

**ГАДААДЫН УЛС ОРНЫ ЖОЛООЧ БЭЛТГЭХ ТОГТОЛЦОО, ЖОЛООНЫ  
ШАЛГАЛТ АВАХ, ҮНЭМЛЭХ ОЛГОХ ЭРХ ҮҮРЭГ БҮХИЙ  
БАЙГУУЛЛАГЫН ТАЛААРХ ЗАРИМ ЛАВЛАГАА**  
(Мэдээлэл лавлагаа)

Г. Чулуун

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн агуулгыг “эргэж харах”, шинэчилэн найруулах чиглэлд ажиллаж буй хууль санаачлагчийн хүсэлтээр, хуулийн төслийн боловсруулалтын шатанд шаардагдах зарим лавлагааг бэлтгэв. УИХ-ын гишүүн М. Батчимэгийн 2013.9.20 –ны өдрийн 5/5739 тоот албан бичигт тухайлан дурдсанаар [ОХУ, БНХАУ .. бусад] гадаадын улс орнуудад “тээврийн хэрэгслэлийн жолоочийн шалгалт авах, жолооны үнэмлэх олгох ажлыг [тэндэхийн] ямар байгууллага эрхлэн хариуцдаг ..” –ийг энд жишээлэн тодруулахыг зорьсон болно.

Жолоодох эрхийн үнэмлэхийг авах олгох асуудал заавал “шалгалт өгөх”, шалгуур давах зарчмын үндсэн дээр шийдэгддэг нь дэлхийн аль ч улс оронд нийтлэг; гэж үзэж болохоор байна. Харин, жолооны шалгалтад хүнийг бэлдэх (бэлтгүүлэх), шалгалтыг хаанаас яаж авах нь улс орон бүрд тэр бүрий харилцан адилгүй юм.

Жолооч бэлтгэх автосургуулийн үйл ажиллагааг хаанаас хянаж байна, тэнд, тэр байгууллагад “шалгалт авах, жолооны үнэмлэх олгох” эрх [үндсэндээ] хадгалагддаг гэсэн албан бус ерөнхий зарчим<sup>175</sup> “зураг” юун түрүүнд ажиглагдсан. Тиймээс бид жолооч болох гэж байгаа хүний мэдлэг дадлыг шалгаж, улмаар, түүнд замын хөдөлгөөнд оролцох эрхийн үнэмлэх олгодог байгууллага ба жолооны сургалт явуулж байгаа автосургууль хоорондын харилцаа, хамтын ажиллагааны зарим онцлогийг дашрамд мөн давхар хөндөхийг эрмэлзэв.

Захиалагчийн албан бичигт давхар дурдсан, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлаар төрийн бодлого боловруулах .. төрийн байгууллагуудын [энэ чиглэлээрх] үйл ажиллагааны нэгдсэн уялдааг хангах чиг үүргийг [төрийн] ямар байгууллагад ногдуулдаг; талаарх гадаадын жишээ туршлагыг энд оруулсангүй түр орхив.

\* \* \*

## 1. Монгол Улсад –д ...

Эхлээд, жолооны шалгалт авах, жолоочийн эрхийн үнэмлэх олгох асуудлыг монголд ямар байгууллага хариуцдаг; талаар товч дурдъя. Үүнийг манайд Зам тээвэр барилга хот байгуулалтын [болон] Боловсрол соёл шинжлэх ухааны сайдын 2010.5.07-ны өдрийн хамтарсан №161/229 тоот тушаалаар батлагдсан “Мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгох журам” –аар зохицуулсан. Дурдсан журмын хэрэгжилтэд,

- о Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын яамны Зам, тээврийн бодлогын газар;
- о Боловсрол-соёл, шинжлэх ухааны яамны Мэргэжлийн боловсролын газар; хяналт тавьж ажилладаг. (Сүүлд, Засгийн газрын бүтцийн тухай хуулиар Зам тээврийн яам, Барилга, хот байгуулалтын яам хоорондоо анги тус болсон, 2012.8.16)

