мөн аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагаа нь тусгай зөвшөөрөлтэй байх бөгөөд тусгай зөвшөөрлийг Төрийн захиргааны байгууллага олгоно гэж заасан.

Эндээс үзвэл хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх субъект байгаа гэж дүгнэхээр боловч аюултай ачааны хамрах хүрээ, нэр төрөл, тусгай зөвшөөрөл олгоход тавигдах шаардлага гэх зэргийг тодруулаагүй нөхцөлд хэрэгжүүлэх субъектыг тодорхойлсон гэж үзэх боломжгүй байна.

Хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй зэрэг хууль тогтоомжийн зохицуулалтаас харахад аюултай ачааны төрөл зүйл, түүнийг тээвэрлэх журам нь тухайн салбарынхаа хууль тогтоомжоор зохицуулагдаж байна. Тухайлбал, Химийн хорт болон аюултай бодисын тухай хууль, Хог хаягдлын тухай хууль, Цөмийн энергийн тухай хууль, Эрүүл мэндийн тухай хууль, Галт зэвсгийн тухай хууль, Галын аюулгүй байдлын тухай хууль, Тэсэрч дэлбэрэх бодис, тэсэлгээний материалын эргэлтэд хяналт тавих тухай хуулиар аюултай ачаа тээвэрлэх журам, тавигдах шаардлага, аюултай ачааны жагсаалтыг батлах болон тээвэрлэх эрх олгох эрх бүхий этгээд зэрэг аюултай ачаа тээвэрлэхтэй холбоотой харилцааг зохицуулж байна.

2.Хуулийн төслийн зохицуулалт хэрэгжих боломж хэр байгааг судлах:

Хуулийн төслийн зохицуулалт хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа салбарын хууль тогтоомжийн зохицуулалттай давхцал үүсгэж байна. Аль нэг салбарт хамаарах аюултай ачааг тээвэрлэгч нь тухайн салбарын эрх бүхий байгууллагаас тусгай зөвшөөрөл авахаас гадна Автотээврийн тухай хуулийн дагуу аюултай ачаа тээвэрлэх тусгай зөвшөөрөл авах шаардлагатай болно. Жишээ нь, Химийн хорт болон аюултай бодисын тухай хуулиар химийн хорт болон аюултай бодисыг тээвэрлэх, хил дамжуулан тээвэрлэх үйл ажиллагаа Байгаль орчны болон Үйлдвэрийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын хамтран

баталсан журмаар, дотоод дахь тээвэрлэлтэд байгаль орчны болон эрүүл мэнд, онцгой байдлын асуудал эрхэлсэн байгууллагуудын хамтран баталсан журмаар, хориглосон болон хязгаарласан бодисыг байгаль орчны болон эрүүл мэндийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын хамтарсан журмаар зохицуулагдаж байна. Энэ нь Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд тусгагдаж, Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулиар тусгай зөвшөөрөл олгоход төлөх улсын тэмдэгтийн хураамжийн хувь хэмжээг тогтоосон байна.

Хууль тогтоомжоос харахад аюултай ачаа нь нэр төрлөөсөө хамаарч тээвэрлэх журам, шаардлага нь салбар тус бүрт харилцан адилгүй байгаа тул эдгээрийг бүхэлд нь “аюултай ачаа” нэр төрлөөр нэгтгэн зохицуулах боломжгүй, нөгөө талаас энэхүү ажил үйлчилгээг эрхлэгчид давхар хүндрэл учруулахаар байна.

Эндээс төслийн 30.1, 30.1.4, 30.3 дахь заалт практикт хэрэгжих боломж хомс гэсэн дүгнэлтэд хүрч байна. Харин аюултай ангилалд хамаарах ачааг тээвэрлэх журам, шаардлагыг тус тусынх нь хууль тогтоомжоор зохицуулна гэсэн агуулгаар төслийн 18 дугаар зүйлд заалт нэмж оруулах нь зүйтэй байна.

3.3. “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал

Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд судалгаа хийхэд тухайн хуулийн төсөлд тодорхой этгээдэд үүрэг хүлээлгэсэн, аж ахуйн нэгж байгууллагад ачаалал, хүндрэл үүсгэх, эсхүл төрийн байгууллагад шинэ бүтэц бий болгох, шинээр чиг үүрэг нэмэгдэх зэрэг зохицуулалт байгаа тохиолдолд судалгаа хийхийг ойлгоно. Энэхүү шалгуур үзүүлэлтийн судалгааг гүйцэтгэхдээ уг хуулийн төслийн хэрэглэгч субъектүүдээс судалгаа авах, ярилцлага хийх, хуулийн төсөлд санал авах, тухайн хуулийн төсөлтэй холбоотой эх сурвалжийн судалгаа хийх зэргээр хийж болдог.

Судалгааны багийн зүгээс “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” гэсэн энэхүү шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоохдоо хуулийн төслийг хэрэгжүүлэгч субъектээс анкетын судалгаа авах нь үр дүнтэй байж чадахгүй гэж үзсэний үндсэн дээр бусад арга хэрэгслүүд болох ярилцлага хийх, төсөлд санал авах, Зам, тээврийн хөгжлийн яам болон Автотээврийн үндэсний төвийн үйл ажиллагааны тайлан, илтгэлийн эмхтгэл, хэрэгжүүлэх явцад үүсэх процесс ажиллагаа зэрэгт дүн шинжилгээ хийх замаар шалгасан.

Энэхүү шалгуур үзүүлэлтээр 1/ автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сантай холбоотой зохицуулалтууд, 2/нийтийн тээврийн үйлчилгээ, аюултай ачаа тээвэрлэх, тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр, бусад тээвэрлэлтийг эрх бүхий байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр эрхлэхтэй холбоотой зохицуулалтуудыг сонгон авч үр нөлөөг судаллаа.

1/ автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сантай холбоотой зохицуулалтуудын хувьд: Төсөлд тусгагдснаар автотээврийн мэдээллийн сан нь автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн сан, мэргэшсэн жолоочийн мэдээллийн сан, ачаа тээврийн мэдээллийн сан, зорчигч тээврийн мэдээллийн сан, автотээврийн хяналтын мэдээллийн сан, авто үйчилгээний мэдээллийн сан гэсэн төрөлжсөн сангууд ажиллахаар тусгаж, сан тус бүрт хамаарах мэдээллийн хүрээг тодорхойлсон байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөнд “Зам, тээврийн салбарын статистик мэдээлэл, эдийн засгийн үзүүлэлтийн бүртгэлийн нэгдсэн систем бүрдүүлэх” зорилтыг тусгасан байна.

Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан бүрдсэнээр иргэн, хуулийн этгээд, эрх бүхий байгууллага тээвэрлэлтийн болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, үйлчилгээтэй холбогдсон шаардлагатай мэдээ, мэдээллийг авах нөхцөл боломж бүрдэхээс гадна тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд тавих захиргааны хяналтын үйл ажиллагаа сайжирч боловсронгуй болох үр дүнтэй гэж төсөл санаачлагч үзэж дээрх зохицуулалтыг хуулийн төсөлд тусгажээ.

Энэ нь зорчигч болон ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэгчид, авто үйлчилгээ эрхлэгчид, мэргэшсэн жолооч бэлтгэх сургалтын байгууллага зэрэг этгээд, түүнчлэн автомашин эзэмшигч, өмчлөгч нарт холбогдох мэдээлэл, шаардлагатай бичиг баримтуудыг бүрдүүлж өгөх, бүртгэлд хамрагдах нэмэлт үүргийг үүсгэж байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 5 дугаар зүйлийн 5.2.7-д “Төрийн үйлчилгээг чирэгдэлгүй, хүнд суртлаас ангид байх эрх зүйн орчинг бүрдүүлж, иргэдийн эрхийг баталгаажуулна” гэж тусгасан. Энэ хүрээнд бүртгэлийн үйл ажиллагааг түргэн шуурхай, хялбар болгох асуудалд хууль санаачлагч анхаарах шаардлагатай.

Хууль зүйн үндэсний хүрээлэнгээс хэвлүүлсэн “Эрх зүйн шинэтгэлийн бодлогын баримт бичигт дэмжлэг үзүүлэх нь” судалгааны Хавсралт тайлангийн 3-т буюу “Бизнесийн орчин дахь эрх зүйн шинэтгэл”-ийн хүрээнд хийсэн социологийн судалгаагаар иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллага, тэр дундаа жижиг дунд бизнес эрхлэгчид улсын бүртгэлд бүртгүүлэхэд зарим талаар хүндрэлтэй асуудал гардаг талаар дурджээ. Тухайлбал, бүртгэлд хамрагдахгүй байгаа шалтгаанд 1/ бүртгүүлэхийн ач холбогдол байдаггүй, 2/ бүртгүүлэх үйл явц хүндрэлтэй, цаг хугацаа их шаарддаг, 3/ бүртгэлийн хураамж их, зардал өндөр, 4/ хүнд сурталтай, үйлчилгээний чанар муу байдаг гэж тус тус хариулсан байна.⁶

Түүнчлэн төрийн албан хаагчид бүртгэл, зөвшөөрөл болон бусад чиглэлийн мэдээлэл өгөхдөө хойрго, хүнийг олон дахин явуулж чирэгдүүлэх хандлага байна гэжээ.⁷

Нөгөө талаас эдгээр мэдээллийн санд оруулах мэдээллийг нэгтгэн цуглуулах, эрхлэн хөтлөх, иргэн, аж ахуйн нэгж, эрх бүхий байгууллагын мэдээ, мэдээллээр хангах, бусад төрийн холбогдох байгууллагуудын мэдээллийн сантай уялдуулах зэрэгт техник тоног

⁶ “Эрх зүйн шинэтгэлийн бодлогын баримт бичигт дэмжлэг үзүүлэх нь” судалгааны тайлан, Хавсралт тайлан 3, Хууль зүйн үндэсний хүрээлэн 2016 он, 6 дахь тал

⁷ Мөн тэнд.

төхөөрөмж, программ хангамжийг бүрдүүлэх, хүний нөөц нэмэгдэх зэргээр захиргааны зардлыг тодорхой хэмжээнд нэмэгдүүлэхээр байна.

Үүнээс үзэхэд автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сангийн бүртгэлийг хэрэглэгчид түргэн, шуурхай хийх, аж ахуйн нэгж байгууллагыг зардал чирэгдэл багатайгаар бүртгэх нь хуулийн төслийн зорилгыг хангахад нэн тэргүүнд анхаарах асуудлын нэг болох нь харагдаж байна.

Иймд хуулийн төслийн 30 дугаар зүйлд тусгасан мэдээллийн санд хамааруулах мэдээллийн агуулга, хүрээг нягтлан үзэх, бусад хууль тогтоомжид заасантай уялдуулах замаар давхцыг арилгах, иргэдийн мэдээлэл авах эрхийг хангах чиглэлээрх зохицуулалтыг тусган зохицуулснаар хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлын шалгуур үзүүлэлтийн зорилтыг хангах боломж бүрдэнэ гэж үзлээ.

2/ Нийтийн тээврийн үйлчилгээ, аюултай ачаа тээвэрлэх, тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр, бусад тээвэрлэлтийг эрх бүхий байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр эрхлэхтэй холбоотой зохицуулалтуудын хувьд:

Хуулийн төсөл дэх холбогдох зохицуулалт	Үүрэг
13.7. Тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхээс бусад арилжааны зориулалттай тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэх бол тогтоосон журмын дагуу Төрийн захиргааны байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр тээвэрлэлт гүйцэтгэнэ.	Тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэх хүсэлтийг эрх бүхий байгууллагад гаргаж, бүртгэлд хамрагдана.
30.1. Дор дурдсан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхэлнэ: 30.1.1.нийтийн тээврийн үйлчилгээ; 30.1.4.аюултай ачаа тээвэрлэх.	Шаардлагыг хангаж, хүсэлт гаргах

Түүнчлэн хуулийн төслийн 14.2 дахь хэсэгт нийтийн тээврийн үйлчилгээг өөрийн эзэмшлийн тээврийн хэрэгслээр, тухайн ангиллын автотээврийн хэрэгслийг жолоодох эрхтэй, мэргэшсэн жолоочоор гүйцэтгэх шаардлага тогтоосон байна.

Энэхүү зохицуулалтыг тусгаснаар нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчдийн хувьд одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй хууль тогтоомжийн дагуу уг үйлчилгээг эрхлэх эрхийг авч гэрээ байгуулахад бүрдүүлдэг бичиг баримтууд дээр Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд заасан шаардлагыг хангах, нэмэлт бичиг баримт бүрдүүлэх үүрэг үүсч байна.

Бусад арилжааны тээвэр эрхлэгчдийн хувьд хуулиар тусгайлан эрх, зөвшөөрөл олгох шаардлага тавигдаагүй байсныг өөрчилж эрх бүхий байгууллага бүртгэлд хамруулахаар

болсон нь мөн л бүртгүүлэхтэй холбогдсон мэдээ, мэдээлэл, бичиг баримтуудыг бүрдүүлэн өгөх, бүртгэлд хамрагдах үүргийг үүсгэж байна.

Аюултай ачаа тээвэрлэгчийн тухайд салбар тус бүрт мөрдөж буй хууль тогтоомжоор тухайн салбар дахь аюултай ачааны нэр төрөл, түүнийг тээвэрлэх журмыг тодорхойлон зохицуулж, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд салбар тус бүрийн олгох тусгай зөвшөөрөлд хамааруулан тус тусад нь зохицуулсан байгаагаас үзвэл төрийн байгууллагуудын үйл ажиллагаанд чиг үүргийн давхардал үүсгэх, улмаар энэхүү нөхцөл байдал нь үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд давхар үүрэг хүлээлгэх, нэг төрлийн аюултай ачааны тээвэрлэлт хийх зөвшөөрлийг төрийн 2 байгууллагаас авах, тус бүр шаардлагатай бичиг баримтыг бүрдүүлж өгөх зэрэг үүргийг үүсгэж байна.

Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө батлах тухай Засгийн газрын 2016 оны 45 дугаар тогтоолын 1.19-д “Төрөөс бизнес эрхлэгчдэд олгож байгаа тусгай зөвшөөрлийн тоог гурав дахин цөөрүүлж, хүчинтэй байх хугацааг уртасган, давхардсан хяналт шалгалт, хүнд суртлыг арилгана” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн.

Хуулийн төсөл санаачлагчийн зүгээс тусгай зөвшөөрөлтэй эрхлэх үйл ажиллагааны төрлийг нэмэгдүүлсэн нь хүний амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учрахаас урьдчилан сэргийлэх, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх ач холбогдолтой гэж үзэж буй хэдий ч төрийн үйлчилгээг чирэгдэлгүй, хүнд суртлаас ангид байх эрх зүйн орчинг бүрдүүлж, иргэдийн эрхийг баталгаажуулах бодлого, зорилгод нийцээгүй, нөгөө талаас иргэн, аж ахуйн нэгжид нэмэлт үүрэг хүлээлгэж буй байдлаараа хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлын шалгуур үзүүлэлтэд нийцэхгүй байна.

3.4. “Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал

Хуулийн төсөл нь хэрэгжүүлэх, хэрэглэх этгээдүүдэд ойлгомжтой байдлаар томъёологдсон эсэхийг шалгах үүднээс хуулийн төсөлд байгаа ойлгомжгүй зохицуулалтыг түүвэр хийж, холбогдох саналыг тусгав.

№	Ойлгомжгүй байгаа хуулийн төслийн зохицуулалт	Тайлбар	Санал
1	Төслийн 4.1.9-т ““аюултай ачаа” гэж тээвэрлэлтийн үед хүний амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгө, байгаль орчинд болон тээвэрлэлтийн аюулгүй ажиллагаанд хор хөнөөл учруулж болзошгүй тэсрэмтгий, шатамхай, урвалын идэвхтэй, исэлдүүлэгч шинж чанар агуулсан бодис, түүгээр хийсэн эд зүйл, үйлдвэрлэлтийн хаягдал зэргийг;	Илүү тодорхой болгон хуульчлах, аюултай хог хаягдал хамаарах эсэхийг тодорхой болгох	Конвенцид тусгасан аюултай хог хаягдлаас бусад үйлдвэрийн хаягдал гэж тодруулах гэх мэт.
2	Төслийн 9.1.3.-т “орон нутгийн, хот	Бусад хэд хэдэн хуульд	Улсын захиалга гэдгийн

“АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСӨЛ”-ИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН

	доторх болон хот орчмын нийтийн тээвэр, цаг үеийн шуурхай тээвэрлэлтийг улсын захиалга, даалгаврын дагуу нутаг дэвсгэртээ зохион байгуулах;” гэсний улсын захиалга гэдгийн агуулга тодорхойгүй	уг нэр томьёог хэрэглэсэн байна.	агуулгыг тодруулсан заалт нэмж оруулах
3	Төслийн 9.1.7-д “байгалийн гамшиг, сүйрэл, ослын хор уршгийг арилгах, автотээврийн дэд бүтцийн хэвийн тасралтгүй үйл ажиллагааг хангахад өөрийн эрх мэдлийн хүрээнд дэмжлэг үзүүлэх;” гэж, мөн 29.5-т “байгалийн гамшиг” гэсэн нэр томьёог хэрэглэсэн байна.	Энэхүү 9.1.7-д зааснаар байгалийн сүйрэл гэсэн ойлголт илэрхийлэгдсэн байна. Энэ нь бусад хуулийн заалттай нийцэхгүй байна. 4 хуульд осол, сүйрэл гэсэн ойлголт байгаа нь байгалийн бус автотээвэр, төмөр зам, онгоцны зэрэг сүйрлийг илэрхийлсэн байна.	“Байгалийн гамшиг болон осол, сүйрэл” гэж томьёолох
5	10.1.9-т “зам тээврийн осол, гамшиг, аюулт үзэгдэлд өртсөн автотээврийн хэрэгсэлд дүгнэлт гаргах журам;” –ыг батлах гэсэн нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Гамшгаас хамгаалах тухай хуульд заасантай зарим талаар давхцал үүсгэж байна.	Зам тээврийн осолтой холбоотой зохицуулалт нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай хуулиар зохицуулагдаж байна. Хуулийн төслөөр зохицуулагдах хүрээ нь зам тээврийн нийт ослын хувьд биш, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны явцад гарах ослыг хамрах тул зохицуулах хүрээнээс хальсан байна. Түүнчлэн гамшиг, аюулт үзэгдэлд өртсөн эд хөрөнгийг хэрхэх талаарх зохицуулалт нь Гамшгаас хамгаалах тухай хуульд заасны дагуу гамшгийн хор уршгийг арилгахтай холбогдон үүсэх харилцаанд хамаарч байна	Төслийн 10.1.9 дэх заалтыг хасах.
6	21.3-т “Зам тээврийн осол, гамшиг,	Дээрх ойлголтуудтай	Нэр томьёог жигдлэх,

“АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСӨЛ”-ИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН

	аюулт үзэгдэлд өртсөн автотээврийн хэрэгслийг цаашид ашиглаж болох эсэхэд үнэлгээ хийж дүгнэлт гаргана." 9.1.7, 30.5-тай уялдуулан тусгах шаардлагатай байна. Ойлголтыг хууль хэрэглэгчдэд ойлгомжтой байлгахад анхаарах шаардлагатай байна.	уялдуулан тусгах шаардлагатай байна. Учир нь хууль хэрэглэгчдэд ойлгомжтой бус, буруу ойлгон хэрэглэх хүндрэл үүсгэхээр байна.	тайлбарлах саналтай байна.
7	Төслийн 12.1.10-т “тээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам” батлахаар заасан нь төслийн 26.7-д заасантай зөрчилдөөнтэй	Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар гэх нь зүйтэй. Бүртгэл, улсын дугаар гэсэн хоёр тусдаа ойлголтыг арилгах	12.1.10 дахь заалтаас “...улсын” гэснийг “бүртгэлийн” гэж өөрчлөх
8	Төслийн 12.4-д “Төлбөрийн цахим системийг нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглах үйл ажиллагааны журмыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн, Төв банк /Монгол банк/-ны ерөнхийлөгч, санхүүгийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн хамтран батална.” гэсэн.	Хууль хэрэглэгч, хэрэгжүүлэгч нарт уг ойлголт ойлгомжтой биш, бусад хуулиас үзэхэд ийм ойлголт хэрэглээгүй, харин төлбөрийн систем гэсэн үг ашигласан байна.	Бусад хуульд цахим систем гэсэн үг хэрэглэгдээгүй байгаа тул уг ойлголтыг нэр томьёо хэсэгт тодорхойлох.
14	Төслийн 13.8-д “Хот доторх болон хот орчмын тээврийн үйлчилгээнд шатдаг хий, цахилгаан, байгаль орчинд ээлтэй бусад эх үүсвэрээр ажилладаг болон тэдгээрийн хосолмол хэрэглээ бүхий автотээврийн хэрэгсэл ашиглана.” гэсэн.	Уг зохицуулалт нь ойлгомжгүй тусгагдсан, заавал байх шинжийг агуулсан эсэх нь тодорхой бус. Судалгаа байхгүй.	Тухайн заалтын зорилгыг тодорхойлох, заавал байх шинжтэй бол хариуцлагын зохицуулалт тусгах. Эсвэл заавал гэсэн агуулгагүй бол хөнгөлөлт, урамшуулал бүхий зохицуулалт тусгах.
15	Төслийн 14.9-д “Тээвэрлэлтийг Иргэний хууль болон энэ хуульд нийцсэн гэрээний дагуу гүйцэтгэнэ.” гэж заасан.	Тээвэрлэлтийн ангилалтай холбоотой 14 дүгээр зүйлд тусгасан нь логикгүй, ойлгомжгүй байдал үүсгэсэн.	Энэхүү 14 дүгээр зүйлийн нэрийг өөрчлөх, зохицуулалттай холбоотой заалтыг тусдаа зүйл болгон хуульчлах, Нийтлэг үндэслэл бүлэгт оруулах
16	Төслийн 14.1.1-д “авто замын байгууллагаас авто зам, гүүрийг автотээврийн хэрэгсэл зорчиход саадгүй байлгахыг шаардах, авто	Авто замын байгууллага гэсний агуулгатай ойлгомжгүй, ямар байгууллагыг	Авто замын тухай хуулийг эшлэх, эсхүл хуулийн нэр томьёо хэсэгт тодорхойлох

“АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН ТӨСӨЛ”-ИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН

	зам, гүүрийн ашиглалтын нөхцөл хангаагүйгээс учирсан хохирлыг нөхөн төлүүлэхээр нэхэмжлэх;” гэсэн.	илэрхийлж байгаа нь тодорхой бус	
14	Төслийн 14.2.2-д “авто зам, замын байгууламж болон автотээврийн дэд бүтцийг техникийн нөхцөл шаардлагын дагуу ашиглах;” гэсэн.	Холбогдох хуулийн дагуу энэхүү үүрэг нь илүү тодорхой хуульчлагдсан байдаг.	Энэ заалтыг Авто замын тухай хуулиас эш татах
15	Төслийн 15.2.5-т “нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчигч нь зорчих тасалбарыг /төлбөрийн цахим карт/ худалдан авах;” гэсэн.	Ойлгомжгүй. Бусад зохицуулалттай уялдуулах.	Тодорхой болгон найруулах. Цахим картаар үйлчлүүлэх
18	Төслийн 16.2.8-т “зорчигч нь улс, хот хооронд, орон нутагт зорчихдоо иргэний үнэмлэх, холбогдох бусад бичиг баримт, зорчих тасалбарыг биедээ авч явах, тэдгээрийг шалгах эрх бүхий хүмүүсийн шаардлагаар үзүүлэх.” гэсэн.	Хүмүүс гэсэн нь хуульд хэрэглэх нэр томъёо биш, ойлгомжгүй байдал үүсгэж байна.	Найруулга хийх
19	Төслийн 16.5-д “Арилжааны зориулалттай тээвэрлэлтэд жуулчин тээвэрлэлт, сургуулийн хүүхэд, байгууллагын ажилчид тээвэрлэх болон иргэд аж ахуйн нэгж, байгууллагатай тээвэрлэлтийн гэрээний үндсэн дээр төлбөртэй хийгдэж буй тээвэрлэлтийн үйлчилгээ хамаарна” гэсэн нь нэр томъёоны тодорхойлолтын агуулгатай зохицуулалт байна.	Нэр томъёонд оруулах. Ингэснээр хуулийн төслийн 11, 14, 17 дугаар зүйлд тусгасан арилжааны тээвэрлэлт гэсэн ойлголтыг хэрэглэх, хэрэгжүүлэхэд хялбар, ойлгомжтой болно.	Хуулийн Нийтлэг үндэслэл бүлэгт нэр томъёоны тодорхойлолт бүхий зүйлд тусгах.
21	Төслийн 16.7-д “Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглаж болох бөгөөд төлбөрийн цахим систем улсын хэмжээнд нэгдмэл байна.” гэсэн.	Тодорхой болгох. Төлбөрийн цахим систем гэсэн ойлголт бусад хуульд байхгүй Үндэсний төлбөрийн систем гэж байгаа	Бусад зохицуулалттай уялдуулах.
22	Төслийн 4.1.3, 4.1.21, 9.1.3, 9.1.4, 9.1.6, 9.1.8, 9.3, 10.1.12, 13.4-13.6, 14.2.3, 15.1.2, 15.1.4, 15.2.5-15.2.7, 16.1.1, 16.2, 16.7, 26.4, 29.5, 30.1.1, 30.2.1-30.2.3-д Нийтийн тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой зохицуулалтыг тусгасан байна.	Төслийн “Нийтийн тээвэр”-тэй холбоотой зохицуулалтыг нэг бүлэг эсвэл уялдаа холбоо бүхий хэд хэлэн зүйл болгох	Бусад зохицуулалттай уялдуулан нэг бүлэг болгох, логик дараалалтайгаар зохицуулалтыг тусгах.
23	Төслийн 17.2-д “Олон улсын байнгын ачаа тээврийн үйлчилгээ нь олон улсын автотээврийн	Ойлгомжгүй томъёологдсон.	Олон Улсын гэрээтэй уялдуулан найруулах

	харилцааны хүрээнд хэлэлцэн тохиролцогч талуудын эрх бүхий байгууллагуудын харилцан тохиролцсон хугацаа, эхлэх, хүрэх цэг, нэвтрэх боомт, дундын зогсоол бүхий замналын дагуу хийгдэнэ." гэж заасан.		
24	Төслийн 17.5-д “Дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт нь сэлгэн тээвэрлэх, хадгалах, нэгтгэх, тээврийн төрлийг өөрчлөх, эсхүл эдгээр үйлдлийг гүйцэтгэхгүйгээр шууд дамжин өнгөрөх байдлаар хийгдэнэ.” гэж, 18.6-д “Тээвэрлэлтийн үйлчилгээг зөвхөн хууль тогтоомжийн дагуу эрх, зөвшөөрөл авсан, бүртгүүлсэн иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллага гүйцэтгэнэ.” гэж заасан.	Уг хоёр заалтын нэгтгэх, эрх гэсэн ойлголт нь ойлгомжгүй байна.	Бусад зохицуулалттай уялдуулан уг зохицуулалтын найруулгыг сайжруулан тусгах.
25	Төслийн 18.4-т “Автотээврийн дэд бүтцийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг өмчлөгч, эзэмшигч, ашиглагч нь хариуцах бөгөөд аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг хангаагүй дэд бүтэц ашиглан тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа гүйцэтгэхийг хориглоно.” гэж, 18.5-т “Тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг тээвэрлэгч хариуцах бөгөөд аюулгүй байдлыг хангаагүй, зориулалтын бус тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлт гүйцэтгэхийг хориглоно.” гэж үүрэг болгосон, хязгаарласан зохицуулалтыг тусгасан.	Хуулийн төсөлд хориглосон агуулгатай зохицуулалт тусгаж байгаа бол хэрэгжих баталгааг хангаж хариуцлагыг тусгах шаардлагатай байдаг. Энэ талаарх төслийг боловсруулаагүй байна.	Уг зохицуулалттай уялдуулан холбогдох заалтыг биелүүлээгүй тохиолдолд хариуцлага хүлээлгэх талаар Зөрчлийн болон Эрүүгийн хуульд өөрчлөлт оруулах төслийн бэлтгэх.
26	Төлийн 18.7-д “Автотээврийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааны шаардлагыг тээврийн төрөл тус бүрийн стандартаар тогтооно.” гэж заасан.	Хуулийн 4, 11, 15, 16, 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 дугаар зүйлд стандартын талаарх зохицуулалтыг тусгасан байна.	Энэ хуулийн болон холбогдох хуулийн заалттай уялдуулах.
27	Төслийн 22-34 дүгээр зүйлд хийдэлтэй, логик дараалалгүй зохицуулалтууд олон тусгагдсан байна.	Төслийн “Тээвэр зуучлал” гэсэн 22 дугаар зүйл, “Авто үйлчилгээ эрхлэгч” гэсэн 24 дүгээр зүйл,	Холбогдох зүйл болон бүлгийн зохицуулалтыг уялдуулан дахин боловсруулах, зарим 1-2 зүйл бүхий бүлгийн

		<p>“Автотээврийн салбарын ажилтны мэргэжил дээшлүүлэх, мэргэшлийн зэрэг олгох” гэсэн 27 дугаар зүйл, “Автотээврийн мэдээллийн сан “гэсэн 32 дугаар зүйл, “Автотээврийн хяналт” гэсэн Арван нэгдүгээр бүлгийн зохицуулалтууд нь бүрэн бус процедур тогтоосон зохицуулалт тусгагдаагүй логик дараалал алдагдсан, ойлгомжгүй зохицуулалт ихтэй байна. Мөн 1-2 зүйлтэй тодорхой журам тогтоосон зохицуулалт байхгүй Бүлгийг хуульд тусгасан байна.</p>	<p>зохицуулалтыг холбогдох логик хамаарлын дагуу бусад бүлэгт нэгтгэх, Холбогдох зүйлийн хийдэлтэй зохицуулалтын нэмж боловсруулан тусгах.</p>
28	<p>Төслийн “Авто үйлчилгээ эрхлэгч” 24 дүгээр зүйлийн 24.1-д “Авто үйлчилгээнд автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт, найдвартай ажиллагааг хангахтай холбоотой дараах үйл ажиллагаа хамаарна:” гээд “24.1.1.автотээврийн хэрэгсэл болон түүний сэлбэг хэрэгсэл, тос тосолгооны материалын импорт, үйлдвэрлэл, худалдаа; 24.1.2. авто техникийн засвар үйлчилгээ; 24.1.3. автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой бусад үйлчилгээ.” гэж заасан.</p>	<p>Энэ үйл ажиллагаанд авто тээврийн хадгалалттай холбоотой үйлчилгээг оруулах нь зүйтэй байна.</p>	<p>Судлан үзэж илүү тодорхой болгох зарим үйлчилгээ, үйл ажиллагааг нэмж тусгах</p>
29	<p>Төслийн 17, 19, 20, 22, 25, 26, 27 дугаар зүйл болон бусад заалтад тусгасан заавал биелүүлэх, эсхүл хориглох агуулга бүхий заалтыг зөрчсөн тохиолдолд хэрхэх тухай зохицуулалт бүрэн тусгагдаагүй байна.</p>	<p>Хуулийн төслийн заавал биелүүлэх шинжтэй, хориглох, хязгаарлах хэм хэмжээг зөрчсөн, биелүүлээгүй тохиолдолд хариуцлагыг тогтоосон зохицуулалтыг боловсруулах</p>	

Түүнчлэн энэхүү шалгах хэрэгслийн дагуу хуулийн төслийг Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлд заасан хууль тогтоомжийн төслийн эх бичвэрийн агуулгад тавих нийтлэг шаардлага, 30 дугаар зүйлд заасан хуулийн төслийн хэл зүй, найруулгад тавих нийтлэг шаардлагад нийцүүлэн боловсруулсан эсэхийг шалгав. Үүнд:

Нэг. Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлд заасан хууль тогтоомжийн төслийн эх бичвэрийн агуулгад тавих нийтлэг шаардлага		
1	29.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалтай уялдсан байх;	Хуулийн төслийн ерөнхий зохицуулалт, үзэл баримтлал нь автотээвэрлэлтийн үйлчилгээ явуулах эрх зүйн орчинг тодорхой болгосон, уг үйлчилгээг тэгш эрхийн үндсэн дээр гэрээ байгуулах замаар явуулах үзэл санааг тусгасан, шударга өрсөлдөөнийг хангах талаарх хэм хэмжээг тогтоосон, тээвэрлэгч болон зорчигчийн эрх, үүргийг тодорхой болгосон зэрэг нь иргэд өөрсдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхлоо хамгаалах боломж нөхцөлийг тодорхой болгосноос гадна иргэдийн өмчлөх эрхийг хязгаарладаг автотээврийн хэрэгслийн дайчилгааг явуулах үндэслэлийг хуульчилсан, автотээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг удирдах, зохицуулах төрийн байгууллагуудын чиг үүргийг тодорхой болгосон, холбогдох шийдвэр гаргахад мэргэжлийн байгууллагын саналыг тусгах эрх зүйн үндэс, механизмыг улам боловсронгуй болгоход чиглэгдэж байгаа учир Үндсэн хуулийн үзэл баримтлалд нийцэж байна гэж үзэж байна. Гэхдээ тус хуулийн төслийн зарим хэм хэмжээний тухайд Үндсэн хуулийн зохицуулалтад нийцүүлэн зохицуулах, тодорхой болгон тусгах, Үндсэн хуулийн холбогдох заалтад уялдуулах шаардлага байгааг мөн дурдах нь зүйтэй байна. Энэ талаарх саналыг дүгнэлт, зөвлөмжид тусгав.
2	29.1.2.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг бүрэн тусгасан байх;	Тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааг бүрэн тусгасан байна. Гэхдээ зохицуулалт хийх ёстой зарим асуудалд хийдэл үүсгэсэн байгааг дурдах нь зүйтэй. Тухайлбал, төслийн “Тээвэр зуучлал” гэсэн 22 дугаар зүйл, “Авто үйлчилгээ эрхлэгч” гэсэн 24 дүгээр зүйл, “Автотээврийн салбарын ажилтны мэргэжил дээшлүүлэх, мэргэшлийн зэрэг олгох” гэсэн 27 дугаар зүйл, “Автотээврийн мэдээллийн сан “гэсэн Долоодугаар бүлэг, “Авто тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл” гэсэн 31 дүгээр зүйл, “Автотээврийн хяналт” гэсэн Арван нэгдүгээр бүлгийн зохицуулалтууд нь бүрэн бус процедур тогтоосон зохицуулалт тусгагдаагүй логик дараалал алдагдсан, ойлгомжгүй зохицуулалт ихтэй байна. Мөн 1-2 зүйлтэй тодорхой журам тогтоосон зохицуулалт байхгүй Бүлгийг хууль тусгасан байна.
3	29.1.3.тухайн хуулиар	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.

	зохицуулах нийгмийн харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгахгүй байх;	
4	29.1.4.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд үл хамаарах хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах буюу хүчингүй болсонд тооцох тухай заалт тусгахгүй байх;	Холбогдох хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах буюу хүчингүй болсонд тооцох тухай хуулийн төслийн боловсруулаагүй байна.
6	29.1.6.хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй буюу нэг удаа хэрэгжүүлэх заалт тусгахгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
7	29.1.7.бусад хуулийн заалтыг давхардуулан заахгүйгээр шаардлагатай бол түүнийг эш татах, энэ тохиолдолд эшлэлийг тодорхой хийж, хуулийн нэр болон хэвлэн нийтэлсэн албан ёсны эх сурвалжийг бүрэн гүйцэд заасан байх;	Эш татан заах ёс хуулийг эшлээгүй, эх сурвалжийг заагаагүй хэд хэдэн зөрчил байна. Тухайлбал, 2.1, 14.9-д эх сурвалжийг тусгаагүй байна. Мөн 4, 15, 22, 26 дугаар зүйлийн холбогдох хэсэг, заалтад бусад хуулийг эш татан зааж болох байсан ч ийнхүү эшлэл аваагүй алдаа гарсан байна.
9	29.1.9.шаардлагатай тохиолдолд эрх зүйн хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын төрөл, хэмжээ, хуулийн хүчин төгөлдөр болох хугацаа, хууль буцаан хэрэглэх тухай заалт, хуулийг дагаж мөрдөх журмын зохицуулалт, бусад хуулийн зүйл, заалтыг хүчингүй болсонд тооцох, хасах	Холбогдох Эрүүгийн болон Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах хуулийн төслийг боловсруулаагүй байна.

	заалт;	
10	29.1.10.шаардлагатай тохиолдолд бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах болон хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай дагалдах хуулийн төслийг боловсруулсан байх;	Бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай дагалдах хуулийн төслийг боловсруулаагүй байна.
11	29.1.11.хуулийн төсөл нь хуулийн зорилго гэсэн зүйлтэй байж болох бөгөөд зорилгод тус хуулиар хангахаар зорьж байгаа иргэний үндсэн эрх, бэхжүүлэх үндсэн зарчим, хүрэх үр дүнг тусгана.	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
Хоёр. Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 30 дугаар зүйлд заасан хуулийн төслийн хэл зүй, найруулгад тавих нийтлэг шаардлага		
1	30.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, бусад хуульд хэрэглэсэн нэр томъёог хэрэглэх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй. Харин зарим нэг нэр томъёо шинээр томъёолсон байна. Тухайлбал, замнал, арилжааны тээвэр, төлбөрийн цахим систем, карт гэх мэт
2	30.1.2.нэг нэр томъёогоор өөр өөр ойлголтыг илэрхийлэхгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
3	30.1.3.үг хэллэгийг монгол хэл бичгийн дүрэмд нийцүүлэн хоёрдмол утгагүй товч, тодорхой, ойлгоход хялбараар бичих;	Зарим нэр томъёог тодорхой болгон тусгах шаардлага байна. Тухайлбал,
4	30.1.4.хүч оруулсан нэр томъёо хэрэглэхгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
5	30.1.5.жинхэнэ нэрийг ганц тоон дээр хэрэглэх.	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.

3.5. “Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлсэн байдал

“Хуулийн төслийн уялдаа холбоог шалгах” гэсэн шалгах хэрэгслээр хуулийн давхардал, хийдэл, зөрчлийг судлан, хуулийн төслийн дотоод болон бусад хуультай уялдах уялдаа холбоог сайжруулах юм. Түүнчлэн хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлалд заасан дараах асуудлыг тодорхойлох байдлаар хуулийн төслийн харилцан уялдаатай байдлыг үнэллээ.

ДӨРӨВ. ҮР ДҮНГ ҮНЭЛЖ, ЗӨВЛӨМЖ ӨГСӨН БАЙДАЛ

Автотээврийн тухай хуулийн төслийн үр нөлөөг тооцох ажиллагааны үр дүнд гарсан дүгнэлтэд тулгуурлан дараах зөвлөмжийг гаргаж байна.

Зорилгод хүрэх байдал шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд:

1. Хуулийн төслийн 4.1.24, 8.1.4, 12.1.15 дахь заалт, 19.1-19.5 дахь хэсэгт тусгасан зохицуулалтыг хэрэгжүүлэгч субъект, түүнд тавигдах шаардлага тодорхойгүй, хэрэгжилтийг хангах механизмыг бүрэн гүйцэд тусгаагүй, шинжлэн шалгагчийн зөвлөмжийн үр нөлөө, ач холбогдолыг бүрэн илэрхийлээгүй, хэрэглэгч субъект хэн байх нь тодорхойгүй, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасан зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, ослын дүгнэлт гаргах зохицуулалтаас нарийн тодорхой зааглагдаагүй байгааг анхаарч уялдуулах, зохицуулалтын зорилгыг тодорхой, ойлгомжтой байдлаар дахин томъёолох шаардлагатай.

Мөн тээвэрлэлтийн ослыг шинжлэн шалгах зөвлөмж нь ачаа, зорчигч тээвэрлэгч, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохион байгуулагч, зохицуулагчид болон автотээврийн салбар, тэрдундаа тээвэрлэлтийн аюулгүй ажиллагааны талаарх эрх зүйн актууд, дүрэм, журам, стандартыг боловсронгуй болгоход зориулагдах талаар нэмэлт зохицуулалт оруулах шаардлагатай байна.

2. Хуулийн төслийн 23 дугаар зүйлд заасан зохицуулалт нь хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй заалтууд агуулсан, тавигдах шаардлага, хэрэгжүүлэх механизмыг бүрэн тусгаагүй байгаа нь Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29.1.6-д заасан “хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй буюу нэг удаа хэрэгжүүлэх заалтыг хуулийн төсөлд тусгахгүй байх” шаардлагыг хангахгүй байна. Тухайлбал, хуулийн төслийн 23.1-д “автотээврийн дэд бүтэц нь тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаа, шуурхай байдал, тав тухтай үйлчилгээг үзүүлэх, тээвэрлэлтийг хямд, хүртээмжтэй хүргэх нөхцлийг бүрдүүлсэн байна” гэж тусгажээ.

Ачааны терминал, зорчигчийн терминалын талаар тусгасан зохицуулалтууд нь нэр томъёо хэсэгт нэг ижил тодорхойлогдсон хэм хэмжээ агуулсан зохицуулалт болж чадаагүй байна.

Авто замын дагуух үйлчилгээний байгууламж нь жолооч болон зорчигчдод аялалын явцад шаардлагатай үйлчилгээ үзүүлэх, автотээврийн хэрэгслийг техникийн засвар үйлчилгээ, шатах тослох материалаар хангах зэрэг үйлчилгээг нэг дор үзүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн байна гэсэн зохицуулалтыг Авто замын тухай хуулийн 4.1.11-д “замын байгууламж” гэж бүх төрлийн гүүр, тавилан, гүүрэн гарц, унадаг дугуй болон явган зорчигч, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн зорчиход зориулсан зам, ус зайлуулах хоолой, шуудуу, хонгил, замын хөдөлгөөнийг зохицуулах болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зориулалттай төхөөрөмж, авто замын зурвас газарт байгаа төлбөр авах цэг, авто зогсоол болон бусад байгууламжийг ойлгоно гэсэн заалттай уялдуулах шаардлагатай байна.

Автотээврийн дэд бүтцийн үйл ажиллагаа, үйлчилгээнд тавигдах шаардлага, зэрэглэлийг стандартаар тогтооно гэж заасан хэдий ч олон улсын болон бүс нутгийн чанартай ачаа болон зорчигчийн терминал барьж байгуулахад тавигдах нийтлэг суурь нөхцөл шаардлагуудыг хуульд тусгах нь зүйтэй.

Мөн автотээврийн дэд бүтцийг барьж байгуулах болон өмчлөгч, эзэмшигчийн талаарх зохицуулалтуудыг орхигдуулснаас хэрэгжүүлэх боломжгүй байгааг анхаарч автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлага, түүнд тавих хяналт, тээврийн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах, эзэмших, ашиглах, өмчлөх, энэ талаарх зохицуулалтыг хэрэгжүүлэгч болон хяналт тавих субъектын талаарх зохицуулалтыг цогцоор нь тусгах шаардлагатай байна.

3. Хуулийн төслийн 10.1.5, 29 дүгээр зүйлд заасан зохицуулалт нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.1.1-д заасан тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд механикжсан тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн, ашиглалт, засвар, оношилгооны бүртгэл, мэдээллүүдийг бүрэн хамаарч чадаагүй байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.3-т Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан болон түүний төрөлжсөн санг хөтлөх, уг сангаас мэдээлэл, лавлагаа өгөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулах журмыг Үндэсний зөвлөл батална гэж заасан байна.

Түүнчлэн Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага зохион байгуулна гэж заасныг хуулийн төслийн бусад зүйл заалтууд болон Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.2-т “Энэ хуулийн 10.1.1-д заасан санг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага” эрхлэн хөтлөхөөр заасантай уялдуулах шаардлагатай.

Мэдээллийн санд холбогдох заалтуудыг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасантай уялдуулж зөрчил, давхардал, хийдлийг арилгах, мөн иргэн, хуулийн этгээд, эрх бүхий байгууллага мэдээлэл хэрхэн авах талаарх хэм хэмжээг нэмж тусгах, Мэдээллийн ил тод байдал, мэдээлэл авах эрхийн тухай хуультай уялдуулж томъёолох нь зүйтэй байна.

4. Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийг улсын нэгдсэн бүртгэлд бүртгэхийг хориглох тухай төслийн 25.7.2-т заасан зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хугацааг тусгайлан авч үзэх, ингэхдээ автомашин импортлогчид болон бусад холбогдох этгээд, иргэдэд хохирол учруулахгүй байх боломжит хугацааг тооцоолох, эсхүл хуулийг дагаж мөрдөх журмын тухай хуулийг тусад нь боловсруулж уг зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хугацааг тусгах замаар шийдвэрлэх нь зүйтэй.

5. Хуулийн төслийн 31 дүгээр зүйлд заасан тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх зохицуулалтыг салбарын харилцааг зохицуулж буй Автотээврийн тухай хуульд тусгаж, бусад хууль тогтоомжийн зохицуулалттай уялдуулах, Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасны үндсэн дээр замын хөдөлгөөнд оролцох нөхцөл шаардлагыг тогтоосон заалтыг нэмж тусгах шаардлагатай.