<sup>175</sup>зарим улс орон энэ зарчмыг баримталдаггүй;

Журмын хавсралтын 1.2. –т, “мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгохтой холбогдсон харилцааг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага эрхлэх бөгөөд [тэндээс] тайланг гаргаж автотээврийн болон боловсролын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, Мэргэжлийн боловсрол сургалтын Үндэсний зөвлөлийг мэдээллээр хангана” гэсэн байна. Жолоочийн шалгалт авах ажлыг “автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас томилогдсон **мэргэжлийн шалгалтын комисс** зохион байгуулж хариуцна. Мэргэшсэн жолоочийн шалгалтанд тэнцсэн **сонсогч** нэгбүрээр комиссын тогтоол гарч .. улмаар эрхийн үнэмлэх олгогддог.

## 2. ХБНГУ-д ...

Герман улс замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн зохицуулалтын 110 гаруй жилийн баялиг түүхтэй орон. 1979 онд тэднийх “Жолооч бэлтгэх автосургуулийн тухай” тусгай хууль гаргасан байна. Олон улс оронд автокурсийн үйл ажиллагаа тухайн орны тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагаас, эсхүл, түүний харьяа бүтцийн газраас баталсан эрх зүйн актаар зохицуулагддаг.

Германд автокурсийн сургалтын програмыг Автосургуулиудын нэгдсэн ассоциац (засгийн газрын бус байгууллага) -иас боловруулна. Тэндэхийн хууль тогтоомжоор, жолооны курс нь “жижиг [дунд] үйлдвэрлэл эрхлэгч байгууллага” юм байна. Автосургуулийн лицензийг германд засаг захиргааны харьяалах тухайн нэгжийн холбогдох албанаас олгодог. Зөвшөөрөл олгож байгаа тал зөвшөөрөл өгч “төрүүлсэн” байгууллагынхаа үйл ажиллагаанд хяналт тавина.

**Германд, жолоочийн мэргэжилд суралцах 2 үндсэн арга байна. Энэ нь,**

- **Тусгай батлагдсан програмын дагуу сургалт явуулдаг жолооны автокурсээр дамжуулах;**
- **Хувийн хөдөлмөр эрхлэгч, эрх лиценз бүхий инструктор-багшийн туслалцааг авч, түүгээр заалгуулах;**

Эхний арга зам нь 1000-1200 евро-ийн үнэ өртөгтэй, удаах [экстерн] зам нь илүү төлбөртэй, харьцангуй түгээмэл бус хэрэглээтэй юм. Зарим мэдээнд, жолоочийн экстерн сургалтыг тэнд хорьж болиулсан тухай дурдсан байсан. Ер нь, экстерн сургалтыг нэг зөвшөөрөөд, дараагийн ээлжинд хориглох .. гэх мэт тогтворгүй байдал улс орнуудад түгээмэл гардаг. Хамгийн сүүлийн жишээ гэхэд, ОХУ –д жолоочийн экстерн сургалтыг зөвшөөрдөг байснаа 2013 онд [үндсэндээ] болиулсан, хориглосон юм.

Жолоодох эрх авах гэж байгаа хүн, германд, ихэнх тохиолдолд, аль нэг автосургуульд хандана. Автокурсууд тэнд хувийн хэвшлийн байгууллага байдаг. Хувийн инструктор багшийн сургалт явуулах эрх - автосургуулийн үйлчилгээ үзүүлэх эрхтэй эн тэнцүү байна гэдэг бол 1 суралцагчид ногдох багшийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх (сургалтын чанарыг дээшлүүлэх) зарчмын онцлогтой шийдэл мөн байх.

Германд, ер нь жолооны шалгалт авдаг “шалгалтын Төвүүд” нь тээврийн яам, түүний харьяа байгууллага, орон нутгийн засаг захиргааны мэдэлд байна. Жолооны шалгалтыг ямар дэгээр хэзээ авахыг бодож боловруулж зохицуулдаг 20–25 мэргэжилтэнтэй Ажлын [тусгай нэгж] хэсэг тээврийн яамны удирдлага дор ажиллана. Зөвхөн Баваар муж улсад 340 “Жолооны шалгалт авах Төв” бий.