Практикт хэрэгжих байдал шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд:

Хуулийн төсөлд тусгагдсан материаллаг хэм хэмжээ бүхий зүйл, заалтуудыг хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн процессын шинжтэй зохицуулалтуудыг тусгах шаардлагатай байна.

Дээрхээс гадна хуулийн хэрэгжилтийг хангах зорилгоор шаардлагатай техник хэрэгсэл, программ хангамжийн асуудлыг шийдвэрлэх, чиг үүрэг хариуцсан ажилтны орон тоог бий болгох, бүх төрлийн бүртгэл, эрх, тусгай зөвшөөрлийг цахим хэлбэрээр олгох нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх, хуулийн зохицуулалтын ач холбогдлыг хэвлэл мэдээллийн хэрэгсэл, олон нийтийн сүлжээгээр сурталчлах зэрэг арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхийг зөвлөж байна.

Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд:

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 5 дугаар зүйлийн 5.2.7-д “Төрийн үйлчилгээг чирэгдэлгүй, хүнд суртлаас ангид байх эрх зүйн орчинг бүрдүүлж, иргэдийн эрхийг баталгаажуулна” гэж тусгасан. Энэ хүрээнд бүртгэл, эрх, тусгай зөвшөөрөл олгохтой холбогдсон үйл ажиллагааг түргэн шуурхай, хялбар болгох асуудалд хууль санаачлагч анхаарах шаардлагатай.

Нөгөө талаас эдгээр мэдээллийн санд оруулах мэдээллийг нэгтгэн цуглуулах, эрхлэн хөтлөх, иргэн, аж ахуйн нэгж, эрх бүхий байгууллагын мэдээ, мэдээллээр хангах, бусад төрийн холбогдох байгууллагуудын мэдээллийн сантай уялдуулах зэрэгт техник тоног төхөөрөмж, программ хангамжийг бүрдүүлэх, хүний нөөц нэмэгдэх зэргээр захиргааны зардлыг тодорхой хэмжээнд нэмэгдүүлэхээр байна.

Үүнээс үзэхэд автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сангийн бүртгэлийг хэрэглэгчид түргэн, шуурхай хийх, аж ахуйн нэгж байгууллагыг зардал чирэгдэл багатайгаар бүртгэх нь хуулийн төслийн зорилгыг хангахад нэн тэргүүнд анхаарах асуудлын нэг болох нь харагдаж байна.

Иймд хуулийн төслийн 30 дугаар зүйлд тусгасан мэдээллийн санд хамааруулах мэдээллийн агуулга, хүрээг нягтлан үзэх, бусад хууль тогтоомжид заасантай уялдуулах замаар давхцлыг арилгах, иргэдийн мэдээлэл авах эрхийг хангах чиглэлээрх зохицуулалтыг нэмж тусгах шаардлагатай.

Ойлгомжтой байдал шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд:

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлийн 29.1.1-д заасан “Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалтай уялдсан байх” гэсэн нийтлэг шаардлагын тухайд:

1. Хуулийн төсөл Үндсэн хуульд нийцсэн эсэх

Монгол Улсын Үндсэн хууль нийгэм, эдийн засаг, улс төрийн харилцааны үндсийг тогтоож, тус улсын эрх зүйн тогтолцооны суурь болдог тул аливаа хуулийн төслийг юун түрүүн Үндсэн хуульд нийцсэн эсэх шалгуураар авч үзэх учиртай. Хуулийн төслийн зохицуулах үндсэн объект нь автотээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа, үйлчилгээ эхлэх, түүнийг зохион байгуулах харилцаа учраас Монгол Улсын Үндсэн хуулийн уг асуудалд холбогдох зохицуулалттай харьцуулж үзлээ.

Хуулийн төслийн зарим хэм хэмжээний тухайд Үндсэн хуулийн зохицуулалтад нийцүүлэн зохицуулах, тодорхой болгон тусгах, Үндсэн хуулийн холбогдох заалтад уялдуулах шаардлага байна. Үүнд:

- хуулийн төсөлд Засгийн газрын бүрэн эрхийг тодорхойлсон заалтууд, тэдгээрийн үр дагавар зохицуулалтын хувьд бүрэн гүйцэд биш, тодорхой бус байдлаас шалтгаалан Үндсэн хуулийн зарим зүйл, заалтын агуулгыг хөндөж болзошгүй байна. Тодруулбал, хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.1 дэх заалтад Засгийн газрыг “автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлогыг тодорхойлох” бүрэн эрхтэй байхаар заасан байна. Энэ нь хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.1-д заасан Улсын Их Хурлын бүрэн эрхтэй давхцсан байгаагаас гадна Улсын Их Хурлын хууль тогтоох эрх мэдэл (Үндсэн хуулийн Хорин тавдугаар зүйлийн 1)-ийг “хөндөх” болгоомжлолыг бий болж байна. Мөн Монгол Улсын Их Хурал, Засгийн газар хооронд чиг үүргийн зөрчил үүсгэх магадлалтай байна.

- хуулийн төслийн 7.1.7-д “энэхүү хуулийн 10.1.3, 10.1.4, 10.1.8-д заасан журмыг хөдөлмөрийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран, 10.1.12-д заасан журмыг санхүүгийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага болон Төв банк /Монгол банк/-тай хамтран батлах” гэж заасан нь Үндсэн хуульд заасан Засгийн газрын чиг үүрэгт багтах эсэхийг нягтлах шаардлагатай байна. Учир нь нийтийн тээвэр бол агуулгын хувьд хүн амын нийгмийн хамгаалал, халамж, автотээврийн хүртээмж, цаашилбал төрийн

болон орон нутгийн төсвөөс өгөх татаас, төсвийн бодлоготой холбогддог учир уг журмыг Засгийн газраас батлах нь түүний чиг үүрэгтэй уялдахаар байна.

- Үндсэн хуулийн Нэгдүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэгт “Ардчилсан ёс, шударга ёс, эрх чөлөө, тэгш байдал, үндэсний эв нэгдлийг хангах, хууль дээдлэх нь төрийн үйл ажиллагааны үндсэн зарчим мөн.”, Арван есдүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт “Төрөөс хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх, хүний эрх, эрх чөлөөг зөрчихтэй тэмцэх, хөндөгдсөн эрхийг сэргээн эдлүүлэх үүргийг иргэнийхээ өмнө хариуцна” гэж заасан. Өөрөөр хэлбэл, Үндсэн хуульд заасан дээрх зарчмын дагуу тухайн хуулийг хэрэгжүүлэх хувь хүн, хуулийн этгээдэд тухай хууль ойлгомжтой хэрэгжүүлэхэд хүндрэлгүй тодорхой байх ёстой.

Гэтэл хуулийн төсөлд материаллаг хэм хэмжээ давамгайлсан, тухайлбал, аливаа төрийн байгууллагын эрх үүрэг, автотээвэрлэлтийн үйлчилгээний төрөл, ангилал, зөвшөөрөл, дүрэм, журам тогтоох талаарх зохицуулалт байгаа боловч тухайн зөвшөөрлийг иргэн, хуулийн этгээд хэрхэн авах, холбогдох төрийн байгууллага чиг үүргээ хэрхэн хэрэгжүүлэх, нийтэд үйлчлэх дүрэм, журмаа хэрхэн гаргах, иргэн хуулийн этгээд гомдол, хүсэлтээ хэрхэн гаргах зэрэг процессын шинжтэй зохицуулалтыг дутмаг тусгасан байна. Энэ Үндсэн хуулийн дээрх заалтад харшлах цаашилбал хүний эрхийг баталгаажуулсан Арван зургадугаар зүйлтэй зөрчилдөхөд хүргэж болзошгүй байна.

Мөн хуулийн төслийн 29 дүгээр зүйлд Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сангийн талаарх зохицуулалтыг тусгасан боловч иргэн, хуулийн этгээд, эрх бүхий байгууллага мэдээлэл хэрхэн авах талаарх хэм хэмжээг тусгаагүй байна. Энэ нь Үндсэн хуулийн Арван зургадугаар зүйлийн 17 дахь заалтад заасан иргэн хүний “төр, түүний байгууллагаас хууль ёсоор тусгайлан хамгаалбал зохих нууцад хамаарахгүй асуудлаар мэдээлэл хайх, хүлээн авах эрх”-ийг хэрхэн хэрэгжүүлэхийг тодорхой бус болгосон байна. Мөн уг зүйлийн хэм хэмжээг 2011 онд батлагдсан Мэдээллийн ил тод байдал ба мэдээлэл авах эрхийн тухай хуультай уялдуулах шаардлагатай байна.

- Хуулийн төслийн 26.4-д “Үйлдвэрлэгдсэнээс хойш эхний 2 жилд автотээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулахгүй байж болно” гэж заасан нь Үндсэн хуулийн Арван зургадугаар зүйлийн 2 дахь заалтад “эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах” иргэний эрхтэй зөрчилдөх магадлалыг бий болгож байна.

- Үндсэн хуулийн Тавин есдүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт “Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн удирдлага нь нутгийн өөрөө удирдах ёсыг төрийн удирдлагатай хослуулах үндсэн дээр хэрэгжинэ.” хэмээн заасан.

Хуулийн төслийн 9, 13, 21, 30 дугаар зүйлд тухайн орон нутгийн Засаг даргын тодорхой бүрэн эрхийг тусгасан байна. Харин энэхүү нийтийн болон автотээвэрлэлтийг чиглэл тогтоох зэрэг үйл ажиллагаанд нутгийн өөрөө удирдах ёсны байгууллага, тухайн нутаг дэвсгэрийн иргэд хэрхэн оролцох, саналаа илэрхийлэх эсэх талаарх асуудлыг хуулийн төсөлд

огт тусгагдаагүй байна. Иймд Үндсэн хуулийн суурь зарчимд нийцүүлэн энэ талаарх хэм хэмжээг тусгах, Захиргааны ерөнхий хуулийн Захиргааны төлөвлөлтийн талаарх зохицуулалттай уялдуулах нь зүйтэй байна.

2. Хуулийн төсөл нь Олон Улсын гэрээнд нийцсэн эсэх

Автотээврийн салбарын хүрээнд Монгол Улс 2001 онд Барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх тухай ТИР карнейн Конвенци /1975 он /, 2002 онд Барааг түр хугацаагаар оруулах тухай Конвенци /1990 он/, 2003 онд Олон Улсын хоорондын авто замаар ачаа тээвэрлэх гэрээний тухай конвенци /1956 он/-д тус тус нэгдэн орсон байдаг.

Эдгээр Олон улсын конвенцид олон улс хооронд ачаа тээвэрлэх гэрээний нөхцөл ба тээвэрлэлтэд шаардагдах баримт бичиг болон тээвэрлэгчийн хариуцлага, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, олон улсын замын хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх, автотээврийн хэрэгслээр барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх явдлыг хөнгөвчлөх, тээвэрлэлтийн нөхцөлийг сайжруулах, тээврийн захиргааны журмыг хялбарчлах арга замыг тодорхойлсон байна. Хуулийн төсөл нь Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүрэгтэй нийцэж байна.

Түүнчлэн энэхүү хуулийн төслийн үзэл баримтлал, зохицуулалт нь дээрх дурдсан Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүрэгт үндэслэгдсэн төдийгүй, уг үүргээ хэрэгжүүлэхэд чиглэгдэж байгаа учир чухал ач холбогдолтой байна.

Хуулийн төслийн 2 дугаар зүйлийн 2.2 дахь хэсэгт “Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр заасан бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрдөнө”, 13 дугаар зүйлийн 13.3 дахь хэсэгт “Олон улсын тээвэрлэлт нь дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, улс хоорондын тээвэрлэлт гэсэн төрөлтэй байх бөгөөд тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг олон улсын автотээврийн харилцааны гэрээг үндэслэн ... хэрэгжүүлнэ.” гэж заасан нь олон улс хооронд автотээвэрлэлт хийх үйл ажиллагаанд уг хуулийн зохицуулалтаас үүдэн гарч болох эрсдлийг арилгасан зохицуулалт болж, Үндсэн хуулийн Аравдугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан Монгол Улс олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ шударгаар сахин биелүүлэх талаарх заалтад нийцсэн байна.

Хуулийн төслийн холбогдох зүйл заалтуудад тээвэрлэлтийн үйлчилгээ гэрээний үндсэн дээр үзүүлэх талаарх зохицуулалтыг тодорхой болгон тусгасан байгаа нь дээр дурсан нэгдэн орсон гэрээнүүдэд нийцсэн байх бөгөөд тухайн гэрээнд заасан нөхцөл шаардлага, хэм хэмжээг хэрэгжүүлэх эрх зүйн орчныг бүрдүүлсэн гэж үзэхээр байна.

3. Хуулийн төсөл нь тухайн харилцаанд оролцогчдод ойлгомжтой, логик дараалалтай боловсруулагдсан эсэх тухайд:

Уг төсөл “Нийтлэг үндэслэл”-ээр эхэлж, Автотээврийн талаарх төрийн байгууллагын бүрэн эрх (Хоёрдугаар бүлэг), Тээвэрлэлт (Гуравдугаар бүлэг), Автотээврийн дэд бүтэц (Дөрөвдүгээр бүлэг), Авто тээврийн хэрэгслийн ашиглалт (Тавдугаар бүлэг), Автотээврийн салбарын ажилтны давтан сургалт, мэргэжлийн зэрэг олгох (Зургаадугаар бүлэг), Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан (Долоодугаар бүлэг), Автотээврийн стандартчилал

(Наймдугаар бүлэг), Тусгай зөвшөөрөл (Есдүгээр бүлэг), Автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл (Аравдугаар бүлэг), Автотээврийн хяналт (Арван нэгдүгээр бүлэг), Бусад зүйл (Арван хоёрдугаар бүлэг) гэсэн дарааллаар боловсруулагдсан нь логик дэс дараатай эрэмбэлсэн гэж харагдаж байна.

Гэхдээ уг хуулиар зохицуулагдаж байгаа харилцааны гол оролцогчид буюу иргэдэд ойлгомжтой байлгах зорилгоор энэхүү хуулийн бүтцийг дараах байдлаар тодорхойлох боломжтой байна гэж үзлээ. Үүнд:

- Нийтлэг үндэслэл,
- Автотээврийн талаарх төрийн байгууллагын бүрэн эрх,
- Тээвэрлэлт,
- Автотээврийн дэд бүтэц,
- Авто тээврийн хэрэгслийн ашиглалт (Автотээврийн стандартчилал гэсэн Наймдугаар бүлгийг агуулгад нь багтаах),
- Автотээврийн салбарын ажилтны давтан сургалт, мэргэжлийн зэрэг олгох,
- Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан (Тусгай зөвшөөрөл гэсэн Есдүгээр бүлэг, Автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл гэсэн Аравдугаар бүлгийг уг бүлэгт багтаах),
- Автотээврийн хяналт,
- Бусад зүйл гэсэн 9 бүлэгтэйгээр боловсруулах нь илүү логик дэс дараалал, агуулгын илэрхийлэл сайтай болохоор харагдаж байна.

4. Хуулийн төслийн дотоод заалтуудын агуулга ойлгомжтой, логик дараалалтай эсэхийг хувьд:

- 4 дүгээр зүйд тусгасан зарим нэр томъёо ойлгомжтой бус, давталт үүсгэсэн, бусад хуулиас эш татах боломжтой зүйлийг эш татаагүй зэрэг дутагдалтай тал байна. Тухайлбал, 4.1.2, 4.1.9, 4.1.15, 4.1.26-т заасан нэр томъёог боловсронгуй болгох, холбогдох хуулийн заалтад нийцүүлэх, эшлэл авах шаардлагатай байна.

- хуулийн төслийн 4, 15, 16, 17 дугаар зүйлийн холбогдох хэсэгт байгаа “замнал” гэсэн ойлголтыг нэр томъёоны тодорхойлолт хэсэгт тайлбарлах шаардлагатай байна.

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд заасан ЗХАБХҮЗ нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлаар зөвлөмж гаргаж, хэрэгжилтийг хангуулах зохицуулалт байгаа тул нэг талаас давхцлыг арилгах, нөгөө талаас зохицуулалтын хамрах хүрээ, хязгаар өөр байх тул 20.1, 20.4 дэх хэсгийн “...зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх” гэснийг 20.5-д заасантай нийцүүлж “тайлан, дүгнэлт” гэж өөрчлөх.
- 19.2 дахь хэсгийн “... хүний амь нас хохирсон болон эд материалын өнц их хэмжээний хохирол учирсан” гэснийг “... хүний амь нас хохирсон эсхүл— эд материалын их хэмжээний хохирол учирсан” гэж өөрчлөх.

- Хуулийн төслийн 10 дугаар зүйлд Автотээврийн нийтлэг дүрэм журмыг жагсаасан атлаа ямар албан тушаалтан, байгууллага гаргахыг тодорхой заагаагүй байна.
- Хуулийн туслийн 18, 19, 20, 22, 24, 25, 28 дугаар зүйл нь процессийн зохицуулалтыг бүрэн тусгаагүй буюу оролцогч этгээдийн үйл ажиллагааг зохицуулсан хэм хэмжээ, журам тусгагдаагүй байна.
- Тээврийн хэрэгслийн дайчилгаа явуулахаар заасан ч ямар тохиолдлыг шаардлагатай гэж үзэх нь тодорхойгүй, ямар эрх бүхий субъектүүдээр дамжуулан хэрэгжүүлэх нь тодорхойгүй, хэрэгжүүлэхгүй бол ямар хариуцлага хүлээх талаар зохицуулалтгүй байгааг анхаарч энэ талаарх зохицуулалтыг нэмж тусгах;
- Автотээврийн хяналт буюу 34 дүгээр зүйлд иргэд, хуулийн этгээдээс тээвэрлэлтийн талаарх гаргасан гомдол, саналыг шийдвэрлэх ажиллагаа, маргаан гарсан үед хэрхэн шийдвэрлэх, зохицуулах талаарх хэм хэмжээг тусгах;
- Хуулийн төсөл нь ерөнхийдөө материаллаг хэм хэмжээ давамгайлсан, хэрэгжүүлэх нөхцөл журам тодорхойгүй байх тул процессын шинжтэй зохицуулалтуудыг нэмж тусган хэрэглэгчдэд ойлгомжтой болгох шаардлагатай байна.

Харилцан уялдаа шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд:

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын тухайд:

“Автотээврийн тухай” хуулийн төсөлд хавсаргасан үзэл баримтлал нь хуулийг боловсруулах хууль зүйн болон практик үндэслэл, шаардлагыг Монгол Улсын нэгдэн орсон Олон Улсын гэрээ, конвенцид үндэслэн тодорхойлж, хуулийн төслийн ерөнхий бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээг оновчтой, тодорхой гаргажээ.

Мөн энэ төрлийн баримт бичигт тавих ерөнхий шаардлагын дагуу уг хууль батлагдсанаар бий болох үр дагавар, түүний ач холбогдлыг тодорхойлсон байна. Хууль батлагдсанаар гарах нийгэм, эдийн засгийн талаарх гурван эерэг нөлөөллийг тодорхойлноос гадна эрх зүйн орчны хувьд салбарын хууль тогтоомжийн зөрчил, давхардал, хийдэл арилж, хуулийн чанар сайжирч, түүний хэрэгжилтийн үр нөлөө дээшилнэ гэж төсөл боловсруулагчид үзжээ. Түүнчлэн энэ хуулийг хэрэгжүүлэх зорилгоор цаашид шинээр боловсруулах буюу нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, хүчингүй болгох хуулиудын талаарх саналаа дэвшүүлсэн байна.

Үзэл баримтлалын төсөлд нэг анхаарах асуудал бол хуулийн зорилгыг дурдаагүй байгааг тусгах, түүнчлэн хуулийн эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн үр дагаврыг гаргах оролдлого хийсэн боловч, тэдгээрийг хэрхэн шийдвэрлэх арга хэмжээний тодорхой саналгүй байхгүйг дурдах нь зүйтэй байна. Энэ нь уг хууль амьдралд хэрэгжих гол үндэс болно гэдгийг анхаарах нь зүйтэй.

Бүхэлд нь дүгнэхэд, хуулийн үзэл баримтлал нь хөндвөл зохих асуудлыг бүрэн хамруулсан, үндэслэл бүхий болсон байна гэж үзлээ.

Хуулийн төсөлд тавих нийтлэг шаардлагыг хангасан байдал

Энэхүү төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээнд нийцсэн, холбогдох хуулиудтай зохих хэмжээгээр уялдсан, тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг тодорхой түвшинд тусгасан, зохицуулах харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгаагүй, зүйл, хэсэг, заалт нь хоорондоо агуулгын зөрчилгүй, оролцогч этгээдийн эрх үүрэг, нийтийн эрх зүйн этгээдийн чиг үүрэг, эрх хэмжээ, харгалзан үзэх нөхцөл байдал зэргийг тусгасан байна.

Иймд уг төсөл Хууль тогтоомжийн тухайн хууль /шинэчилсэн найруулга/-ийн 29 дүгээр зүйлийн ерөнхий шаардлагад нийцсэн гэж үзэв.

Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны нийтлэг зохицуулалтыг хийх, чиглэлийг тогтоох, үйлчилгээний тариф тогтоох, хяналт тавих, тээвэрлэгчийг бүртгэх, бүртгэлээс хасах, тээвэрлэгчид шударга өрсөлдөх нөхцлийг хангах үйл ажиллагааг ямар субъект хэрэгжүүлэх нь одоогийн Автотээврийн тухай хуулиар тодорхой зохицуулалт байхгүй буюу хийдэлтэй, практикт зөрчилдөөнтэй асуудал их байсан нь тухайн харилцаанд оролцогчдын анхаарлыг зүй ёсоор татаж, шүүмжлэлд өртөж байсан. Харин төсөл нь эдгээр хийдлүүдийг арилгахад чиглэгдсэн дэвшилттэй заалтуудыг агуулсан нь байна.

Гэхдээ дор дурдсан асуудалд анхаарах шаардлагатай байна. Үүнд:

Тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг бүрэн тусгасан байх талаар:

- Төслийн үзэл баримтлалаар тодорхойлсон зохицуулах нийгмийн харилцаанд автотээврийн даатгалын харилцааг уг хуулийн зохицуулалтад тусгахаар заасан боловч хуулийн төсөлд энэ талаар зохицуулалт тусгаагүй байна.

- Хуулийн төсөл батлагдснаар бий болох үр дүнг таамагласан байдлаас харахад, ачаа болон зорчигч тээврийн хүртээмжийг дээшлүүлэх талаарх асуудал тусгасан байна. Уг үр дүнд хүрэхийн тулд тухайн орон нутаг, улсын хэмжээнд хүртээмжийн судалгаа, мэдээлэл хийх талаарх зохицуулалт хийх, тухайн судалгааг гүйцэтгэх байгууллагыг тодорхойлох нь зүйтэй байна.

Нийтийн тээврийн талаарх зохицуулалтыг тодорхой болгож, холбогдох зохицуулалтыг нэгтгэж нэг зүйл болгох, нийтийн тээврийн салбарт үзүүлэх хөнгөлөлт болон нийтлэг үйлчилгээ, хүртээмж, стандартын талаарх нийтлэг хэм хэмжээг уг хуулийн төсөлд тусгах зэрэг зөвлөмжийг өгч байна.

Төслийг дагаж мөрдөж буй бүсэд хуулиудтай нийцүүлэх талаар:

- Хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.3 дахь заалтад “автотээврийн салбарын хөрөнгө оруулалтыг нийгэм эдийн засгийн ач холбогдол, үр өгөөжөөр нь эрэмбэлэн төлөвлөх” гэж заасныг Төсвийн тухай хуультай нийцүүлэх;

- Хуулийн төслийн 10, 13, 26, 30 дугаар зүйлд заасан тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалтыг Аж ахуйн нэгжийн тухай зөвшөөрлийн тухай хуультай нийцүүлэх, зарим зүйлийг эш татан заах;

- Төслийн 33 дугаар зүйлд заасан автотээврийн улсын байцаагчийн чиг үүрэг, бүрэн эрхийг тодорхой болгох, Төрийн хяналт, шалтагын тухай хуульд нийцүүлэх, зарим заалтыг дэлгэрүүлэн ойлгомжтой, тодорхой болгон тусгах;

Хуулийн төсөлд заасан зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх байгууллагын үйл ажиллагааны чиглэлд нийцэж байгаа эсэх, төрийн байгууллагын давхардсан, эсхүл зөрчилдөж байгаа чиг үүрэг байгаа эсэх тухайд:

- Хуулийн төслийн 7.2.1-т “Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага нь дэргэдээ сургалт, судалгаа шинжилгээний байгууллагатай байж болно” гэж зааснаас бус хяналтын албатай байх талаар хуулийн төсөлд тусгаагүй байгааг анхаарах.

АШИГЛАСАН ЭХ СУРВАЛЖ

Нэг. Монгол Улсын хууль тогтоомж, бусад эрх зүйн акт

1. Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн үзэл баримтлал
2. Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл
3. Автотээврийн тухай хууль, Төрийн мэдээлэл, 1999 №28
4. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл, 2015 №28
5. Автозамын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл, 2017 №22
6. Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Төрийн мэдээлэл, 2015 №25
7. “Хууль тогтоомжийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал” Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралт
- 8.

Хоёр. Ном, сэтгүүл, гарын авлага, судалгааны тайлан

Олон улсын автотээврийн үйличлгээ үзүүлэх техник-эдийн засгийн судалгаа (Эрдэм шинжилгээний төслийн тайлан), 2006

Автотээвэр эрх зүйн баримт бичгийн эмхтгэл

Хууль тогтоомжийн тухай хууль, аргачлал, гарын авлага, Хууль зүй, дотоод хэргийн яам, 2016

Гурав. Цахим эх сурвалж

www.legalinfo.mn

www.mrtd.gov.mn

www.transdep.mn

Дөрөв. Бусад эх сурвалж

“Автотээврийн тухай хууль”-ийн хэрэгжилтэд хийсэн хяналт, шинжилгээ, үнэлгээний тайлан,
ЗТХЯ, 2017

Автотээврийн салбарын өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудал, ЗТХЯ, 2017

ХУУЛЬ ТОГТООМЖИЙН ХЭРЭГЦЭЭ, ШААРДЛАГЫГ УРЬДЧИЛАН ТАНДАН СУДЛАХ СУДАЛГААНЫ ТАЙЛАН¹

Автотээврийн тухай хуулийн талаар

Ерөнхий мэдээлэл:

Манай улсад автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа болон автотээврийн хэрэгсэлд тавигдах нөхцөл шаардлагыг тодорхойлох, автотээвэрлэлт болон автотээврийнхэрэгслийг ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах зорилгоор “Автотээврийн тухай хууль”-ийг 1999 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдөр баталсан.

Автотээврийн тухай хууль хэрэгжиж эхэлснээр Монгол оронд автотээврийн салбарыг зах зээлийн харилцаанд нийцүүлэн хөгжүүлэхэд чухал хөшүүрэг болж ирсэн хэдий ч хуулийн зарим зүйл заалтыг олон улсын жишигт нийцүүлэн өөрчлөх, тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоо хийх ажилтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох зэрэг шаардлагын дагуу хууль батлагдан гарснаас хойш өнөөдрийг хүртэл хугацаанд нийт 16 удаа нэмэлт, өөрчлөлт орсон байна.

Автотээврийн салбар нь эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд онцгой ач холбогдол бүхий үүргийг гүйцэтгэдэг бөгөөд энэ нь микро түвшинд хүн амын эдийн засаг, нийгмийн харилцаанд оролцох үйл хөдөлгөөнд хэрэглэгдэхээс гадна аливаа бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний үнэ өртөг, эдийн засгийн бүхий л салбарын үйл ажиллагааны үр ашиг, хэрэглэгчдэд үзүүлэх үйлчилгээний чанар, сэтгэл ханамжийг нэмэгдүүлэх, макро түвшинд үндэсний үйлдвэрлэх баялгийн хэмжээ, хүн амын амьжиргааны түвшин, байгаль экологийн тэнцвэрт байдалд нөлөөлж байна.²

Тээврийн бусад төрлүүдтэй харьцуулахад өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй, дэд бүтэц сул хөгжсөн манай улсын хувьд автотээврийн хэрэгцээ, шаардлага өсөн нэмэгдэж байгаа нь тээврийн төрлүүдээр гүйцэтгэж буй ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн өнөөдрийн гүйцэтгэлийг авч үзэхэд зорчигч тээврийн 98 хувийг, ачаа тээврийн 65 хувийг автотээврийн хэрэгслээр тээвэрлэж байгаагаас тодорхой харагдаж байна.

Ийнхүү цаг үеийн хэрэгцээ шаардлагын дагуу Автотээврийн тухай хуульд удаа дараа нэмэлт өөрчлөлт оруулсны улмаас хуулийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга санаа логик дараалал алдагдан шинэ нэр, томъёо хэрэглэх зэрэг шинэ төрлийн харилцаанд эрх зүйн зохицуулалт хийх зайлшгүй шаардлага бий болсон байна.

¹Судалгааг МУ-ын Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор баталсан “Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах аргачлал”-ын дагуу Автотээврийн тухай хуулийн тулгамдсан зарим асуудлын хүрээнд боловсруулав.

²Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын үзэл баримтлалын төслөөс иш татав.

Монгол Улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагаа өргөжиж байгаа өнөөгийн нөхцөлд автотээврийн ангилал, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, уул уурхайн тээвэрлэлт, ачаа, зорчигчийн терминал, авто зам дагуух үйлчилгээ, автомашин үйлдвэрлэл, тээвэр зуучлалын үйлчилгээ, төрийн хяналт, бүтэц, зохион байгуулалттай холбоотой асуудлыг зохицуулах шаардлага гарч байна.

Түүнчлэн улс, бүс нутгийн хэмжээний тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцох эрэлт үүссэнийг үндэслэн Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенц, Засгийн газар хоорондын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулсан эрх зүйн орчныг бий болгох шаардлага тулгарч байна.

Автотээврийн хэрэгсэл, тэр дундаа автомашины тооныөсөлт нь байгаль орчин, экологийн байдалд сөргөөр нөлөөлж, зам тээврийн осол зөрчил ихсэх, хүн амын эрүүл мэнд, аюулгүй байдал алдагдах зэргээр эдийн засаг, нийгмийн бүх талын харилцаанд хүндрэл учруулж байна. Монгол Улсын тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 20 жилд 5 дахин нэмэгдсэн байна.³

Монгол Улсын Их Хурлын 2008 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталсан “Монгол Улсын мянганы хөгжлийн зорилгод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого”-ын 5.3.1-д Зам, тээврийн салбарын хөгжлийн эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгоно”, “... авто зам, тээвэр, иргэний нисэх, төмөр зам, усан замын тээврийн тухай хуулиуд, холбогдох стандартууд, дүрэм журмуудад өөрчлөлт оруулахын зэрэгцээ зарим хуулийг шинээр баталж мөрдүүлэх...”, мөн “Шинэ бүтээн байгуулалт” дунд хугацааны зорилгот хөтөлбөр батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 36 дугаар тогтоолын 2 дугаар хавсралтад “Автотээврийн тухай хуулийг шинэчлэн найруулах” гэж тус тус заасан.

УИХ-ын 2016 оны 19 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030” –д Хэрэглэгчийн эрэлт, хэрэгцээнд нийцсэн, эдийн засгийн үр ашигтай, аюулгүй, ая тухтай тээврийн үйлчилгээг өргөжүүлэн хөгжүүлэх чиглэлээр тодорхой зорилтуудыг дэвшүүлсэн.

Түүнчлэн Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт эдийн засгийн өсөлтийг дэмжсэн, нийгмийн хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн, аюулгүй, ая тухтай үйлчилгээ үзүүлэх зам, тээвэр ложистикийн сүлжээг өргөжүүлэн хөгжүүлнэ, тээврийн салбарын олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлнэ гэж тус тус тусгасан байна.

Дээр дурьдсан нөхцөл байдалд үндэслэн энэхүү судалгаагаар “Автотээврийн тухай хууль”-д тулгамдаж байгаа асуудлуудыг тодорхойлж, хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулах шаардлагатай эсэхийг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор

³Автотээврийн тухай хуулийн хэрэгжилтэд хийсэн хяналт, шинжилгээ, үнэлгээний тайлан. ЗТХЯ, 2017

баталсан хууль тогтоомжийн хэрэгцээ шаардлагыг урьдчилан тандан судлах аргачлалын дагуу гүйцэтгэв.

Судалгааны аргачлал:

Тус судалгааг Улсын Их Хурлаас 2015 онд баталж, 2017 оны 1 сарын 1-ний өдрөөс эхлэн мөрдөгдөж буй “Хууль тогтоомжийн тухай хууль” болон Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 1 дүгээр хавсралтаар баталсан “Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах аргачлал”-ын дагуудараах үе шаттайгаар гүйцэтгэв. Үүнд:

1. Асуудалд дүн шинжилгээ хийх;
2. Асуудлыг шийдвэрлэх зорилгыг томъёолох;
3. Тухайн асуудлыг зохицуулах хувилбаруудыг тогтоож тэдгээрийн эерэг болон сөрөг талыг харьцуулан судлах;
4. Зохицуулалтын хувилбарын үр нөлөөг тандан судлах;
5. Зохицуулалтын хувилбаруудыг харьцуулж дүгнэлт хийх;
6. Тухайн зохицуулалтын талаарх олон улсын болон бусад улсын эрх зүйн зохицуулалтын харьцуулсан судалгаа хийх;
7. Зөвлөмж боловсруулах.

Дээрх дарааллын дагуу нэгдүгээрт “Автотээврийн тухай хууль”-ийг хэрэгжүүлэхэд үүсэж буй асуудлыг тодорхойлохыг зорьсон болно. Үүний тулд салбарын холбогдох төлөөлөл, мэргэжилтнүүдтэй уулзалт, ярилцлага хийх, салбарын оролцогчидтой хийсэн хэлэлцүүлэг болон бусад статистик мэдээллийг ашигласан бөгөөд асуудлын мөн чанар, түүний цар хүрээг тогтоож, тухайн асуудлаар эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол нь хөндөгдөж буй нийгмийн бүлэг бусад этгээд болон тухайн асуудлыг үүсгэж буй шалтгаан нөхцлийг тус тус тодорхойлов.

Асуудлыг тодорхойлсны дараа асуудлыг шийдвэрлэх ерөнхий зорилгоо томъёолж, тухайн зорилгод хүрэх хувилбарыг тогтоосон. Тухайн үе шатанд асуудлыг шийдвэрлэх хувилбаруудыг зорилгод хүрэх байдлаар харьцуулан дүгнэж хамгийн оновчтой хувилбарыг сонгон авч үр нөлөөг нь судалсан.

Эцэст нь тухайн судалгааны хувилбаруудаас сонгон авсан хувилбарт үндэслэн дүгнэлт, зөвлөмж боловсруулав.

УРЬДЧИЛАН ТАНДАН СУДЛАХ ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл боловсруулах хэрэгцээ, шаардлагыг Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах аргачлал⁴(цаашид Аргачлал гэх)-ын 2.1-д заасан үе шатны дагуу хийж гүйцэтгэлээ.

⁴Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоол. Нэгдүгээр хавсралт.

НЭГ. АСУУДАЛД ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ ХИЙСЭН БАЙДАЛ

1.1. Автотээврийн тухай хуулийн хэрэгжилтийн өнөөгийн байдал, тулгамдсан асуудал

Зорчигч тээвэрлэлт: Автотээврийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлд тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд нийтлэг мөрдөх дүрэм, журам, норм, нормативыг батлах, тэдгээрийн биелэлтийг хангуулах, зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн жишиг тарифыг батлах, улс хоорондын зорчигч болон ачаа тээвэр, нийтийн тээвэр, шуудан, жуулчин тээвэрлэлтийн үйлчилгээг зохион байгуулах бүрэн эрхийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага хэрэгжүүлэхээр заасан байна.

Зам тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 76 дугаар тушаалаар “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-т гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлэх ажил, үйлчилгээний жагсаалтыг 1-р хавсралтаар, Нийслэлийн Засаг даргын хэрэгжүүлэгч агентлаг “Нийслэлийн тээврийн газар”-т гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлэх ажил, үйлчилгээний жагсаалтыг 2-р хавсралтаар тус тус баталж, улс, хот хоорондын ачаа, зорчигч тээвэрлэлт болон шуудан, жуулчин тээвэрлэлтийн үйлчилгээг зохион байгуулах үүргийг “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-д шилжүүлэн тус төвөөр гүйцэтгүүлж байна.

Автотээврийн үндэсний төвийн үйл ажиллагааны тайланд дурьдсанаар хот хоорондын нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээг 50 аж ахуйн нэгж, байгууллагатай гэрээ байгуулан 80 чиглэлд 963 тээврийн хэрэгсэл, 1215 мэргэшсэн жолоочтойгоор тээвэрлэлтийг гүйцэтгэж байна. 2017 оны 11-р сарын 01-ний байдлаар 2,056.2 мянган зорчигч тээвэрлэсэн нь өмнөх оны мөн үеэс 9.6%-иар өссөн үзүүлэлттэй байна.



Улс хоорондын байнгын зорчигч тээвэрлэлтийг 3 улсын 10 чиглэлд 13 аж ахуйн нэгж байгууллагын 91 тээврийн хэрэгсэл, 112 мэргэшсэн жолоочтойгоор гүйцэтгэж байна. 2017 оны 11 сарын 01-ний байдлаар 160,8 мянган зорчигч тээвэрлэсэн нь өмнөх оны мөн үеэс 9,2%-иар өссөн үзүүлэлттэй байна.

Хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээвэрлэлтийн хувьд 2016 онд Нийслэлийн тээврийн газраас гаргасан статистик мэдээллээр нийтийн тээврийн үйлчилгээг 41 аж ахуйн

нэгж 137 чиглэлд зохион байгуулж байна. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч аж ахуйн нэгжүүд 2016 онд 830.6 сая хүн километрийн ажил үйлчилгээг гүйцэтгэн, давхардсан тоогоор нийтдээ 244.3 сая хүн тээвэрлэж, 76.4 тэрбум төгрөгийн орлоготой ажилласан байна.

2016 онд нийслэлийн нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ нь зориулалтын 1830 хөдлөх бүрэлдэхүүнтэй ажилласан байна.

2016 онд зорчигч тээврийн үйлчилгээний талаар иргэдээс 2000 гаруй санал гомдлыг ирүүлсэн байна. Үйлчилгээний талаар ирүүлсэн санал, гомдлыг агуулгаар нь авч үзвэл жолооч, хяналтын ажилтнуудын зан харьцааны талаар 644, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал зөрчсөн 407, буудал дээр зогсоогүй 461, үнэ тарифтай холбоотой 106, шугамын үйлчилгээтэй холбоотой 165, цагийн хуваарь баримтлаагүй 91, маршрут зөрчсөн 53, техникийн шаардлага хангаагүй 68 гомдол, санал гарчээ. Үүнээс гадна цэвэрлэгээ, өнгө үзэмж муу, тасалбар олгоогүй, үнэ төлбөргүй зорчих эрхийн үнэмлэхээр зорчуулаагүй талаарх гомдлууд мөн гардаг байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчидтэй Автотээврийн үндэсний төв болон Нийслэлийн тээврийн газраас гэрээ байгуулан ажиллаж байгаа бөгөөд гэрээ байгуулахдаа MNS5012:2011 Нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ, Ангилал ба үйлчилгээнд тавих ерөнхий шаардлага, MNS5831:2007 Улс хоорондын автотээврийн ачаа, зорчигч тээвэрлэлт стандартын шаардлагыг хангасан байх шаардлагыг тавихаас гадна автотээврийн хэрэгслийн бэлэн байдлыг хангах, мэргэшсэн жолооч, инженер, техникийн ажилтнуудад тавигдах шаардлагыг хангаж буй эсэхийг хянан үздэг байна.

Дээр дурьдсан нөхцөл байдлууд нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлж буй иргэд, зорчигчдын аюулгүй байдал, ая тух, эрэлт хэрэгцээг бүрэн хангахгүй байгаа бөгөөд нийтийн тээврийн аюулгүй байдал, үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх замаар нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх зорчигчийн тоог нэмэгдүүлж замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах, тээврийн хэрэгслээс үүдсэн агаарын бохирдлыг багасгах шаардлагатай байна.

Ачаа тээвэрлэлт: Тээвэрлэгч нь Иргэний хууль болон Автотээврийн тухай хуульд нийцсэн тээвэрлэлтийн гэрээг тээвэрлүүлэгчтэй байгуулж тээвэрлэлтийг гүйцэтгэж байгаа бөгөөд одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хуулиар ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэхэд төрийн байгууллагаас ямар нэгэн эрх, зөвшөөрөл шаардахгүй байна.

Хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 8.2-т “Улс хоорондын тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг олон улсын тээврийн харилцааны гэрээг үндэслэн автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн гаргах бөгөөд түүнийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага хэрэгжүүлнэ”, 8.3-т “Хот хоорондын ачаа, ... тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага холбогдох аймгийн Засаг

нэгж 137 чиглэлд зохион байгуулж байна. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч аж ахуйн нэгжүүд 2016 онд 830.6 сая хүн километрийн ажил үйлчилгээг гүйцэтгэн, давхардсан тоогоор нийтдээ 244.3 сая хүн тээвэрлэж, 76.4 тэрбум төгрөгийн орлоготой ажилласан байна.

2016 онд нийслэлийн нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ нь зориулалтын 1830 хөдлөх бүрэлдэхүүнтэй ажилласан байна.

2016 онд зорчигч тээврийн үйлчилгээний талаар иргэдээс 2000 гаруй санал гомдлыг ирүүлсэн байна. Үйлчилгээний талаар ирүүлсэн санал, гомдлыг агуулгаар нь авч үзвэл жолооч, хяналтын ажилтнуудын зан харьцааны талаар 644, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал зөрчсөн 407, буудал дээр зогсоогүй 461, үнэ тарифтай холбоотой 106, шугамын үйлчилгээтэй холбоотой 165, цагийн хуваарь баримтлаагүй 91, маршрут зөрчсөн 53, техникийн шаардлага хангаагүй 68 гомдол, санал гарчээ. Үүнээс гадна цэвэрлэгээ, өнгө үзэмж муу, тасалбар олгоогүй, үнэ төлбөргүй зорчих эрхийн үнэмлэхээр зорчуулаагүй талаарх гомдлууд мөн гардаг байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчидтэй Автотээврийн үндэсний төв болон Нийслэлийн тээврийн газраас гэрээ байгуулан ажиллаж байгаа бөгөөд гэрээ байгуулахдаа MNS5012:2011 Нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ, Ангилал ба үйлчилгээнд тавих ерөнхий шаардлага, MNS5831:2007 Улс хоорондын автотээврийн ачаа, зорчигч тээвэрлэлт стандартын шаардлагыг хангасан байх шаардлагыг тавихаас гадна автотээврийн хэрэгслийн бэлэн байдлыг хангах, мэргэшсэн жолооч, инженер, техникийн ажилтнуудад тавигдах шаардлагыг хангаж буй эсэхийг хянан үздэг байна.

Дээр дурьдсан нөхцөл байдлууд нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлж буй иргэд, зорчигчдын аюулгүй байдал, ая тух, эрэлт хэрэгцээг бүрэн хангахгүй байгаа бөгөөд нийтийн тээврийн аюулгүй байдал, үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх замаар нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх зорчигчийн тоог нэмэгдүүлж замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах, тээврийн хэрэгслээс үүдсэн агаарын бохирдлыг багасгах шаардлагатай байна.

Ачаа тээвэрлэлт:Тээвэрлэгч нь Иргэний хууль болон Автотээврийн тухай хуульд нийцсэн тээвэрлэлтийн гэрээг тээвэрлүүлэгчтэй байгуулж тээвэрлэлтийг гүйцэтгэж байгаа бөгөөд одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хуулиар ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэхэд төрийн байгууллагаас ямар нэгэн эрх, зөвшөөрөл шаардахгүй байна.

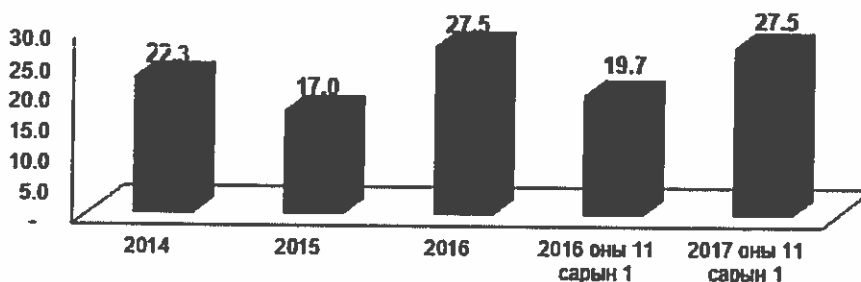
Хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 8.2-т “Улс хоорондын тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг олон улсын тээврийн харилцааны гэрээг үндэслэн автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн гаргах бөгөөд түүнийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага хэрэгжүүлнэ”, 8.3-т “Хот хоорондын ачаа, ... тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага холбогдох аймгийн Засаг

даргатай хамтран гаргаж хэрэгжүүлнэ” гэсэн заалтын дагуу улс болон хот хоорондын ачаа тээвэрлэлт нь тогтсон чиглэлтэй байх ёстой боловч тодорхой зохицуулалтгүй байна.

Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайдын 2009 оны 201 дүгээр тушаалаар баталсан Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх дүрмийг баталж тээвэрлэлтийг гүйцэтгэх болон тээвэрлэгчид тавигдах шаардлага, ачаа тээвэрлэлтийн гэрээний гол нөхцөл, тээвэрлэлтийн даатгалын асуудлыг зохицуулсан боловч өнөөдрийн байдлаар улс хоорондын ачаа тээвэрлэлтээс бусад дотоодын тээвэрлэлтийг зохион байгуулах, зохицуулах, хяналт тавих ажил хийгддэггүй байна.

Улс хоорондын ачаа тээвэрлэлтийн хувьд 10 чиглэлд 4940 тээврийн хэрэгсэл гэрээтэйгээр үйл ажиллагаа явуулж байна. Улс хооронд 2017 оны 11 сарын 01-ний байдлаар 27.5 сая.тн ачаа тээвэрлэгдсэн бөгөөд энэ нь өмнөх оны мөн үеэс 28.3%-иар өссөн үзүүлэлттэй байна.

УЛС ХООРОНДЫН АЧАА ТЭЭВЭРЛЭЛТ /сая.тн/



Улс хоорондын ачаа тээвэрт зонхилох ачаа нь уул уурхай, ашигт малтмалын тээвэрлэлт бөгөөд тухайн тээвэрлэлт нь Монгол Улсын Дорнод аймгийн Баянхошуу боомтоор тоног төхөөрөмж, Сүхбаатар аймгийн Бичигтийн боомтоор газрын тос, нүүрс, Дорноговь аймгийн Замын-Үүд боомтоор бүх төрлийн барилгын материал, тоног төхөөрөмж, уул уурхай ашигт малтмалын тээвэрлэлт, Ханги боомтоор нүүрс, төмрийн хүдэр, Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт, Шивээхүрэнгийн боомтуудаар нүүрс, зэсийн баяжмал, тоног төхөөрөмж, Говь-Алтай аймгийн Бургастай боомтоор төмрийн хүдэр, Ховд аймгийн Булган сумын Ярантын боомтоор нүүрс тээвэрлэлт хийгдэж байна.

Экспортын голлох бүтээгдэхүүнүүд 2017 оны 11-р сарын 01-ний байдлаар нүүрс 25.4 сая.тн тээвэрлэсэн нь өмнөх оны мөн үеэс 39%-иар, төмрийн хүдэр 639.7 мян.тн тээвэрлэсэн нь өмнөх оны мөн үеэс 98%-иар тус тус өссөн бол зэсийн баяжмал 504.9 мян.тн тээвэрлэсэн нь өмнөх оны мөн үеэс 28.8%-иар, газрын тос 749.3 мян.тн тээвэрлэсэн нь өмнөх оноос 1.3%-иар нь тус тус буурсан үзүүлэлттэй байна.

Нийслэл хотын хувьд НИТХТ-ийн 2014 оны 102 дугаар тогтоолоор “Нийслэлийн гудамж, замын хөдөлгөөнд ачааны автомашиныг цагийн хязгаарлалттайгаар оролцуулах, түр

зөвшөөрөл олгох журам”-ыг батлуулж, НИТХ-ын “Хураамжийн хэмжээ тогтоох тухай” 2013 оны 8/34 дугаар тогтоолоор 2014 оны 7 дугаар сарын 1-ний өдрөөс эхлэн Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт хөдөлгөөнд оролцох “ЕС” зөвшөөрөл, Нийслэлийн гудамж, замын хөдөлгөөнд ачааны автомашиныг цагийн хязгаарлалттай оролцуулах түр зөвшөөрөл олгох ажлыг зохион байгуулж байна.

Дээрх журмын дагуу ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэгч иргэн, аж ахуйн нэгжүүдэд дараах 2 төрлийн зөвшөөрөл өгч байна.

- Төв гудамж, замын хөдөлгөөнд ачааны автомашиныг оролцуулах түр зөвшөөрлийг 2017 онд В ангиллын 692, С ангиллын 2951, Е ангиллын 502 тээврийн хэрэгсэлд буюу нийт 4145 тээврийн хэрэгсэлд “түр зөвшөөрөл” олгож, 517 866 500 төгрөгийг нийслэлийн төсөвт төвлөрүүлсэн;

- Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт ачаа тээвэрлэх эрх бүхий “ЕС” зөвшөөрлийг 2014 оны 09 дүгээр сарын 15-наас эхлэн Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэрт байршуулсан төрийн үйлчилгээний 83 ТҮЦ машинаар иргэдэд олгож эхэлсэн. 2017 онд В ангиллын 13300, С ангиллын 10785, Е ангиллын 1611, нийт 25696 тээврийн хэрэгсэлд олгож, төрийн санд 326 995 000 төгрөгийг төвлөрүүлсэн байна.

Нийслэлийн тээврийн газраас олгосон гудамж, замын хөдөлгөөнд ачааны автомашиныг цагийн хязгаарлалттай оролцуулах түр зөвшөөрлийн тоо он, оноор олгосон дүнтэй харьцуулахад 2014 оноос 2015 онд 1725 буюу 23.8 хувиар, 2015 оноос 2016 онд 771 буюу 14.04 хувиар, 2016 оноос 2017 онд 579 буюу 12.26 хувиар буурсан байна. Харин төрийн үйлчилгээний цахим /ТҮЦ/ машинаас авсан ачааны автомашины “ЕС” зөвшөөрлийн тоо он оноор олгосон дүнтэй харьцуулахад 2015 оноос тус тус өссөн байна.

Эндээс үзэхэд төрийн үйлчилгээг цахимжуулж иргэдэд төвөг чирэгдэл багатайгаар зохион байгуулах эрх зүйн зохицуулалтыг бүрдүүлэх чиглэлд анхаарах шаардлагатайг харуулж байна.

Дээрх дурьдсан нөхцөл байдал нь бүхэлдээ ачаа тээврийн үйл ажиллагааг зохицуулан зохион байгуулах, хяналт тавих, ачаа тээвэрлэлтэд тавигдах стандарт, норм, дүрмийн шаардлагыг хангуулах, ачаа эргэлт, тээвэрлэлтийн тоон мэдээ, судалгаатай болох үндсэн нөхцлийг бүрдүүлэх ажлыг зохион байгуулах боломжгүй байдалд хүргэж байна.

Иймд ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэгчдийг бүртгэлжүүлэх, тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хангах, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангуулах, хууль тогтоомжийн хэрэгжилтэд хяналт тавих нөхцлийг бүрдүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна.

Тулгамдаж буй асуудал:

- Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулж болзошгүй, хатуу тогтоосон цагийн хуваарь, маршрут баримталдаг, нарийн зохион байгуулалт, зохицуулалт, мэргэжил, ур чадвар шаардсан үйл ажиллагаа тул тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх үйл ажиллагаанд хамруулах;
- Зорчигчоос бага хугацаа зарцуулж ая тухтай, аюулгүй зорчих нөхцлийг бүрдүүлэх, үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах;
- Нийтийн тээврийн хэрэгслийг нашиглалт, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах, зорчигч тээврийн мэдээллийн санг эрхлэн хөтлөх, шаардлагатай мэдээ мэдээллээр холбогдох этгээдийг хангах;
- Ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны бүртгэл, хяналтын тогтолцоог сайжруулах, тээвэрлэлтийн аюулгүй ажиллагааны стандарт, норм дүрмийн хэрэгжилтийг хангуулах;
- Ачаа эргэлтийн тоон мэдээ, судалгаатай болох, ачаа тээврийн мэдээллийн санг эрхлэн хөтлөх, шаардлагатай мэдээ мэдээллээр холбогдох этгээдийг хангах, тээвэр логистикийг хөгжүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх;
- Ачаа, зорчигч тээвэрлэлтэд тавих хяналтыг сайжруулах, хяналтын тогтолцоог боловсронгуй болгох.

Автотээврийн тухай хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлж буй удирдлага, хяналтын тогтолцоо, зохион байгуулалтын бүтэц: Автотээврийн тухай хуулийн дагуу автотээврийн салбарын хөгжлийн бодлогыг Зам тээврийн хөгжлийн яам тодорхойлж, тээвэр зохион байгуулалт, зохицуулалтыг “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ улсын хэмжээнд хариуцан гүйцэтгэж байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлийг үндэслэн Зам тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 76 дугаар тушаалаар Автотээврийн тухай хуульд заасан төрийн захиргааны төв байгууллагын зарим чиг үүргийг “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-т гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлж байна. “Авто тээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-т шилжүүлэн гүйцэтгүүлэх ажил үйлчилгээнд улс, хот хоорондын ачаа, зорчигч тээвэрлэлт, жуулчин, шуудан тээвэрлэлтийн үйлчилгээг зохион байгуулах, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох, автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх ажлыг зохион байгуулах, мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгох, авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох үйл ажиллагааг аймаг, орон нутагт зохион байгуулах зэрэг чиг үүргийг шилжүүлэн өгсөн байна.

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ -ыг анх Засгийн газрын 2009 оны 213 дугаар тогтоолоор Автотээврийн тухай хуулийн 17.1-д заасан үйл ажиллагааг эрхлэн явуулах чиг үүрэг бүхий “Тээврийн хэрэгслийн оношлогоо, хяналт зохицуулалтын алба” улсын төсөвт үйлдвэрийн газар хэлбэрээр байгуулж, Засгийн газрын 2013 оны 27 дугаар тогтоолоор тус албыг “Автотээврийн үндэсний төв” УТҮГ болгон өөрчилж, 2013 оны 336 дугаар тогтоолоор аж ахуйн тооцоотой төрийн өмчит үйлдвэрийн газар болгон өөрчлөн зохион байгуулсан байна.

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ нь Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын 2016 оны 55 дугаар тогтоолоор баталсан дүрмийн хүрээнд дээр дурьдсан төрийн чиг үүргүүдийг хэрэгжүүлж, тээвэрлэгчидтэй гэрээ байгуулж үйл ажиллагаа эрхлэх эрх, зөвшөөрлийг олгох, тээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд хяналт тавих, мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгохын зэрэгцээ тээврийн хэрэгсэлд техникийн үзлэг, оношлогоо хийх, улс болон хот хооронд ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхэлж байна.

Тээврийн хэрэгсэлд техникийн үзлэг, оношлогоо хийх ажил нь хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15.15.5, Автотээврийн тухай хуулийн 15.1-д заасны дагуу тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх аж ахуйн үйл ажиллагаанд хамаарч байгаагаас үзвэл төрийн чиг үүргийг хэрэгжүүлж байгаа тус байгууллагын бусад үйл ажиллагаатай зөрчилдөж байна.

Түүнчлэн улс хоорондын ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохион байгуулах, хяналт тавихын зэрэгцээ өөрөө уг үйл ажиллагааг эрхлэн явуулдаг байна.

Эндээс үзэхэд тус төв нь нэг талаас аж ахуй эрхлэгч, автотээврийн зах зээлд үйл ажиллагаа явуулж буй иргэн, аж ахуйн нэгжийн өрсөлдөгч байж, нөгөө талаас Автотээврийн тухай хуульд заасан төрийн зохицуулах, зохион байгуулах, хяналт тавих чиг үүргийг хэрэгжүүлж байгаа нь автотээврийн зах зээлд иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллага тэгш, шударга өрсөлдөх нөхцөл боломжийг алдагдуулж байна.

Иймд дээрх асуудлыг шийдвэрлэж, Автотээврийн тухай хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх удирдлага, хяналтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, зохион байгуулалтын оновчтой бүтэц бий болгох, автотээврийн салбарт аж ахуй эрхлэгчийн зах зээлд шударгаар өрсөлдөх нөхцлийг бүрдүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна.

Тулгамдаж буй асуудал:

- Автотээврийн салбарт төрийн бодлого, зохицуулалт, захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэгч субъектууд, тэдгээрийн бүрэн эрх, чиг үүргийг оновчтой, тодорхойлох;
- Автотээврийн салбарын талаарх төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, төрийн суурь үйлчилгээг адил тэгш, чанартай, хүртээмжтэй хүргэх болон төрийн байгууллагын хэвийн үйл ажиллагааг хангахад туслах чиг үүрэг бүхий төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгох; эсхүл
- Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын статус /хуулийн этгээдийн хэлбэр/ -ийг Иргэний хууль, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуульд нийцүүлэх, явуулж буй үйл ажиллагааны төрийн үүрэг оролцоо, аж ахуйн үйл ажиллагааг зааглах замаар удирдлагын бүтэц, чиг үүргийг хуульчлан тогтоох.

Тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, техникийн бүрэн бүтэн байдал, найдвартай ажиллагааг хангах, бүртгэл, хяналтын тогтолцоо:

Авто үйлчилгээний байгууллага: Хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Автотээврийн тухай хуулийн 3.1.18-д “авто үйлчилгээний байгууллага” гэж автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдон гарах үйлчилгээг хэрэглэгчид үзүүлж байгаа аж ахуйн нэгж, байгууллагыг ойлгоно гэж заасан байна.

Хуулийн 19² дугаар зүйлд зааснаар авто үйлчилгээний байгууллага нь тухайн үйлчилгээний ангилал, стандартад тавигдах шаардлагын дагуу үйл ажиллагаа явуулах, тухайн үйлчилгээнд тавигдах шаардлагыг хангаж буй эсэхийг хэмжилзүйн мэргэжлийн байгууллагаар жил бүр шалгуулж, баталгаажуулах шаардлагатай гэж заасан.

Түүнчлэн авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох журмыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага батална гэж заасны дагуу Зам тээврийн сайдын 2016 оны 90 дүгээр тушаалаар “Авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох журам”, “Тээврийн хэрэгслийн техникийн үйлчилгээ, засвар хийх журам”-ыг тус тус батлан мөрдүүлж байна.

Авто үйлчилгээний байгууллага нь өөрийн ангилалд нийцүүлэн үйл ажиллагаа явуулах, тухайн жилд үйлчлүүлсэн хэрэглэгчдийн талаарх судалгааг тогтоосон журмын дагуу автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагад гаргаж өгөх үүргийг хууль болон дээр дурьдсан журмаар хүлээсэн боловч хэрэгжилт хангалтгүй байдаг байна.

Зам, тээврийн хөгжлийн яам болон Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газраас 2016 онд авто үйлчилгээ эрхлэгч байгууллага, иргэдийн үйл ажиллагаанд хүний амь нас, хүрээлэн буй орчинд хор хөнөөл учруулж болзошгүй хүчин зүйл байгаа эсэхийг тодорхойлж, авто үйлчилгээний мэдээллийн сан болох “Үйлчилгээ-Оношлогоо-Хяналтын нэгдсэн систем”-ийг баяжуулах, эрсдэл бууруулах арга хэмжээ авахаар тандан судалгаа хийжээ.

Судалгаанд нийт 147 иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллага хамрагдсан байна. Аймгуудаас ирүүлсэн мэдээллээр хөдөө орон нутагт 1256, нийслэлд 966 авто үйлчилгээний байгууллага байгаагаас 50 орчим хувь нь авто засварын газар, дугуй засварын газар байдаг байна.⁵

Эндээс үзэхэд хөдөлгөөний аюулгүй байдалд шууд нөлөөлөх тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээнд тавих хяналт, үйлчилгээний чанарын баталгааг хангуулах шаардлага зайлшгүй байна.

⁵Авто үйлчилгээ эрхлэгч байгууллага, иргэдийн үйл ажиллагаанд тандалт судалгаа хийсэн тайлан. ЗТХЯ, МХЕГ. 2016 он

Тандан судалгаагаар аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэдийн үйл ажиллагаанд илэрсэн нийтлэг зөрчил нь “Авто үйлчилгээ. Ангилал. Ерөнхий шаардлага” MNS5020:2010 стандартын дагуу техникийн аюулгүй ажиллагаа, эрүүл ахуй, хөдөлмөр хамгааллын заавар, зааварчилгааг боловсруулж мөрдөж ажилладаггүй, хөдөлмөр хамгааллын хувцас хэрэгсэл өмсч хэвшээгүй, ажилтнууд мэргэжлийн бус, мэргэжил дээшлүүлэх сургалтад хамрагддаггүй, Байгаль орчныг хамгаалах тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлд заасны дагуу үйлчилгээ эрхэлж буй иргэд, байгууллагууд нь хаягдал тос болон хогыг тогтмол цэвэрлэх арга хэмжээ авдаггүй зэрэг нийтлэг зөрчил дутагдалтай байгааг дүгнэсэн байна.

Дээрх байдлаас дүгнэхэд авто үйлчилгээний байгууллагын ажил үйлчилгээ, бүтээгдэхүүн нь хэрэглэгчийн амь нас, эрүүл мэнд болон хүрээлэн байгаа орчинд гэм хор учруулахгүй байх, үйл ажиллагаандаа заавал мөрдөх стандартын болон техникийн зохицуулалтын шаардлагыг хангасан байх, хэрэглэгчдэд чанар, аюулгүй байдлын баталгаатай бүтээгдэхүүн, үйлчилгээ үзүүлэх, эдгээртэй холбоотой эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох зайлшгүй шаардлагатай байна.

Тулгамдаж буй асуудал:

- Автотээврийн тухай хуулийн “авто үйлчилгээний байгууллага” гэж автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдон гарах үйлчилгээг хэрэглэгчид үзүүлж байгаа аж ахуйн нэгж, байгууллагыг ойлгоно гэсэн зохицуулалтыг тодорхой болгох;
- Авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг бүртгэлд хамруулах, нэгдсэн мэдээллийн сан үүсгэх, засвар үйлчилгээний мэдээллийг тухайн тээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээлэлд тогтмол оруулах;
- Авто үйлчилгээнд хамаарах бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээг тодорхойлох;
- Авто үйлчилгээнд ашиглаж буй тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийн стандарт, техникийн шаардлагыг хангах, хэрэглэгчдэд худалдах сэлбэг хэрэгсэл, тос тосолгооны материал нь хүлээн зөвшөөрөгдсөн гарал үүслийн гэрчилгээтэй байх шаардлагыг тавих, шаардлага хангаагүй бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг хориглох.

Тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг барих, ашиглах харилцааны эрх зүйн зохицуулалт: Автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүнтэй холбоотой асуудал хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй Автотээврийн тухай хуульд тодорхой зохицуулалтгүй явж ирсэн байна.

Энэхүү асуудлыг Автотээврийн тухай хуульд тусган зохицуулах хэрэгцээ шаардлага нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн дагуу зүй ёсоор тавигдаж байгаа бөгөөд эрх зүйн зохицуулалтын үндсийг хуулиар бий болгох нь тээвэр логистикийн нэгдсэн сүлжээ бүрдүүлэх, улмаар олон улсын тээвэрлэлт, олон улсын зах зээлд өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэхэд чухал нөлөөтэй байна.

УИХ-ын 2016 оны 19 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030” бодлогын баримт бичиг эдийн засгийн өсөлтийг хангах зам, тээвэр, ложистикийн сүлжээг хөгжүүлэх чиглэлээр эхний ээлжинд Замын-Үүд, Хөшигийн хөндий, Алтанбулагт тээвэр ложистикийн төв байгуулж, олон улсын болон улсын чанартай авто замын сүлжээн дэх хатуу хучилттай авто замын уртыг 1600 км-ээр нэмэгдүүлж, ... дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэх, хоёр, гуравдугаар үе шатанд хөдөө аж ахуй, аж үйлдвэр, уул уурхайн салбарт түшиглэсэн тээвэр ложистикийн шинэ төвүүдийг барьж ашиглалтад оруулах, тээврийн шинэ төрлүүдийг хөгжүүлэх зорилтуудыг дэвшүүлсэн байна.

Түүнчлэн Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт эдийн засгийн өсөлтийг дэмжсэн, нийгмийн хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн, аюулгүй, ая тухтай үйлчилгээ үзүүлэх зам, тээвэр ложистикийн сүлжээг өргөжүүлэн хөгжүүлнэ, Тээврийн салбарын олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлнэ гэж тусгасан байна.

Төрөөс дэвшүүлсэн зорилго, зорилгыг хэрэгжүүлэхэд тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаа, шуурхай байдал, тав тухтай үйлчилгээг үзүүлэх, тээвэрлэлтийг хямд, хүртээмжтэй хүргэх нөхцлийг бүрдүүлсэн автотээврийн дэд бүтцийг барьж байгуулахтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох шаардлагатай.

Өнөөгийн байдлаар зорчигч үйлчилгээний 7 авто вокзал үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас Дархан, Өмнөговь, Сүхбаатар аймаг өөрийн байртай, бусад нь түрээсийн байранд үйл ажиллагаагаа явуулж байна. Ачаа тээврийн терминалын хувьд зохион байгуулалттай нийтийн эзэмшлийн ачааны терминал одоогоор байхгүй байна.

Нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, зах зээлийн эрэлт хэрэгцээнд үндэслэн авто буудал, авто зам дагуух үйлчилгээний цогцолборуудыг хувийн хэвшлийнхэн өөрсдийн хөрөнгөөр барьж байгуулж байгаа хэдий ч цаашид зорчигч тээврийн авто буудал, зам дагуух үйлчилгээний цогцолборуудыг бий болгох хэрэгцээ шаардлага байсаар байна.

Иймд төрөөс баримталж буй бодлого, дэвшүүлсэн зорилтуудыг хэрэгжүүлэх, тээврийн салбарын хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэх зорилгоор автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлага, хяналт, тээврийн дэд бүтцийг барьж байгуулах хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлох, хэрэгжүүлэгч субъектын талаарх зохицуулалтыг цогцоор нь тусгах шаардлагатай байна.

Тулгамдаж буй асуудал

- Автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлагыг тодорхойлох;

- Автотээврийн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах, өмчлөх, эзэмших, ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах.

Замын хөдөлгөөн зохион байгуулалтын болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой хууль тогтоомжийн хэрэгжилт:Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлд “Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг замын зорчих хэсгийн баруун гар талаар явуулна” гэж заасан.Монгол Улсад ашиглагдах автотээврийн хэрэгсэл, авто зам, замын байгууламжуудын инженерийн шийдэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үзүүлэлтийн тооцоог болон замын хөдөлгөөн зохион байгуулалтын болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой хууль, дүрэм, журам, стандартуудыг боловсруулахдаа зүүн талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн үзүүлэлтээр тооцож боловсруулагдсан байдаг.

Дэлхийн улс орнуудад замын хөдөлгөөнийг зорчих хэсгийн баруун эсхүл зүүн гар талаар явуулах эсэхээ дотоодын хууль тогтоомжоороо тогтоон түүндээ нийцүүлэн автомашины жолооны хүрдний байрлалыг хуульчлан тодорхой зааж өгсөн байдаг.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад замын үзэгдэх орчин чухал үүрэгтэй бөгөөд манай орны хувьд баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслээр гүйцэж түрүүлэх, тойрон гарах үйлдэл хийхэд харах талбайг 20-70 градусаар багасгахаас гадна баруун гар тийш эргэх үед жолооч талын баганад явган зорчигч харагдахгүй байдлаас үүдсэн осол гарахад нөлөөлдөг. 2016 онд зам тээврийн ослын улмаас нас барсан хүний тоо 488 байгаа нь өмнөх оны мөн үеийнхтэй харьцуулахад нас барсан хүний тоо 59-өөр өссөн үзүүлэлттэй байна.

2017 оны 10 дугаар сарын 21-ний өдрийн байдлаар Монгол Улсад 892 665 автомашин бүртгэлтэй байгаагаас 809 023 буюу 90.6 хувь нь автомашин байна.Нийт автомашины 49.9 хувийг баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин эзэлж байна.⁶

Монгол Улсад 2009-2015 онд гарсан зам, тээврийн ослын судалгаанаас харахад 2009 онд 6225 зам тээврийн осол гарснаас 2977 нь буюу 47,9 хувь нь, 2010 онд 6351-ээс 3188 нь буюу 50,2 хувь нь, 2011 онд 15909-өөс 8210 нь буюу 51,6 хувь нь, 2012 онд 12920-иос 7653 нь буюу 59,2 хувь, 2013 онд 14662-оос 7296 нь буюу 49,8 хувь, 2014 онд 11630-аас 6862 нь буюу 59 хувь, 2015 онд 41064-өөс 26445 нь буюу 64,4 хувь нь нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгсэл осолд орсон байна.⁷

⁶Автотээврийн салбарын өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудал илтгэлээс. ЗТХЯ, 2017

⁷“Онцгой албан татварын тухай хууль”-д нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн танилцуулга. ЗТХЯ, 2017

Олон улсын хэмжээнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагааг нэгдүгээрт зам тээврийн осол гарахгүй байх нөхцөлийг бүрдүүлэх, хоёрдугаарт зам тээврийн ослоос үүдэн гарах хохирлыг багасгах, хүний амь нас, эрүүл мэндийг хамгаалах боломжийг эрэлхийлэх гэсэн хоёр төрлөөр зохицуулагдаж байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, осол гарахгүй байх нөхцөлийг бүрдүүлэхэд тээврийн хэрэгслийн техникийн бүрэн байдлыг хангах нь хамгийн чухлаар тавигдаж байна.

Тулгамдаж буй асуудал

- баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины тоог нэмэгдүүлэхгүй байх зохицуулалтыг тусгах замаар замын хөдөлгөөний осол, зөрчлийн тоог бууруулах

Тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагаа, стандартын шаардлага хангуулахад тавих хяналт: Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийг шинээр угсарч, үйлдвэрлэж эхэлж байгаа хэдий ч машин үйлдвэрлэлийн эрх зүйн орчин хангалттай бүрдээгүй байна.

Одоогоор машин үйлдвэрлэлийн салбарт дараах үндэсний стандартууд мөрдөгдөж байна.

- MNS5773:2007 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл JEA-800 маркийн троллейбус угсрах, ашиглах. Үндсэн параметрууд ба техникийн ерөнхий шаардлага
- MNS6225:2010 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл JEA-800F маркийн доубус. Техникийн ерөнхий шаардлага
- MNS6310:2012 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл JEA-800 маркийн автобус. Техникийн ерөнхий шаардлага
- MNS6224:2010 Нийтийн үйлчилгээний цахилгаан тээврийн хэрэгсэл угсрах үйлдвэрлэлд тавих ерөнхий шаардлага
- MNS6311:2012 Хөдөө аж ахуйн машин техник. МОН-1000-90 загварын будаа ачих машин. Техникийн ерөнхий шаардлага

Дээрх стандартын дагуу Монгол Улсад 2006 оноос хойш нийт 100 тээврийн хэрэгсэл угсарч үйлдвэрлэсэн байна.

Энэхүү үйл ажиллагаа нь хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Автотээврийн тухай хуулиар зохицуулалт байхгүй, харин Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15.10.15-д төмөрлөг боловсруулах, машины үйлдвэрлэл эрхлэх аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийг үйлдвэрлэл, худалдааны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас олгохоор заасан байна. Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамнаас нийт 9 аж ахуйн нэгжид төмөрлөг, машин үйлдвэрлэлийн чиглэлээр аж ахуйн үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгосон байна.

Цаашид Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасан байх шаардлагыг тогтоох асуудлыг зохицуулах, энэ талаарх эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

Түүнчлэн хуурамч сэлбэг хэрэгслийг улсын хилээр оруулах, засвар үйлчилгээг стандартын бус нөхцөлд явуулж буй зөрчлийг таслан зогсоох зорилгоор стандартын шаардлага хангуулах, бүтээгдэхүүнд тохирлын үнэлгээ хийж баталгаажуулах шаардлагатай.

Тулгамдаж буй асуудал

- Тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх зохицуулалтыг салбарын харилцааг зохицуулж буй Автотээврийн тухай хуульд тусгаж, бусад хууль тогтоомжийн зохицуулалттай уялдуулах;
- Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасаны үндсэн дээр замын хөдөлгөөнд оролцох нөхцөл шаардлагыг тогтоох.

1.2. Асуудлын мөн чанар, цар хүрээг тодорхойлсон байдал

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

-Хуулийн үйлчлэх хүрээ нь нийгэм, эдийн засгийн хөгжлөөс хоцрогдож, зах зээл дээр шинээр бий болж буй тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны цар хүрээ, тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон нийгмийн харилцааг бүхэлд нь хамааруулан зохицуулж чадахгүй байна.

- Хууль батлагдсанаас хойш 16 удаа нэмэлт, өөрчлөлт оруулсны улмаас хуулийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга санааны дараалал алдагдсанаас гадна нэр томъёо, зохицуулалтыг нийгмийн харилцаанд нийцүүлэн шинэчлэн өөрчлөх шаардлагатай байна.

- Нийтийн тээврээр үйлчлүүлж буй иргэд, зорчигчдын аюулгүй байдал, ая тух, эрэлт хэрэгцээг бүрэн хангахгүй байгаа бөгөөд нийтийн тээврийн аюулгүй байдал, үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх замаар нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх зорчигчийн тоог нэмэгдүүлж замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах, тээврийн хэрэгслээс үүдсэн агаарын бохирдлыг багасгах шаардлагатай байна.

- Ачаа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэгчдийг бүртгэлжүүлэх, тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хангах, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангуулах, хууль тогтоомжийн хэрэгжилтэд хяналт тавих нөхцлийг бүрдүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна.

-Автотээврийн тухай хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх удирдлага, хяналтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, зохион байгуулалтын оновчтой бүтэц бий болгох, автотээврийн салбарт аж ахуй эрхлэгчийн зах зээлд шударгаар өрсөлдөх нөхцлийг бүрдүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна.

- Авто үйлчилгээний байгууллагын ажил үйлчилгээ, бүтээгдэхүүн нь хэрэглэгчийн амь нас, эрүүл мэнд болон хүрээлэн байгаа орчинд гэм хор учруулахгүй байх, үйл ажиллагаандаа заавал мөрдөх стандартын болон техникийн зохицуулалтыг шаардлагыг хангасан байх, хэрэглэгчдэд чанар, аюулгүй байдлын баталгаатай бүтээгдэхүүн, үйлчилгээ үзүүлэх, эдгээртэй холбоотой эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох зайлшгүй шаардлагатай байна.

- Автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлагыг тодорхойлох, автотээврийн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах, өмчлөх, эзэмших, ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах шаардлагатай байна.

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үүднээс баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины импортыг хязгаарлахэсхүл баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашиныг тээврийн хэрэгслийн бүртгэлд бүртгэхгүй байх замаар зам тээврийн ослыг багасгах, иргэдийн амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учрахаас хамгаалах шаардлагатай байна.

- Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасаны үндсэн дээр замын хөдөлгөөнд оролцох нөхцөл шаардлагыг тогтоох шаардлагатай байна.

Эдгээр асуудлуудын хүрээнд судалгааны цар хүрээг одоогийн байгаа тогтолцоог боловсронгуй болгох, “Автотээврийн тухай хууль”-ийн үйлчлэх хүрээг өргөжүүлэх гэж тодорхойлов.

1.3. Эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол нь хөндөгдөж байгаа нийгмийн бүлэг, иргэд, аж ахуйн нэгж, байгууллага, бусад этгээдийг тодорхойлох

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

Хүснэгт-1

Эрх ашиг нь хөндөгдөх бүлэг		Нөлөөлж буй хэлбэр
1	Тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхэлж буй иргэн, хуулийн этгээд	Төрөөс тавих хяналт, зохицуулалт нэмэгдэж, эрх бүхий этгээдээс холбогдох зөвшөөрлийг авах, гэрээ байгуулахаас гадна бүртгэл мэдээллийн нэгдсэн санд шаардлагатай мэдээллийг тогтсон хугацаанд мэдээлэх үүрэг хүлээнэ. Энэ ажлыг зохион байгуулахтай холбоотой захиргааны зардал нэмэгдэнэ.
2	Автомашин эзэмшигч хувь хүн, хуулийн этгээд	Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин импортлогчид, авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлнө.
3	Авто үйлчилгээ эрхлэгч иргэн, хуулийн этгээд	Төрөөс тавих хяналт, зохицуулалт нэмэгдэж, бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээндээ стандартчилал, тохирлын үнэлгээ, гарал үүслийн гэрчилгээ авах, бүртгэл мэдээллийн нэгдсэн санд шаардлагатай мэдээллийг тогтсон хугацаанд мэдээлэх үүрэг хүлээнэ.
4	Тээврийн хэрэгсэл, эд ангийн үйлдвэрлэл, угсралтын ажил эрхлэгчид	Төрөөс тавих хяналт, зохицуулалт нэмэгдэж, эрх бүхий этгээдээс холбогдох зөвшөөрлийг авах, гэрээ байгуулах, бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээндээ стандартчилал, тохирлын үнэлгээ, гарал үүслийн гэрчилгээ авах зэрэг үүрэг хүлээнэ.

1.4. Асуудлыг үүсгэж буй шалтгаан нөхцөл

Хуулийн үйлчлэх хүрээ нь нийгэм, эдийн засгийн хөгжлөөс хоцрогдож, зах зээл дээр шинээр бий болж буй тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны цар хүрээ, тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон нийгмийн харилцааг бүхэлд нь хамааруулан зохицуулж чадахгүй байна. Түүнчлэн хууль батлагдсанаас хойш 16 удаа нэмэлт, өөрчлөлт оруулсны улмаас хуулийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга санааны дараалал алдагдсанаас гадна нэр томъёо, зохицуулалтыг нийгмийн харилцаанд нийцүүлэн шинэчлэн өөрчлөх шаардлагатай байна гэж үзлээ.

Нөгөө талаас олон улсын болон дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, тээвэр логистикийн сүлжээг хөгжүүлэх замаар бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох, эдийн

засаг, нийгмийн хөгжлийн чиг хандлагад нийцэх шаардлага, зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн өсөн нэмэгдэж байгаа эрэлт хэрэгцээ, тээврийн хэрэгслийн тооны өсөлтөөс шалтгаалсан авто замын түгжрэл, агаарын бохирдол зэрэг нь автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон зохицуулалтыг шинэ түвшинд авч үзэх зайлшгүй шаардлагыг бий болгож байна гэж үзлээ.

ХОЁР. АСУУДЛЫГ ШИЙДВЭРЛЭХ ЗОРИЛГЫГ ТОДОРХОЙЛСОН БАЙДАЛ

Аргачлалын 4-т зорилгыг аль болох тодорхой, хэмжих боломжтой, хүрэхүйц, бодитой байхаар томъёолохоор заасанд нийцүүлэн зорилгыг дараах байдлаар тодорхойлж байна.

2.1. Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаатай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:

Зорилго 2.1.1. Тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг барих, ашиглах харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;

Зорилго 2.1.2. Автотээврийн салбарт төрөөс оролцох оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой болгох;

Зорилго 2.1.3. Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэх;

2.2. Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:

Зорилго 2.2.1: Тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, үйлчилгээ, аюулгүй ажиллагааг хангах, түүнд тавих хяналтыг сайжруулах зорилгоор авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүртгэл хөтлөх, чанар стандартын шаардлага хангасан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээгээр хэрэглэгчдийг хангахтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;

Зорилго 2.2.2. Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтыг хийх, стандарт, чанарын баталгаажуулалт хийх эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох.

ГУРАВ. АСУУДЛЫГ ЗОХИЦУУЛАХ ХУВИЛБАРУУД, ТЭДГЭЭРИЙН ЭЭРЭГ, СӨРӨГ ТАЛЫГ ХАРЬЦУУЛСАН БАЙДАЛ

Асуудлыг шийдвэрлэх боломжтой хувилбаруудыг тогтоож, Аргачлалын 5-д заасны дагуу зорилгод хүрэх байдал буюу тодорхойлсон зорилгыг хангаж чадах эсэх, зардал, үр өгөөжийн харьцаа буюу хувилбарыг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гарах зардал, үзүүлэх эерэг өөрчлөлтийг харьцуулан дараах дүгнэлтийг гаргалаа.

Асуудлыг зохицуулж болох хувилбаруудын зэрэг болон сөрөг тал

Хүснэгт 2

Хувилбар	Зорилгод хүрэх байдал	Зардал үр өгөөжийн харьцаа	Үр дүн	
1	Тэг хувилбар буюу шинээр зохицуулалт хийхээс татгалзах	Өнөөгийн тулгамдаж буй бэрхшээл хэвээр үргэлжлэх бөгөөд зорилгод хүрэх боломжгүй	Нэмэлт зардал гарахгүй бөгөөд тулгамдсан асуудал хэвээр үргэлжилнэ	Үр дүн сөрөг
2	Хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр ухуулга сурталчилгаа хийх	Өнөөгийн тулгамдаж буй бэрхшээл хэвээр үргэлжлэх бөгөөд асуудлыг шийдвэрлэх боломжгүй	Зардал зохих хэмжээнд шаардагдана. Асуудлыг үүсгэх гол шалтгааныг арилгаж, сөрөг үр дагаврыг бууруулж чадахгүй	Тодорхой үр дүнд хүрэхгүй
3	Зах зээлийн эдийн засгийн хэрэгслүүдийг ашиглан төрөөс зохицуулалт хийх	Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдон үүсэх нийгмийн харилцааны хүрээг Автотээврийн тухай хуулиар зохицуулсан тул зах зээлийн эдийн засгийн хэрэгслүүдийг ашиглан төрөөс зохицуулалт хийх замаар шийдвэрлэх боломжгүй	Зардал шаардагдана. Асуудлыг үүсгэж байгаа гол шалтгааныг арилгахад нөлөөлж, сөрөг үр дагаврыг бууруулж чадахгүй.	Үр дүн сөрөг
4	Төрөөс санхүүгийн интервенц хийх	Тулгамдаж буй асуудлуудыг шийдвэрлэхэд тодорхой санхүүжилт шаардлагатай ч хуулиар тогтоосон зохицуулах харилцааг өөрчлөх боломжгүй	Зардал шаардагдана. Асуудлыг үүсгэж байгаа гол шалтгааныг арилгахад нөлөөлж, сөрөг үр дагаврыг бууруулж чадахгүй.	Тодорхой үр дүнд хүрэхгүй
5	Төрийн бус байгууллага, хувийн хэвшлээр тодорхой чиг үүргийг гүйцэтгүүлэх	Төрийн тодорхой чиг үүргийг төрийн бус байгууллага, хувийн хэвшлээр гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлэх нөхцөл боломжийг судалж шийдвэрлэх замаар төрийн ачааллыг бууруулах боломжтой.	Улс хоорондын зорчигч тээвэрлэлт, ТИР-ийн зөвшөөрлийг Монголын автотээвэрчдийн нэгдсэн холбоо 2008 оноос эхлэн гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгэж байна. Мөн шинээр үйлдвэрлэсэн (угсарсан) тээврийн хэрэгсэлд арлын дугаар олгох ажлыг Монголын авто инженерүүдийн холбоонд 2015 оноос эхлэн гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлж байна. Энэ мэтчилэн мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгохтой холбогдсон үйл ажиллагаа, зарим тусгай	Үр дүнтэй

			зөвшөөрлүүдийг олгох үйл ажиллагаа зэрэг боломжит ажил үйлчилгээг гэрээний үндсэн дээр ТББ, хувийн хэвшлээр гүйцэтгүүлэх нь улсын төсөвт дарамт учруулахгүй байх давуу талтай.	
6	Захиргааны шийдвэр гаргах	Хуулийн үйлчлэх хүрээнд тодорхой асуудлыг захиргааны шийдвэр гаргах замаар зохицуулах боломжтой ч тулгамдаж буй асуудлыг шийдвэрлэх боломжгүй, өөрөөр хэлбэл хуулийн зохицуулалтын үйлчлэх хүрээг захиргааны шийдвэрээр өргөжүүлэх боломжгүй	Асуудлыг үүсгэж байгаа шалтгааныг арилгахад цогцоор нөлөөлж, сөрөг үр дагаварыг бүрэн бууруулж чадахгүй	Тодорхой үр дүндхүрэхгүй
7	Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах	Авто тээврийн хуульд тулгамдаад байгаа бэрхшээл, асуудлыг шийдвэрлэх бөгөөд зорилгод хүрэх боломжтой	Зардал гарах боловч энэ хувилбар нь асуудлыг үүсгэж байгаа гол шалтгааныг бүрэн шийдвэрлэхэд чухал нөлөө үзүүлнэ	Үр дүнтэй

Хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр ухуулга, сурталчилгаа хийх замаар иргэд олон нийтийг мэдээллээр хангах, зах зээлийн эдийн засгийн хэрэгслүүдийг ашиглан төрөөс зохицуулалт хийх, захиргааны шийдвэр гаргаснаар тухайн асуудлыг үүсгэж байгаа гол шалтгааныг шийдвэрлэж, дэвшүүлсэн зорилгод хүрэх боломжгүй байна.

Иймд асуудлын мөн чанар, цар хүрээ болон нийгмийн хэрэгцээ шаардлагад нийцүүлэн хуулийн зохицуулах харилцааг өргөжүүлэх, үр өгөөжийг дээшлүүлэх зорилгод хүрэхийн тулд “Автотээврийн тухай хууль”-ийн шинэчилсэн найруулгын төсөл хэлбэрээр хуулийн төслийг боловсруулах нь зүйтэй гэж үзэж байна.

Ингэхдээ дээр тодорхойлсон зорилгын хүрээнд дараах зохицуулалтын хувилбарыг дэвшүүлэв.

Асуудлыг зохицуулж болох хувилбарууд

Хүснэгт 3

Зорилго	Зохицуулах хувилбар	
	Хувилбар 1	Хувилбар 2
Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаатай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд		
Тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг барих, ашиглах харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;	Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Автотээврийн тухай хуульд энэ талаарх зохицуулалт байхгүй, нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, зорчигч, ачаа тээврийн эрэлт хэрэгцээг даган бий болж байгаа тулгамдсан асуудал тул энэ талаарх эрх зүйн зохицуулалтыг шинээр тусган зохицуулах	Хувилбар дэвшүүлээгүй
Автотээврийн салбарт төрөөс оролцох оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой, тодорхой болгох;	Автотээврийн салбарын талаарх төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, төрийн суурь үйлчилгээг адил тэгш, чанартай, хүртээмжтэй хүргэх болон төрийн байгууллагын хэвийн үйл ажиллагааг хангахад туслах чиг үүрэг бүхий төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгох, Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-с төрийн чиг үүргүүдийг салган хариуцуулах	Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын статус /хуулийн этгээдийн хэлбэр/ -ийг Иргэний хууль, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуульд нийцүүлэн хуульчлах замаар одоо байгаа тогтолцоог хэвээр хадгалах. Ингэсэн нөхцөлд явуулж буй аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, орон нутаг дахь салбаруудыг одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 7.2, 7.3 дахь заалтын дагуу өөрчлөн зохион байгуулах шаардлагатай
Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэх;	Одоо байгаа тогтолцоог хэвээр хадгалах, ингэхдээ нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх этгээдийг сонгон шалгаруулсны үндсэн дээр гэрээ байгуулах эрхийг холбогдох этгээдэд олгох зохицуулалтыг хуулийн төсөлд тусгах	Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд заасан шаардлагыг хангасан этгээдэд нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгох замаар уг үйл ажиллагааны чанар хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, төрөөс тавих хяналтыг сайжруулах
Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:		
Тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, үйлчилгээ, аюулгүй ажиллагааг хангах, түүнд тавих хяналтыг сайжруулах	Хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа Автотээврийн тухай хуульд заасан хүрээнд авто үйлчилгээ эрхлэгчдэд ангилал тогтоох ажлыг хэрэгжүүлэх,	Авто үйлчилгээ эрхлэгчид хамаарах этгээд, түүнээс үзүүлэх ажил, үйлчилгээний нэр төрөл, хамрах хүрээ, тавигдах шаардлагыг шинээр тодорхойлох.

<p>зорилгоор авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүртгэл хөтлөх, чанар стандартын шаардлага хангасан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээгээр хэрэглэгчдийг хангахтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;</p>	<p>үйлчилгээний ангилал, стандартад тавигдах шаардлагыг хангуулах ажлыг эрчимжүүлэх боломжтой хэдий ч авто үйлчилгээний хамрах хүрээ, тавигдах шаардлагыг хуулийн төсөлд тодорхойлж тусгах</p>	<p>авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг нэгдсэн бүртгэлд хамруулах, гүйцэтгэсэн ажил үйлчилгээний мэдээллийг тээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд хамруулах зохицуулалтыг цогцоор тусгах</p>
<p>Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтыг хийх, стандарт, чанарын баталгаажуулалт хийх эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох.</p>	<p>Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн зохицуулалтын хүрээнд тусгай зөвшөөрлийг үйлдвэрийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн олгох тогтолцоог хэвээр үлдээх, гэхдээ аж ахуйн үйл ажиллагааны хүрээг өргөжүүлэх буюу тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагааг бүхэлд нь хамруулах зохицуулалтыг нэмж тусгах</p>	<p>Тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг үйлдвэрийн болон тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүд хамтран олгох зохицуулалтыг тусгах, шинээр үйлдвэрлэсэн бүтээгдэхүүнд стандарт тохиролын үнэлгээ хийх, баталгаажуулах шаардлагыг бусад хууль тогтоомжтой уялдуулан цогцоор нь хуульчлах</p>

Хувилбарт санал гаргасан зорилгуудаас дэвшүүлсэн зорилгод хүрэх байдал болон зардал, үр өгөөжийн харьцаагаар харьцуулан авч үзье.

Зорилгод хүрэх байдал:

Хувилбар 1-ийн Томъёолол: Автотээврийн салбарын талаарх төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, төрийн суурь үйлчилгээг адил тэгш, чанартай, хүртээмжтэй хүргэх болон төрийн байгууллагын хэвийн үйл ажиллагааг хангахад туслах чиг үүрэг бүхий төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгож, Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ийн хэрэгжүүлж буй төрийн чиг үүргүүдийг хариуцуулах.

Асуудлыг шийдвэрлэх зорилт нь автотээврийн салбарт төрөөс оролцох оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой, тодорхой болгох явдал юм.

Хувилбар 1-ийн хүрээнд тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг нэгтгэн зохицуулах, зохион байгуулах, зах зээлд шударга өрсөлдөх боломж нөхцлийг бүрдүүлэх, тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хангах, тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон үйл ажиллагаа сайжрах зэрэг үр дүнд хүрэх боломжтой.

Гэхдээ төрийн үйлчилгээний бүтэц шинээр бий болж төсөвт ирэх ачаалал нэмэгдэх, нөгөө талаас Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын үйл ажиллагааны хэвшиж тогтсон тогтолцоог хөндөх, тус байгууллагад ажиллагсад (799 ажилтан)-тай холбоотой асуудлыг шийдвэрлэх шаардлага үүснэ.

Мөн тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг нэгдмэл төвлөрсөн удирдлагаар буюу босоо тогтолцоогоор улсын хэмжээнд удирдан зохион байгуулах нь тодруулбал, орон нутгийн тээвэрлэлтийг зохион байгуулахтай холбогдон үүсэх харилцаанд хүртээмжтэй, үр дүнтэй байж чадах эсэхийг анхаарах шаардлагатай.

Түүнчлэн Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Тавин наймдугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт “Аймаг, нийслэл, сум, дүүрэг бол хуулиар тусгайлан олгосон чиг үүрэг, өөрийн удирдлага бүхий засаг захиргаа, нутаг дэвсгэр, эдийн засаг, нийгмийн цогцолбор мөн”, Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 3.2-т “Аймаг, нийслэл, сум, дүүрэг нь хуулиар тусгайлан олгосон чиг үүрэг, өөрийн удирдлага бүхий засаг захиргаа, нутаг дэвсгэр, эдийн засаг, нийгмийн цогцолбор мөн” гэж, аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн Засаг даргын нийтлэг бүрэн эрхийг тодорхойлсон 29 дүгээр зүйлийн 29.1.4-ийнб/-д “өмчийн бүх төрөл, хэлбэрт тулгуурлан харьяалах нутаг дэвсгэрийнхээ хүн амын тээврийн үйлчилгээний хэрэгцээг хангах ажлыг зохион байгуулах, уг үйлчилгээнд дагаж мөрдөх журам, стандартын биелэлтийг хангуулах” гэж тус тус заасанд нийцэх эсэхийг анхаарах шаардлагатай байна.

Зардал, үр өгөөжийн харьцаа:

Хувилбар 1-ийн хүрээндавтотээврийн салбар дахь төрийн зохицуулалт, зохион байгуулалт, хяналтын чиг үүргийг хэрэгжүүлэх төрийн үйчилгээний бүтэц шинээр бий болгох нь төсөвт ирэх ачааллыг багагүй хэмжээгээр нэмэгдүүлэхээр байна. Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагаанаас ашгийн төлөө аж ахуйн үйл ажиллагаа буюу тээврийн хэрэгслийн үзлэг, оношлогоо хийх, улс хоорондын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зах зээлийн зарчимд нийцүүлэн зохих зөвшөөрөл, эрх олгох үндсэн дээр гүйцэтгүүлнэ гэж үзвэл бусад үйл ажиллагааны орлогоор өөрөө бие даан санхүүжих боломжгүйд хүрэх талтай.

Улс орны эдийн засгийн өнөөгийн нөхцөлд уялдуулан авч үзвэл энэ нь улсын төсөвт багагүй ачаалал үүсгэх төлөвтэй байна. Хэрэв одоо байгаа Автотээврийн үндэсний төвийн үйл ажиллагааны ачаалал болон эрэлт хэрэгцээнд захируулан орон тоо төсвийг тооцох тохиолдолд төрөөс ихээхэн хэмжээний зардал гарахаар байна.

Зорилгод хүрэх байдал

Хувилбар 2. Томъёолол: Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын статус /хуулийн этгээдийн хэлбэр/ -ийг Иргэний хууль, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуульд нийцүүлэн хуульчлах замаар одоо байгаа тогтолцоог хэвээр хадгалах. Ингэсэн нөхцөлд явуулж буй аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, орон нутаг дахь салбаруудыг одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 7.2, 7.3 дахь заалтын дагуу өөрчлөн зохион байгуулах.

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ийн эрхэлж буй үйл ажиллагаа хуулиар зохицуулагдаагүй боловч практик дээр хэрэгжиж байгаа, аймаг бүрт өөрийн салбар нэгжтэй, 10-аад жил үйл ажиллагаа явуулсан туршлагатай харьцангуй тогтсон бүтэц тул энэхүү хувилбар нь хэрэгжүүлэхэд хялбар байна. Гэхдээ энэ хувилбарыг сонгох нөхцөлд АТҮТ-ийн улс хоорондын тээвэрлэлт хийж буй аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, тээврийн хэрэгслийн үзлэг, оношлогоо хийх үйл ажиллагааг ТББ, хувийн хэвшлээр гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлэх зарчимд шилжих шаардлагатай. Энэ хувилбар нь төсөвт ирэх ачаалал дарамтыг бууруулах, нөгөө талаас төвлөрлийг сааруулах, орон нутаг бие даан ажиллах боломж нөхцлийг бүрдүүлэх давуу талтай байна.

Зардал, үр өгөөжийн харьцаа

2-р хувилбар нь 1-р хувилбартай харьцуулахад зардлын хувьд илүү хэмнэлттэй байх боломжтой. Тэгэхдээ зорилгод нийцүүлэхийн тулд мөн л Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагаанаас ашгийн төлөө аж ахуйн үйл ажиллагаа буюу тээврийн хэрэгслийн үзлэг, оношлогоо хийх, улс хоорондын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зах зээлийн зарчимд нийцүүлэн зохих зөвшөөрөл, эрх олгох үндсэн дээр гүйцэтгүүлнэ гэж үзвэл бусад үйл ажиллагааны орлогоор өөрөө бие даан санхүүжиж чадах эсэх нь эргэлзээтэй, одоогийн байгаа бүтэц, орон тоог хумих, цомхон чадварлаг төрийн үйлчилгээний бүтэц бий болгох шаардлагатай.

Түүнчлэн зарим үйл ажиллагааг төрийн бус байгууллага, хувийн хэвшлээр гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлэх зарчимд шилжвэл энэ хувилбар нь илүү үр дүн сайтай хувилбар гэж үзэж байна.

Дэвшүүлсэн бусад зорилгуудын хувьд тус бүр 2-р хувилбар нь салбарт үйл ажиллагаа явуулж буй иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагын зардлыг тодорхой хэмжээгээр нэмэгдүүлэх боловч зорилгод хүрэх үр дүн сайтай хувилбар гэж үзэж байна.

ДӨРӨВ. ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ХУВИЛБАНУУДЫН ҮР НӨЛӨӨГ ТАНДАН СУДАЛСАН БАЙДАЛ

Аргачлалын 6-д заасны дагуу өмнөх үе шатанд сонгон авсан хуулийн төсөл боловсруулах хувилбарын үр нөлөөг аргачлалд заасны дагуу ерөнхий асуултуудад хариулах замаар дүгнэлтийг нэгтгэн гаргалаа.

4.1. Хүний эрхэд үзүүлэх үр нөлөө

Тодорхойлсон зорилтууд болон зохицуулалтуудын аль ч хувилбар нь Монгол Улсын Үндсэн хуулиар тунхагласан хүний эрх, эрх чөлөөг хангахад сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй. Харин хуулийн төсөлд тээвэр ашиглалттай холбогдсон харилцааг боловсронгуй болгох хүрээнд тээврийн хэрэгсэлд хийх засвар үйлчилгээ, тоног төхөөрөмжид стандарт чанарын баталгаажуулалтыг хангуулах, чанар, аюулгүй байдлын шаардлага хангаагүй сэлбэг, хэрэгслийн худалдааг хориглох, авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг бүртгэлжүүлэх зэргээр хүний эрүүл мэнд, байгаль орчин, экологийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж буй байдлыг таслан зогсоох, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх замаар замын хөдөлгөөнд үүсч буй түгжрэлийг бууруулах, хот доторх болон хот орчмын тээврийн үйлчилгээнд шатдаг хий, цахилгаан, байгаль орчинд ээлтэй бусад эх үүсвэрээр ажилладаг болон тэдгээрийн хосолмол хэрэглээ бүхий тээврийн хэрэгсэл ашиглах шаардлага тавих зэргээр хүн амын эрүүл мэнд, орчны бохирдол, эдийн засаг, нийгмийн бүх талын харилцаанд учирч байгаа хүндрэлтэй асуудлыг шийдвэрлэх зохицуулалтуудыг тусгаж, хэрэгжүүлж чадсанаар Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан хүний үндсэн эрхийн баталгаа хангагдах, түүн дотроос эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах, чөлөөтэй зорчих эрхийг хангахад чиглэгдсэн байна.

ХҮНИЙ ЭРХЭД ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨ

Хүснэгт -4

Үзүүлэх үр нөлөө	Холбогдох асуултууд	Хариулт		Тайлбар
1. Хүний эрхийн суурь зарчмуудад нийцэж байгаа эсэх	1.1. Ялгаварлан гадуурхахгүй ба тэгш байх			
	1.1.1. Ялгаварлан гадуурхахыг хориглох эсэх	Тийм	Үгүй	Ялгаварлан гадуурхалтыг хориглож буй зохицуулалт агуулаагүй.
	1.1.2. Ялгаварлан гадуурхсан буюу аль нэг бүлэгт давуу байдал үүсгэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ялгаварлан гадуурхсан болон давуу байдал үүсгэсэн зохицуулалт байхгүй.
	1.1.3. Тодорхой эмзэг бүлгийн нөхцөл байдлыг сайжруулах зорилгоор авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ бол олон улсын болон үндэсний хууль тогтоомжид	Тийм	Үгүй	Олон улсын болон үндэсний хууль тогтоомжид заасан хүний эрхийн хэм хэмжээтэй зөрчилдөхгүй

	заасан хүний эрхийн хэм хэмжээтэй нийцэж байгаа эсэх			
	1.2. Оролцоог хангах			
	1.2.1. Зохицуулалтын хувилбарыг сонгохдоо оролцоог хангасан эсэх, ялангуяа эмзэг бүлэг, цөөнхийн оролцох боломжийг бүрдүүлсэн эсэх	Тийм	Үгүй	ЗТХЯ-ны мэргэжилтнүүд, Автотээврийн үндэсний төвийн ажилтнууд, нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчигчдын төлөөлөл, салбарын судлаачдын саналыг тусгаж ажиллав.
	1.2.2. Зохицуулалтыг бий болгосноор эрх, хууль ёсны ашиг сонирхол нь хөндөгдөж байгаа, эсхүл хөндөгдөж болзошгүй иргэдийг тодорхойлсон эсэх	Тийм	Үгүй	Тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхэлж буй иргэн, хуулийн этгээд, авто үйлчилгээ эрхлэгч, автомашин эзэмшигч, өмчлөгчдийн эрх ашиг зохих хэмжээнд хөндөгдөж байгаа бөгөөд Хүснэгт-1-д тэдэнд үзүүлэх үр нөлөөг тооцов.
	1.3. Хууль дээдтэй зарчим ба сайн аасаглал хариуцлага			
	1.3.1. Зохицуулалтыг бий болгосноор хүний эрхийг хөхиүлэн дэмжих, хангах, хамгаалах явцад ахиц дэвшил гарах эсэх	Тийм	Үгүй	Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, аюулгүй байдалд хохирол учруулж болзошгүй нөхцөл хязгаарлагдаж, дэвшил гарна.
	1.3.2. Зохицуулалтын хувилбар нь хүний эрхийн Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хүний эрхийг хамгаалах механизмийн талаар НҮБ-аас өгсөн зөвлөмжид нийцэж байгаа эсэх	Тийм	Үгүй	Шударга, тэгш эрх, үр өгөөжтэй байх нөхцөл, боломжийг бүрдүүлэхэд чиглүүлсэн. Монгол Улсын олон улсын гэрээ, конвенцид нийцсэн.
	1.3.3. Хүний эрхийг зөрчигчдөд хүлээлгэх хариуцлагыг тусгах эсэх	Тийм	Үгүй	Хууль тогтоомж зөрчигчдөд Эрүүгийн хууль, эсхүл Зөрчлийн тухай хуулийн дагуу хариуцлага хүлээлгэнэ.
2. Хүний эрхийг хязгаарласан зохицуулалт агуулсан эсэх	2.1. Зохицуулалт нь хүний эрхийг хязгаарлах тохиолдолд энэ нь хууль ёсны ашиг сонирхолд нийцсэн эсэх	Тийм	Үгүй	Хүний эрхийг хязгаарласан зохицуулалт байхгүй
	2.2. Хязгаарлалт тогтоох нь зайлшгүй эсэх	Тийм	Үгүй	
3. Эрх агуулагч	3.1. Зохицуулалтын хувилбарт хамаарах бүлгүүд буюу эрх	Тийм	Үгүй	- Тээвэрлэгч; - Зорчигч;

	агуулагчдыг тодорхойлсон эсэх			- Мэргэшсэн жолооч; - Автотээврийн үйлдвэрлэл, үйлчилгээ эрхлэгч;
	3.2.Эрх агуулагчдыг эмзэг байдлаар нь ялгаж тодорхойлсон эсэх	Тийм	Үгүй	Хөгжлийн бэрхшээлтэй бүлэг болон өндөр настай, сурагч оюутан зэрэг эмзэг бүлгийг хөнгөлөлттэй тээвэрлэх, тэдний эмзэг байдлыг дээрдүүлэхэд чиглэсэн
	3.3.Зохицуулалтын хувилбар нь энэхүү эмзэг бүлгийн нөхцөл байдлыг харгалзан үзэж, тэдний эмзэг байдлыг дээрдүүлэхэд чиглэсэн эсэх	Тийм	Үгүй	
	3.4.Эрх агуулагчдын, ялангуяа эмзэг бүлгийн ялгаатай хэрэгцээг тооцсон мэдрэмжтэй зохицуулалтыг тусгах эсэх (хөгжлийн бэрхшээлтэй, үндэстний цөөнх, хэлний цөөнх, гагцхүү эдгээрээр хязгаарлахгүй)	Тийм	Үгүй	Эмзэг бүлгийн хөнгөлөлттэй нөхцлийг тусгах, бусад бүлгийн хувьд тэгш боломжийг хангасан.
4. Үүрэг хүлээгч	4.1.Үүрэг хүлээгчдийг тодорхойлсон эсэх	Тийм	Үгүй	- Тээвэрлэгч; - Зорчигч; - Автомашин эзэмшигч, өмчлөгч.
5. Жендэрийн эрх тэгш байдлыг хангах тухай хуульд нийцүүлэн эсэх	5.1.Жендэрийн үзэл баримтлалыг тусгасан эсэх	Тийм	Үгүй	Бүхий л харилцаанд жендерийн тэгш байдлыг бүрдүүлсэн.
	5.2.Эрэгтэй, эмэгтэй хүний тэгш эрх, тэгш боломж, тэгш хандлагын баталгааг бүрдүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Бүхий л харилцаанд жендерийн тэгш байдлыг бүрдүүлсэн.

4.2. Эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө

Эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн чиг хандлага, зах зээлийн эрэлт хэрэгцээг хангах, зах зээлийн өрсөлдөх чадвар болон тогтвортой байдлыг нэмэгдүүлэх, эдийн засгийн өсөлт болон ажил эрхлэлтийн байдалд эерэг нөлөө үзүүлэх, зах зээлийн тогтвортой хөгжлийг дэмжихэд эерэг нөлөө үзүүлнэ.Тээвэрлэлтийн үйлчилгээ болон авто үйлчилгээ эрхлэгчдэд тавигдах шаардлагатай холбоотойгоор тодорхой хэмжээнд нэмэлт зардал үүснэ.

Төрийн байгууллагын хувьд автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан эрхлэн хөтлөх, тээвэрлэлийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах, урьдчилан сэргийлэх, хяналт тавих, стандарт чанарын баталгаажуулалт хийх, тусгай зөвшөөрөл олгохтой холбоотойгоор ачаалал нэмэгдүүлэх боловч асуудал хариуцсан төрийн байгууллагын чиг үүргийг илүү тодорхой болгох ба хүн амын эрүүл мэнд, байгаль орчин, экологийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж, төлөвлөлтгүй, эмх замбараагүй байдал, замын хөдөлгөөнд хэт түгжрэл үүсэх, хүн амын эрүүл мэндэд хохирол учрах зэргээр эдийн засаг, нийгмийн бүх талын харилцаанд

учирч байгаа хүндрэлтэй асуудлыг шийдвэрлэх замаар хүний үндсэн эрх-эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах, нутаг дэвсгэртээ чөлөөтэй зорчих эрхийг хангах ач холбогдолтой байна.

ЭДИЙН ЗАСАГТ ҮЗҮҮЛЭХ ҮР НӨЛӨӨ

Хүснэгт- 5

Үзүүлэх үр нөлөө	Холбогдох асуулууд	Хариулт		Тайлбар
1. Дэлхийн зах зээл дээр өрсөлдөх чадвар	1.1. Дотоодын аж ахуйн нэгж болон гадаадын хөрөнгө оруулалттай аж ахуйн нэгж хоорондын өрсөлдөөнд нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Тэгш шударга өрсөлдөх нөхцөл, шаардлагын зохицуулалт орсон.
	1.2. Хил дамнасан хөрөнгө оруулалтын шилжилт хөдөлгөөнд нөлөө үзүүлэх эсэх (эдийн засгийн байршил өөрчлөгдөхийг оролцуулан)	Тийм	Үгүй	Сөрөг нөлөөгүй. Транзит тээвэрлэлтийг үр ашигтай зохион байгуулсанаар шууд бусаар эерэг нөлөө үзүүлэх боломжтой.
	1.3. Дэлхийн зах зээл дээрх таалгүй нөлөөллийг монголын зах зээлд орж ирэхээс хамгаалахад нөлөөлж чадах эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
2. Дотоодын зах зээлийн өрсөлдөх чадвар болон тогтвортой байдал	2.1. Хэрэглэгчдийн шийдвэр гаргах боломжийг бууруулах эсэх	Тийм	Үгүй	Хэрэглэгчид үзүүлэх үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг дээшлүүлсэнээр сонголт хийх боломжийг нэмэгдүүлнэ.
	2.2. Хязгаарлагдмал өрсөлдөөний улмаас үнийн хөөрөгдлийг бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Тэгш, шударга өрсөлдөх нөхцөлийг бүрдүүлэх зохицуулалт, мөн зорчигч тээврийн тухайд үнэ, тарифын зохицуулалт тусгасан.
	2.3. Зах зээлд шинээр орж ирж байгаа аж ахуйн нэгжид бэрхшээл, хүндрэл бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Тусгай зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэх үйл ажиллагааны төрөл нэмэгдсэн хэдий ч энэ нь одоо тавигдаж буй нөхцөл шаардлагын хүрээнд байх боломжтой
	2.4. Зах зээлд шинээр монополийг бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Тэгш, шударга өрсөлдөх нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх зохицуулалт орсон.
3. Аж ахуйн нэгжийн үйлдвэрлэлийн болон захиргааны зардал	3.1. Зохицуулалтын хувилбарыг хэрэгжүүлснээр аж ахуйн нэгжид шинээр зардал үүсэх эсэх	Тийм	Үгүй	Тусгай зөвшөөрөл олгох, авто үйлчилгээний байгууллагад тохиргоо, баталгаажуулалт хийх тул зардал бага хэмжээгээр нэмэгдэнэ.
	3.2. Санхүүжилтийн эх үүсвэр олж	Тийм	Үгүй	Үйл ажиллагааны чанар,

ЭДИЙН ЗАСАГТ ҮЗҮҮЛЭХ ҮР НӨЛӨӨ

Хүснэгт- 5

Үзүүлэх үр нөлөө	Холбогдох асуултууд	Хариулт		Тайлба
1. Дэлхийн зах зээл дээр өрсөлдөх чадвар	1.1. Дотоодын аж ахуйн нэгж болон гадаадын хөрөнгө оруулалттай аж ахуйн нэгж хоорондын өрсөлдөөнд нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Тэгш шударга өрсөлдөх нөхцөл, шаардлагын зохицуулалт орсон.
	1.2. Хил дамнасан хөрөнгө оруулалтын шилжилт хөдөлгөөнд нөлөө үзүүлэх эсэх (эдийн засгийн байршил өөрчлөгдөхийг оролцуулан)	Тийм	Үгүй	Сөрөг нөлөөгүй. Транзит тээвэрлэлтийг үр ашигтай зохион байгуулсанаар шууд бусаар эерэг нөлөө үзүүлэх боломжтой.
	1.3. Дэлхийн зах зээл дээрх таагүй нөлөөллийг монголын зах зээлд орж ирэхээс хамгаалахад нөлөөлж чадах эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
2. Дотоодын зах зээлийн өрсөлдөх чадвар болон тогтвортой байдал	2.1. Хэрэглэгчдийн шийдвэр гаргах боломжийг бууруулах эсэх	Тийм	Үгүй	Хэрэглэгчид үзүүлэх үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг дээшлүүлсэнээр сонголт хийх боломжийг нэмэгдүүлнэ.
	2.2. Хязгаарлагдмал өрсөлдөөний улмаас үнийн хөөрөгдлийг бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Тэгш, шударга өрсөлдөх нөхцлийг бүрдүүлэх зохицуулалт, мөн зорчигч тээврийн тухайд үнэ, тарифын зохицуулалт тусгасан.
	2.3. Зах зээлд шинээр орж ирж байгаа аж ахуйн нэгжид бэрхшээл, хүндрэл бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Тусгай зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэх үйл ажиллагааны төрөл нэмэгдсэн хэдий ч энэ нь одоо тавигдаж буй нөхцөл шаардлагын хүрээнд байх боломжтой
	2.4. Зах зээлд шинээр монополийг бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Тэгш, шударга өрсөлдөх нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх зохицуулалт орсон.
3. Аж ахуйн нэгжийн үйлдвэрлэлний болон захиргааны зардал	3.1. Зохицуулалтын хувилбарыг хэрэгжүүлснээр аж ахуйн нэгжид шинээр зардал үүсэх эсэх	Тийм	Үгүй	Тусгай зөвшөөрөл олгох, авто үйлчилгээний байгууллагад тохиргоо, баталгаажуулалт хийх тул зардал бага хэмжээгээр нэмэгдэнэ.
	3.2. Санхүүжилтийн эх үүсвэр олж авахад нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Үйл ажиллагааны чанар, хүртээмж сайжирсанаар санхүүгийн чадавхид эерэг нөлөө үзүүлнэ.

	3.3.Зах зээлээс тодорхой бараа бүтээгдэхүүнийг худалдан авахад хүргэх эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
	3.4.Бараа бүтээгдэхүүний борлуулалтад ямар нэг хязгаарлалт, эсхүл хориг тавих эсэх	Тийм	Үгүй	Хэрэглэгчид худалдах сэлбэг хэрэгсэл, тос тосолгооны материал нь стандарт шаардлага хангасан, хүлээн зөвшөөрөгдсөн гарал үүслийн гэрчилгээтэй байхыг шаардана
	3.5.Аж ахуйн нэгжийг үйл ажиллагаагаа зогсооход хүргэх эсэх	Тийм	Үгүй	Холбогдох шаардлага, стандартыг хангаж байгаа аж ахуйн нэгжид үйл ажиллагаагаа зогсоох нөхцөл байдал үүсэхгүй.
4.Мэдээлэх үүргийн улмаас үүсч байгаа захиргааны зардлын ачаалал	4.1.Хуулийн этгээдэд захиргааны шинж чанартай нэмэлт зардал (Тухайлбал, мэдээлэх, тайлан гаргах г.м) бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Нэгдсэн мэдээллийн сан хөтлөх тул мэдээллийг тогтмол хугацаанд хүргүүлэх шаардлага үүсч, бага хэмжээгээр захиргааны нэмэлт зардал үүснэ.
5.Өмчлөх эрх	5.1.Өмчлөх эрхийг (үл хөдлөх, хөдлөх эд хөрөнгө, эдийн бус баялаг зэргийг) хөндсөн зохицуулалт бий болох эсэх	Тийм	Үгүй	Автотээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох нөхцлийг тусгасан
	5.2.Өмчлөх эрх олж авах, шилжүүлэх болон хэрэгжүүлэхэд хязгаарлалт бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Тээврийн хэрэгсэл өмчилж авснаас хойш 72 цагийн дотор бүртгүүлэх, ашиглагдаж байгаад импортоор орж ирсэн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулж, стандартын шаардлага хангасан тохиолдолд улсын бүртгэлд бүртгэх зохицуулалт орсон
	5.3.Оюуны өмчийн (патент, барааны тэмдэг, зохиогчийн эрх зэрэг) эрхийг хөндсөн зохицуулалт бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
6.Инноваци болон судалгаа шинжилгээ	6.1.Судалгаа шинжилгээ, нээлт хийх, шинэ бүтээл гаргах асуудлыг дэмжих эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
	6.2.Үйлдвэрлэлийн шинэ технологи болон шинэ бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх, дэлгэрүүлэхийг илүү хялбар болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
	7.1.Хэрэглээний үнийн түвшинд нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.

7.Хэрэглэгч болон гэр бүлийн төсөв	7.2.Хэрэглэгчдийн хувьд дотоодын зах зээлийг ашиглах боломж олгох эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
	7.3.Хэрэглэгчдийн эрх ашигт нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Автотээврийн ашиглалт, үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлсэнээр хэрэглэгчийн эрх ашигт эерэг нөлөө үзүүлнэ.
	7.4.Хувь хүний/гэр бүлийн санхүүгийн байдалд (шууд буюу урт хугацааны туршид) нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
8.Тодорхой бүс нутаг, салбарууд	8.1.Тодорхой бүс нутагт буюу тодорхой нэг чиглэлд ажлын байрыг шинээр бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
	8.2.Тодорхой бүс нутагт буюу тодорхой нэг чиглэлд ажлын байр багасгах чиглэлээр нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Энэ чиглэлээр зохицуулалт байхгүй.
	8.3.Жишжиг, дунд үйлдвэр, эсхүл аль нэг салбарт нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
9.Төрийн захиргааны байгууллага	9.1.Улсын төсөвт нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Тээвэр, логистикийн уялдаа холбоог хангах, тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг ашиглах, хамтран ашиглах харилцааг зохицуулах, үйл ажиллагаа эрхлэх эрх, зөвшөөрөл олгох чиг үүрэг бүхий Автотээврийн зохицуулах хороог байгуулахаар тусгасан.
	9.2.Шинээр төрийн байгууллага байгуулах, эсхүл төрийн байгууллагад бүтцийн өөрчлөлт хийх шаардлага тавигдах эсэх	Тийм	Үгүй	
	9.3.Төрийн байгууллагад захиргааны шинэ чиг үүрэг бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	
10.Макро эдийн засгийн хүрээнд	10.1.Эдийн засгийн өсөлт болон ажил эрхлэлтийн байдалд нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Тээвэр, логистикийн уялдаа хангагдаж, орчин үеийн шаардлагад нийцсэн зорчигч болон ачааны терминал, тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц бий болсоноор эерэг нөлөө үзүүлнэ.
	10.2.Хөрөнгө оруулалтын нөхцөлийг сайжруулах, зах зээлийн тогтвортой хөгжлийг дэмжих эсэх	Тийм	Үгүй	
	10.3.Инфляци нэмэгдэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй.
11.Олон улсын харилцаа	11.1.Монгол Улсын олон улсын гэрээтэй нийцэж байгаа эсэх	Тийм	Үгүй	Монгол Улсын олон улсын гэрээнд бүрэн нийцүүлсэн.

4.3. Нийгэмд үзүүлэх үр нөлөө

Нийгэмд эерэг нөлөөлөл үзүүлнэ. Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын байдал, стандарт, чанар баталгаажуулалтын шаардлагыг хангуулахтай холбоотой асуудлыг нарийвчлан зохицуулсан, мөн нийтийн тээврийн хэрэгслийн чанар, хүртээмж, аюулгүй байдлыг сайжруулснаар нийтийн эрүүл мэнд, аюулгүй байдал, байгаль орчны бохирдлыг бууруулахад эерэгээр нөлөөлнө.

НИЙГЭМД ҮЗҮҮЛЭХ ҮР НӨЛӨӨ

Хүснэгт-6

Үзүүлэх үр нөлөө	Холбогдох асуултууд	Харнулт		Тайлбар
1.Ажил эрхлэлтийн байдал, хөдөлмөрийн зах зээл	1.1.Шинээр ажлын байр бий болох эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг нөлөө байхгүй.
	1.2.Шууд болон шууд бусаар ажлын байрны цомхотгол бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг нөлөө байхгүй.
	1.3.Тодорхой ажил мэргэжлийн хүмүүс болон хувиараа хөдөлмөр эрхлэгчдэд нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг нөлөө байхгүй.
	1.4.Тодорхой насны хүмүүсийн ажил эрхлэлтийн байдалд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
2.Ажлын стандарт, хөдөлмөрлөх эрх	2.1.Ажлын чанар, стандартад нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Тээвэрлэлтийн үйлчилгээ, аюулгүй байдалд эерэг нөлөө үзүүлнэ. Мөн тээврийн хэрэгслийн ашиглалтад эерэгээр нөлөөлнө.
	2.2.Ажилчдын эрүүл мэнд, хөдөлмөрийн аюулгүй байдалд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Тээвэрлэлтийн болон техник ашиглалттай холбоотой тоног төхөөрөмжийн техникийн нөхцөл шаардлага сайжирсанаар эерэг нөлөө үзүүлнэ.
	2.3.Ажилчдын эрх, үүрэгт шууд болон шууд бусаар нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй.
	2.4.Шинээр ажлын стандарт гаргах эсэх	Тийм	Үгүй	Тээвэрлэлтийн болон техник ашиглалттай холбоотой тоног төхөөрөмжийн техникийн нөхцөл шаардлагыг тогтоож, баталгаажуулна.
	2.5.Ажлын байранд технологийн шинэчлэлийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон өөрчлөлт бий болгох эсэх	Тийм	Үгүй	
3.Нийгмийн тодорхой бүлгийг хамгаалах асуудал	3.1.Шууд болон шууд бусаар тэгш бус байдал үүсгэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй.
	3.2.Тодорхой бүлэг болон хүмүүст сөрөг нөлөө үзүүлэх эсэх. Тухайлбал, эмзэг бүлэг, хөгжлийн бэршээлтэй	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.

	иргэд, ажилгүй иргэд, үндэстний цөөнхөд гэх мэт			
	3.3.Гадаадын иргэдэд илэрхий нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй.
4.Төрийн удирдлага, сайн засаглал, шүүх эрх мэдэл, хэвлэл мэдээлэл, ёс суртахуун	4.1.Засаглалын харилцаанд оролцогчдод нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Чиг үүргийн тодорхойгүй байдал, давхцал, хийдэл арилна, эерэг нөлөө үзүүлнэ
	4.2.Төрийн байгууллагуудын үүрэг, үйл ажиллагаанд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Төрийн байгууллагын чиг үүрэг, үйл ажиллагаа илүү тодорхой, оновчтой болно.
	4.3.Төрийн захиргааны албан хаагчдын эрх, үүрэг, харилцаанд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Гүйцэтгэх үүрэг, харилцаа тодорхой болж эерэг нөлөө үзүүлнэ.
	4.4.Иргэдийн шүүхэд хандах, асуудлаа шийдвэрлүүлэх эрхэд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Иргэн, хуулийн этгээдийн шүүхэд хандах болон бусад эрхээ хамгаалах эрхийг хөндөхгүй.
	4.5.Улс төрийн нам, төрийн бус байгууллагын үйл ажиллагаанд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
5.Нийтийн эрүүл мэнд, аюулгүй байдал	5.1.Хувь хүн/нийт хүн амын дундаж наслалт, өвчлөлт, нас баралтын байдалд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Автотээврийн хэрэгсэл, ашиглалтад тавих хяналт, зохицуулалт сайжирсанаар авто замын осол буурна.
	5.2.Зохицуулалтын хувилбарын улмаас үүсэх дуу чимээ, агаар, хөрсний чанарын өөрчлөлт хүн амын эрүүл мэндэд сөрөг нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Автотээврийн хэрэгслээс ялгаруулах утаа багасч агаар, хөрсний чанарт эерэг нөлөө үзүүлэнэ.
	5.3.Хүмүүсийн амьдралын хэв маяг (хооллолт, хөдөлгөөн, архи, тамхины хэрэглээ)-т нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
6.Нийгмийн хамгаалал, эрүүл мэнд, боловсролын систем	6.1.Нийгмийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжид нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Автотээврийн ашиглалтын үйлчилгээний чанар, хүртээмж сайжирна.
	6.2.Ажилчдын боловсрол, шилжилт хөдөлгөөнд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	6.3.Иргэдийн боловсрол (төрийн болон хувийн хэвшлийн боловсролын байгууллага) олох, мэргэжил эзэмших, давтан сургалтад хамрагдахад сөрөг нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
	6.4.Нийгмийн болон эрүүл мэндийн үйлчилгээ авахад сөрөг нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
	6.5.Их, дээд сургуулиудын үйл ажиллагаа, өөрийн удирдлагад нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.

7.Гэмт хэрэг, нийгмийн аюулгүй байдал	7.1.Нийгмийн аюулгүй байдал, гэмт хэргийн нөхцөл байдалд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Зам тээврийн осол буурна.
	7.2.Хуулийг албадан хэрэгжүүлэхэд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
	7.3.Гэмт хэргийн илрүүлэлтэд нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
	7.4.Гэмт хэргийн хохирогчид, гэрчийн эрхэд сөрөг нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
8.Соёл	8.1.Соёлын өвийг хамгаалахад нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	8.2.Хэл, соёлын ялгаатай байдал бий болгох эсэх, эсхүл уг ялгаатай байдалд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.
	8.3.Иргэдийн түүх, соёлоо хамгаалах оролцоонд нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэг сөрөг нөлөө байхгүй.

4.4. Байгаль орчинд үзүүлэх нөлөө

Байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах зорилгоор автотээврийн хяналтын системийг нэвтрүүлэх, хот доторхи болон хот орчмын тээврийн үйлчилгээнд шатдаг хий, цахилгаан, байгаль орчинд ээлтэй бусад эх үүсвэрээр ажилладаг болон тэдгээрийн хосолмол хэрэглээ бүхий тээврийн хэрэгсэл ашиглах, авто үйлчилгээ эрхлэгчийн бүтээгдэхүүн, ажил үйлчилгээг гарал үүслийн гэрчилгээтэй, хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд хор хохиролгүй байх шаардлагыг хангуулах зэрэг зохицуулалт тусгаснаар байгаль орчинд эерэг нөлөө үзүүлнэ.

БАЙГАЛЬ ОРЧИНД ҮЗҮҮЛЭХ ҮР НӨЛӨӨ

Хүснэгт -7

Үзүүлэх үр нөлөө	Холбогдох асуултууд	Харнулт		Тайлбар
1.Агаар	1.1.Зохицуулалтын хувилбарын үр дүнд агаарын бохирдлыг нэмэгдүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Агаарын бохирдол буурна.
2.Зам тээвэр, түлш, эрчим хүч	2.1.Тээврийн хэрэгслийн түлшний хэрэглээг нэмэгдүүлэх/бууруулах эсэх	Тийм	Үгүй	Техникийн бүрэн бүтэн байдал хангагдсанаар түлшний зарцуулалт буурна.
	2.2.Эрчим хүчний хэрэглээг нэмэгдүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	2.3.Эрчим хүчний үйлдвэрлэлд нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.

	2.4.Тээврийн хэрэгслийн агаарын бохирдлыг нэмэгдүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Агаарын бохирдол буурна.
3.Ан амьтан, ургамлыг хамгаалах	3.1.Ан амьтны тоо хэмжээг бууруулах эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	3.2.Ховордсон болон нэн ховор амьтан, ургамалд сөргөөр нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	3.3.Ан амьтдын нүүдэл, суурьшилд сөргөөр нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	3.4.Тусгай хамгаалалттай газар нутагт сөргөөр нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
4.Усны нөөц	4.1.Газрын дээрх ус болон гүний ус, цэвэр усны нөөцөд сөргөөр нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	4.2.Усны бохирдлыг нэмэгдүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	4.3.Ундны усны чанарт нөлөөлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
5.Хөрсний бохирдол	5.1.Хөрсний бохирдолтод нөлөө үзүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Хөрсний бохирдол буурна.
	5.2.Хөрсийг эвдэх, ашиглагдсан талбайн хэмжээг нэмэгдүүлэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
6.Газрын ашиглалт	6.1.Ашиглагдаагүй байсан газрыг ашиглах эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	6.2.Газрын зориулалтыг өөрчлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	6.3.Экологийн зориулалтаар хамгаалагдсан газрын зориулалтыг өөрчлөх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
7.Нөхөн сэргээгдэх/нөхөн сэргээгдэхгүй байгалийн баялаг	7.1.Нөхөн сэргээгдэх байгалийн баялгийг өөрөө нөхөн сэргээгдэх чадавхийг нь алдагдуулахгүйгээр зохистой ашиглах эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.
	7.2.Нөхөн сэргээгдэхгүй байгалийн баялгийн ашиглалт нэмэгдэх эсэх	Тийм	Үгүй	Ямар нэгэн сөрөг нөлөө байхгүй.

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

Хуулийн төслийн зохицуулах хүрээтэй холбогдож буй Монгол Улсын Үндсэн хуулийн зарчмын тухайд:

Хууль дээдлэх ёсны зарчим, ардчилсан ёс, шударга ёс, эрх чөлөө, тэгш байдлын зарчим, нутгийн өөрөө удирдах ёсны зарчим, олон улсын эрх зүйн нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн хэм хэмжээг баримтлах зарчим, өмчлөгчийн эрхийг хуулиар хамгаалах зэрэг хамаардаг бол хэм

хэмжээнд “Ардчилсан ёс, шударга ёс, эрх чөлөө, тэгш байдал, үндэсний эв нэгдлийг хангах, хууль дээдлэх нь төрийн үйл ажиллагааны үндсэн зарчим мөн” (Нэгдүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэг), “өмчлөгчийн эрхийг хуулиар хамгаалах” (Тавдугаар зүйлийн 2 дахь хэсэг) “Монгол Улс олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ шударгаар сахин биелүүлэх, Монгол Улсын олон улсын гэрээ нь соёрхон баталсан буюу нэгдэн орсон тухай хууль хүчин төгөлдөр болмогц дотоодын хууль тогтоомжийн нэгэн адил үйлчлэх” (Аравдугаар зүйлийн 2, 3 дахь хэсэг) “Монгол Улсад хууль ёсоор оршин суугаа хүн бүр хууль, шүүхийн өмнө эрх тэгш байх” (Арван дөрөвдүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэг), “хүн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, хөдлөх, үл хөдлөх хөрөнгө шударгаар олж авах, хувийн аж ахуй эрхлэх, төрийн байгууллага, албан тушаалтанд өргөдөл, гомдлоо гаргаж шийдвэрлүүлэх, төр, түүний байгууллагаас хууль ёсоор тусгайлан хамгаалбал зохих нууцад хамаарахгүй асуудлаар мэдээлэл хайх, /төр, байгууллага, хувь хүний нууцыг хуулиар тогтоон хамгаална/, улсынхаа нутаг дэвсгэрт чөлөөтэй зорчих, гадаадад явах эрхтэй байх” (Арван зургадугаар зүйлийн холбогдох заалтууд), “Төрөөс хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх, хүний эрх, эрх чөлөөг зөрчихтэй тэмцэх, хөндөгдсөн эрхийг сэргээн эдлүүлэх үүргийг иргэнийхээ өмнө хариуцна.” зэрэг заалтууд хамаарна.

Эдгээр зарчим, хэм хэмжээний агуулгаас үзвэл, хуулийн төслийн ерөнхий зохицуулалт, үзэл баримтлал нь автотээвэрлэлтийн үйлчилгээ явуулах эрх зүйн орчинг тодорхой болгосон, уг үйлчилгээг тэгш эрхийн үндсэн дээр гэрээ байгуулах замаар явуулах үзэл санааг тусгасан, шударга өрсөлдөөнийг хангах талаарх хэм хэмжээг тогтоосон, тээвэрлэгч болон зорчигчийн эрх, үүргийг тодорхой болгосон зэрэг нь иргэд өөрсдийн эрх, хууль ёсны ашиг сонирхлоо хамгаалах боломж нөхцлийг тодорхой болгосноос гадна иргэдийн өмчлөх эрхийг хязгаарладаг автотээврийн хэрэгслийн дайчилгааг явуулах үндэслэлийг хуульчилсан, автотээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг удирдах, зохицуулах төрийн байгууллагуудын чиг үүргийг тодорхой болгосон, холбогдох шийдвэр гаргахад мэргэжлийн байгууллагын саналыг тусгах эрх зүйн үндэс, механизмыг улам боловсронгуй болгоход чиглэгдэж байгаа учир Үндсэн хуулийн үзэл баримтлалд нийцэж байна гэж үзэж байна.

Олон Улсын гэрээнд нийцсэн эсэх

Автотээврийн салбарын хүрээнд Монгол Улс 2001 онд Барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх тухай ТИР карнейн Конвенци /1975 он /, 2002 онд Барааг түр хугацаагаар оруулах тухай Конвенци /1990 он/, 2003 онд Олон Улсын хоорондын авто замаар ачаа тээвэрлэх гэрээний тухай конвенци /1956 он/-д тус тус нэгдэн орсон байдаг.

Эдгээр Олон улсын конвенцид олон улс хооронд ачаа тээвэрлэх гэрээний нөхцөл ба тээвэрлэлтэд шаардагдах баримт бичиг болон тээвэрлэгчийн хариуцлага, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, олон улсын замын хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх, автотээврийн хэрэгслээр барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх явдлыг хөнгөвчлөх, тээвэрлэлтийн нөхцөлийг сайжруулах, тээврийн захиргааны журмыг хялбарчлах арга замыг тодорхойлсон байна. Хуулийн төсөлд тусгахыг зорьсон зохицуулалтууд нь Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүрэгтэй нийцэж байна.

Түүнчлэн энэхүү хуулийн төслийн үзэл баримтлал, зохицуулалт нь дээрх дурдсан Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүрэгт үндэслэгдсэн төдийгүй, уг үүргээ хэрэгжүүлэхэд чиглэгдэж байгаа учир чухал ач холбогдолтой байна.

Хуулийн төслөөр “Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр заасан бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрдөнө”, “Олон улсын тээвэрлэлт нь дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, улс хоорондын тээвэрлэлт гэсэн төрөлтэй байх бөгөөд тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг олон улсын автотээврийн харилцааны гэрээг үндэслэн ... хэрэгжүүлнэ.” гэж тусгахаар зорьж буй нь олон улс хооронд автотээвэрлэлт хийх үйл ажиллагаанд уг хуулийн зохицуулалтаас үүдэн гарч болох эрсдлийг арилгасан зохицуулалт болж, Үндсэн хуулийн Аравдугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан Монгол Улс олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ шударгаар сахин биелүүлэх талаарх заалтад нийцсэн байна.

Түүнчлэн тээвэрлэлтийн үйлчилгээг гэрээний үндсэн дээр үзүүлэх талаарх зохицуулалтыг тодорхой болгон тусгах нь дээр дурсан Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээнүүдэд нийцсэн байх бөгөөд тухайн гэрээнд заасан нөхцөл шаардлага, хэм хэмжээг хэрэгжүүлэх эрх зүйн орчныг бүрдүүлсэн гэж үзэхээр байна.

Дээр дурьдсанд үндэслэн Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ, бусад хуультай нийцэж байна.

Мөн хуулийн төслөөр зохицуулах асуудлууд болон зохицуулалтын хувилбарууд нь хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй бусад хуультай уялдсан байна.

ТАВ. ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ХУВИЛБАРУУДЫГ ХАРЬЦУУЛСАН ДҮГНЭЛТ

Судалгааны 3-р хэсэгт зардал, үр өгөөжийн харьцааг зорилгод хүрэх боломжтой харьцуулан судалсны үндсэн дээр эерэг болон сөрөг талыг харьцуулан дүгнэлээ.

Зохицуулалтын хувилбарын сул болон давуу тал

Хүснэгт-8

Зорилго	Зохицуулах хувилбар		Давуу болон сул тал
	Хувилбар 1	Хувилбар 2	
Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаатай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд			
Тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг барих, ашиглах харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;	Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Автотээврийн тухай хуульд энэ талаарх зохицуулалт байхгүй, нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, зорчигч, ачаа тээврийн эрэлт хэрэгцээг даган бий болж байгаа тулгамдсан асуудал тул энэ талаарх эрх зүйн зохицуулалтыг шинээр тусган зохицуулах	-	Эдийн засаг, нийгмийн хэрэгцээ шаардлага, олон улсын болон дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийг хөгжүүлэхэд чухал нөлөө үзүүлэх давуу талтай
Автотээврийн салбарт төрөөс оролцох оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой, тодорхой болгох;	Автотээврийн салбарын талаарх төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, төрийн суурь үйлчилгээг адил тэгш, чанартай, хүртээмжтэй хүргэх болон төрийн байгууллагын хэвийн үйл ажиллагааг хангахад туслах чиг үүрэг бүхий төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгох, Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-с төрийн чиг үүргүүдийг салган хариуцуулах	Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын статус /хуулийн этгээдийн хэлбэр/-ийг Иргэний хууль, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуульд нийцүүлэн хуульчлах замаар одоо байгаа тогтолцоог хэвээр хадгалах. Ингэсэн нөхцөлд явуулж буй аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, орон нутаг дахь салбаруудыг одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 7.2, 7.3 дахь заалтын дагуу өөрчлөн зохион байгуулах шаардлагатай	1-р хувилбарын хувьд автотээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг нэгтгэн зохицуулах, зохион байгуулах, зах зээлд шударга өрсөлдөх боломж нөхцлийг бүрдүүлэх, тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хангах, тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон үйл ажиллагаа сайжрах хэдий ч төрийн үйчилгээний бүтэц шинээр бий болж төсөвт ирэх ачаалал нэмэгдэх сөрөг талтай.

			<p>2-р хувилбарын хувьд АТҮТ-ийн эрхэлж буй үйл ажиллагаа хуулиар зохицуулагдаагүй боловч практик дээр хэрэгжиж байгаа, аймаг бүрт өөрийн салбар нэгжтэй, 10-аад жил үйл ажиллагаа явуулсан туршлагатай харьцангуй тогтсон бүтэц тул хэрэгжүүлэхэд хялбар байна. Гэхдээ энэ хувилбарыг сонгох нөхцөлд АТҮТ-ийн улс хоорондын тээвэрлэлт хийж буй аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, тээврийн хэрэгслийн үзлэг, оношлогоо хийх үйл ажиллагааг ТББ, хувийн хэвшлээр гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлэх зарчимд шилжих шаардлагатай. Энэ хувилбар нь төсөвт ирэх ачаалал дарамтыг бууруулах, нөгөө талаас төвлөрлийг сааруулах, орон нутаг бие даан ажиллах боломж нөхцлийг бүрдүүлэх давуу талтай байна.</p>
<p>Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэх;</p>	<p>Одоо байгаа тогтолцоог хэвээр хадгалах, ингэхдээ нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх этгээдийг сонгон шалгаруулсны үндсэн дээр гэрээ байгуулах эрхийг холбогдох этгээдэд олгох зохицуулалтыг хуулийн төсөлд тусгах</p>	<p>Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд заасан шаардлагыг хангасан этгээдэд нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгох замаар уг үйл ажиллагааны чанар хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, төрөөс тавих хяналтыг сайжруулах</p>	<p>1-р хувилбарын хувьд АТҮТ-тай байгуулсан гэрээний үндсэн дээр уг үйл ажиллагааг эрхэлж байгаа хэдий ч тээврийн хэрэгслийн техник ашиглалтын байдал, үйлчилгээний соёл, тогтоосон цагийн хуваарь, маршрутыг мөрдөн ажиллах, аюулгүй ажиллагааны шаардлагыг хангах зэрэгт дутагдалтай талтай</p> <p>2-р хувилбарын хувьд нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны</p>



			<p>аюулгүй байдалд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх шаардлагын үүднээс зайлшгүй бөгөөд нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг сайжруулах, техник хэрэгслийн ашиглалтын байдалд хяналт тавих нөхцлийг бүрдүүлэх, үйлчилгээ эрхлэгчдийг хариуцлагажуулах давуу талтай.</p>
<p>Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:</p>			
<p>Тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, үйлчилгээ, аюулгүй ажиллагааг хангах, түүнд тавих хяналтыг сайжруулах зорилгоор авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүртгэл хөтлөх, чанар стандартын шаардлага хангасан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээгээр хэрэглэгчдийг хангахтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;</p>	<p>Хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа Автотээврийн тухай хуульд заасан хүрээнд авто үйлчилгээ эрхлэгчдэд ангилал тогтоох ажлыг хэрэгжүүлэх, үйлчилгээний ангилал, стандартад тавигдах шаардлагыг хангуулах ажлыг эрчимжүүлэх боломжтой хэдий ч авто үйлчилгээний хамрах хүрээ, тавигдах шаардлагыг хуулийн төсөлд тодорхойлж тусгах</p>	<p>Авто үйлчилгээ эрхлэгчид хамаарах этгээд, түүнээс үзүүлэх ажил, үйлчилгээний нэр төрөл, хамрах хүрээ, тавигдах шаардлагыг шинээр тодорхойлох, авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг нэгдсэн бүртгэлд хамруулах, гүйцэтгэсэн ажил үйлчилгээний мэдээллийг тээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд хамруулах зохицуулалтыг цогцоор тусгах</p>	<p>1-р хувилбарын хувьд авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох, стандартыг мөрдүүлэх хүрээнд хуулийн зохицуулалт үйлчилж байгаа нь уг асуудлыг цогцоор нь шийдвэрлэж чадахгүй байгаа сул талтай.</p> <p>2-р хувилбарын хувьд Авто үйлчилгээ эрхлэгчид хамаарах этгээд, түүнээс үзүүлэх ажил, үйлчилгээний нэр төрөл, хамрах хүрээ, тавигдах шаардлагыг шинээр тодорхойлох, авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг нэгдсэн бүртгэлд хамруулах, гүйцэтгэсэн ажил үйлчилгээний мэдээллийг тээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд хамруулах зохицуулалтыг цогцоор тусгаснаар тээврийн хэрэгсэл нэг бүрийн “түүх” (засвар үйлчилгээ хийсэн)-ийг бүрдүүлэх, хэрэглэгчдийг үнэн бодит мэдээллээр хангах, нөгөө талаар авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн</p>



			<p>бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээнд тавих хяналтыг сайжруулах давуу талтай.</p>
<p>Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, угсралт, дахин боловсруулалтыг хийх, стандарт, чанарын баталгаажуулалт хийх эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох.</p>	<p>Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн зохицуулалтын хүрээнд тусгай зөвшөөрлийг үйлдвэрийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн олгох тогтолцоог хэвээр үлдээх, гэхдээ аж ахуйн үйл ажиллагааны хүрээг өргөжүүлэх буюу тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагааг бүхэлд нь хамруулах зохицуулалтыг нэмж тусгах</p>	<p>Тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрлийг үйлдвэрийн болон тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүд хамтран олгох зохицуулалтыг тусгах, шинээр үйлдвэрлэсэн бүтээгдэхүүнд стандарт тохиролын үнэлгээ хийх, баталгаажуулах шаардлагыг бусад хууль тогтоомжтой уялдуулан цогцоор нь хуульчлах</p>	<p>1-р хувилбарын хувьд Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд “төмөрлөг боловсруулах, машины үйлдвэрлэл эрхлэх” зөвшөөрлийг үйлдвэрийн асуудал эрхлэх Засгийн газрын гишүүн олгох зохицуулалт мөрдөгдөж байгаа хэдий ч тээврийн хэрэгсэл, түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, дахин боловсруулалтын үйл ажиллагаа бүхэлдээ хамрагдахгүй байгаа, нөгөө талаас тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон харилцааг зохицуулж байгаа Автотээврийн тухай хуульд энэ талаар зохицуулалт байхгүй, үйлдвэрлэсэн тээврийн хэрэгсэлд тавигдах шаардлага, чанар стандартыг баталгаажуулах асуудал орхигдож байгаа сул талтай.</p> <p>2-р хувилбарын хувьд Автотээврийн тухай хуулиар уг асуудлыг цогцоор нь тусган зохицуулснаар Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчин, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд</p>



			сөрөг нөлөөгүй байх, үйлдвэрлэсэн, угсарсан автотээврийн хэрэгсэл, агрегат, эд анги нь үндэсний болон олон улсын стандартын шаардлагыг бүрэн хангасны үндсэн дээр замын хөдөлгөөнд оролцох нөхцөл боломж бүрдэх давуу талтай.
Баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг улсын нэгдсэн бүртгэлд бүртгэхийг хориглох	Баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг улсын нэгдсэн бүртгэлд бүртгэхийг хориглоно. (дагаж мөрдөх хугацааг тусгайлан тавина)	Баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг импортоор оруулахыг хориглох зохицуулалтыг холбогдох хуульд тусгах замаар шийдвэрлэх (дагаж мөрдөх хугацааг тусгайлан тавина)	Хувилбаруудаас улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох зохицуулалтыг сонгох нь өмчлөх эрхээ хэрэгжүүлэх, тээврийн хэрэгслээ зориулалтаар нь эзэмшиж, ашиглах, замын хөдөлгөөнд оролцох нөхцөл боломжийг хязгаарлахаар байна. Аль ч хувилбарыг сонгосон хэрэглэгчид аль болох хохирол багатай байхаар тооцож дагаж мөрдөх хугацааг тогтоон хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Иймд 2-р хувилбарыг сонгох нь илүү үр дүнтэй байна.

ЗУРГАА. ОЛОН УЛСЫН БОЛОН БУСАД УЛСЫН ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТТАЙ ХАРЬЦУУЛСАН БАЙДАЛ

Олон улсын эрх зүйн зохицуулалт

Автотээврийн салбарын хүрээнд Монгол Улс 2001 онд Барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх тухай ТИР карнейн Конвенци /1975 он/, 2002 онд Барааг түр хугацаагаар оруулах тухай Конвенци /1990 он/, 2003 онд Олон Улсын хоорондын авто замаар ачаа тээвэрлэх гэрээний тухай конвенци /1956 он/-д тус тус нэгдэн орсон байдаг.

Эдгээр Олон улсын конвенцид олон улс хооронд ачаа тээвэрлэх гэрээний нөхцөл ба тээвэрлэлтэд шаардагдах баримт бичиг болон тээвэрлэгчийн хариуцлага, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, олон улсын замын хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх, автотээврийн хэрэгслээр барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх явдлыг хөнгөвчлөх, тээвэрлэлтийн нөхцлийг сайжруулах, тээврийн захиргааны журмыг хялбарчлах арга замыг тодорхойлсон.

Иймд Автоотээврийн тухай хуулийн зохицуулалт нь Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүрэгт үндэслэгдсэн төдийгүй, уг үүргээ хэрэгжүүлэхэд чиглэгдэж байгаа учир чухал ач холбогдолтой байна.

Хуулийн төслөөр “Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр заасан бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрдөнө” гэж тусгах, тээврийн нэгдсэн сүлжээ, тээврийн интеграцид нэгдэн орох, олон улсын болон дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэх чиглэлээрх зорилтууд нь олон улс хооронд автотээвэрлэлт хийх үйл ажиллагаанд уг хуулийн зохицуулалтаас үүдэн гарч болох эрсдлийг арилгасан зохицуулалт болж, Үндсэн хуулийн Аравдугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан Монгол Улс олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ шударгаар сахин биелүүлэх талаарх заалтад нийцэх юм.

Хуулийн төслийн холбогдох зүйл заалтуудад тээвэрлэлтийн үйлчилгээ гэрээний үндсэн дээр үзүүлэх талаарх зохицуулалтыг тодорхой болгон тусгасан байгаа нь дээр дурдсан нэгдэн орсон гэрээнүүдэд нийцсэн байх бөгөөд тухайн гэрээнд заасан нөхцөл шаардлага, хэм хэмжээг хэрэгжүүлэх эрх зүйн орчныг бүрдүүлсэн гэж үзэхээр байна.

Дээр дурьдсан олон улсын гэрээнээс гадна Монгол Улс нь ОХУ, БНХАУ, Турк, Украин, БНКазакстан улс, Беларусь, Киркиз, Латви зэрэг 9 улстай 2 талт Тээвэрлэлтийн хэлэлцээрийг байгуулсан байна.

БНХАУ-тай 1991 онд байгуулсан Автотээврийн хэлэлцээрээр хоёр улсын хоорондын харилцан тохиролцож нээсэн хилийн боомтын авто замаар ачаа, зорчигчдыг байнгын болон байнгын бус хугацаагаар тээвэрлэхэд энэхүү хэлэлцээрийг үндэслэн зохицуулж байна.⁸

⁸БНМАУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээр

Олон улсын авто тээврийн харилцааны тухай МУ-ын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг хоёр орны хооронд болон тэдгээрийн нутгаар дамжин өнгөрөх автотээврийн харилцааг хөгжүүлэх зорилгоор 1996 онд байгуулсан байна. Энэхүү хэлэлцээрийн дагуу хоёр улсын хооронд болон тэдгээрийн нутгаар дамжин өнгөрөх зорчигчдын байнгын болон байнгын бус тээвэрлэлт, мөн ачааны тээвэрлэлтийг улс хоорондын автотээврийн харилцааны зориулалтаар нээгдсэн замаар гүйцэтгэхээр тохиролцсон байна.⁹

Бусад орны эрх зүйн зохицуулалт

Гадаад орнуудын туршлагыг судлах хүрээнд манай улстай адил тогтолцоотой байсан шилжилт хийсэн орнуудаас Казакстан улс, Тажикстан улс, автотээвэрлэлт амжилттай хөгжсөн орнуудаас БНХАУ, ОХУ зэрэг улсын зарим онцлог зохицуулалтыг авч үзлээ.

Казакстан улс

Казакстан Улс 1994 онд баталсан Тээврийн тухай хуулиар бүх төрлийн (автозам, төмөр зам, усан зам (далай тэнгисийн болон гол мөрний), агаарын зам, хотын цахилгаан, метро, мөн хоолойн тээврийг оролцуулаад) тээвэрлэлтийн эрх зүйн болон эдийн засаг, зохион байгуулалтын үндсийг тодорхойлон зохицуулдаг байна.

Тус хууль нь нийтлэг үндэслэл, тээврийн үйл ажиллагаа дахь төрийн удирдлага, зохицуулалт, тээврийн үйл ажиллагааны үндсэн нөхцлүүд, тээврийн аюулгүй байдал ба хариуцлага, бусад зүйл гэсэн 5 бүлэгтэй.

1-р бүлэгт тээвэр, тээвэрлэлтийн ажил үйлчилгээ эрхэлж буй хуулийн этгээдийг тээврийн байгууллага, аж ахуйн нэгж гэж, байгуулсан гэрээ хэлцлийн үндсэн дээр тээврийн хэрэгслээр үйлчлүүлж буй хувь хүн, хуулийн этгээд, улс орныг үйлчлүүлэгч гэж нийтлэг байдлаар тодорхойлсон. Хүн амын эрүүл мэнд ба хүрээлэн буй орчинд сөрөг нөлөөгүй тээврийн хэрэгслийн техник ашиглалт, тээвэрлэлтийн нөхцөл, техникийн зохицуулалт, аюулгүй байдал зэргийг зохих норм, норматив, стандартаар тээврийн төрөл, ангилалаас хамааруулан тогтоон мөрдүүлэхээр заасан. Мөн тээврийн өмчийн тухай буюу нийтийн хэрэгцээнд ашиглагдаж буй төмөр зам, авто замын сүлжээ, тэдгээрийн инженерийн байгууламжууд, шугам дамжуулах хоолой, усан зам, агаарын хөлөг, метро нь төрийн өмч мөн гэж заасан.

2-р бүлэгт Тээврийн үйл ажиллагаан дахь төрийн удирдлага, зохицуулалтын талаар тусган зохицуулсан бөгөөд тээврийн салбарын хөрөнгө оруулалтын нэгдмэл, нийгэм, шинжлэх ухаан, техникийн үндэслэлтэй бодлого боловсруулах, хууль эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, үйл ажиллагаа эрхлэх гэрчилгээ олгох, санхүүжүүлэх, хяналт тавих зэрэгт төрийн зохицуулалтын үйл ажиллагаа чиглэгдэж Ерөнхийлөгчийн зарлиг, Засгийн газраас баталсан дүрмийн дагуу бүрэн эрх олгогдсон

⁹Олон улсын автотээврийн харилцааны тухай МУ-ын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр

этгээд энэхүү эрхийг хэрэгжүүлэхээр заасан. Тээвэрлэгч, тээвэрлүүлэгчийн хоорондын гэрээ, тээвэрлэгчийн аж ахуйн үйл ажиллагаанд төр хөндлөнгөөс оролцохгүй бөгөөд тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэх гэрчилгээ, зөвшөөрлийг тусгайлсан хууль тогтоомжоор зохицуулдаг байна. Тээврийн хэрэгсэл нэг бүр нь бүртгэлтэй, гэрчилгээтэй байна гэж заасан.

Хот болон орон нутгийн нийтийн тээврийн чиглэлд тээвэрлэлтийн ажил үйлчилгээ эрхлэх байгууллага, аж ахуйн нэгж нь эрх бүхий байгууллагатай байгуулсан гэрээний үндсэн дээр ажилладаг бөгөөд тогтоосон үнийн дагуу үйлчилгээ эрхлэх хот доторх нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчид улсын болон орон нутгийн төсвөөс нөхөн төлбөр олгодог байна.

Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны үндсэн нөхцлүүдийг зохицуулсан 3-р бүлэгт “зах зээлийн эрэлт хэрэгцээ түүнд нийцсэн тээврийн үйлчилгээ нь эдийн засаг, аж ахуйн харилцааны үндэс болно” гэж заасан.

Нэг онцлог зохицуулалтыг дурьдвал тээврийн дэд бүтэц буюу буудал, зогсоол, бусад инженерийн барилга байгууламж зэргээс үйлчилгээ авч байгаа иргэн, хуулийн этгээд нь тодорхой хэмжээний төлбөр төлдөг байна. Тээврийн дэд бүтцийн хэсгийг хориотой бүсэд тооцож, тус бүс рүү орох, гарах, бүсэд ажиллах дүрэм журмыг Засгийн газраас баталдаг байна. Түүнчлэн байгалийн баялагтай газар нутагт тээврийн дэд бүтэц, инженерийн байгууламж барих, барихаар төлөвлөхийг хориглож онцгой тохиолдолд Геологийн асуудал эрхэлсэн төрийн эрх бүхий байгууллагаас зөвшөөрөл авна гэж заасан байна.

Казакстаны хуулиар тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа байгууллага үйлчилгээний үнээ өөрөө тогтоодог бөгөөд зарим тээврийн хэрэгслийн үйлчилгээний үнэ тарифыг (монополи үйл ажиллагаа, тэнцвэртэй байдлыг хангах) зэрэгт улсаас үнэ тариф тогтоосон зохицуулалт хийж болохоор заасан.

Мөн тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэгч нь заавал даатгуулсан байх шаардлага тавьдаг байна.

Бүх төрлийн тээвэрлэлтийн уялдаа холбоог хангахтай холбогдсон асуулыг төрийн эрх бүхий байгууллагаас баталсан холимог тээвэрлэлтийн дүрмээр зохицуулж байна.

Хуулийн 4 дүгээр бүлэгт тээврийн аюулгүй байдал, хариуцлагын талаар тусгасан бөгөөд тээврийн хэрэгсэлд тавих шаардлагыг тодорхойлж, шаардлага хангаагүй тээврийн хэрэгсэл оруулж ирэх, худалдан борлуулах, ашиглахыг хориглоно гэж заасан байна.

Түүнчлэн тээвэрлэгчийн хүлээх хариуцлагыг тусгасан бөгөөд бүртгэгдсэн ачаа тээш хүрэх газраа заасан хугацаанаас 7 хоногийн дараа хүрээгүй эсвэл, тээвэрлэгч үрэгдсэн гэдгийг хүлээн зөвшөөрсөн тохиолдолд ачаа тээшийг үрэгдсэнд тооцож, хохирлыг нөхөн төлүүлэх зохицуулалттай байна. Зорчигч тээвэрлэлтэд 10 цаг ба түүнээс дээш хугацаанд чиглэл саатах тохиолдолд тээвэрлэгч нь зорчигчийг байр, хоолоор хангахаар тусгасан байна.

Оросын холбооны улс

ОХУ-ын хувьд тээврийн харилцааг, тэр дундаа авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгсэлээр үйлчилгээ үзүүлэх харилцааг 2007 оны 11 дүгээр сарын 8-ны өдрийн №259-ФЗ “Авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслийн дүрэм”¹⁰-ийн тухай Холбооны хуулиар зохицуулж байна. Энэ хууль нь энэ салбарын гол хууль бөгөөд зорчигч, ачааг автобус, трамвай, троллейбус, суудлын автомашин, ачааны автомашин, чиргүүл, хагас чиргүүл ашиглан тээвэрлэх нийтлэг нөхцөлийг тодорхойлохын зэрэгцээ зорчигч, гэрээний үндсэн дээр тээвэрлүүлэгч (фрахтователь), ачаа илгээгч, ачаа хүлээн авагч, тээвэрлэгч, тээврийн дэд бүтцийн объектуудад гэрээний үндсэн дээр тээвэрлэгчдэд үзүүлэх үйлчилгээний нийтлэг нөхцөлийн талаар зохицуулсан байдаг.

Авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслийн дүрэм нь I Бүлэг. Нийтлэг зохицуулалт, II Бүлэг. Ачаа тээвэрлэх, III Бүлэг. Зорчигч, ачаа тээшийг тогтмол/байнга тээвэрлэх, IV Бүлэг. Зорчигч, ачаа тээшийг захиалгаар тээвэрлэх, V Бүлэг. Зорчигч, ачаа тээшийг суудлын таксигаар тээвэрлэх, VI Бүлэг. Тээвэрлэгч, гэрээний үндсэн дээр тээвэрлэгч, ачаа илгээгч, ачаа хүлээн авагч, зорчигч, тээвэрлүүлэгчийн хариуцлага, VII Бүлэг. Акт, гомдол, нэхэмжлэл, VIII Бүлэг. Төгсгөлийн заалт гэсэн бүтэцтэй байна.

Энэ хуульд үндэслэн ОХУ-ын Засгийн газар нь зорчигч, ачаа тээшийг авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэх журмыг тогтоодог (хуулийн 3 дугаар зүйлийн 1). Тухайлбал, 2009.02.14 онд “Зорчигч, ачаа тээшийг авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэх журмыг” тогтоох тухай ОХУ-ын Засгийн газрын тогтоол №112, болон 2011.4.15-онд “Авто тээврийн хэрэгсэлээр ачаа тээвэрлэх журмыг” тогтоох тухай ОХУ-ын Засгийн газрын тогтоол №272 зэргийг батлан гаргасан байна.

Дээрх хуулиар зохицуулаагүй асуудлыг Холбооны бусад хууль, бусад эрх зүйн актаар дэлгэрүүлэхээр 1 дүгээр зүйлийн 1-д заасан байна. Үүний дагуу 2015.07.13-нд “Зорчигч, ачаа тээшийг байнгын үндсэн дээр ОХУ-д авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай”¹¹ №220-ФЗ ХУ-ын хуулийг баталсан байна.

Зорчигч, ачаа тээшийг байнгын үндсэн дээр ОХУ-д авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай хууль нь I Бүлэг. Нийтлэг зохицуулалт, II Бүлэг. байнгын тээвэрлэлтийг бүс хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр зохион байгуулах, III Бүлэг. байнгын тээвэрлэлтийг орон

¹⁰<http://docs.cntd.ru/document/902070572>

¹¹<http://docs.cntd.ru/document/420287403>

нутгийн (хот суурин) байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр, орон нутаг (хот суурин)хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр, бүс хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн зэрэгцээ чиглэлээр зохион байгуулах,IV Бүлэг. байнгын тээвэрлэлтийн чиглэл бүртгэх,V Бүлэг. байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр тээвэрлэлтийг явуулах гэрчилгээ болон байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлийн картыг олгох, өөрчлөх, мөн гэрчилгээний үйлчлэлийг зогсоох,VI Бүлэг. зам тээврийн дэд бүтцийн объектод тавигдах шаардлага, түүнийг ашиглах журам,VII Бүлэг. байнгын тээвэрлэлтэд хяналт тавих,VIII Бүлэг. Төгсгөлийн заалт гэсэн бүтэцтэй байна.

Энэ хуулиар байнгын тээвэрлэлтийн онцлогийг харгалзан зохицуулсан байх бөгөөд дараах асуудлыг хөндөн зохицуулсан байна:

- байнгын тээвэрлэлтийн чиглэл тогтоох, өөрчлөх, цуцлах;
- байнгын тээвэрлэлт хийхийг хуулийн этгээд, хувиараа аж ахуй эрхлэгчид эрх олгох;
- зам тээврийн дэд бүтцийн объектыг байнгын тээврийн зориулалтаар ашиглах;
- байнгын тээвэрлэлтэд хяналт тавих асуудлыг зохион байгуулах.

Байнгын тээвэрлэлтийн зохион байгуулалтын эрх зүйн зохицуулалт шаталсан түвшний бүтэцтэй: холбооны (энэ хуулийн 2 дугаар зүйлийн 1), бүсийн (энэ хуулийн 2 дугаар зүйлийн 2), орон нутгийн/хотын (энэ хуулийн 2 дугаар зүйлийн 3).

Холбооны хэмжээнд:

Иргэний хууль, Зорчигч, ачаа тээшийг байнгын үндсэн дээр ОХУ-д авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай хууль, Авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслийн дүрэм тогтоох тухай хууль болон бусад хууль, тэдгээрт нийцүүлсэн эрх зүйн бусад акт.

Мөн 1995 оны Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай Холбооны хууль, 2015 оны Зам тээврийн сайдын №366, 2014 оны № 7 тушаал зэрэг хамаарна.

Мөн Зорчигч, ачаа тээшийг байнгын үндсэн дээр ОХУ-д авто тээврийн хэрэгсэл болон хот сууринд газраар явагч цахилгаан тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай хуулиар 2013.4.5-ны №44-ФЗ “Улсын болон орон нутгийн хэрэгцээг хангах бараа, ажил, үйлчилгээг контрактын үндсэн дээр худалдан авах тухай хууль” –ийг харгалзан дараах асуудлыг зохицуулна:

1) эрх бүхий байгууллагаар, эсхүл бусад төрийн, эсхүл орон нутгийн захиалагчаар зохицуулагдах тарифаар байнгын тээвэрлэлтийг хийх эрх олгох төрийн болон орон нутгийн контракт хийх асуудлыг (14 дүгээр зүйл);

2) байнгын тээвэрлэлтийг хийх тарифыг тогтоох (15 дүгээр зүйл);

3) орон нутгийн (хот суурин) байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр, орон нутаг (хот суурин) хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр, бүс хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн зэрэгцээ чиглэлээр байнгын тээвэрлэлт хийх эрхийг олгох нээлттэй сонгон шалгаруулалт явуулах (39 дүгээр зүйлийн 4.3).

Энэ хуулийн хүрээнд тээврийн тарифыг зохицуултын болон зохицуулалтын бус гэж ангилаж байна.

9 дүгээр зүйл. Бүс хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр байнгын тээвэрлэлт хийх тариф

Бүс хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр байнгын тээвэрлэлт хийх тарифыг холбогдох чиглэлээр тээвэр хийх эрх олгосон гэрчилгээ эзэмшигч хуулийн этгээд, хувиараа аж ахуй эрхлэгч, энгийн нөхөрлөлийн гэрээний оролцогчид тогтооно.

15 дугаар зүйл. Хот суурингийн байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр, хот суурин хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн чиглэлээр, бүс хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн зэрэгцээ чиглэлээр хийх чиглэлээр байнгын тээвэрлэлт хийх тариф

1. хот суурингийн чиглэлээр хийх тээвэрлэлтийн зохицуулалтын тарифыг хуулиар өөрөөр зохицуулаагүй бол ОХУ-ын субъектын төрийн захиргааны байгууллага тогтооно.
2. Хот хоорондын – тухайн нутаг дэвсгэрийн субъектын төрийн захиргааны байгууллага тогтооно.
3. бүс хоорондын байнгын тээвэрлэлтийн зэрэгцээ чиглэлийн – тухайн эцсийн зогсоол-буудал буй нутаг дэвсгэрийн субъектын төрийн захиргааны байгууллага тогтооно.

Бүс нутгийн түвшинд холбооны хуулиар зохицуулагдаагүй харилцааг ОХУ-ын бүх бүсүүд өөрийн хэмжээний хууль гаргасан байдаг. Тухайлбал, тухайн субъектын нутаг дэвсгэрээр зорчигч, ачаа тээшийн байнгын тээвэрлэлтийг автотээврийн хэрэгсэлээр тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай хууль гаргасан байдаг байна. Эдгээр хуулиар субъектын төрийн байгууллага хоорондын, эсхүл өөрөө удирдах ёсны байгууллага хооронд бүрэн эрхийг хувиарлах асуудлыг зохицуулдаг. Тухайлбал, Ленинградын областын 2015.12.28-ны өдрийн №145 “Ленинградын областид зорчигч, ачаа тээшийн байнгын тээвэрлэлтийг автотээврийн хэрэгсэлээр тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай хууль”¹²-ийн 2 дугаар зүйлээр:

1. Ленинградын областын захиргаа нь:
 - а) байнгын тээвэрлэлтийн төлөвлөгөөг батлах;
 - б) зохицуулагдах бус тарифаар хийгдэх тээвэрлэлтэд тавих шаардлага.

¹²<http://docs.cntd.ru/document/537986360>

2. Ленинградын областын эрх бүхий байгууллага (тухайн асуудал эрхлэх төрийн гүйцэтгэх эрх мэдлийн байгууллага) нь:

- а) байнгын тээвэрлэлтийн зохион байгуулах холбооны хуулиар олгогдсон чиг үүргийг хэрэгжүүлэх;
- б) байнгын тээвэрлэлтийн төлөвлөгөөг боловсруулах, Ленинградын областын захиргаанд өргөн барих
- в) зогсоолын цэг, эцсийн зогсоолын цэгийг тогтоох, хот хоорондын чиглэлийн бүртгэл хөтлөх журмыг тогтоох, байнгын тээвэрлэлт хийх төрлийг тогтоох, сонгон шалгаруулалтын үнэлгээний шалгуурын загварыг тогтоох гэх зэрэг.

Хот суурингийн хэмжээнд холбооны хууль болон бүсийн хууль тогтоомжоор зохицуулаагүй асуудлаар эрх зүйн зохицуулалтыг хэрэгжүүлнэ. Тухайлбал, Мончегорск хотын захиргааны 2015.10.14-ний өдрийн №915 “Мончегорск хотын хилийн зааг дотор авто тээврийн хэрэгсэлээр байнгын тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай”¹³ тогтоол баталсан байна.

Хотын захиргаа нь:

- Тээвэрлэлтийн гэрээний хэрэгжилтэд хяналт тавих
- зохицуулалтын бус тарифаар хийх байнгын тээвэрлэлтэд тавигдах шаардлагыг тогтоох
- байнгын тээвэрлэлтийг төлөвлөх журмыг тогтоох
- төлөвлөлтийг батлах
- зохицуулалтын бус тарифаар хийх байнгын тээвэрлэлт хийх зарим этгээдэд үзүүлэх хөнгөлөлтийг тогтоох
- чиглэл тогтоох.

ДОЛОО. ЗӨВЛӨМЖ

Монгол Улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагаа өргөжиж байгаа өнөөгийн нөхцөлд автотээврийн ангилал, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, уул уурхайн тээвэрлэлт, ачаа, зорчигчийн терминал, авто зам дагуух үйлчилгээ, автомашин үйлдвэрлэл, тээвэр зуучлалын үйлчилгээ, төрийн хяналт, бүтэц, зохион байгуулалттай холбоотой асуудлыг зохицуулах шаардлага гарч байна.

Түүнчлэн улс, бүс нутгийн хэмжээний тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцох эрэлт үүссэнийг үндэслэн Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенц, Засгийн газар хоорондын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулалт хийх эрх зүйн орчныг бий болгох шаардлага тулгарч байна.

Автотээврийн хэрэгсэл, тэр дундаа автомашины тоо хэмжээний өсөлт нь байгаль орчин, экологийн байдалд сөргөөр нөлөөлж, зам тээврийн осол зөрчил ихсэх, хүн амын эрүүл мэнд,

¹³http://monchegorsk.gov-murman.ru/regulatory/ofitsialnye-dokumenty/administratsiya/index.php?arrFilter_pf%5BYEAR%5D=824&set_filter=Y&PAGEN_1=8

2. Ленинградын областын эрх бүхий байгууллага (тухайн асуудал эрхлэх төрийн гүйцэтгэх эрх мэдлийн байгууллага) нь:

- а) байнгын тээвэрлэлтийн зохион байгуулах холбооны хуулиар олгогдсон чиг үүргийг хэрэгжүүлэх;
- б) байнгын тээвэрлэлтийн төлөвлөгөөг боловсруулах, Ленинградын областын захиргаанд өргөн барих
- в) зогсоолын цэг, эцсийн зогсоолын цэгийг тогтоох, хот хоорондын чиглэлийн бүртгэл хөтлөх журмыг тогтоох, байнгын тээвэрлэлт хийх төрлийг тогтоох, сонгон шалгаруулалтын үнэлгээний шалгуурын загварыг тогтоох гэх зэрэг.

Хот суурингийн хэмжээнд холбооны хууль болон бүсийн хууль тогтоомжоор зохицуулаагүй асуудлаар эрх зүйн зохицуулалтыг хэрэгжүүлнэ. Тухайлбал, Мончегорск хотын захиргааны 2015.10.14-ний өдрийн №915 “Мончегорск хотын хилийн зааг дотор авто тээврийн хэрэгсэлээр байнгын тээвэрлэлтийг зохион байгуулах тухай”¹³ тогтоол баталсан байна.

Хотын захиргаа нь:

- Тээвэрлэлтийн гэрээний хэрэгжилтэд хяналт тавих
- зохицуулалтын бус тарифаар хийх байнгын тээвэрлэлтэд тавигдах шаардлагыг тогтоох
- байнгын тээвэрлэлтийг төлөвлөх журмыг тогтоох
- төлөвлөлтийг батлах
- зохицуулалтын бус тарифаар хийх байнгын тээвэрлэлт хийх зарим этгээдэд үзүүлэх хөнгөлөлтийг тогтоох
- чиглэл тогтоох.

ДОЛОО. ЗӨВЛӨМЖ

Монгол Улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагаа өргөжиж байгаа өнөөгийн нөхцөлд автотээврийн ангилал, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, уул уурхайн тээвэрлэлт, ачаа, зорчигчийн терминал, авто зам дагуух үйлчилгээ, автомашин үйлдвэрлэл, тээвэр зуучлалын үйлчилгээ, төрийн хяналт, бүтэц, зохион байгуулалттай холбоотой асуудлыг зохицуулах шаардлага гарч байна.

Түүнчлэн улс, бүс нутгийн хэмжээний тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцох эрэлт үүссэнийг үндэслэн Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенц, Засгийн газар хоорондын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулалт хийх эрх зүйн орчныг бий болгох шаардлага тулгарч байна.

Автотээврийн хэрэгсэл, тэр дундаа автомашины тоо хэмжээний өсөлт нь байгаль орчин, экологийн байдалд сөргөөр нөлөөлж, зам тээврийн осол зөрчил ихсэх, хүн амын эрүүл мэнд,

¹³http://monchegorsk.gov-murman.ru/regulatory/ofitsialnye-dokumenty/administratsiya/index.php?arrFilter_pf%5BYEAR%5D=824&set_filter=Y&PAGEN_1=8

аюулгүй байдал алдагдах зэргээр эдийн засаг, нийгмийн бүх талын харилцаанд хүндрэл учруулж байна. Монгол Улсын тээврийн хэрэгслийн тоо сүүлийн 20 жилд 5 дахин нэмэгдсэн байна.¹⁴

Монгол Улсын Их Хурлын 2008 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталсан “Монгол Улсын мянганы хөгжлийн зорилгод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого”-ын 5.3.1-д Зам, тээврийн салбарын хөгжлийн эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгоно”, “... авто зам, тээвэр, иргэний нисэх, төмөр зам, усан замын тээврийн тухай хуулиуд, холбогдох стандартууд, дүрэм журмуудад өөрчлөлт оруулахын зэрэгцээ зарим хуулийг шинээр баталж мөрдүүлэх...”, мөн “Шинэ бүтээн байгуулалт” дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөр батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 36 дугаар тогтоолын 2 дугаар хавсралтад “Автотээврийн тухай хуулийг шинэчлэн найруулах” гэж тус тус заасан.

УИХ-ын 2016 оны 19 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030”-д Хэрэглэгчийн эрэлт, хэрэгцээнд нийцсэн, эдийн засгийн үр ашигтай, аюулгүй, ая тухтай тээврийн үйлчилгээг өргөжүүлэн хөгжүүлэх чиглэлээр тодорхой зорилгуудыг дэвшүүлсэн.

Түүнчлэн Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт эдийн засгийн өсөлтийг дэмжсэн, нийгмийн хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн, аюулгүй, ая тухтай үйлчилгээ үзүүлэх зам, тээвэр ложистикийн сүлжээг өргөжүүлэн хөгжүүлнэ, тээврийн салбарын олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн интеграцид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлнэ гэж тус тус тусгасан байна.

Дээр дурьдсан нөхцөл байдалд үндэслэн энэхүү судалгаагаар “Автотээврийн тухай хууль”-д тулгамдаж байгаа асуудлуудыг тодорхойлж, хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулах шаардлагатай гэж дүгнэв.

Хуулийн төсөлд одоогийн хуулиар зохицуулаагүй болон зохицуулалт гарцаагүй шаардаж байгаа дараах асуудлуудыг тусгах нь зүйтэй гэсэн саналтай байна. Үүнд:

Нэг. Тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг барих, ашиглах харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох нь зүйтэй.

Энэ хүрээнд Автотээврийн дэд бүтэц, бүрэлдэхүүн, тавигдах нөхцөл шаардлагыг тодорхойлж, автотээврийн дэд бүтцийг төлөвлөх, барьж байгуулах, өмчлөх, эзэмших, ашиглахтай холбогдон үүсэх харилцааг цогцоор нь тусган зохицуулах шаардлагатай.

Хоёр. Автотээврийн салбарт төрөөс оролцох оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой болгох замаар зах зээлд шударга өрсөлдөх нөхцөл боломжийг бүрдүүлэххүрээнд АТҮТ-ийн чиг үүргийг оновчтой, тодорхой хуульчилж, улс

¹⁴Автотээврийн тухай хуулийн хэрэгжилтэд хийсэн хяналт, шинжилгээ, үнэлгээний тайлан. ЗТХЯ, 2017

хоорондын тээвэрлэлтхийх аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, тус байгууллагын орон нутаг дахь салбаруудын удирдлага зохицуулалтыг одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа Автотээврийн тухай хуулийн 7.2, 7.3 дахь заалтад нийцүүлэн зохион байгуулах нь илүү хялбар, оновчтой, зардал бага шаардахаар байна гэж үзлээ.

Гэхдээ энэхүү хувилбарыг сонгосон нөхцөлд АТҮТ-ийн зохион байгуулалтын бүтэц, орон тоог дахин авч үзэх, цомхон чадварлаг төрийн үйлчилгээний албыг бий болгох шаардлагатай.

Түүнчлэн одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хууль тогтоомжоор тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх үйл ажиллагаа нь тусгай зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэх аж ахуйн үйл ажиллагааны төрөлд хамаарч байгааг эргэн харах, энэхүү үйл ажиллагаа нь автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын улмаас хүн амын эрүүл мэнд, байгаль орчинд учруулж болох хортой нөлөөллийн хэмжээг илрүүлэх экологийн үзлэг, хийцийн онцлог ба техникийн байдал нь жолооч, зорчигчдын аюулгүй ажиллагааны болон эрүүл ахуйн нөхцөл, тав тухтай байдлын шаардлагад нийцэж байгааг илэрхийлэх эргономикийн үзлэг, автотээврийн хэрэгслийн агрегат зангилаа, механизм, тоноглол, эд анги нь аюулгүй байдлын болон ашиглалтын шаардлагад нийцэж байгаа байдлыг үнэлэх техникийн байдлын үзлэгээс бүрдэх захиргааны хяналт хэрэгжүүлж буй нэг хэлбэр болохыг анхаарч үзэх нь зүйтэй байна.

Бусад орнуудын туршлагаас харахад АНУ-ын ихэнх мужуудад Тээврийн яамны харьяа үйлчилгээ, оношлогооны төвүүдэд техникийн хяналтын үзлэг хийдэг. Зарим муж улсуудад онцгой тохиолдолд Тээврийн яамны зөвшөөрлөөр хувийн хэвшлийн байгууллагуудаар техникийн хяналтын үзлэгийг хийлгэдэг байна. Австри улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг тусгай эрх авсан байгууллагаар гүйцэтгүүлдэг. Белги улсад Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв бүхэлд нь хариуцан хийдэг. Болгарт хяналтын үзлэгийг албан ёсны зөвшөөрөлтэй КАТ цагдаагийн хэлтэс шалгадаг байна.

Дээр дурьдснаас үзэхэд тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үйл ажиллагааг ихэвчлэн уг чиг үүргийг хэрэгжүүлэгч төрийн байгууллага, эсхүл төрөөс тусгай эрх авсан байгууллагагүйцэтгэж байна.

Иймд тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх аж ахуйн үйл ажиллагаанд хамааруулж буй зохицуулалтыг өөрчилж эрх бүхий төрийн байгууллага эсхүл төрийн үйл ажиллагааг төрийн бус байгууллага, хувийн хэвшлээр гэрээний үндсэн гүйцэтгүүлэх чиглэлээр зохицуулалт тусгах нь зүйтэй байна.

Хэрвээ тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үйл ажиллагааг аж ахуйн үйл ажиллагаа биш гэж үзвэл одоогоор үйл ажиллагаа явуулахаар тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч 3 аж ахуйн нэгжид тусгай зөвшөөрлийн хүчинтэй хугацаагаар Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлд заасны дагуу гэрээ байгуулан гүйцэтгүүлэх замаар шийдвэрлэх боломжтой байна. Энэ нь Монгол Улсын Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөний 5.1.19-д “Төрийн зарим чиг үүргийг иргэний нийгмийн байгууллага,

мэргэжлийн холбоодоор гүйцэтгүүлэх бодлого баримталж, хэрэгжилтийг хангах эрх зүйн орчинг цогцоор бүрдүүлнэ” гэж заасантай нийцэж байна.

Энэ хувилбар нь төсөвт ирэх ачаалал дарамтыг бууруулах, нөгөө талаас төвлөрлийг сааруулах, орон нутаг бие даан ажиллах боломж нөхцлийг бүрдүүлэх давуу талтай байна.

Гурав. Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгүүлэх зохицуулалтыг бий болгох нь зүйтэй.

Нийтийн ашиг сонирхол, хүний эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчин, улс орны аюулгүй байдалд хохирол учруулахаас урьдчилан сэргийлэх шаардлагын үүднээс нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх эрх олгож нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг сайжруулах, техник хэрэгслийн ашиглалтын байдалд хяналт тавих нөхцлийг бүрдүүлэх, үйлчилгээ эрхлэгчдийг хариуцлагажуулах чиглэлээр эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох шаардлагатай.

Дөрөв. Тээврийн хэрэгслийн ашиглалт, үйлчилгээ, аюулгүй ажллагааг хангах, түүнд тавих хяналтыг сайжруулах зорилгоор авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүртгэл хөтлөх, чанар стандартын шаардлага хангасан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээгээр хэрэглэгчдийг хангахтай холбогдсон эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох шаардлагатай.

Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хуулиар авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох, стандартыг мөрдүүлэх хүрээнд хуулийн зохицуулалт үйлчилж байгаа нь уг асуудлыг цогцоор нь шийдвэрлэж чадахгүй байгаа сул талтай байна.

Иймд Авто үйлчилгээ эрхлэгчид хамаарах этгээд, түүнээс үзүүлэх ажил, үйлчилгээний нэр төрөл, хамрах хүрээ, тавигдах шаардлагыг шинээр тодорхойлох, авто үйлчилгээ эрхлэгчдийг нэгдсэн бүртгэлд хамруулах, гүйцэтгэсэн ажил үйлчилгээний мэдээллийг тээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд хамруулах зохицуулалтыг цогцоор тусгаснаар тээврийн хэрэгсэл нэг бүрийн “түүх” (засвар үйлчилгээ хийсэн)-ийг бүрдүүлэх, хэрэглэгчдийг үнэн бодит мэдээллээр хангах, нөгөө талаар авто үйлчилгээ эрхлэгчдийн бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээнд тавих хяналтыг сайжруулах нь зүйтэй байна.

Тав. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослыг бууруулах шаардлагын хүрээнд баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг хориглох зохицуулалтыг бий болгох шаардлагатай.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлд “Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг замын зорчих хэсгийн баруун гар талаар явуулна” гэж заасан. Монгол Улсад ашиглагдах автотээврийн хэрэгсэл, авто зам, замын байгууламжуудын

инженерийн шийдэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үзүүлэлтийн тооцоог болон замын хөдөлгөөн зохион байгуулалтын болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой хууль, дүрэм, журам, стандартуудыг боловсруулахдаа зүүн талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн үзүүлэлтээр тооцож боловсруулагдсан байдаг.

Дэлхийн улс орнуудад замын хөдөлгөөнийг зорчих хэсгийн баруун эсхүл зүүн гар талаар явуулах эсэхээ дотоодын хууль тогтоомжоороо тогтоон түүндээ нийцүүлэн автомашины жолооны хүрдний байрлалыг хуульчлан тодорхой зааж өгсөн байдаг байна.

Иймд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, замын хөдөлгөөний тухай хууль, дүрэмд нийцүүлэн баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй автомашины импортыг хязгаарлах; эсхүлбаруун гар талдаа жолооны хүрдтэй автомашиныг тээврийн хэрэгслийн бүртгэлд бүртгэхгүй байх хуулийн зохицуулалтыг бий болгох зайлшгүй шаардлагатай байна.

Хавсралт 1

**ХУУЛЬ ТОГТООМЖИЙН ХЭРЭГЦЭЭ ШААРДЛАГЫГ УРЬДЧИЛАН
ТАНДАН СУДЛАХ СУДАЛГААТАЙ ХОЛБООТОЙ ИРГЭН БОЛОН ТӨРИЙН
БАЙГУУЛЛАГАД ҮҮСЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО¹⁵**

Нэг. Удиртгал

Энд Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын нэгдүгээр хавсралтаар баталсан “Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах аргачлал”-ын дагуу тандан судалгааны тайланд тусгасан тулгамдаж буй асуудлынзохицуулалтын хувилбар тус бүрийн хувьд “зардал, үр өгөөжийн харьцаа”-г улсын төсвөөс зардал гарах эсэх, аж ахуйн нэгж байгууллага, иргэдэд захиргааны ачаалал, нэмэлт зардал үүсэх эсэхийг ерөнхий байдлаар тандан судалж, дараах байдлаар дүгнэхээр заасан байна. Үүнд:

1. Зохицуулалтын хувилбаруудын нийгэмд үзүүлэх үр өгөөжийг ерөнхий байдлаар тодорхойлно. Зардал нэмэгдэх тохиолдолд тухайн хувилбарыг хэрэгжүүлсэнээр нийгэмд үзүүлэх өгөөж нь гарсан зардлаас илүү байхаар бол үр ашигтай гэж энэ тухай тайлбарлаж дүгнэлтэд оруулна;
2. Зардал нэмэгдэх бөгөөд үр өгөөж бага байх төсөөлөл гарсан тохиолдолд уг хувилбар үр ашиг муутай гэсэн дүгнэлт хийнэ;

¹⁵Энэхүү зардлын тооцоог “Автотээврийн тухай хууль”-ийн шинэчилсэн найруулга бэлтгэх хүрээнд “Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах тайлан”-гийн хавсралт байдлаар гүйцэтгэв.

3. Шаардлагатай бол судалж байгаа асуудалд, зохицуулалтын хувилбарын онцлогоос хамааруулан зардлыг “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлал”-ын дагуу нарийвчлан тоцож болно.

Иймд энэхүү тооцоололд зөвхөн “Автотээврийн тухай хууль”-ийн шинэчилсэн найруулга шаардлагатай эсэх “Хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах” судалгааны тайланд (цаашид “Тандан судалгааны тайлан” гэх) үндэслэн дараах зохицуулалттай холбогдуулан иргэнд болон төрийн байгууллагад үүсэх зардлыг ерөнхийлөн тооцож, дүгнэлт өгсөн болно. Үүнд:

- Автотээврийн салбар дахь төрийн оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой, тодорхой болгох;
- Жолооны баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах.

Нэг. Автотээврийн салбар дахь төрийн оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой, тодорхой болгох

Тандан судалгааны тайланд автотээврийн салбар дахь төрийн оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой, тодорхой болгох хүрээнд дараах 2 хувилбарыг санал болгосон байна. Үүнд:

Хувилбар 1. Автотээврийн салбарын талаарх төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, төрийн суурь үйлчилгээг адил тэгш, чанартай, хүртээмжтэй хүргэх болон төрийн хэвийн ажиллагааг хангахад туслах чиг үүрэг бүхий төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгох, “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-аас төрийн чиг үүргүүдийг салган хариуцуулах.

Хувилбар 2. “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын статус (хуулийн этгээдийн хэлбэр)-ийг холбогдох хууль тогтоомжид нийцүүлэн хуульчлах замаар одоо байгаа тогтолцоог хэвээр хадгалах. Ингэсэн нөхцөлд явуулж буй аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, орон нутаг дахь салбаруудыг одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 7.2, 7.3 дахь заалтын дагуу өөрчлөн зохион байгуулах.

Дээрх зохицуулалтын хувилбарын “Зардал, үр өгөөжийн харьцаа”-г тандан судлах ажлыг дараах үе шатаар хийж гүйцэтгэсэн болно. Үүнд:

1. “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын бүтэц зохион байгуулалт болон санхүү, эдийн байдалд шинжилгээ хийх;
2. Шинээр бий болох төрийн байгууллагын чиг үүрэг, зардлыг ерөнхийлөн тооцох;
3. Зохицуулалтын хувилбаруудын зардал, үр өгөөжийг харьцуулан дүгнэх.

1.1. “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын бүтэц, зохион байгуулалт болон санхүү, эдийн байдалд шинжилгээ хийх

1.1.1. Ерөнхий зүйл

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ нь Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын эрхлэх асуудлын хүрээнд холбогдох хууль тогтоомж болон дүрэмд заасны дагуу дараах үйл ажиллагааг улсын хэмжээнд явуулж байна¹⁶. Үүнд:

- Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх;
- Нийслэл болон орон нутагт тээврийн хэрэгслийн нэгдсэн бүртгэлийг хөтлөх, улсын бүртгэлийн дугаар олгох;
- Улс, хот хоорондын нийтийн зорчигч болон ачаа тээвэр, шуудан, жуулчин тээвэрлэлтийн үйлчилгээг улсын хэмжээнд зохион байгуулах;
- Автотээврийн хэрэгслийн мэргэшсэн жолоочийн шалгалтыг зохион байгуулах, үнэмлэх олгох;
- Улс, хот хоорондын ачаа, зорчигч тээвэрлэж байгаа тээврийн хэрэгслийн байршил тогтоох, хөдөлгөөнийг шуурхай зохицуулалтаар хангах;
- Хууль тогтоомжоор хориглоогүй бусад үйл ажиллагааг эрхлэх;

Автотээврийн үндэсний төв нь Улаанбаатар хотод Сонгинохайрхан, Баянзүрх, Баянгол дүүрэг дэхь техникийн хяналтын үзлэгийн төв, хот хоорондын зорчигч тээврийн Баянзүрх, Сонгинохайрхан дүүрэг дэхь зорчигч тээврийн төв болон орон нутагт 23, улсын хэмжээнд нийт 29 салбартайгаарүйл ажиллагаагаа явуулж байна.

1.1.2. Хүний нөөц, удирдлага зохион байгуулалт

Удирдлага, зохион байгуулалт: “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-н удирдлага, зохион байгуулалтын бүтэц, орон тоог Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын 2017 оны 14 дүгээр тогтоолоор баталсан байна.

Босоо удирдлага бүхий функциональ бүтэц нь давуу талтай хэдий ч үйл ажиллагаа өргөжиж, салбар, нэгжийн тоо нэмэгдэх тусам тухайн бүтцийн сул тал илүүтэй илэрч, үр ашгийг бууруулдаг байна.¹⁷

Давуу тал	Сул тал
<ul style="list-style-type: none">- Захирах, захирагдах хүрээ тодорхой;- Хөдөлмөрийн буюу ажил үүргийн хуваарь тодорхой;- Хариуцлага болон хяналтын систем энгийн;- Эргэх холбоо сайн;	<ul style="list-style-type: none">- Шийдвэр гаргалтын хэт төвлөрөл;- Үйл ажиллагааны цар хүрээ өргөжих тутам удирдлагын шат дамжлага ихсэж, нүсэр бүтэц үүссэнээр захиргаа, удирдлагын зардал нэмэгддэг;- Мэдээлэл солилцоо, шийдвэр гаргах хурд удааширдаг;

¹⁶Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 76 дугаар тушаал

¹⁷Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын 2017 оны 14 дүгээр тогтоолын 1 дүгээр хавсралт

	- Хариу үйлдэл удааширч, гадаад орчны өөрчлөлтөд дасан зохицох чадвар сулардаг.
--	---------------------------------------------------------------------------------

Тус улсын үйлдвэрийн газар нь удирдлагын 5 шатлал бүхий функциональ бүтэцтэй, 8хэлтэс, 5 тасагтай, нийт 799 ажилтан, албан хаагчтайгаар улсын хэмжээнд 29 салбараар үйл ажиллагаа явуулж байна.

Хөдөлмөрийн бүтээмж: Улсын үйлдвэрийн газрын хөдөлмөрийн бүтээмж болон цалингийн нэгдсэн мэдээллийг хүснэгтэд үзүүлэв.

Хүснэгт 1. Хөдөлмөрийн бүтээж

№	Үзүүлэлт	хэмжих нэгж	хугацаа		
			2014	2015	2016
1	Нийт орлого	мян.төг	9,959,030	12,271,400	13,981,800
2	Цалингийн сан	мян.төг	5,540,237	7,072,140	9,573,733
3	Нийт ажилтны тоо /жилийн дү	хүн	555	774	794
4	Хөдөлмөрийн бүтээмж /сар/	мян.төг	1,495	1,321	1,467
5	Дундаж цалин /сар/	мян.төг	832	761	1,005

Дээрх хүснэгтээс үзэхэд нэг талаас хөдөлмөрийн бүтээмж болон дундаж цалингийн хоорондын уялдаа, хамаарал алдагдсан байна.

Өөрөөр хэлбэл, тус үйлдвэрийн газрын хувьд хүний нөөцийн бодлого, зохицуулалт алдагдаж, удирдлага, зохион байгуулалтын хэт нүсэр бүтэц нь хөдөлмөрийн бүтээмж, цаашлаад үр ашигт сөргөөр нөлөөлж байна. Иймд цаашид бүтэц, орон тоог оновчтой болгох, хөдөлмөрийн бүтээмж болон цалингийн харьцааг зохистой түвшинд хадгалах зайлшгүй шаардлагатай болохыг илтгэж байна.

1.1.3. Санхүү, эдийн засгийн үндсэн үзүүлэлт

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-н санхүү, эдийн засгийн ерөнхий үзүүлэлтийг хүснэгтэд үзүүлэв¹⁸.

Хүснэгт 2. Санхүү, эдийн засгийн ерөнхий үзүүлэлт (сая төгрөг)

¹⁸Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын төрийн өмчит компанийн нэгдсэн танилцуулга 2017 он

Үзүүлэлт	Хэмжих нэгж	Хугацаа		
		2014	2015	2016
Нийт орлого	мян.төг	9,959,030	12,271,400	13,981,800
Нийт зардал	мян.төг	9,573,400	12,094,700	13,605,400
Цэвэр ашиг	мян.төг	347,000	101,600	376,400
Ашигт ажиллагааны түвшин	хувь	3	1	3
Авлага	мян.төг	23,300	49,100	61,100
Өглөг	мян.төг	6,401,800	6,753,300	8,264,200

Дээрх хүснэгтээс үзэхэд тус үйлдвэрийн газрын хувьд санхүү, эдийн засгийн байдал тогтворгүй, төлбөрийн чадвар сул, ашигт ажиллагааны түвшин 3 хувьтай байна.

Тус үйлдвэрийн газрын мэдээллээр 2017 оны 3 дугаар улирлын байдлаар нийт 18376,6 сая төгрөгийн орлого олж, 11 683,3 сая төгрөгийн зардал гаргаснаар 5 362,3 сая төгрөгийн цэвэр ашигтай ажилласан ба ашигт ажиллагааны түвшин 29,18 хувь болж огцом нэмэгдсэн байна.

2017 оны орлогын өсөлт нь бүхэлдээ автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгооны төлбөрийн хэмжээний өсөлтөөр хангагдсан байх магадлалтай юм.¹⁹

Тандан судалгааны ажлын хүрээнд “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ зүгээс ирүүлсэн санхүү, эдийн засгийн мэдээлэл нь шинжилгээ хийх боломжийг хязгаарлаж байгаа хэдий ч тус үйлдвэрийн газрын үр ашгийг дээшлүүлэх боломж, нөхцөл байгааг илтгэж байна.

Иймд цаашид тус үйлдвэрийн газрын хувьд дотоод орчны нарийвчилсан шинжилгээ хийх замаар (бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний нэр төрөл, салбар нэгж тус бүрээр үр ашиг, өгөөжийг тооцон дүгнэх, удирдлага, зохион байгуулалт, хүний нөөцийн бодлого, зохицуулалтад шинжилгээ хийх зэрэг) автотээврийн салбар дахь төрийн бодлого, зохицуулалт, захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэх оновчтой бүтцийг бий болгох замаар үйл ажиллагааны үр ашиг, төрийн үйлчилгээний чанар хүртээмжийг нэмэгдүүлэх бүрэн боломжтой гэж үзэж байна.

1.2. Шинээр бий болох төрийн байгууллагын чиг үүрэг, зардлыг ерөнхийлөн тооцох

Хувилбар 1. Автотээврийн салбарын талаарх төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, төрийн суурь үйлчилгээг адил тэгш, чанартай, хүртээмжтэй хүргэх болон төрийн хэвийн ажиллагааг хангахад туслах чиг үүрэг бүхий төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгох, “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-аас төрийн чиг үүргүүдийг салган хариуцуулах.

Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 76 дугаар тушаал болон Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын 2016 оны 14 дүгээр тогтоолоор баталсан “Автотээврийн

¹⁹Засгийн газрын 2016 оны 12 дугаар сарын 28-ны өдрийн 213 дугаар тогтоолоор техникийн үзлэг, оношилгооны төлбөрийг 2 дахин нэмэгдүүлсэн.

үндэсний төв” ТӨҮГ-ийн дүрмийн хүрээнд дараах төрийн чиг үүрэгт хамаарах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж байна. Үүнд:

Үйл ажиллагааны чиглэл	Хэрэгжүүлж буй арга хэмжээ
Улс, хот хоорондын ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн үйлчилгээг зохион байгуулах Жуулчин тээврийн үйл ажиллагааг зохион байгуулах	Бүх төрлийн тээвэрлэгчтэй гэрээ байгуулж, зохицуулах үйлчилгээ үзүүлж байна
Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтөлж	Дараах нэгдсэн мэдээллийн санг эрхлэн хөтөлдөг. Үүнд: - Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан; - Зорчигч тээврийн бүртгэл мэдээллийн сан.
Автотээврийн хэрэгслийн мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгох ажлыг зохион байгуулах	Мэргэшсэн жолоочийн эрх олгох шалгалтыг зохион байгуулж, үнэмлэх олгодог Мөн мэргэшсэн жолоочийн бүртгэл мэдээллийн санг эрхлэн хөтөлж байна.
Авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох үйл ажиллагааг аймаг, орон нутагт зохион байгуулах	Мэргэжлийн хяналтын газартай хамтран аймаг, орон нутагт авто үйлчилгээний байгууллагын ангилал тогтоож, гэрчилгээ олгодог.

2017 оны 3 дугаар улирлын байдлаар “Авто тээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ нь дээрх төрийн чиг үүргийг улсын хэмжээнд хэрэгжүүлсэнээр нийт 7,7 тэрбум төгрөгийн орлого олсон нь нийт орлогын 42 хувийг эзэлж байна.

Хүснэгт 3. Төрийн чиг үүрэгт хамаарах үйлчилгээний орлого (сая төгрөг)

Орлогын ангилал	2017.10.01	Тайлбар, тодруулга
Зөвшөөрлийн бичгийн орлого	3,182.60	Улс хоорондын ачаа тээврийн зөвшөөрлийн орлого
Улс, хот хоорондын тээврийн зохицуулах үйлчилгээний орлого	3,176.00	Зорчигч тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэж буй тээврийн хэрэгслийн орлогоос тээвэрлэлтийн ангиллаас хамааруулан 4,8,10 хувийн үйлчилгээний хэлсний орлого
Маягт үнэт цаасны орлого	99.10	
Бүртгэлийн орлого	902.50	Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн болон лавлагааны орлого
Мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэх, шалгалт	273.60	
Авто үйлчилгээний орлого	0.24	Ангилал тогтоох, үйлчилгээний төлбөр
Хөдөлгөөн хяналтын орлого	90.60	Автотээврийн нэгдсэн лавлах 1900-1234
Нийт орлого	7,724.64	

Дээр дурьдсан үйл ажиллагааг улсын хэмжээнд 29 салбараар нийт 300 гаран ажилтан, албан хаагч хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд эдгээрт хамаарах цалингийн зардал жилд 3,5 тэрбум орчим төгрөг байна²⁰.

Зардлын тооцооллын өмнөх хэсэгт хийсэн шинжилгээнээс үзэхэд тус үйлдвэрийн газрын хувьд нэг талаас, захиргаа, удирдлагын хэт нүсэр бүтэцтэй, хөдөлмөрийн бүтээмж багатай, нөгөө талаас ашигт ажиллагааны түвшин 29,12 хувь байгаа нь төрийн чиг үүргийг дагнан хэрэгжүүлэх төрийн үйлчилгээний байгууллага буюу бүтэц нь улсын төсөвт нэмэлт ачаалал, дарамт үүсгэхгүйгээр өөрөө өөрийгөө санхүүжүүлэх бүрэн боломжтойг илтгэж байна.

Цаашлаад шинээр бий болох төрийн байгууллагын хэрэгжүүлэх чиг үүргийн хүрээнд бүтэц, орон тоог оновчтой, чадварлаг, цомхон зохион байгуулснаар төрийн үйлчилгээний хамрах хүрээг өргөтгөх, иргэд, хуулийн этгээдэд үүсч буй зардал, ачааллыг бууруулах боломжтой байна.

Хувилбар 2. “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын статус (хуулийн этгээдийн хэлбэр)-ийг холбогдох хууль тогтоомжид нийцүүлэн хуульчлах замаар одоо байгаа тогтолцоог хэвээр хадгалах. Ингэсэн нөхцөлд явуулж буй аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, орон нутаг дахь салбаруудыг одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 7.2, 7.3 дахь заалтын дагуу өөрчлөн зохион байгуулах.

2.1. “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын аж ахуйн шинжтэй үйл ажиллагааг зогсоох тухайд:

Тус улсын үйлдвэрийн газрын нийт орлогын 57,46 хувь буюу 10,55 тэрбум төгрөг нь аж ахуйн үйл ажиллагааны орлого байх ба нийт аж ахуйн үйл ажиллагааны орлогын 93,87 хувийг техникийн хяналтын үзлэг эзэлж байна. Тодруулбал,

Хүснэгт 4. Аж ахуйн үйл ажиллагааны орлого (сая төгрөг)

Үзүүлэлт	дүн	хувь
Нийт орлого	18,376.67	100.00
Үүнээс: (аж ахуйн үйл ажиллагааны орлого)	10,559.50	57.46
Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг	9,912.60	93.87
Түрээсийн орлого	73.50	0.70
Замын үүдийн билетийн орлого	340.50	3.22
Хүүгийн орлого	130.60	1.24
Ачаа тээвэр	38.70	0.37
Бусад	63.60	0.60

Улсын үйлдвэрийн газар нь Улаанбаатар хотод 3, орон нутагт 23 нийт 26 салбарт тээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэгийг нийт 160 гаруй инженер, техникийн ажилтан хэрэгжүүлдэг

²⁰2017 оны 3 улирлын байдлаар “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ийн нийт зардлын 68 хувийг цалингийн зардал эзэлдэг.

байна²¹. Тэдгээрийн цалингийн зардал жилд 2 тэрбум төгрөг байгаа нь нийт цалингийн сангийн 25 орчим хувьтай тэнцэж байна.

Тандан судалгааны тайланд дурьдсанаар тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь төрийн захиргааны хяналтад хамаарах асуудал байна. Иймд тус үйлдвэрийн газрын хувьд тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгээс бусад аж ахуйн шинжтэй үйл ажиллагаа (зорчигч болон ачаа тэвээрлэлт, түрээс зэрэг)-г хязгаарлах буюу зогсоох нь санхүү, эдийн засгийн байдалд материаллаг хэмжээний нөлөө үзүүлэхээргүй байна.

2.2. Орон нутагт автотээврийн салбарын төрийн бодлого, зохицуулалт, захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэх, авто тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой үйл ажиллагааг зохион байгуулах чиг үүрэг бүхий аймаг, нийслэлийн Засаг даргын эрхэлсэн ажлын хүрээнд ажиллах үйлчилгээний албыг байгуулах тухайд:

Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн хүрээнд автотээврийн салбарын хэвтээ бүтцийг зөвхөн Улаанбаатар хотын хэмжээнд хот болон хот орчмын нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээг зохион байгуулах, тэвэрлэлтийн болон авто үйлчилгээний байгууллагын зохицуулалт, төрийн захиргааны байгууллагын хяналтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий Нийслэлийн тээврийн газар хэрэгжүүлж байна.²²

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮТ-нтухайдбосоо удирдлагын 5 шатлал бүхий бүтэцтэйгээр улсын хэмжээнд нийт 29 салбараар үйл ажиллагаа явуулж байна.

Энэхүү бүтэц нь нэг талаас, тус төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын удирдлагын шат, дамжлагыг нэмэгдүүлж, шийдвэр гаргалтын хурдыг удаашруулж, гадаадад орчны өөрчлөлтөт дасан зохицох чадварыг сулруулж байгаагаас гадна захиргаа, удирдлагын зардлыг нэмэгдүүлж, үр ашгийг бууруулж байна.

Нөгөө талаас, тухайн орон нутагт төрийн чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд нутгийн өөрөө удирдах байгууллагын оролцоог хязгаарлаж, төрийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг бууруулж байна.

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮТ-ын 2017 оны 3 дугаар улирлын гүйцэтгэлээс үзэхэд нийт орлогын 58,32 хувь буюу 10,7 тэрбум төгрөгийг орон нутаг дахь 23 салбараас олсон байна.

Хүснэгт 5. Нийт орлого (сая төгрөг)

²¹Орон нутгийн 23 салбарт 72, нийслэлийн 3 салбарт 90 буюу нийт 162 инженер, техникийн ажилтан техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлдэг.

²²3 шатлал бүхий функциональ бүтэцтэй, орон тооны дээд хязгаар 90 хүн, төсвийн санхүүжилттэй. 2016 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт санхүүжилт 91,2 тэрбум төгрөг байх бөгөөд дийлэнхи хэсгийг улсын болон орон нутгийн төсвийн санхүүжилт бүрдүүлж байна. Эх сурвалж: <http://transport.ub.gov.mn/>

Үзүүлэлт	дүн	хувь
Нийслэлийн орлого	7,658.79	41.68
Орон нутгийн орлого	10,717.88	58.32
НИЙТ ОРЛОГО	18,376.67	100.00

Орон нутагт нийт ажиллах хүчний 46,56 хувь буюу 372 хүн ажиллаж орлогын 58,32 хувийг бүрдүүлж байгаагаас үзвэл орон нутаг дахь хөдөлмөрийн бүтээмж нь нийслэлийнхээс даруй 1.6 дахин өндөр байгааг илтгэж байна.

Хэдийгээр орон нутаг дахь салбарын үйл ажиллагааны хамрах хүрээ, орлогын хэмжээ харилцан адилгүй байх хэдий ч орон нутагт авто тээврийн албыг байгуулах нь орон нутгийн төсөвт өндөр ачаалал үүсгэхгүйгээр өөрийн үйл ажиллагааны орлогоос санхүүжүүлэх бүрэн боломжтой байна.

Зохицуулалтын хувилбаруудын зардал, үр өгөөжийг харьцуулан дүгнэх

Тандан судалгааны тайланд тусгасан зохицуулалтын хувилбарууд нь ерөнхий байдлаараа төрийн болон орон нутгийн төсөвт нэмэлт зардал, ачаалал үүсгэхгүй ба өгөөжийн хувьд дараах байдалтай байна.

Шалгуур үзүүлэлт	Хувилбар 1: Автотээврийн салбар дахь төрийн бодлого, зохицуулалт, захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий төрийн үйлчилгээний бүтцийг бий болгох, “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-аас төрийн чиг үүргүүдийг салган харьцуулах.	Хувилбар 2: “АТҮТ” ТӨҮГ-ын аж ахуйн үйл ажиллагааг зогсоох, орон нутаг дахь салбаруудыг одоо хүчин төгөлдөр мөрдөж буй Автотээврийн тухай хуулийн 7.2, 7.3 дахь заалтын дагуу өөрчлөн зохион байгуулах.
Улсын болон орон нутгийн төсөвт ачаалал үүсгэх тухайд	Улсын төсөвт ачаалал үүсгэхгүйгээр өөрийн автотээврийн зохицуулах үйлчилгээний орлогоос санхүүжүүлэх бүрэн боломжтой.	Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгээс бусад аж ахуйн шинжтэй үйл ажиллагааг хязгаарлах буюу зогсоох нь санхүү, эдийн засгийн байдалд материаллаг хэмжээний нөлөө үзүүлэхгүй. Орон нутаг дахь тээвэр зохицуулалтын албаны тухайд хэрэгжүүлэх чиг үүргийг өөрийн үйл ажиллагааны орлогоос санхүүжүүлэх боломжтой.
Удирдлага, зохион байгуулалтын бүтцийн тухайд	Төрийн чиг үүрэг, аж ахуйн үйл ажиллагааны давхардал арилна. Төрийн байгууллага болон аж ахуйн үйл ажиллагааг заагласнаар гүйцэтгэх чиг үүрэг тодорхой болж, бүтэц, орон тоог оновчтой бүрдүүлэх боломж бүрдэнэ.	Удирдлага, зохион байгуулалтын хэвтээ чиглэлийн бүтэц нь удирдлагын шат дамжлагыг бууруулж, орон нутгийн өөрөө удирдах байгууллагын оролцоог хангана.
Нийгэмд үзүүлэх өгөөжийн тухайд	Төрийн үйлчилгээ шат дамжлага байгатай, илүү ойлгомжтой, хялбар болно.	Автотээврийн салбарын бодлого, зохицуулалтыг орон нутгийн хөгжлийн бодлого, онцлогтой уялдуулан орон нутаг дахь төрийн үйлчилгээний чанар

Дээрх байдлаас үзвэл Хувилбар 2-н сонгон хэрэгжүүлэх нь өгөөжийн хувьд илүү байна.

Хоёр. Жолооны баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах

Тандан судалгааны тайланд жолооны баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах хүрээнд дараах 2 хувилбарыг санал болгосон байна. Үүнд:

Хувилбар 1: Жолооны баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн импортыг хориглох.

Хувилбар 2: Жолооны баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох.

Дээрхи зохицуулалт нь хугацааны хувьд өмнө импортлож улсын бүртгэлд бүртгүүлэн замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа тээврийн хэрэгсэлд хамаарахгүй бөгөөд зөвхөн шинээр худалдан авсан эсхүл импортлосон жолооны баруун хүрд бүхий тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгүүлж, авто замын хөдөлгөөнд оролцох хувь хүн, хуулийн этгээдэд хамаарах тул аль ч хувилбарын хувьд хувь хүн, хуулийн этгээдэд цаг хугацааны болон мэдээ, мэдээлэл бэлтгэх, хүргүүлэх чиглэлээр нэмэлт ачаалал үүсгэхгүй.

Дээрх зохицуулалтын хувилбарын “Зардал, үр өгөөжийн харьцаа”-г тандан судлах ажлыг дараах үе шатаар хийж гүйцэтгэсэн болно. Үүнд:

1. Тээврийн хэрэгслийн импорт, бүртгэлийн өнөөгийн байдлыг тодорхойлох;
2. Жолооны хүрдний байрлал солихтой холбоотой гарах шууд болон шууд бус зардлыг таамаглах;
3. Зохицуулалтын хувилбаруудын зардал, үр өгөөжийг харьцуулан дүгнэх.

1. Тээврийн хэрэгслийн импорт, бүртгэлийн өнөөгийн байдал

2017 оны 3 дугаар улирлын байдлаар улсын хэмжээнд тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн санд 892 665 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагаас 49.9 хувийг баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин эзэлж байна.

Хүснэгт Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээлэл

Үзүүлэлт	Хэмжих нэгж	Хугацаа						Дундаж		
		2015			2016					
		Баруун	Зүүн	Нийт	Баруун	Зүүн	Нийт	Баруун	Зүүн	Нийт
Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл	ширхэг	336,063	384,215	720,278	369,696	396,323	766,019	336,088	384,585	720,673
Тээврийн хэрэгслийн импорт	ширхэг	34,903	12,791	47,694	34,386	13,742	48,128	35,667	14,885	50,552
	хувь	73	27	100	71	29	100	71	29	100
Тухайн жилд шивээр бүртгүүлсэн	ширхэг	33,557	10,998	44,555	33,633	12,108	45,741	33,595	11,553	45,148
	хувь	75	25	100	74	26	100	74	26	100
Импортлосон болон шивээр бүртгүүлсэн тээврийн хэрэгслийн зөрүү	ширхэг	1,346	1,793	3,139	753	1,634	2,387	1,050	1,714	2,763

Дээрх мэдээллээс үзэхэд жилд дунджаар 50,55 мянган тээврийг хэрэгслийг импортлож, түүний 89,31 хувь буюу 45,15 мянган тээврийн хэрэгсэл улсын бүртгэлд шинээр бүртгүүлдэг байна.

Импортлосон тээврийн хэрэгслийн 71 хувь буюу 35 667 ширхэг нь, улсын бүртгүүлд бүртгүүлж буй нийт тээврийн хэрэгслийн 74 хувь буюу 33 595 авто тээврийн хэрэгсэл нь жолооны баруун хүрдтэй байна.

2. Жолооны хүрдний байрлал солхтой холбоотой гарах зардлын төсөөлөл

Зам, тээврийн хөгжлийн яамны судалгаанд дурьдсанаар өнөөгийн байдлаар улсын хэмжээнд жолооны хүрдний байрлалыг өөрчлөх үйлчилгээ үзүүлдэг авто үйлчилгээ эрхэлдэг аж ахуйн нэгж, байгууллага байхгүй байгаа бөгөөд бусад орны хувьд жолооны хүрдний байрлалыг солиход 1800-3000 ам.доллар буюу ойролцоогоор 5,9 сая төгрөгбайдаг байна.

3. Зохицуулалтын хувилбаруудын зардал, үр өгөөжийг харьцуулалт

Манай улсын хувьд хэдийгээр импортлосон болон бүртгэлд хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн тоо хэмжээ 10 орчим хувиар зөрүүтэй байгаа ч дотоодод жолооны хүрдний байрлал солих үйлчилгээ байхгүй байгаа тул хувилбарт саналын хооронд зардал, үр өгөөжийн хувьд ялгаагүй байна.

Гэхдээ жолооны баруун хүрд бүхий тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох *Хувилбар 2* тухайд хүрдний байрлалыг солих үйл ажиллагаа эрхлэх боломжтой дотоодын авто үйлчилгээний байгууллагад дэмжлэг үзүүлэх замаар иргэнд үүсэх зардлын ачааллыг бууруулах боломжтой байх болох юм. Харнимпортыг хориглох *Хувилбар 1* тухайд автотээврийн хэрэгсэл экспортлогч улс дахь хүрдний байрлал солих үйлчилгээний ажлын хөлсний хэмжээгээр дотоодын зах зээл дээрх автотээврийн хэрэгслийн зах зээлийн үнэ шууд нэмэгдэх магадлалтай юм.

4. Санал, дүгнэлт

Төрийн зүгээс жолооны баруун хүрд бүхий тээврийн хэрэгслийн тоог бууруулах зохицуулалтын хэрэгжилтийг иргэдэд ачаалал, дарамт үүсгэхгүйгээр хангахын тулд тээврийн

хэрэгсэл захиалгын (худалдан авалтын) болон тээвэрлэлтийн боломжит хугацааг харгалзан хэрэгжүүлэх хугацааг тусгайлан тогтоох шаардлагатай болно.

Иргэний хувьд холбогдох хууль, тогтоомжид нийцүүлэн зүүн талдаа хүрд бүхий тээврийг хэрэгслийг импортлох эсхүл худалдан авсанаар энэ төрлийн дарамт, ачааллаас зайлсхийх бүрэн боломжтой юм.

УДИРТГАЛ

Улсын Их Хурлаас 2015 онд баталж, 2017 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс эхлэн мөрдөгдөж буй “Хууль тогтоомжийн тухай хууль” болон Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар баталсан “Хууль тогтоомжийн төслийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлал”-ын дагуу “Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл”-ыг (цаашид “Хуулийн төсөл” гэх) хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог урьдчилсан байдлаар хийж гүйцэтгэлээ.

Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хуулийн төслийн үр нөлөөг урьдчилан тандан судлах явцад, хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх явцад болон хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр нөлөөг тандан судлах явцад тус тус гүйцэтгэнэ. Энэ нь тодорхой харилцааг зохицуулах зорилгоор шинээр боловсруулж буй хууль тогтоомж хэрэгжиж эхэлснээр төрийн байгууллага, хуулийн этгээд болон хувь хүнд үүсгэх зардал, ачаалаллыг урьдчилан тооцон гаргах зорилготой.

Хуулийн төсөл дэх зохицуулалтууд нь төрийн байгууллага болон иргэн, хуулийн этгээдэд зардал үүсгэж байх тул хуулийн төслийн зардлыг урьдчилан тооцохдоо түүнийг хэрэгжүүлэх төрийн байгууллага болон иргэн, хуулийн этгээдэд үүсэх зардлыг тоймлон гаргах, мөн эдгээр байгууллагад үүсэх зардал, ачааллыг бууруулах боломжтой эсэхийг судлан, боломжит хувилбарыг дэвшүүлэхийг зорьсон. Ингэхдээ хуулийн төслийн зохицуулалтаар шинээр нэмэгдэж байгаа чиг үүргийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлыг тооцсон болно.

НЭГДСЭН ДҮГНЭЛТ

Хуулийн этгээдэд үүсэх захиргааны зардал

Хуулийн төсөлд хуулийн этгээдэд шинээр үүрэг хүлээлгэж, захиргааны зардлыг нэмэгдүүлэх 2 чиглэлийн зохицуулалт тусгагдсан байна. Үүнд:

1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ болон аюултай ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх үйл ажиллагаанд шинээр оруулсан тухайд

Аюултай ачаа тээвэрлэх үйлчилгээний тухайд ачааны нэр төрөл, ангиллаас хамааран бусад хууль тогтоомжоор нарийвчлан зохицуулж, зөвшөөрөл олгох, хяналт тавих байгууллага тус бүрийг тусгайлан зааж, хэрэгжүүлж ирсэн байна. Мөн холбогдох байгууллагуудын нэгтгэсэн статистик, мэдээлэл байхгүй байх тул зардлын тооцоололд зөвхөн нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхтэй холбоотой хуулийн этгээдэд үүсэх захиргааны зардлын тооцсон.

Мөн хуулийн төсөлд нийтийн тээврийн үйлчилгээг өөрийн эзэмшлийн тээврийн хэрэгслээр, тухайн ангиллын автотээврийн хэрэгслийг жолоодох эрхтэй, мэргэшсэн жолоочоор гүйцэтгэх шаардлага тогтоосон байна.

Улсын хэмжээнд эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрлийн үндсэн дээр сүүлийн гурван жилийн дунджаар 160 орчим хуулийн этгээд нийтийн тээврийн үйлчилгээ (*нийтийн тээврийн үйлчилгээний ангилал: улс хоорондын зорчигч тээвэр, хот хоорондын зорчигч тээвэр, орон нутгийн нийтийн тээвэр, хот болон хот орчмын нийтийн тээвэр, такси үйлчилгээ*) эрхэлж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх аж ахуйн үйл ажиллагаанд оруулсанаар тухайн хуулийн этгээдийн хувьд хуулиар тогтоосон нөхцөл, шаардлагад нийцүүлэн баримт материалыг бэлтгэж эрх бүхий байгууллагад хүргүүлж, зөвшөөрөл авахтай холбоотойгоор урьдчилсан тооцооллоор гурван жил тутам 27,2 мянган төгрөгийн нэмэлт захиргааны зардал үүсэх ба нийт нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгч хуулийн этгээдийн хувьд жилд 1 473 238 төгрөгийн захиргааны зардал үүсч байна.

Түүнчлэн, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулиар тусгай зөвшөөрөл хүсэгчийн хувьд үйл ажиллагаа явуулах барилга, байгууламжийн гаднах орчны аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор дүрс бичлэгийн техник, хэрэгсэл суурилуулах шаардлагыг тогтоосон, мөн Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн дагуу тэмдэгтийн хураамж төлөхтэй холбоотойгоор нэг хуулийн этгээдийн хувьд 194,0 мянган төгрөгийн нэмэлт зардал гарахаар байна.

2. *Тусгай зөвшөөрлийн үндсэн гүйцэтгэхээс бусад арилжааны зориулалттай тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг эрх бүхий байгууллагад бүртгүүлсэний үндсэн дээр эрхлэх тухайд*

Улсын хэмжээнд сүүлийн гурван жилийн дунджаар нийт 1300 орчим аж ахуйн нэгж, байгууллагын 10920 тээврийн хэрэгсэл (*арилжааны тээвэрлэлтийн ангилал: олон улсын тээвэрлэлт, дотоодын тээвэрлэлт, жуулчин тээвэрлэлт*) арилжааны тээвэрлэлт гүйцэтгэж байна.

Арилжааны тээвэрлэлт гүйцэтгэж буйнэг тээврийн хэрэгслийн хувьд эрх бүхий байгууллагад бүртгүүлэхтэй холбоотойгоор жилд ойролцоогоор 9,1 мянган төгрөгийн захиргааны зардал үүсэх ба нийт 10920 тээврийн хэрэгслийн тухайд жилд 99 500 419 төгрөгийн захиргааны зардал үүсч байна.

Мөн арилжааны тээвэрлэгчийн хувьд тээврийн хэрэгсэл бүрт байршил тогтоох төхөөрөмж суурилагдсан байх шаардлагатай ба энэ нь нэгдсэн сүлжээнд холбогдсноор тухайн тээврийн хэрэгслийг 24 цагийн турш хянан зохицуулах боломжийг олгодог байна. Иймд хуулийн этгээдэд гарах нэмэлт зардалд тус төхөөрөмжийг суурилуулах зардал болон зохицуулах үйлчилгээний хөлсийг тооцон тусгасан.

Арилжааны тээвэрлэлт гүйцэтгэж буй нэг тээвэрлэгчийнхувьд жил тутам 69,1 мянган төгрөгийн (9,1 мянган төгрөгийн захиргааны зардал+зохицуулах үйлчилгээний хөлс

60,0 мянган төгрөг) зардал, мөн нэг удаа байршил тогтоох төхөөрөмжид 133,0 мянган төгрөгийн нэмэлт зардалгаргахаар байна.

Урьдчилсан тооцооллын дүнгээс үзвэл хуулийн төсөлд тусгасан хуулийн этгээдэд хамаарах шинэ зохицуулалт нь тухайн хуулийн этгээд болон тээвэрлэгчийн хувьд захиргааны зардлыг бага хэмжээгээр нэмэгдүүлж байгаа хэдий ч дарамт учруулах хэмжээний зардлын ачаалал үүсгэхгүй гэж дүгнэж болохоор байна.

Иргэнд үүсэх зардал

Хуулийн төсөлд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах мөн баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхгүй байх зохицуулалт тусгасан байна.

Хууль хэрэгжүүлэхтэй холбогдон иргэний үүсэх зардлыг дараах үндэслэлээр зөвхөн жолооны баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг бүртгэхийг хориглох зохицуулалттай холбоотойгоор хийж гүйцэтгэлээ.

Төлбөрийн цахим систем нэвтрүүлэх тухайд: Хот болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хувьд төлбөрийн цахим систем 2015 оноос эхлэн бүрэн нэвтэрсэн бол улс, хот хоорондын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд зорчигчийн тасалбар борлуулах (TVM) билет бичилтийн машиныг Зам, тээврийн хөгжлийн яам болон “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ газраам хамтран нэвтрүүлж эхлээд байна.

Өөрөөр хэлбэл, нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах хуулийн зохицуулалт нь хэрэгжсэнээр иргэнд зардал, цаг хугацааны хувьд ачаалал үүсгэхгүй байна.

Жолооны баруун хүрд бүхий тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглох тухайд: Сүүлийн 3 жилийн дунджаар жилд шинээр 45,15 мянган тээврийн хэрэгсэл улсын бүртгэлд бүртгүүлснээс 74 хувь буюу 33 595 авто тээврийн хэрэгсэл нь жолооны баруун хүрдтэй байна.

Манай улсад өнөөгийн байдлаар жолооны хүрдний байрлалыг өөрчлөх үйлчилгээ үзүүлдэг авто үйлчилгээний байгууллага байхгүйбөгөөд бусад орны жишгээр жолооны хүрдний байрлалыг 1800-3000 ам.доллар буюу ойролцоогоор 5,9 сая төгрөгөөр сольдог байна.

Иймд хуулийн төслийн зохицуулалтаар нэг тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой иргэнд үүсэх зардлыг 5,9 сая төгрөггэж үзвэл 33 595 тээврийн хэрэгслийн хувьд нийт 198 210,5 сая төгрөгийн нэмэлт зардал гарахаар байна.

Гэхдээ төрийн зүгээс хуулийн хэрэгжилтийг иргэдэд ачаалал, дарамт үүсгэхгүйгээр хангахын тулд тээврийн хэрэгсэл захиалгын (худалдан авалгын) болон тээвэрлэлтийн

боломжит хугацааг харгалзан хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хугацааг тусгайлан тогтоох, мөн хүрдний байрлалыг солих үйл ажиллагаа эрхлэх боломжтой дотоодын авто үйлчилгээний байгууллагад дэмжлэг үзүүлэх замаар иргэнд үүсэх зардлын ачааллыг бууруулах боломжтой бөгөөд иргэний хувьд холбогдох хууль, тогтоомжид нийцүүлэн зүүн талдаа хүрд бүхий тээврийг хэрэгслийг импортлосноор энэ төрлийн зардлын нэмэлт ачааллаас зайлсхийх бүрэн боломжтой байна.

Төрийн захиргааны байгууллага буюу төрийн байгууллагын зардал

Хуулийн төсөлд “Төрийн захиргааны байгууллага”-г байгуулж, автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлого болон хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг улсын хэмжээнд зохион байгуулах, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг нэгдсэн удирдлага зохицуулалтаар хангах, хуульд заасан тусгай зөвшөөрлийг олгох, хяналт тавих, автотээврийн дэд бүтцийн сүлжээ төлөвлөлтийг тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг ашиглах, хамтран ашиглах харилцааг зохицуулах, үйл ажиллагаа эрхлэх эрх, зөвшөөрөл олгох, дээрх асуудлаар мэргэжлийн дүгнэлт, шийдвэр гаргах чиг үүргийг хэрэгжүүлэхээр тусгасан.

Төрийн захиргааны байгууллага нь хуулийн төсөлд тусгаснаар автотээврийн салбарт төрийн бодлого, зохицуулалт, захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэхээс гадна 4 төрлийн тусгай зөвшөөрөл олгох, түтгэлзүүлэх, хүчингүй болгох, мөн жилд дунджаар 560 зам тээврийн ослыг шинжлэн шалгаж, зөвлөмж гаргаж, арилжааны тээвэрлэлт гүйцэтгэж буй 10920 тээврийг хэрэгслийг бүртгэж, зохицуулах үйлчилгээ үзүүлнэ.

Урьдчилсан тооцооллоор Төрийн захиргааны байгууллага нь байгууллагын чиг үүргийг дарга, төрийн албан тушаалын ТҮ8-ТҮ7 ангилалд хамаарах нийт 50 ажилтан, албан хаагчийн бүрэлдэхүүнтэйгээр хэрэгжүүлэх боломжтой байна.

Төрийн байгууллагад нэг удаагийн хөрөнгө оруулалтын зардлыг оролцуулан тооцсоноор 527 707 823 төгрөгийн зардал үүсэх ба үүний 38 хувь буюу 200,91 сая төгрөг нь жил тутмын урсгал зардал байна.

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-н 2017 оны 3 дугаар улирлын гүйцэтгэлээр хуулийн төсөлд Төрийн захиргааны байгууллагын хэрэгжүүлэхээр тусгасан үйл ажиллагааны орлого 6,6 тэрбум төгрөг байгаагаас үзвэл тус байгууллага нь хуулийн төсөлд тусгасан чиг үүргээ улсын төсөвт нэмэлт ачаалал, дарамт үүсгэхгүйгээр хэрэгжүүлэх бүрэн боломжтой байна.

НЭГ. ХУУЛИЙН ЭТГЭЭДЭД ҮҮСЭХ ЗАХИРГААНЫ ЗАРДЛЫГ СТАНДАРТ ЗАРДЛЫН ЗАГВАРААР ТООЦОХ НЬ

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1.4 дэх хэсэгт заасан хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлалын дагуу алхам

тус бүрийн хүрээнд мэдээлэл цуглуулан, стандарт үйл ажиллагааны жагсаалтад үндэслэн тооцооллыг дараах үе шатаар хийсэн болно. Үүнд:

1. Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох;
2. Зардлыг тооцох;
3. Тоон үзүүлэлтийг тооцох;
4. Нийт зардлын дүнг тооцож гаргах;
5. Хялбарчлах боломжийг шалгах;
6. Нэмэлт зардлыг тооцох.

1.1. Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох

Хуулийн төсөлд хуулийн этгээдэд шинээр үүрэг хүлээлгэсэн дараах зохицуулалт тусгагдсан байна.

Хуулийн төсөл дэх холбогдох зохицуулалт	Үүрэг
14.7. Тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхээс бусад арилжааны зориулалттай тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэх бол тогтоосон журмын дагуу Төрийн захиргааны байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр тээвэрлэлт гүйцэтгэнэ.	Тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэх хүсэлтийг эрх бүхий байгууллагад гаргаж, бүртгэлд хамрагдана.
32.1. Дор дурдсан үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхэлнэ: 32.1.1. нийтийн тээврийн үйлчилгээ; 32.1.2. автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг явуулах; 32.1.3. автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар үйлдвэрлэх; 33.1.4. аюултай ачаа тээвэрлэх.	Шаардлагыг хангаж, хүсэлт гаргах
32.10. Энэ хуулийн 32.1-т зааснаас бусад тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэхдээ Төрийн захиргааны байгууллагад бүртгүүлсэний үндсэн дээр эрхэлнэ.	Хуулийн төслийн 14.7 хэсэгтэй адил, тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэх хүсэлтийг эрх бүхий байгууллагад гаргаж, бүртгэлд хамрагдана.

1.2. Зардлыг тооцох

Энэ хэсэгт хуулийн төсөлд тусгасан үүргийг хэрэгжүүлснээр хуулийн этгээдэд үүсэх зардлын хэмжээг мөнгөн дүнгээр урьдчилан тооцож гаргана. Хуулийн этгээдийн зүгээс

үүргийг хэрэгжүүлэх хүрээнд хийх үйлдэл буюу стандарт үйл ажиллагааг¹ тодорхойлж, тус бүрт зарцуулах хугацаа болон ажлын хөлсийг тогтоох шаардлагатай.

Зардлыг тооцохдоо дараах хүчин зүйлийг тооцов. Үүнд:

1. Үйлдэл буюу стандарт үйл ажиллагааг тодорхойлох;
2. Тухайн үйлдэлд зарцуулагдах хугацааг тогтоох;
3. Тухайн үйлдлийг хийх ажилтны ажлын хөлсийг тодорхойлох;

Хуулийн этгээдэд үүсэх захиргааны зардлыг тооцохдоо стандарт үйл ажиллагааны жагсаалтад үндэслэнэ. Мөн тус жагсаалтад багтаагүй үйл ажиллагаанд жагсаалт гаргаж, ажиглалт болон ярилцлагын аргуудыг ашиглан тухайн үүргийг гүйцэтгэх хугацааг тодорхойлно. Цаг хугацааг тооцохдоо зарцуулах хугацааг минутаар тооцож гаргана.

Ажлын хөлсийг тооцох

Ажлын хөлсийг тогтоохдоо төрийн байгууллагын болон Төрийн захиргааны байгууллагын цалингийн шатлалын хэмжээгээр нэг ажилтны сарын дундаж цалин хөлсийг баримжаалан тооцох бөгөөд зарим тохиолдолд тусгай мэдлэг, мэргэжил, ур чадвар шаардсан үйл ажиллагаанд өндөр цалин, хангамж олгож буй тохиолдлыг анхаарч авч үздэг. Мөн нэг сарын үндсэн цалинг ажиллах хугацаанд хувааснаар тухайн ажилтанд ногдох ажлын хөлсийг тооцно.

Хүснэгт 1. Аж ахуйн нэгж байгууллагын ажиллагсдын сарын дундаж цалин²

Үзүүлэлт	хугацаа/төгрөг			Дундаж
	2014	2015	2016	
Улсын дундаж цалин	796 600	808 000	861 900	822 166

Аж ахуйн нэгж байгууллагын ажиллагсдын сарын дундаж цалин сүүлийн гурван жилийн хугацаанд тогтмол өссөн үзүүлэлттэй байх ба ажилтны нэг сарын ажлын хөлсийг сүүлийн гурван жилийн дундаж цалинд үндэслэн 822 166 төгрөг байхаар, ажиллах хугацааг хөдөлмөрийн харилцааг зохицуулж буй хууль тогтоомжид заасан ажлын хоног, ажиллах цагт үндэслэн тооцлоо.

Монгол Улсын Хөдөлмөрийн тухай хуулийн 70 дугаар зүйлд ердийн нөхцөлд ажлын цагийг 7 хоногт 40 цагаас, нэг өдрийн ажлын цаг 8 цагаас илүүгүй байхаар зохицуулсан

¹Үүрэг тус бүрийн гүйцэтгэхэд зайлшгүй хийгдэх үйлдлийг стандарт үйл ажиллагаа гэнэ. Хуулийн этгээдийн үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийн хугацаа тооцох загварыг ЗГ-ын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтын Хүснэгт 1-ээс үзэх боломжтой.

²<http://1212.mn>

байдаг. Үүнээс харахад нэг ажилтан нэг сард ажлын 22 өдөр ($22 \cdot 8 = 176$ цаг, $176 \cdot 60 = 10560$ минут) ажилладаг байна.

Хүснэгт 2. Аж ахуйн нэгжид хөдөлмөр эрхэлж буй ажилтны ажлын хөлс

Үндсэн цалин	хэмжээ нэгж			сард ажиллах хугацаа		ажлын хөлс (төг)	
	сард ажиллах хоног	өдрийн ажлын цаг	минут	цаг	мин	цаг	минут
822,167	22	8	60	176	10560	4,671.40	77.86

1.2.1. Тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаатай холбогдон гарах захиргааны зардал

Хуулийн төслийн 32 дугаар зүйлийн 32.1.1-д “нийтийн тээврийн үйлчилгээ”, 32.1.4-д “аюултай ачаа тээвэрлэх”-ийг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх үйл ажиллагаанд шинээр оруулсан байна.

Аюултай ачаа тээвэрлэх үйлчилгээний тухайдачааны нэр төрөл, ангиллаас хамааран бусад хууль тогтоомжоор нарийвчлан зохицуулж, зөвшөөрөл олгох, хяналт тавих байгууллага тус бүрийг тусгайлан зааж, хэрэгжүүлж ирсэн байна. Мөн холбогдох байгууллагуудын нэгтгэсэн статистик, мэдээлэл байхгүй байх тул зардлын тооцоололд зөвхөн нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхтэй холбоотой хуулийн этгээдэд үүсэх захиргааны зардлын тооцон тусгасан болно.

Хуулийн төслийн 15.2 дахь хэсэгт нийтийн тээврийн үйлчилгээг өөрийн эзэмшлийн тээврийн хэрэгслээр, тухайн ангиллын автотээврийн хэрэгслийг жолоодох эрхтэй, мэргэшсэн жолоочоор гүйцэтгэх шаардлага тогтоосон байна.

Хүснэгт 3. Зардал. (Хугацаа х Ажлын хөлс = Үйл ажиллагаа тус бүрийн зардал)³

³Бүрдүүлэх материалын жагсаалтыг Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 11 зүйлийн 11.1 хэсэг болон “Авто тээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ийн зорчигчийн тогтмол тээвэрлэлт гүйцэтгэх аж ахуйн нэгжид тавигдах шаардлагад үндэслэн.

Стандарт үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийн хугацааг “Хууль тогтоомж хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлалын Хүснэгт 1-д заасан тогтоосон загвар, стандартыг ашигласан.

Бүрдүүлэх баримт, материал	Стандарт үйл ажиллагаа	Хугацаа (минут)	төгрөг	
			Ажлын хөлс	Зардал
Тусгай зөвшөөрөл хүссэн өргөдөл	өргөдөл бичих	10	77.86	778.60
Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээ, санхүүгийн тайлангийн хуулбар	олшруулах	5	77.86	389.30
	нотариатаар баталгаажуулах	15	77.86	1,167.90
Холбогдох стандарт, шаардлагыг хангаж байгааг нотлох баримтын хуулбар	бүрдүүлэх, олшруулах	120	78.86	9,463.20
Үйл ажиллагаа явуулах барилга байгууламжийн гадна талд дүрс бичлэгийн техник, хэрэгсэл суурилуулсан талаарх цагдаагийн байгууллагын саналыг авсан байх	Цагдаагийн газраас тодорхойлолт авах	120	79.86	9,583.20
Хуулийн этгээдийн эзэмшлийн тээврийн хэрэгслийн жагсаалт, тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээний хуулбар	олшруулах	10		
			77.86	778.60
Автотээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн үнэмлэх болон мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэхийн хуулбар	олшруулах	10		
			77.86	778.60
Холбогдох маягтын дагуу гаргах хуулийн этгээдийн мэдээлэл	маягтыг бөглөх	10	77.86	778.60
	олшруулан хавсаргах	5	77.86	389.30
Улсын тэмдэгийн хураамж төлсөн баримт	мөнгө шилжүүлэх	10	77.86	778.60
Бусад баримт бичиг	олшруулах, хавсаргах	30	77.86	2,335.80

Тоон үзүүлэлтийг тооцох

Тоон үзүүлэлт нь хуулийн төсөлд тусгасан үүрэг хичнээн хуулийн этгээдэд, нэг жилд хэдэн удаагийн давтамжтайгаар үүрэг хүлээлгэж байгааг илэрхийлнэ. Тоон үзүүлэлтийг дараах байдлаар тооцов. Үүнд:

1. Тухайн үүргийг хүлээх хуулийн этгээдийн тоо (Тохiolдлын тоо);
2. Тухайн үүргийг жилд хэдэн удаа гүйцэтгэх тоо(Давтамж);

Тохiolдлын тоо: Улсын хэмжээнд холбогдох эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрлийн дагуу 5 ангиллаар нийтийн тээврийн үйлчилгээг эрхэлдэг байна⁴. Үүнд:

Хүснэгт 4. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчдийн тоо

№	Нийтийн тээврийн үйлчилгээ ангилал	эрхлэгчдийн тоо/оноор			Дундаж
		2014	2015	2016	
1	Улс хоорондын зорчигч тээвэр	8	11	12	10
2	Хот хоорондын зорчигч тээвэр	45	44	53	47
3	Орон нутгийн нийтийн тээвэр	51	57	57	55
4	Хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээвэр	39	39	28	35
5	Такси үйлчилгээ	18	17	13	16
	НИЙТ ТОО	161	168	163	164

⁴“Авто тээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ болон Нийслэлийн тээврийн газрын мэдээлэл

Дээрх мэдээллээс үзэхэд улсын хэмжээнд жилд 160 орчим хуулийн этгээд нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхэлдэг байна. Иймд зардлын тооцооллын хүрээнд тохиолдлын тоог сүүлийн 3 жилийн дунджаар буюу 164 гэж үзлээ.

Давтамж: Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн хуульд тусгай зөвшөөрлийг 3 жилээс доошгүй хугацаагаар олгохоор заасны дагуу жилд ногдох давтамжийг 0,33 тооцсон болно.

Тоон үзүүлэлт=164*0.33=54,12

Хуулийн этгээдэд үүсэх нийт захиргааны зардлын дүнг тооцоо

Энэ хэсэгт өмнөх шатанд тооцож гаргасан стандарт үйл ажиллагаа тус бүрийг гүйцэтгэхтэй холбогдон гарах зардал болон тоон үзүүлэлтийг үржүүлж нийт захиргааны зардлын дүнг гаргана.

Хүснэгт 5. Нийт зардлын дүн

Бүрдүүлэх баримт, материал	Стандарт үйл ажиллагаа	Зардал	Тоон үзүүлэлт	Нийт зардал
Тусгай зөвшөөрөл хүссэн өргөдөл	өргөдөл бичих	778.60	54.12	42,137.83
Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээ, санхүүгийн тайлангийн хуулбар	олшруулах нотариатаар баталгаажуулах	389.30 1,167.90	54.12	21,068.92 63,206.75
Холбогдох стандарт, шаардлагыг хангаж байгааг нотлох баримтын хуулбар	бүрдүүлэх, олшруулах	9,463.20	54.12	512,148.38
Үйл ажиллагаа явуулах барилга байгууламжийн гадна талд дүрс бичлэгийн техник, хэрэгсэл суурилуулсан талаарх цагдаагийн байгууллагын саналыг авсан байх	Цагдаагийн газраас тодорхойлолт авах	9,583.20	54.12	518,642.78
Хуулийн этгээдийн эзэмшлийн тээврийн хэрэгсэлийн жагсаалт, тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээний хуулбар	олшруулах	778.60	54.12	42,137.83
Авtotээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн үнэмлэх болон мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэхийн хуулбар	олшруулах	778.60	54.12	42,137.83
Холбогдох маягтын дагуу гаргах хуулийн этгээдийн мэдээлэл	маягтыг бөглөх олшруулан хавсаргах	778.60 389.30	54.12	42,137.83 21,068.92
Улсын тэмдэгтийн хураамж төлсөн баримт	мөнгө шилжүүлэх	778.60	54.12	42,137.83
Бусад баримт бичиг	олшруулах, хавсаргах	2,335.80	54.12	126,413.50
НИЙТ ЗАРДАЛ		27,221.70		1,473,238.40

Хуулийн төсөлд нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэх үйл ажиллагаанд хамааруулсанаар нэг хуулийн этгээдийн хувьд урьдчилсан тооцооллоор гурван жил тутам 27,2 мянган төгрөгийн нэмэлт захиргааны зардал үүсэх ба нийт нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгч хуулийн этгээдийн хувьд жилд 1 473 238 төгрөгийн захиргааны зардал үүсч байна.

Хувилбарыг нягталж хялбарчлах боломжийг шалгах

Энэ хэсэгт тодорхой шалгах асуултын дагуу зардлыг нь тооцсон үүрэг нэг бүрийн зардлыг бууруулах, хуулийн этгээдэд үүсэх дарамт, ачааллыг багасгах боломжтой эсэхийг шалгалаа. Шалгуурууд:

Хамрагдах хуулийн этгээдийн тоог багасгах боломжтой эсэх: Энэ тохиолдолд хамрагдах хуулийн этгээдийн тоог багасгах боломжгүй бөгөөд цаашид хүн амын өсөлт, зорчигчийн урсгал нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоорнийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчдийн тоо жил тутам нэмэгдэнэ.

Мэдээлэл хүргүүлэх давтамжийг багасгах боломж бий эсэх: Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн хугацааг хуулиар тогтоосон байх тул боломжгүй.

Мэдээллийн агуулгыг багасгах боломжтой эсэх: Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан бий болж, цахим мэдээллийн баазын баяжуулалттай холбоотойгоор мэдээллийн агуулгыг багасгах боломж бүрдэх юм.

Мэдээллийн зарим агуулгаас татгалзаж болох эсэх: Тусгай зөвшөөрөл хүссэн этгээдийн бүрдүүлэх баримт, материалыг хуулиар мөн нийтийн тээврийн үйлчилгээнд тавигдах шаардлагыг Үндэсний стандартаар тогтоосон тул боломжгүй.

Мэдээллийг цахимаар хүргүүлэх боломжтой эсэх: Хуулийн төсөлд автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан бий болгохоор зохицуулсан тул боломжтой.

Шинээр үүсэх үүргийг үрөд байсан үүрэгтэй нэгтгэж болох эсэх: Хүний эрх, эрх чөлөө, амь нас, эрүүл мэнд, аюулгүй байдалтай шууд холбоотой тул боломжгүй.

Нэмэлт зардлыг тооцох

Энэ хэсэгт Хуулийн төсөлд тусгагдсан үүргийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарч болох захиргааны зардлаас бусад нэмэлт зардлыг тооцоолно.

Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд тэмдэгтийн хураамжийн хувь, хэмжээг Засгийн газар тогтоохоор заасан байдаг. Иймд хуулийн төсөлд шинээр тусгасан тусгай зөвшөөрлийн тухайд тэмдэгтийн хураамжийн хэмжээг үйл ажиллагааны онцлогийг харгалзан салбарын хамгийн бага хэмжээгээр тооцон тусгалаа.⁵

Түүнчлэн, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулиар тусгай зөвшөөрөл хүсэгчийн хувьд үйл ажиллагаа явуулах барилга, байгууламжийн гаднах орчны аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор дүрс бичлэгийн техник, хэрэгсэл суурилуулах шаардлагыг тогтоосон байна. Иймд нэмэлт зардлын тооцоололд барилгын гадна талд суурилуулах

⁵Монгол Улсын Засгийн газрын 2011 оны 199 дүгээр тогтоолын хавсралтаар баталсан “Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын чиглэлээр эрхлэх үйл ажиллагаанд зөвшөөрөл олгоход хураах тэмдэгтийн хураамжийн хэмжээ”

хяналтын камер худалдан авах зардлыгзах зээлийн дундаж үнийг баримжаалан тооцон тусгалаа.

Хүснэгт 6. Нэмэлт зардал

Нэмэлт зардал	Дүн	Тохиролдлын өрөөнд	Нийт дүн
Улсын тэмдэгтийн жураамж	44,000	54.12	2,381,280
Барилгын гадна талын хяналтын камер	150,000	54.12	8,118,000
НИЙТ ДҮН	194,000		10,499,280

Үр дүн, санал

Хуулийн төсөлд тусгаснаар нийтийн тээврийн үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх нь нийт 164 хуулийн этгээдийн хувьд жилд дунджаар нийт 1 473 238 төгрөгийн захиргааны зардал, 10 499 280 төгрөгийн нэмэлт зардал үүсгэх урьдчилсан тооцоо гарч байна.

Нэг хуулийн этгээдийн хувьд гурван жилд нэг удаа 27,2 мянган төгрөгийн захиргааны зардал, 194,0 мянган төгрөгийн нэмэлт зардал үүсгэж байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгч хуулийн этгээдийн хувьд дарамт учруулах хэмжээний дүн биш гэж үзэж байна.

1.2.2. Бүртгүүлсэний үндсэн дээр эрхлэх тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаатай холбогдон гарах захиргааны зардал

Хуулийн төслийн 14.7 болон 32.10 дахь хэсэгт зааснаар тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх тээвэрлэлтээс бусад бүхий л тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэгч нь холбогдох эрх бүхий байгууллагад бүртгүүлж, зөвшөөрөл авах зохицуулалт орсон байна.⁶

Хүснэгт 7. Зардал.(Хугацаа x Ажлын хөлс = Үйл ажиллагаа тус бүрийн зардал)⁷

⁶Хуулийн төслийн 14.7-д “Тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхээс бусад арилжааны зориулалттай тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг эрхлэх бол тогтоосн журмын дагуу Төрийн захиргааны байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр тээвэрлэлт гүйцэтгэнэ.” заасан байна.

Хуулийн төслийн 32.10-д “Энэ хуулийн 32.1-т зааснаас бусад тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэхдээ Төрийн захиргааны байгууллагад бүртгүүлсний үндсэн дээр эрхэлнэ.

⁷Бүрдүүлэх материалын жагсаалтыг “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ийн <https://www.transdep.mn> болон Нийслэлийн Засаг даргын хэрэгжүүлэгч агентлаг Тээврийн газрын <http://transport.ub.gov.mn> мэдээлэлд үндэслэсэн.

Стандарт үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийн хугацааг “Хууль тогтоомж хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлалын Хүснэгт 1-д заасан тогтоосон загвар, стандартыг ашигласан.

Бүрдүүлэх баримт, материал	Стандарт үйл ажиллагаа	Хугацаа (минут)	төгрөг	
			Ажлын хөлс	Зардал
Зөвшөөрөл хүссэн албан бичиг	албан бичиг төлөвлөх	5	77.86	389.30
Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээний хуулбар	олшруулах	3	77.86	233.58
	нотариатаар баталгаажуулах	5	77.86	389.30
Үйл ажиллагааны товч танилцуулга	танилцуулга бэлтгэх	10	77.86	778.60
Холбогдох стандарт, шаардлагыг хангаж байгааг нотлох баримтын хуулбар	бүрдүүлэх, олшруулах	20	78.86	1,577.20
Автотээврийн хяналтын байцаагчийн дүгнэлт тээврийн хэрэгсэл тус бүрээр	дүгнэлт гаргуулах	30	79.86	2,395.80
Хуулийн этгээдийн эзэмшлийн тээврийн хэрэгслийн жагсаалт, тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээний хуулбар	олшруулах	10	77.86	778.60
Автотээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн үнэмлэх болон мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэхийн хуулбар	олшруулах	10	77.86	778.60
Автотээврийн хэрэгслийн 4 тал харагдахуйц фото зураг	зураг авах угаалгах,	10	77.86	778.60
Тээвэрлэлтийн гэрээний хуулбар	олшруулах	5	77.86	389.30
Зөвшөөрлийн төлбөр төлсөн баримт	мөнгө шилжүүлэх	8	77.86	622.88

Тээвэрлэлтийн ангиллын онцлогоос хамааран бусад нэмэлт баримт, материалыг шаардах хэдий ч зардлын тооцооллыг нийтлэг стандарт үйл ажиллагаанд үндэслэсэн болно.

Тоон үзүүлэлтийг тооцох

Тоон үзүүлэлт нь хуулийн төсөлд тусгасан үүрэг хичнээн хуулийн этгээдэд, нэг жилд хэдэн удаагийн давтамжтайгаар үүрэг хүлээлгэж байгааг илэрхийлнэ. Тоон үзүүлэлтийг дараах байдлаар тооцов. Үүнд:

3. Тухайн үүргийг хүлээх хуулийн этгээдийн тоо (Тохиолдлын тоо);
4. Тухайн үүргийг жилд хэдэн удаа гүйцэтгэх тоо (Давтамж);

Тохиолдлын тоо: Хуулийн төсөлд тусгаснаар тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр гүйцэтгэхээс бусад тээвэрлэлтийг дараахи байдлаар ангилсан байна.⁸ Үүнд:

Хүснэгт 8. Арилжааны тээвэрлэлт гүйцэтгэж буй тээврийн хэрэгслийн тоо

Тээвэрлэлтийн ангилал	2014	2015	2016	Дундаж
Олон улсын тээвэрлэлт	4,563	3,990	4,940	4,498
Дотоодын тээвэрлэлт	7,219	5,494	4,723	5,812
Жуулчин тээвэрлэлт	329	632	870	610
НИЙТ ДҮН	12,111	10,116	10,533	10,920

⁸Хуулийн төслийн 14 дүгээр зүйл “Тээвэрлэлтийн ангилал, зохицуулалт”

Зардлын тооцооллын хүрээнд тохиолдлын тоогарилжааны тээвэрлэлт гүйцэтгэж буй тээврийн хэрэгслийн сүүлийн 3 жилийн дунджаар буюу 10920 гэж үзлээ.

Давтамж: Арилжааны тээвэрлэгчтэй гэрээг нэг жилийн хугацаагаар байгуулдаг тул жилд ногдох давтамжийг 1 гэж тооцлоо⁹.

Тоон үзүүлэлт=10920*1=10920

Хуулийн этгээдэд үүсэх нийт захиргааны зардлын дүнг тооцох

Энэ хэсэгт өмнөх шатанд тооцож гаргасан стандарт үйл ажиллагаа тус бүрийг гүйцэтгэхтэй холбогдон гарах зардлын дүн болон тоон үзүүлэлтийг үржүүлж нийт захиргааны зардлын дүнг гаргана.

Хүснэгт 9. Нийт зардлын дүн

Бүрдүүлэх баримт, материал	Стандарт үйл ажиллагаа	Зардал	Тоон үзүүлэлт	Нийт зардал
Зөвшөөрөл хүссэн албан бичиг	албан бичиг төлөвлөх	389.30	10920	4,251,156
Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээний хуулбар	олшруулах	233.58	10920	2,550,694
	нотариатаар баталгаажуулах	389.30	10920	4,251,156
Үйл ажиллагааны товч танилцуулга	танилцуулга бэлтгэх	778.60	10920	8,502,312
Холбогдох стандарт, шаардлагыг хангаж байгааг нотлох баримтын хуулбар	бүрдүүлэх, олшруулах	1,577.20	10920	17,223,024
Автотээврийн хяналтын байцаагчийн дүгнэлт тээврийн хэрэгсэл тус бүрээр	дүгнэлт гаргуулах	2,395.80	10920	26,162,136
Хуулийн этгээдийн эзэмшлийн тээврийн хэрэгслийн жагсаалт, тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээний хуулбар	олшруулах	778.60	10920	8,502,312
Автотээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхийн үнэмлэх болон мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэхийн хуулбар	олшруулах	778.60	10920	8,502,312
Автотээврийн хэрэгслийн 4 тал харагдахуйц фото зураг	зураг авах угаалгах,	778.60	10920	8,502,312
Тээвэрлэлтийн гэрээний хуулбар	олшруулах	389.30	10920	4,251,156
Зөвшөөрлийн талбар төлсөн баримт	мөнгө шилжүүлэх	622.88	10920	6,801,850
НИЙТ ЗАРДАЛ		9,111.76		99,500,419

Арилжааны тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг бүртгүүлэхэд нэг тээврийн хэрэгслийн хувьд урьдчилсан тооцооллоор 9,1 мянган төгрөгийн нэмэлт захиргааны зардал үүсэх ба нийт 10920 тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчийн хувьд үүсэх захиргааны зардлын дүн 99 500 419 төгрөг байна.

⁹Нийслэлийн тээврийн газраас ачаа тээвэрлэлтийн “ЕС” зөвшөөрлийг хагас жил буюу 6 сарын хугацаатай олгодог байна.

Хувилбарыг нягталж хялбарчлах боломжийг шалгах

Энэ хэсэгт тодорхой шалгах асуултын дагуу зардлыг нь тооцсон үүрэг нэг бүрийн зардлыг бууруулах, хуулийн этгээдэд үүсэх дарамт, ачааллыг багасгах боломжтой эсэхийг шалгалаа. Шалгуурууд:

Хамрагдах хуулийн этгээдийн тоог багасгах боломжтой эсэх: Энэ тохиолдолд хамрагдах хуулийн этгээдийн тоог багасгах боломжгүй бөгөөд цаашид нийгэм, эдийн засгийн өсөлтийг дагаад арилжааны тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэгчдийн тоо жил тутам нэмэгдэнэ.

Мэдээлэл хүргүүлэх давтамжийг багасгах боломж бий эсэх: Эрхэлж буй үйл ажиллагааны онцлогийг харгалзан бүртгэлийн хугацаа, давтамжийг тогтоосонтул боломжгүй.

Мэдээллийн агуулгыг багасгах боломжтой эсэх: Автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан бий болж, цахим мэдээллийн баазын баяжуулалттай холбоотойгоор мэдээллийн агуулгыг багасгах боломжтой.

Мэдээллийн зарим агуулгаас татгалзаж болох эсэх: Үйлчилгээний онцлог, аюулгүй байдал зэргийг харгалзан бүрдүүлэх баримт, материалыг хамгийн багаар тооцож гаргасан тул боломжгүй.

Мэдээллийг цахимаар хүргүүлэх боломжтой эсэх: Хуулийн төсөлд автотээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан бий болгохоор зохицуулсан тул боломжтой.

Шинээр үүсэх үүргийг үрьд байсан үүрэгтэй нэгтгэж болох эсэх: Тээвэрлэлтийн аюулгүй байдал, тээвэрлэгч болон тээвэрлүүлэгчийн эрх ашиг, ашиг сонирхолыг хангахтай шууд холбоотой тул боломжгүй.

Нэмэлт зардлыг тооцох

Энэ хэсэгт Хуулийн төсөлд тусгагдсан үүргийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарч болох захиргааны зардлаас бусад нэмэлт зардлыг тооцоолно.

Арилжааны тээвэрлэгчийн хувьд тээврийн хэрэгсэл бүрт байршил тогтоох төхөөрөмж суурилагдсан байх шаардлагатай ба энэ нь тухайн тээврийн хэрэгслийг 24 цагийн турш хянан зохицуулах боломжийг олгодог байна. Иймд хуулийн этгээдэд гарах нэмэлт зардалд тус төхөөрөмжийг суурилуулах зардал болон зохицуулах үйлчилгээний хөлсийг тооцон тусгалаа.

Хүснэгт 10. Нэмэлт зардал

Нэмэлт зардал	Дүн	Тохиолдлын тоо	Нийт дүн
Тээврийн хэрэгсэл бүр дээр байршил тогтоох төхөөрөмж суурилуулах ¹⁰	133 000	10920	1 452 360 000
Зохицуулах үйлчилгээний хөлс ¹¹	60 000	10920	655 200 000
НИЙТ ДҮН	193 000		2 107 560 000

Үр дүн, санал

Хуулийн төсөлд тусгаснаар арилжааны тээвэрлэлт эрхлэгч нийт 10920 тээврийн хэрэгслийн хувьд жилд дунджаар нийт 99 500 419 төгрөгийн захиргааны зардал, 2 107 560 000 төгрөгийн нэмэлт зардал үүсгэх урьдчилсан тооцоо гарч байна.

Нэг тээврийн хэрэгслийн хувьд жилтутам 69,1 мянган төгрөгийн (9,1 мянган төгрөгийн захиргааны зардал+зохицуулах үйлчилгээний хөлс 60,0 мянган төгрөг) зардал, мөн нэг удаа байршил тогтоох төхөөрөмжид 133,0 мянган төгрөгийн нэмэлт зардал үүсгэж байгаа нь тээвэрлэгчийн хувьд дарамт учруулах хэмжээний зардлын ачаалал биш гэж үзэж байна.

¹⁰Тоног төхөөрөмжийн үнэ дунджаар 100,0 мянган төгрөг, суурилуулах ажлын хөлс 33,0 мянган төгрөг .

¹¹Зохицуулах үйлчилгээний хөлсийг“АТҮТ” ТӨҮГ болон Нийслэлийн тээврийн газрын ачаа тээвэрлэгчийн зөвшөөрлийн хураамжийн хэмжээ болон тухайн тээвэрлэгчид эдин засгийн дарамт учруулахгүй байх хэмжээгээр тооцон тусгасан.

ХОЁР. ИРГЭНИЙ ЗАРДЛЫГ ТООЦООЛОХ

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1.4 дэх хэсэгт заасан хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлалын дагуу алхам тус бүрийн хүрээнд мэдээлэл цуглуулан, стандарт үйл ажиллагааны жагсаалтад үндэслэн дараах тооцооллыг хийлээ.

Аргачлалд заасны дагуу иргэний зардал, ачааллын тооцооллыг дараах үе шатаар хийж гүйцэтгэлээ. Үүнд:

1. Иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох;
2. Цаг хугацаа болон гарч болох зардлыг тооцох;
3. Тоон үзүүлэлтийг тооцох;
4. Нийт зардлын дүнг тооцож гаргах;
5. Хялбарчлах боломжийг шалгах;

2.1.Иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох

Хуулийн төсөлд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах мөн баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхгүй байхаар зохицуулсан байна. Тодруулбал,

Хуулийн төсөл дэх холбогдох зохицуулалт	Иргэний үүрэг
17.7. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглана.	Нийтийн тээврээр зорчих цахим карт худалдан авах, хэрэглэх
26.8.2. Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийг 2018 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглоно.	Шинээр улсын бүртгэлд бүртгүүлэх автотээврийн хэрэгсэл худалдан авах (импортлох) зөвхөн жолооны зүүн хүрдтэйг сонгох эсхүл хүрдний байрлалыг солиулах

Хот болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим системийг 2015 оноос нэвтрүүлсэн ба өнөөдрийн байдлаар 1170 автобусанд тоног төхөөрөмж суурилуулах ажил бүрэн хийгдэж, нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчих картыг Улаанбаатар хотод байгаа 492 гэрээт цэг болон “Улаанбаатар Смарт Карт” ХХК¹²-ийн хэрэглэгчийн төвөөр дамжуулан худалдан борлуулж байна.

¹²2014 оны 9 сард “Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд удирдлага, мэдээллийн болон цахим төлбөрийн систем нэвтрүүлэх төсөл”-ийг хэрэгжүүлэх “Мастер гэрээ” байгуулж “Хамтарсан компани байгуулах тухай” НИТХ-ийн тэргүүлэгчдийн тогтоолоор Монгол Солонгосын хамтарсан “Улаанбаатар Смарт Карт” ХХК-ийг байгуулснаар төсөл хэрэгжил эхэлсэн.

Улс, хот хоорондын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд зорчигчийн тасалбар борлуулах /TVM/ билет бичилтийн машиныг Зам,Тээвэр Хөгжлийн Яам болон “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын захиалгаар “Метатек” компани нэвтрүүлж байна.

Тасалбар борлуулах машин нь улс, хот хоорондын автобусны нийтийн тээврийн тасалбарыг дотоодын төгрөгийн карт болон олон улсын эрхтэй VISA, Master card зэргээр бэлэн бус гүйлгээний хэлбэрээр худалдаалах бөгөөд үйлчлүүлэгч өөрийн цахим үнэмлэхээ машинд уншуулан зорчих тээврийн хэрэгслээ сонгон мэдээллээ оруулан өөрөө өөртөө үйлчлэхболомжтой болно.

Дээрх нөхцөл, байдлаас үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төлбөрийн цахим систем ашиглах хуулийн зохицуулалт нь хэрэгжсэнээр иргэнд зардал, цаг хугацааны хувьд ачаалал үүсгэхгүй байна.

Иймд хууль хэрэгжүүлэхтэй холбогдон иргэний үүсэх зардлыг зөвхөн жолооны баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг бүртгэхийг хориглох зохицуулалттай холбоотойгоор хийж гүйцэтгэлээ.

2.2.Цаг хугацаа болон гарч болох зардлыг тооцох

Хуулийн шинэ зохицуулалт нь иргэнд цаг хугацааны болон мэдээ, мэдээлэл бэлтгэх, хүргүүлэх чиглэлээр нэмэлт ачаалал үүсгэхгүй. Тодруулбал, хуулийн төсөлд тусгасан зохицуулалт нь улсын бүртгэлд өмнө бүртгүүлж, замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа тээврийн хэрэгсэлд хамаарахгүй бөгөөд зөвхөн шинээр худалдан авсан эсхүл импортлосон баруун хүрд бүхий тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгүүлж, авто замын хөдөлгөөнд оролцох иргэнд хамаарна.

Манай улсад өнөөгийн байдлаар жолооны хүрдний байрлалыг өөрчлөх үйлчилгээ үзүүлдэггүй ба бусад орны хувьд жолооны хүрдний байрлалыг солиход 1800-3000 ам.доллар буюу ойролцоогоор 5,9 сая төгрөг зарцуулдаг байна.¹³Иймд хуулийн төслийн зохицуулалтаар нэг тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой иргэнд үүсэх зардлыг 5 900 000 төгрөг гэж үзлээ.

2.3.Төөн үзүүлэлтийг тооцох

2017 оны 3 дугаар улирлын байдлаар улсын хэмжээнд тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн санд 892 665 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагаас 49.9 хувийг баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашин эзэлж байна.

Хүснэгт 11. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээлэл(Тохиолдлын тоо)

¹³Зам, тээврийн хөгжлийн яамны “Онцгой албан татварын хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн танилцуулга” 2016 он

Үзүүлэлт	хэмжээг нэгж	хугацаа									Дундаж		
		2014			2015			2016			Баруун	Зүүн	Нийт
		Баруун	Зүүн	Нийт	Баруун	Зүүн	Нийт	Баруун	Зүүн	Нийт			
Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл	ширхэг	302,506	373,217	675,723	336,063	384,215	720,278	369,696	396,323	766,019	336,088	384,585	720,673
Тээврийн хэрэгслийн импорт	ширхэг	37,712	18,122	55,834	34,903	12,791	47,694	34,386	13,742	48,128	35,667	14,885	50,552
	хувь	68	32	100	73	27	100	71	29	100	71	29	100
Тухайн жилд шинээр бүртгүүлсэн	ширхэг			-	33,557	10,998	44,555	33,633	12,108	45,741	33,595	11,553	45,148
	хувь			-	75	25	100	74	26	100	74	26	100

Дээрх мэдээллээс үзэхэд 3 жилийн дунджаар жилд шинээр 45,15 мянган тээврийн хэрэгсэл улсын бүртгэлд бүртгүүлснээс 74 хувь буюу 33 595 авто тээврийн хэрэгсэл нь жолооны баруун хүрдтэй байгааг тохиолдлын тоо гэж үзлээ.

2.4. Нийт зардлын дүнг тооцож гаргах

Нийт зардлын дүнг тооцож гаргах үе шатанд тухайн үүргийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан иргэнд үүсэх зардлын ачааллыг тооцож гаргах бөгөөд иргэнд үүсэх зардлын ачаалал нь зардлыг тохиолдлын тоогоор үржүүлснээр тодорхойлогдоно.

Зардал	Тохиолдлын тоо	Нийт зардлын дүн
5,900,000	33,595	198,210,500,000

2.5. Хялбарчлах боломжийг шалгах

Энд өмнөх шатанд тодорхойлсон үүрэг бүрийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлыг бууруулах буюу дарамт, ачааллыг багасгах боломжтой эсэхийг шалгана.

Төрийн зүгээс хуулийн хэрэгжилтийг иргэдэд ачаалал, дарамт үүсгэхгүйгээр хангахын тулд тээврийн хэрэгсэл захиалгын (худалдан авалтын) болон тээвэрлэлтийн боломжит хугацааг харгалзан хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хугацааг тусгайлан тогтоох, мөн хүрдний байрлалыг солих үйл ажиллагаа эрхлэх боломжтой дотоодын авто үйлчилгээний байгууллагад дэмжлэг үзүүлэх замаар иргэнд үүсэх зардлын ачааллыг бууруулах боломжтой бөгөөд иргэний хувьд холбогдох хууль, тогтоомжид нийцүүлэн зүүн талдаа хүрд бүхий тээврийг хэрэгслийг импортлосноор энэ төрлийн дарамт, ачааллаас зайлсхийх бүрэн боломжтой юм.

ГУРАВ. ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГЫН ЗАХИРГААНЫ ЗАРДЛЫГ СТАНДАРТ ЗАРДЛЫН ЗАГВАРААР ТООЦООЛОХ

Энэ бүлэгт “Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл”-д шинээр байгуулахаар тусгасан Төрийн захиргааны байгууллагын хамаарах зохицуулалтууд нь төрд хэдий хэр ачаалал, зардал үүсгэхийг урьдчилан тооцоолох зорилготой. Төрийн байгууллага, албан газарт үүсэх ачаалал, зардлын хэмжээг урьдчилан тооцох нь тухайн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх төсөв, санхүүжилтийн хэмжээ, хэрэгцээ, шаардлагыг тогтоох, мөн хуулийн зохицуулалтын хэрэгжих боломжийг тодорхойлоход нөлөөлөх хүчин зүйлийн нэг юм.

Төрийн захиргааны байгууллагын зардал буюу улсын төсөвт үүсэх зардлыг урьдчилсан байдлаар тооцоолох ажлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар баталсан аргачлалын дагуу Төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүргээс хэрэгжүүлэх, хэмжих боломжтой ажил, үйлчилгээг хамруулсан бөгөөд дараах үе шаттайгаар гүйцэтгэлээ. Үүнд:

1. Төрийн захиргааны байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг буюу ажил, үйлчилгээг тодорхойлох;
2. Ажил, үйлчилгээг гүйцэтгэх хүний нөөцийг тодорхойлох;
3. Гарах зардлыг урьдчилан тооцоолох;
4. Зардлыг нэгтгэн тооцох;
5. Хувилбарыг нягталж, үр дүнг танилцуулах.

3.1. Төрийн захиргааны байгууллагад хүлээлгэсэн үүрэг буюу ажил, үйлчилгээг тодорхойлох

Хуулийн төсөлд Төрийн захиргааны байгууллагыг байгуулж, автотээврийн салбарт үр ашигтай, шударга өрсөлдөх нөхцлийг бүрдүүлэх, тээвэр, логистикийн уялдаа холбоог хангах, тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг ашиглах, хамтран ашиглах харилцааг зохицуулах, үйл ажиллагаа эрхлэх эрх, зөвшөөрөл олгох, дээрх асуудлаар мэргэжлийн дүгнэлт, шийдвэр гаргах чиг үүргийг хэрэгжүүлэхээр тусгасан болно.

Хуулийн төсөлд Төрийн захиргааны байгууллагын бүтэц бүрэлдэхүүн болон нийт 15 чиг үүргийг гүйцэтгэхээр тусгасан байх бөгөөд зардлын тооцоололд зардал тооцох аргачлалд заасны дагуу¹⁴ зөвхөн шинээр бий болсон зардал үүсгэх зохицуулалтыг тооцон тусгасан. Үүнд:

¹⁴Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлалын 4.4.6-д “Хууль тогтоомжийн төсөлтэй холбогдуулан шийдвэр гаргахад төрийн байгууллагын бодлогын шинэжтэй зарим ажил, үйлчилгээг зардлын тооцоо хийхэд оруулахгүй.”

Мөн түүнчлэн, хуулийн төсөлд тусгаснаар Төрийн захиргааны байгууллагад зардал үүсгэх дараах чиг үүргийг хүлээлгэсэн байна. Үүнд:

- хуульд заасан тусгай зөвшөөрөл олгох, түүнийг түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох, тусгай зөвшөөрлийн нөхцөл шаардлагын биелэлтэд хяналт тавих, гэрээ байгуулах;
- тээвэрлэлтийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах, зөвлөмж гаргах;
- арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэх.

3.2. Ажил, үйлчилгээг гүйцэтгэх хүний нөөцийг тодорхойлох

Хуулийн төслөөр Төрийн захиргааны байгууллага байгуулж, хүлээлгэсэн үүрэг тус бүрийг гүйцэтгэхэд зайлшгүй шаардлагатай үйл ажиллагаа буюу ажил үйлчилгээ тус бүрийг стандарт үйл ажиллагааны загварын дагуу тооцож эдгээрт зарцуулах цаг хугацааг тогтоох юм. Хугацааг тодорхойлсоноор тухайн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх хүний нөөцийн хэрэгцээг тодорхойлох бөгөөд улмаар улсын төсөвт хүний нөөцтэй холбоотой ямар хэмжээний зардал үүсэхийг урьдчилан тооцох боломжтой болно.

Хүний нөөцийн хэрэгцээг тооцохдоо тухайн ажил үйлчилгээг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хугацаа болон 1 жилд гүйцэтгэх тохиолдлын тоог нэг ажилтанд шаардагдах нийт ажлын цагийн хамт тооцож гаргана.

Ажил, үйлчилгээг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хугацааг тогтоохдоо стандарт үйл ажиллагаанд зарцуулах хугацааг тогтоосон загварт үндэслэх, хэрэв ийм загвар байхгүй бол өөрсдийн судалгаа, туршлагад тулгуурлан шинээр боловсруулах боломжтой. Одоогоор манай улс төрийн захиргааны байгууллагын үйл ажиллагаа болон түүнд шаардагдах хугацааг нэгдсэн байдлаар тогтоогоогүй байна.

Иймд судалгааны ажлын хүрээнд Зам, тээвэр хөгжлийн яам болон “Авто тээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-ын тухайн эсхүл ижил төстэй ажил, үйлчилгээг хариуцсан ажилтнаас авсан мэдээлэл, түүнчлэн ажлын байрны ажиглалтад түшиглэн стандарт үйл ажиллагааны хугацааг тогтоосон болно.

Төрийн захиргааны байгууллагын гүйцэтгэх чиг үүрэг бүр нь тоо, чанарын хувьд харилцан адилгүй байгааг харгалзан ажил, үйлчилгээний төрөл тус бүрээр нь хугацааг тооцох нь зүйтэй гэж үзлээ.

3.2.1. Тусгай зөвшөөрөл олгох, түүнийг түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох, тусгай зөвшөөрлийн нөхцөл шаардлагын биелэлтэд хяналт тавих, гэрээ байгуулах;

Хуулийн төслийн 32.2.1 болон 32.3 зүйлд зааснаар Төрийн захиргааны байгууллага нь 4 төрлийн тусгай зөвшөөрөл олгохоор тусгасан байна. Үүнд:

Хүснэгт 12. Тусгай зөвшөөрөл авч буй тохиолдлын тоо¹⁵

Үйл ажиллагаа	хугацаа			дундаж	Тайлбар
	2014	2015	2016		
Улс болон хот хоорондын нийтийн тээврийн үйлчилгээ	53	55	65	58	шөвөр нэмэгдсэн тул нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчдийн тоог авсан
Аюултай ачаа тээвэрлэх	-	-	-	-	тооцоололд тусгаагүй
Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг явуулах	3	-	-	1	2014 оныг хүртэл хугацаанд "АТҮТ"ТӨҮГ болон Нийслэлийн тээврийн газар гүйцэтгэж байсан.
Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар үйлдвэрлэх	16	3	1	7	2017 онд 1 хуулийн этгээдэд зөвшөөрөл олгосон
НИЙТ ДҮН	72	58	66	65	

Энд аюултай ачаа тээвэрлэх үйлчилгээг хуулийн төслөөр тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх үйлчилгээнд хамааруулах боломжгүй гэсэн хууль зүйн дүгнэлтэд үндэслэн тооцоололд тусгаагүй болно.

Дээрх хүснэгтээс жилд дунджаар 65 аж ахуйн нэгжид Төрийн захиргааны байгууллага олгох тусгай зөвшөөрлийг авах бөгөөд өмнө олгож байсан 2 төрлийн тусгай зөвшөөрлийн тухайд цуцлагдаж байсан тохиолдол байхгүй байна. Иймд тохиолдлын тоог тусгай зөвшөөрөл эзэмшигчдийн 3 жилийн дундаж хэмжээгээр буюу 65авлаа.

Стандарт үйл ажиллагаанд зарцуулах хугацааг тохиолдлын тоогоор үржүүлэх замаар тухайн үйл ажиллагааг гүйцэтгэхэд шаардагдах хүний нөөцийн хэрэгцээг тогтоодог.

Хүснэгт 13. Тусгай зөвшөөрөл олгох стандарт үйл ажиллагаа, хугацаа¹⁶

¹⁵Зам, тээвэр хөгжлийн яамны “Тусгай зөвшөөрөл, зөвшөөрөл эзэмшигч аж ахуйн нэгжийн бүртгэлийн мэдээлэл” 2017 оны 11 сар

¹⁶Тусгай зөвшөөрлийн төрлөөс хамааран бүрдүүлж буй баримт материал хуудасны тоо харилцан адилгүй байдаг байна. Дунджаар ... хуудас.

Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн хуульд тусгай зөвшөөрөл хүссэн өргөдөл, холбогдох бусад баримт бичгийг хянан үзэж, тусгай зөвшөөрөл олгох эсэх тухай асуудлыг өргөдөл хүлээн авснаас хойша жлын 21 хоногийн дотор шийдвэрлэж, олгохоос татгалзсан тохиолдолд татгалзсан үндэслэлийг зааж бичгээр хариу өгнө гэж заасан байна.

Стандарт үйл ажиллагаа	Зарцуулах хугацаа (минут)	Тохнолдлын тоо	Хүний нөөцийн хэрэгцээ (минут)
Материал хүлээн авах	5	65	325
Хүсэлт болон баримт бичгийн бүрдлийг хянах	15	65	975
Зөвлөгөө өгөх	15	65	975
Цахим санд оруулах	45	65	2925
Мэдээллийг тулган баталгаажуулах	180	65	11700
Зохицуулах хорооны хуралдаанд танилцуулан шийдвэрлүүлэх	45	65	2925
Шийдвэрийг албажуулан хүргүүлэх	10	65	650
НИЙТ	315		20475

Төрийн захиргааны байгууллагаас тусгай зөвшөөрөл олгох жилд дунджаар 20475 минут буюу 341,25 ажлын цаг шаардлагатай байна.

Нэг албан хаагч жилд 245 ажлын өдөр буюу 1960 цаг ажиллагаадаг гэж үзвэл 341,25 ажлын цаг/ 1960 цаг = 0,17 хүний нөөцийн хэрэгцээ буюу орон тоо шаардлагатай байна.

3.2.2. Тээвэрлэлтийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах, зөвлөмж гаргах;

Хуулийн төслийн 20 дугаар зүйлийн 20.2 дахь хэсэгт “Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт гарсан байнгын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас эрсдсэн болон эд материалын онц их хэмжээний хохирол¹⁷ учирсан тохиолдолдослыг шинжлэн шалгах ажиллагаа¹⁸ хийгдэнэ.” гэж заасан байх ба Төрийн захиргааны төв байгууллага нь шинжлэн шалгаж, зөвлөмж гаргах чиг үүргийг хэрэгжүүлэхээр зохицуулсан байна.

Хүснэгт 14. Зам тээврийн ослын тохиолдлын тоо¹⁹

Үзүүлэлт	2014			2015			2016			Дундаж		
	улс	хот	нийт	улс	хот	нийт	улс	хот	нийт	улс	хот	нийт
Зам тээврийн нийт осол	31,585	27,852	59,437	45,161	41,387	86,548	46,712	41,375	88,087	41,153	36,871	78,024
Үүнээс: Нас барсан тохиолдол	503	138	641	429	112	541	399	89	488	444	113	557
Онц их хэмжээний хохирол учирсан			-			-			-			-

Сүүлийн 3 жилийн хугацаанд улсын хэмжээнд “Их хэмжээний хохирол” учирсан зам тээврийн осол гараагүй байх бөгөөд 3 жилийн дунджаар нас баралтын тохиолдол бүхий нийт 557 ослын 25,47 хувь нь Улаанбаатар хотод, үлдэх 74,53 хувь нь орон нутагт гарсан байна.

¹⁷Эрүүгийн хуульд “их хэмжээний хохирол” гэж тавин мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөг, түүнээс дээш хэмжээг ойлгоно гэж заасныг үндэслэн 500,0 сая төгрөгөөс дээш үнийн дүн бүхий хохирол учирсан тохиолдлыг оруулан тооцсон.

¹⁸Шинжлэн шалгах үйл ажиллагаа нь тээврийн хэрэгслийн осол, зөрчлийн шалтгаан нөхцлийг тогтоож, тухайн осол зөрчил дахин давтагдан гарахаас урьдчилан сэргийлэх зорилго бүхий зөвлөмжийг гаргана.

¹⁹Замын цагдаагийн мэдээлэл

Их хэмжээний хохирол бүхий зам тээврийн ослын магадлалыг харгалзан тохиолдлыг тоог(нас баралтын тохиолд бүхий 557 осол + их хэмжээний хохирол бүхий 3 осол) 560 гэж тооцлоо.

Зам тээврийн ослыг шинжлэн шалгах стандарт үйл ажиллагаанд зарцуулах хугацааг тохиолдлын тоогоор үржүүлэх замаар тухайн үйл ажиллагааг гүйцэтгэхэд шаардагдах хүний нөөцийн хэрэгцээг тогтооно.

Хүснэгт 15. Тээврийн ослыг шинжлэн шалгах стандарт үйл ажиллагаа, хугацаа

Стандарт үйл ажиллагаа	Зарцуулах хугацаа (минут)	Тохиолдлын тоо	Хүний нөөцийн хэрэгцээ (минут)
Дуудлага хүлээн авах	5	560	2800
Ослын газрын үзлэг	40	560	22400
Тээврийн хэрэгслийн үзлэг	30	560	16800
Хохирогчийн болон холбогдогчийн шүүх эмнэлгийн үзлэг	45	560	25200
Гэрч, хохирогч, холбогдогчоос гайлбар авах	60	560	33600
Бусад судалгаа, шинжилгээ	120	560	67200
Дүгнэлт гаргах	60	560	33600
Зөвлөмж боловсруулах	30	560	16800
Нийт	390		218400

Төрийн захиргааны байгууллагын хувьд хүний амь нас хохирсон болон их хэмжээний хохирол учирсан тохиолдолд зам тээврийн ослыг шинжлэн шалгаж, зөвлөмж гаргахад жилд ойролцоогоор 218400 минут буюу 3640 ажлын цаг шаардлагатай байна.

Нэг албан хаагч жилд 245 ажлын өдөр буюу 1960 цаг ажилладаг гэж үзвэл 3640 ажлын цаг/ 1960 цаг = 1,86 хүний нөөцийн хэрэгцээ буюу орон тоо шаардлагатай гэсэн тооцоо гарч байна. Гэхдээ нийт ослын 74,53хувь нь орон нутагт гардаг, мөн стандарт үйл ажиллагаанд замд зарцуулах хугацааг тооцоогүй зэрэг нөхцөл байдлыг харгалзан осол зөрчлийг шинжлэн шалгах чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хүний нөөцийг 5 хүн гэж үзлээ.

3.2.3. Арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэх;

Хуулийн төслийн 14.7 болон 18.6 зүйлд зааснаар Төрийн захиргааны байгууллага нь нийтийн тээврийн үйлчилгээнээс бусад арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэж, зохицуулах үйлчилгээ үзүүлэхээр тусгасан байна. Үүнд:

Хүснэгт 16. Арилжааны тээвэрлэлт гүйцэтгэж буй тээврийн хэрэгслийн тоо буюу

тохиолдлын тоо²⁰

Тээвэрлэлтийн ангилал	2014	2015	2016	Дундаж
Олон улсын тээвэрлэлт	4,563	3,990	4,940	4,498
Догоодын тээвэрлэлт	7,219	5,494	4,723	5,812
Жуулчин тээвэрлэлт	329	632	870	610
НИЙТ ДҮН	12,111	10,116	10,533	10,920

Улсын хэмжээнд жилд дунджаар 10920 тээврийн хэрэгсэл арилжааны тээвэрлэлтийн үйлчилгээ эрхлэж байгааг тохиолдлын тоо гэж үзлээ.

Стандарт үйл ажиллагаанд зарцуулах хугацааг тохиолдлын тоогоор үржүүлэх замаар тухайн үйл ажиллагааг гүйцэтгэхэд шаардагдах хүний нөөцийн хэрэгцээг тогтоодог.

Хүснэгт 17. Арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэх стандарт үйл ажиллагаа, хугацаа²¹

Стандарт үйл ажиллагаа	Зарцуулах хугацаа (минут)	Тохиолдлын тоо	Хүний нөөцийн хэрэгцээ (минут)
Материал хүлээн авах	5	10,920	54,600
Хүсэлт болон баримт бичгийн бүрдлийг хянах	10	10,920	109,200
Зөвлөгөө өгөх	10	10,920	109,200
Цахим санд оруулах	15	10,920	163,800
Мэдээллийг тулган баталгаажуулах	30	10,920	327,600
Зохицуулах үйлчилгээний гэрээ байгуулах	15	10,920	163,800
НИЙТ	85		928,200

Төрийн захиргааны төв байгууллагаас арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэж, зохицуулах үйлчилгээний гэрээ байгуулахад жилд дунджаар 928200 минут буюу 15470 ажлын цаг шаардлагатай байна.

Нэг албан хаагч жилд 245 ажлын өдөр буюу 1960 цаг ажилладаг гэж үзвэл 15470 ажлын цаг/1960 цаг = 7,89 хүний нөөцийн хэрэгцээ буюу орон тоо шаардлагатай байна.

3.2.6. Нийт хүний нөөцийн хэрэгцээг тодорхойлох

²⁰“АТҮТ” ТӨҮГ болон Нийслэлийн тээврийн газрын нэгтгэсэн статистик. 2017 оны 11 сар

²¹Арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэж, зохицуулах үйлчилгээний гэрээ байгуулах стандарт үйл ажиллагааг “АТҮТ” ТӨҮГ болон Нийслэлийн тээврийн газрын холбогдох мэргэжилтний үйл ажиллагаа, зарцуулж буй хугацаанд үндэслэсэн болно.

Хуулийн төсөлд тусгасан Төрийн захиргааны байгууллагын хүлээлгэсэн үүргийг хэрэгжүүлэхэд тухайн байгууллагын хүний нөөцийн хэрэгцээ, шаардлагыг ажил үйлчилгээний төрөл тус бүрээр урьдчилан тооцно.

Хүснэгт 18. Хүний нөөцийн нийт хэрэгцээ

Ажил үйлчилгээ	Хүний нөөцийн хэрэгцээ
Тусгай зөвшөөрөл олгох	1
Тээвэрлэлтийн осол зөрчлийг осол зөрчлийг шинжлэн шалгах, зөвлөмж гаргах	3
Арилжааны тээвэрлэгчийг бүртгэх	7
Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа	42
Тээвэрлэлтийн зохицуулах үйл ажиллагаа	5
Мэдээлэл технологи	5
Төрийн захиргаа	7
Нийт	70

Аргачлалд заасны дагуу хууль тогтоомжийн төсөлтэй холбогдуулан шийдвэр гаргахад төрийн байгууллагын бодлогын шинжтэй зарим ажил, үйлчилгээг зардлын тооцоо хийхэд оруулахгүйгээр зөвхөн хэрэгжүүлэх, хэмжих боломжтой ажлыг хамааруулан тооцвол Төрийн захиргааны байгууллагад нийт 70 мэргэжилтэн шаардлагатай байна.

3.3. Хувилбарыг нягталж, үр дүнг танилцуулах

Хувилбарыг нягтлах шатанд хуулийн төсөлд шинээр нэмэгдэж байгаа буюу өөрчлөгдөж буй зохицуулалттай холбоотой төрд үүсэх зардлыг хэрхэн багасгах, эдийн засагт дарамт багатай өөр хувилбар боломж байгаа эсэхийг нягталж үзнэ.

Өнөөдрийн байдлаар “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ нь хуулийн төсөлд Төрийн захиргааны байгууллагын гүйцэтгэх чиг үүргийг хэрэгжүүлж байна.

Тус улсын үйлдвэрийн газрын 2017 оны 3 дугаар улирлын байдлаарх үйл ажиллагааны тайлан, мэдээллээр²²нийт 18,37 тэрбум төгрөгийн орлогын 36,1 хувь буюу 6,6 тэрбум төгрөг нь Төрийн захиргааны байгууллагын хэрэгжүүлэхээр тусгасан үйл ажиллагааны орлого байна. Тодруулбал,

²²“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-н санхүү, эдийн засгийн хэлтсийн мэдээ 2017.10.20

Орлогын төрөл	2017.10.01
Зөвшөөрлийн бичиг маягт, үнэт цаасны орлого	3,281,837.80
Улс, хот хоорондын тээврийн зохицуулах үйлчилгээний орлого	3,176,086.20
Орон нутгийн тээврийн зохицуулах үйлчилгээний орлого	85,029.40
Авто үйлчилгээний орлого	240.00
Хөдөлгөөнт хяналтын орлого	90,963.70
НИЙТ ДҮН	6,634,157.10

Дээрх мэдээллээс үзвэл Төрийн захиргааны байгууллага нь улсын төсөвт ачаалал, дарамт үүсгэхгүйгээр хуулийн төсөлд тусгаснаар тусгай зөвшөөрөл эзэмшигчид үзүүлсэн зохицуулалтын үйлчилгээний төлбөрийн орлогоос өөрийн үйл ажиллагаа төдийгүй, шаардлагатай хөрөнгө оруулалтыг санхүүжүүлэх бүрэн боломжтой байна.

3.4. Үр дүн, санал

“Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл”-д тусгасан Төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүргийг төрийн албан тушаалын нийт 70 ажилтан, албан хаагчийн бүрэлдэхүүнтэйгээр хэрэгжүүлэх боломжтой байна.

“Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮТ-н үйл ажиллагааны гүйцэтгэлээс үзэхэд Төрийн захиргааны байгууллага нь хуулийн төсөлд тусгасан чиг үүргийг улсын төсөвт ачаалал, дарамт үүсгэхгүйгээр өөрийн үйл ажиллагааны орлогоос санхүүжүүлэх бүрэн боломжтой байна.

**АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ШИНЭЧИЛСЭН НАЙРУУЛГЫН
ТӨСӨЛД ИРГЭД, БАЙГУУЛЛАГААС ИРҮҮЛСЭН САНАЛЫН ТОВЧОО**

Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн заалт	Санал	Тайлбар
<p>Хуулийн төслийн 8 дугаар бүлэг 30 дугаар зүйл</p> <p>Хуулийн төслийн 6 дугаар бүлэг 28 дугаар зүйл</p>	<p>Хэлэлцүүлэгт оролцогч:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Албан ёсны засварын цех тоног төхөөрөмжийн баталгаажилт шалгах хувийн компаниудад олгох. 2. Ачаа тээврийн даатгалыг сайжруулах эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх. 3. Даатгалд мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэх хамаарагдах шаардлагатай юу? Нөхөн төлбөр 80% ордог учир энэ асуудлыг анхаарах. 4. Нowo автомашинаар тээвэр хийхэд 4598:2011 үндэсний стандарт мөрдөх шаардлага гарч байгаа бөгөөд тухайн автомашины нийт ачаа ачих даац 45 тн байдаг бөгөөд өөрийн жин нь 27 тн учир бүх жингийн дээд хязгаарын хүрээнд 17 тн ачаа л ачих боломжтой болоод байна. Энэ асуудлыг хуулийн хүрээнд яаж шийдвэрлэх боломжтой вэ? <p>“АПУ” ХХК</p> <ul style="list-style-type: none"> - Хот доторх түгээлт гүйцэтгэдэг 3.5 тн-оос дээш тээврийн хэрэгсэл дээш тээврийн хэрэгсэл тусгай зөвшөөрөл авдаг. ТҮЦ машин - Мэргэшсэн жолоочийг ангилан ялгах. Ямар ачаа тээвэрлэх, ямар автомашин жолоодох зэргээс шалгаалж ангиллыг хуульд тусгах. 	<p>Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд тусгагдсан багц журмын дагуу эдгээр асуудлуудыг шийдвэрлэнэ.</p>
<p>Төслийн 4.1.14-т заасан “Мэргэшсэн жолооч” гэсэн нэр томъёоны тодорхойлолт оновчгүй болжээ.</p>	<p>Ер нь мэргэшсэн жолооч гэдгийг машинаа сайн мэддэг, сайн жолооддог, “сайн жолооч” гэсэн утгаар ойлгох ойлголт түгээмэл байдаг. Мэргэшсэн жолоочийн сургалтын хөтөлбөрөөс энэ тухай харж болно. Мэргэшсэн жолооч гэдэг нь тухайн төрлийн ачааны онцлогийг тодохойлсон тээвэрлэлтийн журам зааврын дагуу, чанар байдлыг нь алдагдуулахгүй, осол аюулгүй, бүрэн бүтэн тээвэрлэх ажлаар мэргэшсэн хүний тухай ойлголт бөгөөд үүгээрээ бусад жолоочоос ялгаатай юм. Жишээ нь: хүнсний бараа, мал амьтан, тэсэрч дэлбэрэх, шатах материал, овор жин ихтэй гэх мэт ачаанууд нь бүгд тээвэрлэлтийн өөр өөр тусгай нөхцөл шаарддаг тул хүнсний бараа тээвэрлэлтээр мэргэшсэн, овор жин ихтэй ачаа тээвэрлэлтээр мэргэшсэн гэх мэтээр төрөлждөг. Эдгээрийн нэгэн адил зорчигч тээвэрлэлт нь тээврийн бусал төрлөөс онцгой нөхцөл шаардах тул зорчигч тээврийн жолооч мэргэшсэн байх шаардлагатай. Иймд “Мэргэшсэн жолооч” гэж тухайн ачааны төрөл, шинж чанар, онцлогт тохируулсан тээвэрлэлтийн заавар журам, стандартын шаардлага, тэдгээрийг хэрэгжүүлэх арга зам, мэдлэг чадварыг эзэмшүүлэх сургалтад хамрагдаж мэргэжлийн үнэмлэх авсан хүнийг ойлгоно гэсэн утгаар өөрчлөх.</p>	<p>Нэр томъёог найруулгын хувьд сайжруулсан.</p>

Төслийн 4.1.16-д	"... байнгын" гэсний дараа "зорчигч" гэж нэмэх.	Саналыг тусгав.
Төслийн 4.1.23 "автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт гэсэн нэр томъёог"	"автотээврийн хэрэгслийн техник зохион байгуулалт" гэсэн утгаар өөрчлөх. Учир нь автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт гэдэг бол тээврийн хэрэгсэл ашиглаж ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаатай холбогдсон ачаа эргэлт, зорчигч эргэлт, парк ашиглалт, даац ашиглалт, гүйлт ашиглалт, тээврийн зай, явалтын тоо зэрэг үзүүлэлтүүдийг агуулсан ойлголт юм.	Нэр томъёог найруулгын хувьд сайжруулсан.
Төслийн 14.2.1-д	Тус хэсэгт зааснаар бүх төрлийн ачааг мэргэшсэн жолооч тээвэрлэх ёстой болох нь. Гэтэл заавал мэргэшсэн жолооч тээвэрлэх албагүй ачаа цөөнгүй байдгийг бодолцож найруулгыг өөрчлөх.	Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд тусгагдсан багц журмын дагуу эдгээр асуудлуудыг шийдвэрлэнэ.
Төслийн 14.1-д	Тээврийн удирдлага хяналтын албаны байр, нийтийн зорчигч тээврийн хэрэгслийн зогсоол талбай, зорчигчийн танхимтай байх шаардлага, мөн замын нөхцөл байдал, замын эвдрэл гэмтлээс шалтгаалж аюул осол гарч болзошгүй үед зохих арга хэмжээг авч тээвэрлэлт хэвийн явуулах боломжоор хангах, түүнчлэн зохих зөвшөөрөл, гэрээгүйгээр ижил төрлийн тээвэрлэлт зэрэгцэн явуулж байгаа этгээдийн үйл ажиллагааг зогсоох шаардлагыг холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд тавих зэрэг тээвэрлэгчийн эрхийг нэмж тусгах.	Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд тусгагдсан багц журмын дагуу эдгээр асуудлуудыг шийдвэрлэнэ.
Төслийн 4.1.29 "хот доторхи болон хот орчмын тээвэрлэлт"	Гэсэн нэр томъёоны "хот орчмын" гэснийг тодорхой болгож "хот хоорондын тээвэрлэлт" гэсэн нэр томъёоноос ямар ялгаатайг зааглах. Тухайлбал Улаанбаатар хоттой ойрхон Төв аймгийн сумд, Улаанбаатар-Зуунмод, Улаанбаатар-Багануур зэрэг чиглэлүүдэд хийгдэж байгаа тээвэрлэлтүүд хот орчмын тээвэрлэлт үү? Эсвэл хот хоорондын тээвэрлэлт үү? Эдгээрийг ялгаж зааглаагүйгээс төслийн 30.2-т заасан тусгай зөвшөөлийг хаанаас авах, тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны аль байгууллагад харьяалагдах гэх мэтийн асуудал зарим тээвэрлэгчийн хувьд тодорхой бус байна.	Нэр томъёог найруулгын хувьд сайжруулсан.
	Төслийн 30.2-т заасан 32.1.1 гэсэн заалт төсөлд байхгүй, түүнчлэн үүнтэй төстэй алдаа цөөнгүй байгааг анхаарах.	Найруулгын хувьд дахин хянан засварлав.
Төслийн 16.3-т	Таксийн тээвэр тоолуураар үйлчлэх тухай заагаад зөвхөн хот дотор буюу хот орчимд үйлчлэхээр тусгажээ. Гэтэл хотын доторхи болон хот орчмын тээвэр нь тээвэрлэлтийн зайны хувьд эрс ялгаатай байдаг тул хот орчмын тээвэрлэлт тоолуураар үйлчлэх боломжгүй юм. Иймд хот орчмын тээвэрлэлтийг тусгайлан тодорхойлох шаардлагатай нь дахин харагдаж байна.	
Төслийн 20.2-д	Хот доторхи болон хот орчмын тээвэрлэлтийн төлбөрийн хэмжээг тухайн аймаг, хотын ИТХ тогтоохоор тусгасан нь төслийн 20.1-тэй зөрчилдөж байгаагаас гадна чөлөөт зах зээлийн суурь зарчмыг хандөж төрөөс бизнест оролцох оролцоог нэмэгдүүлэх хандлагыг бий болгож байна. ИТХ нь улс төрийн шийдвэр гаргадаг байгууллага учир тээврийн үйлчилгээ улс төрөөс хамааралтай болж автотээврийн хөгжилд сөрөг нөлөөлөл үзүүлэх нь ойлгомжтой түл энэхүү заалтыг хасах.	Саналыг тусгав.

Төслийн 24-р зүйл	Төслийн 4.1.23-тай нэтгэсэн ойлголтоор томъёолох. Орчин үеийн тээврийн хэрэгслүүд нь техникийн нарийн технологийн дагуу үйлдвэрлэгдсэн тул тээвэрлэлтийн бэлэн байдлын тээвэрлэгч хариуцах боломжгүй байна. Иймд авто үйлчилгээний мэргэжлийн байгууллагууд тээврийн хэрэгслийн засвар, үйлчилгээ, хадгалалт, хамгаалалт, тос, тосолгооны материалын хангалт, оношлогоо, тохируулгыг хариуцах үүрэг хүлээж, гэрээ байгуулан ажиллахаар хуульчлах.	Саналыг тусгав.
Хот хоорондын тээвэр эрхлэгчдийн холбооны тэргүүн		
1-р бүлэг 4-р зүйл	4.1.13. "зорчигч" гэж эрх, үүрэг бүхий байгууллагаас зорчих, тийз тасалбар худалдан авч зориулалтын тээврийн хэрэгслээр зорчиж яваа хүнийг гэж нэмж оруулах 4.1.28. "Хот хоорондын тээвэрлэлт" гэж нийслэлээс аймаг, хот, алслагдсан сум, төвлөрсөн газар, хилийн боомтоос нийслэл хүртэл тээвэрлэлт гүйцэтгэхийг хэлнэ гэж нэмж оруулах 4.1.32 "Хууль бус тээвэрлэлт" гэдэг нэр томъёог оруулах	Нэр томъёог найруулгын хувьд сайжруулсан.
8 дугаар зүйл	8.1.8 "Хүн амын нутагшил, байршлын онцлог, зорчигч тээврийн хэрэгцээнээс шалтгаалан цаг үеийн онцгой шаардлагаар "баяр ёслол, оюутан тээвэрлэлт зэрэг нэмэгдэл рейсээр тээвэрлэлт гүйцэтгэсэн, байгаль, цаг агаарын онцгой үзэгдэл, гамшиг, халдварт өвчин, давагдашгүй хүчин зүйл зэргийг өрсөлдөх боломжгүй тохиолдлуудад буюу суудал ашиглалт 70% хүрээгүй, зорчигч урсгал нэг талдаа төвлөрч сул явсан тохиолдолд нийтийн зорчигч тээврийг нөхөн төлбөр олгох нөхцөлтэйгээр тээвэрлэгчтэй гэрээ хийж гүйцэтгүүлэх" эрх, үүргийг автотээврийн төрийн захиргааны байгууллагад олгож хэрэгжүүлэх, зардлын хэмжээг тооцож улсын төсөвт суулгах" гэж нэмж оруулах. 8.1.9. "Төрийн болон төрийн өмчит байгууллагын гүйцэтгэж байгаа зарим үүргийг Мэргэжлийн нэгдсэн холбоод, ТББ-аар гүйцэтгүүлэх, хөндлөнгийн хяналтыг бий болгох, тээвэрлэгчдэд төрийн захиргааны байгууллагаас тусгай зөвшөөрөл олгох, сонгон шалгаруулалт явуулах зэрэгт төр хувийн хэвшлийн хүрээнд тэдгээрийн төлөөлөл ТББ-уудтай хамтран ажиллах бодлого баримтлаж, гэрээ байгуулах" гэж шинэ заалт нэмж оруулах. Жич: Авто замын тухай хуульд ТББ-тай хамтран ажиллах заалт тусгагдсаны адил харгалзан үзнэ үү."	Холбогдолтой заалтыг хуулийн төсөлд тусгасан.
2-р бүлэг 9-р зүйл	9.1.2. "Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг нэгдсэн удирдлага зохицуулалтаар хангаж мэргэжлийн холбоод, ТББ-уудын оролцоог нэмэгдүүлэн төр хувийн хэвшлийн хүрээнд хамтран ажиллаж, хяналтыг хэрэгжүүлэх" гэж нэмж тодруулан энэ заалтыг өргөтгөх 9.1.9. "Хуульд заасан тусгай зөвшөөрөл олгох, түүнийг түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох, тусгай зөвшөөрлийн нөхцөл шаардлагын биелэлтэд хяналт тавих, гэрээ байгуулах, эрхийг хэрэгжүүлэхдээ тухайн салбар бүтцийн төлөөлөл Мэргэжсэн холбоод ТББ-ын санал авч, хөндлөнгийн хяналтыг бий болгож ажиллах" гэж нэмж оруулах. 9.1.11. "Улс хот хоорондын нийтийн зорчигч тээврийн маршрутын тогтолцоог тээвэрлэгчидтэй хамтран шинээр боловсронгуй болгох, парк шинэчлэл хийж шаардагдах автобусны марк, төрөл, тоог тээвэрлэгч аж	Найруулгын хувьд дахин хянан засварлав.

	ахуйн нэгжийн захиалгаар худалдан авах, улсын нэр, үнийн саналын хамт хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөөнд 3-5 жилээр тооцож хэрэгжүүлэх” асуудлыг шинээр нэмж оруулах.	
8 дугаар бүлэг Тусгай зөвшөөрөл	Хууль стандарт, дүрэм, норм норматив, Сайдын 153 дугаар тушаалыг мөрдөж байхад заавал тусгай зөвшөөрөл гэж нэмэлт зүйл байх шаардлагагүй юм биш үү?	
	Хуулийн төсөлд оруулах саналыг нийтийн журмаар буюу цахимаар авч байгаа нь учир дутагдалтай байгаа тул салбарын төрөл бүрээс төлөөллийг сонгон оролцуулж ажлын хэсэг байгуулах, дахин нягтлан хэлэлцэж, Сайдын зөвлөл, Засгийн газарт хүргүүлэх нь ач холбогдолтойг анхаарна уу.	Салбарын төлөөллийг оролцуулсан хуулийн хэлэлцүүлгийг 4 удаа зохион байгуулсан.
	Сайдын 153 дугаар тушаалд нийцүүлэн зорчигч тээвэрлэлт гүйцэтгэж байгаа одоогийн 60 шахам ААН чадвар, туршлага, эдийн засгийн хүчин чадал, тээврийн хэрэгслийн өмчлөл, материаллаг баазын байдлаар эрэмбэлж цөөлөх, чадваржуулах бодлого тууштай баримтлах.	
	Улс, хот хоорондын тээвэрлэлтийн зайд 200-250 км тутамд дундын үйлчилгээний төвийг байгуулахад төрөөс дэмжлэг үзүүлэх	
	Зорчигч тээврийн үнэ тарифыг зах зээлийн ханшаар нэмэгдүүлэх	
“Зорчигч тээврийн нэгдэл 2-р бааз” Э.Мажаачам		
	<ul style="list-style-type: none"> - Нийтийн зорчигч тээврийн тусгай зөвшөөрлийг бий болгох - Автотээврийн мэргэшсэн зөвлөх инженерийн нэмэгдэл цалинг тусгах, мөн мэргэшсэн жолоочийн нэмэгдэл зэргийг цогцоор оруулах - Машин үйлдвэрлэлд зөвхөн стандартын тохирлын үнэлгээнээс гадна хэрэглэгчдэд зориулсан гарын авлага, засвар сэлбэг хэрэгслийн эдийн дугаар оруулна. Олон улсын машин үйлдвэрлэлийг стандартын дагуу хийх. - Зорчигчийн үүрэг, хариуцлагыг дээшлүүлэх талаар оруулах. - Парк шинэчлэлийн талаар тодорхой оруулах худалдан авах үнийг ААН-тэй тохиролцох. - Сайдын 153 дугаар тушаалыг шинэчлэх, сайжруулах 	<ul style="list-style-type: none"> - Саналыг тусгав. - Цалингийн асуудал тус хуульд тусахгүй тул саналыг тусгаагүй болно.
“Аж мянган” ХХК-ийн менежер Ц.Ганбат		
Төлийн 30 дугаар зүйл	<ul style="list-style-type: none"> - Тусгай зөвшөөрөлтэй байх нь зөв бөгөөд тусгай зөвшөөрөл өгөх газар нь автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага байна. - 30.8 заалтыг “сонирхогч этгээдүүдийг судлан хуучин тээвэрлэлт явуулж байсан ААН-тэй нь харилцан тохиролцож хэлэлцүүлэг хийж – зөвшөөрөл олгох сонгон шалгаруулалтад оруулах” гэж өөрчлөн найруулах 	Саналыг тусгав.
“ДЮЦ” ХХК Т.Загдрагчаа		
	Ажилтны эрх ашгийг хамгаалах чиглэлд тухайлсан зүйл, заалтаар эрх, үүрэг зэргийг тусгайлан зааж өгөх	Энэхүү зохицуулалтыг тусгайлсан журмаар зохицуулах нь зүйтэй гэж

			Үзсэн.
"Юнайтэд БРА" хоршоо			
- 4.1.16 ... Байнгын гэсний дараа	Нийтийн гэж эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон чиглэл замнал цагийн хуваарийн дагуу зохион байгуулалттай гүйцэтгэж байгаа аливаа зорчигч тээвэрлэлтийг		Саналыг тусгав.
- 4.1.23	Автотээврийн хэрэгслийн техник зохион байгуулалт гэсэн утгаар өөрчлөх. Тээврийн удирдлага хяналтын албаны байр нийтийн зорчигч тээврийн хэрэгслийн зогсоол талбай зорчигчдын танхимтай байх шаардлага мөн замын нөхцөл байдал замын эвдрэл гэмтлээс шалтгаалан аюул осол гарч болозошгүй үед зохих арга хэмжээг авч тээвэрлэлт хэвийн явуулах боломжоор хангах түүнчлэн зохих зөвшөөрөл гэрээгүйгээр ижил төрлийн тээвэрлэлт зэрэгцэн явуулж байгаа этгээдүүдийн үйл ажиллагааг зогсоох шаардлагыг холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд тавих зэрэг тээвэрлэлтийн эрхийг нэмж тусгах.		Найруулгын хувьд дахин хянан засварлав.
Нийслэлийн тээврийн газар АТХУБ Х.Нарангэрэл			
-	<ul style="list-style-type: none"> - Жолоочийн хөдөлмөр амралтын дэглэмийг хөдөлмөрийн хуулиар зохицуулах - Хууль бус тээвэрлэлтийг хуульчилж өгөх - 10.1.8-д буудлыг гэснийг автобусны зогсоол гэж оруулах - Арилжааны тээвэрлэгч гэж нэр томъёо оруулах. - Тээвэрлэгч –гэрээгээр зохицуулахыг оруулах 	Саналыг тусгав.	
"Автотээврийн үндэсний төв" ТӨҮГ ТХХ-ийн ахлах мэргэжилтэн С.Насанбат			
-	<ul style="list-style-type: none"> - Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх үйл ажиллагаанаас тусгай зөвшөөрөлтэй хийж гүйцэтгэхийг болиулах тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулиас хасуулах. Учир нь техникийн хяналтын үзлэг хийх үйл ажиллагаа нь аан-ээр хийж гүйцэтгэхэд бизнес талдаа явагддаг муу талтай болно. Техникийн хяналтын үзлэг хийх үйл ажиллагаа бол цэвэр энэ салбарт төрөөс тавих бодлоготой шууд холбоотой. Хяналтын үйл ажиллагааг бизнес болон аж ахуйн үйл ажиллагаа болгож хэрхэвч болохгүй Техникийн хяналтын үзлэг хийх байгууллага нь тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын бүтцэд ажиллах шаардлагатай. Ажил үйлчилгээний чанар нэр хүнд нь төрөөс баримтлах бодлогод нийцэж явагдах болно. Иймд энэ үйл ажиллагаа нь мэргэжлийн түвшинд олон улсын жишгээр явагдах болно. 	-	
Нийслэлийн тээврийн газрын Тээврийн хяналтын хэлтсийн дарга Ц.Мягмар			
- Төслийн 4 дүгээр зүйл	"Авто үйлчилгээ" гэсэн нэр томъёог дэлгэрэнгүй оруулах		Саналыг тусгав.

- Төслийн 32 дугаар зүйл Автотээврийн хяналтыг хэрэгжүүлэх	- 32.1 –д Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв болон нутгийн захиргааны байгууллагын хяналтын алба гэж оруулах	Саналыг тусгав
- Төслийн 33 дугаар зүйл 10 дугаар зүйлд гэснийг	- 10.9 дэх заалт гэж засах	Саналыг тусгав
- 33.1.4-ийг	- Редакцын засвар хийх	Саналыг тусгав
- 33.2 дахт заалт	- Бүхэлд нь хасах	Саналыг тусгав
-	- Улсын байцаагчийн эрх олгох асуудлыг тодорхой тусгах	Саналыг тусгав
Автотээврийн үндэсний төв Автоүйлчилгээний хэлтэс		
- Төслийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1-д Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой үйл ажиллагааг нэгдсэн удирдлага зохицуулалтаар хангах	- Автотээврийн ашиглалттай холбоотой төрөөс баримталж буй бодлого шийдвэрийн хэрэгжилтийг хангуулж, хяналт тавих шаардлага тулгарч байна.	Саналыг тусгав
- Төслийн 11 дүгээр зүйл 11.1-д Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой үйл ажиллагааг зохицуулах журам	- Автотээврийн тухай хууль шинэчлэн батлагдсанаар одоо мөрдөгдөж буй дүрэм, журам, стандартуудад бүгд өөрчлөгдөх шаардлагатай болж байна. Иймд автотээврийн ашиглалттай холбоотой дүрэм, журам, стандартыг шинээр боловсруулах хэрэгтэй болно.	
- Төслийн 24 дүгээр зүйл Автоүйлчилгээ эрхлэгч	- Энэхүү зүйлийн 24.1-т авто үйлчилгээний үйл ажиллагааны төрөл, 24.2-т авто үйлчилгээ эрхлэгчдэд тавигдах шаардлага тусгагдсан байгаа тул энэхүү зүйлийг АВО ҮЙЛЧИЛГЭЭ гэх нь зүйтэй.	-
- Төслийн 24 дүгээр зүйлд автоүйлчилгээнд тавигдах шаардлагыг хангасан иргэн, хуулийн этгээд авто үйлчилгээ эрхэлж болно.	- Холбогдох стандарт, шаардлагыг хангасны үндсэн дээр үйл ажиллагаа эрхэлнэ гэж тодотгож өгөх нь зүйтэй.	-
- Төслийн 24.4.1 үйл ажиллагаанд тавигдаж буй стандартын шаардлагыг хангаж байгаа эсэхэд тохирлын үнэлгээ хийлгэж баталгаажуулах	- Холбогдох хууль, тогтоомжид заасан заавал тохирлын үнэлгээ хийлгэж баталгаажуулалтад хамрагдах автотээврийн ашиглалттай холбоотой үйл ажиллагаа эрхэлж буй иргэн, хуулийн этгээдийг батагаажуулалтад хамруулах нь зүйтэй.	-
- Төслийн 29 дүгээр зүйл 29.1 дэх заалт ... авто үйлчилгээний мэдээллийн сан	- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10.1.1-т Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд механиксан тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн, ашиглалт, засвар оношлогооны бүртгэл, мэдээллийг хамруулах гэж заасны дагуу тээврийн хэрэгслийн засвар, үйлчилгээний мэдээлэл үүсгэх зорилгоор тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон мөн авто	-

	үйлчилгээний байгууллагын үйл ажиллагааны талаархи мэдээлэл бүхий авто үйлчилгээний мэдээллийн сан бий болгох шаардлагатай.	
Хэлэлцүүлэгт оролцогч		
- 4.1.12, 4.1.20, 9.1.4, 11.1.10, 11.1.11, 14.2.3, 18.5, 31.4, 30.1.3	- "Тээврийн хэрэгсэл" гэснийг "автотээврийн хэрэгсэл" гэж өөрчлөх	Хуулийн нэр томъёоны хувьд
- 4.1.14, 23.3.1, 28.2, 33.1.1	- "Мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэх" гэснийг "мэргэшсэн жолоочийн мэргэжлийн үнэмлэх" гэж өөрчлөх	Саналыг тусгав.
- 14.1.2	- Зорчих тасалбар аваагүй зорчигч	Саналыг тусгав.
- 28.3.2, 33.1.1	- "Жолоодох эрхийн үнэмлэх" гэснийг "жолоочийн үнэмлэх" гэж өөрчлөх	Саналыг тусгав.
- 14.2.1	- Жолоодох үнэмлэх, мэргэшсэн жолоочийн мэргэжлийн үнэмлэхтэй хүнээр гүйцэтгүүлэх	Саналыг тусгав.
- 14.2.2	- Зориулалтын дагуу ашиглах, /автобусны зогсоол дээр зогссон автотээврийн хэрэгсэлд арга хэмжээ тооцоход/	Саналыг тусгав.
- 15.2.5	- Цахим картыг цэнэглүүлсэн байх жолоочид мөнгө өгөхгүй байх...	Саналыг тусгав.
- 4.1.16, 16.1.1	- "Нийтийн тээвэр, нийтийн тээвэрлэлт" гэснийг "Зорчигч тээврийн үйлчилгээ, зорчигч тээвэрлэлт" гэж өөрчлөх	Саналыг тусгав.
- 4.1.11, 16.4	- "Жуулчин тээвэр", "жуулчин тээврийн үйлчилгээг" гэснийг ижил болгох	Саналыг тусгав.
- 9.1.2 ханалт	- Хяналт	Саналыг тусгав.
- 13.3 засгийн	- Засгийн	Саналыг тусгав.
- 12.1	- "...вэрлэлт" гэснийг Тээвэрлэлт	Саналыг тусгав.
- 13.6, 30.2.2	- "Хотын Засаг дарга" гэснийг "Захирагч"	Саналыг тусгав.

- 16.6 Зүүн гар талдаа жолооны хүрдтэй	- Анхаарах	Саналыг тусгав.
- 17.6 г	- "Гэрээ байгуулсан" гэж нэмэх	Саналыг тусгав.
- 11.1.14, 26.6.3, 26.8	- Зам, тээврийн осол, зөрчил	Саналыг тусгав.
- 14.2	- "Тээвэрлэлтийн баримт бичгийн бүрдэл бүрэн байх" гэж нэмж оруулах. Дуудлагын такси үйлчилгээ тээвэр зуучлал мөн үү?	Саналыг тусгав.
- 23.10, 24.2, 25.10	- "Тавигдах" гэснийг "тавих" гэж өөрчлөх	Саналыг тусгав.
- 24.1.1, 24.3.4, 24.3.4	- Тос, тосолгоо	Саналыг тусгав.
- 24.3.4	- "Баталгаа" гэснийг юу гэж ойлгох вэ? Анхаарах	Саналыг тусгав.
- 24.1.2, 25.4,	- "Авто техник гэснийг автотээврийн хэрэгсэл" гэж өөрчлөх	Саналыг тусгав.
- 25.7.2	- 01-ний	Саналыг тусгав.
- 25.7.4	- "Арлын дугаар" гэж өөрчлөх.	Саналыг тусгав.
- 29.1.4	- "Зорчигч тээврийн мэдээллийн сан" гэснийг "нийтийн зорчигч тээврийн мэдээллийн сан" гэж өөрчлөх	Хуулийн нэршлийн хувьд томъёологдсон тул саналыг тусгаагүй болно.
- 32.1.1	- Автотээврийн хяналт шалгалтын төв байгууллага гэж ямар байгууллагыг хэлээд байна байгуулах шаардлага байна уу?	Хуулийн төслөөс хассан.
- 32.2	- Зөрчлийн тухай хууль	Саналыг тусгав.
- 32.2	- Хасах	Саналыг тусгав.
- 32.1	- Эрх олгох асуудал тусгагдаагүй?	Саналыг тусгав.

- 33.1.4.	- Тээвэрлэгчийн үүрэг хэсэгт оруулах	Саналыг тусгав.
- 33.3	- 15.2	Саналыг тусгав.
- 33.4	- "Дүрэмт хувцас" гэж нэмэх	Саналыг тусгав.
- 34.1	- "Эсхүл" гэснийг "болон" гэж өөрчлөх	Саналыг тусгав.
- 33.2	- 10.12-10.9	Саналыг тусгав.

---oOo---