Жолоочийн шалгалтууд нэгдсэн нэг арга зүйгээр явагдана. Жолоочийн мэдлэг ба дадлын түвшинг тухайн засаг захиргааны холбогдох байгууллагаас лиценз зөвшөөрлөө авсан хараат биш [салбарын гаршууд] мэргэжилтнүүд тодорхойлно. Жолооч болох гэж байгаа хүний шалгалтаа давах оролдлого амжилтгүй болсон тохиолдолд, тэрээр түүнийг ахин дахин өгч (1 жилийн дотор хүртэл 5 удаа) болно. Шалгуулах бүртээ ~80 евро төлнө. Ингээд бараагүй бол дахин эхнээс нь сурах хэрэг гарна. Жолооны үнэмлэх автлаа хүн хичнээн ч удаа шалгуулж болно, хязгаарлалт үгүй. Жолооны шалгалтыг авч байгаа төвүүд шалгалтанд тэнцсэн хүний үнэмлэхийг тэр дор нь гаргаж өгнө. Үнэмлэхийн үнэ ~180 евро. Ингэхэд шаардлагатай баримт материалыг Төвүүд шалгалт авахаасаа өмнө бүрдүүлж зэхсэн байдаг. Сургалтын процессийн дуусвар шатанд үнэмлэх олгох нь бүртгэлийн чанартай техник ажилбар юм.

### 3. АНУ –д ...

Америкт, автомашин барих сонирхогчийн үнэмлэхийг бие даан суралцах замаар .. зохих шалгалтыг нь өгөөд авч болдог. Жолооны шалгалт өгөхөд өөрийгөө бэлэн болсон гэж үзэж байгаа тэр хүн орон нутгийн засаг захиргааны зам Тээврийн асуудал хариуцсан газар (Department of Motor Vehicles)-т очиж, машин жолоодох мэдлэг дадлын минимум багцыг эзэмшсэн гэдгээ шалгуулна, онолын тест бөглөнө. Үүнийг ахин дахин өгч болно. Энэ шалгалтаа давчихсан хүнд, замын хөдөлгөөн оролцох 2 сарын түр хугацааны “суралцагчийн permit” эрх олгоно. Хураамж төлбөр нь ч хямдхан, ~20 долл. Муж улсуудад пермит эрхийн хугацаа хураамж өөр өөр байх нь бий. Пермиттэй хүн замд гарч хөдөлгөөнд оролцонгоо жолоодох дадлаа сайжруулна, гэхдээ, өөрийгөө дэргэд жолоочийн үнэмлэхтэй хүнийг байнга заавал авч явна, ганцаараа явахгүй. Ийнхүү жолоодох дадалтай болонгуутаа дараагийн “ур чадварын” шалгалтандаа бүртгүүлнэ. Энэ шатыг даваад “жолоочийн жинхэнэ үнэмлэхээ” авна.

Жолоодох дадлын шалгалтыг [шууд] хотын гудамж замд авна. Автодром гэсэн ойлголт америкт байдаггүй юм шиг байна. Энэ шалгалтыг жолоочоос тухайн засаг захиргааны нэгжийг хариуцсан [манайхаар бол] Зам тээврийн газрын инструктор хүн авна. Шалгалт өгөгч этгээдийн зүгээс ажиглагдсан “хэт хичээнгүй [биеэ барьсан] байдал”-ыг тэнд алдаа дутагдалд тооцох нь элбэг гэх. Жолоочийн шалгалтын энэ хэсгийг шаардлагатай бол 3 ч удаа давтан өгч болдог, гэхдээ 1 жилд 1 удаа л өгнө. Эхний шалгалт үнэгүй, дараагийн 2 нь төлбөртэй, гэхдээ үнэ нь хямд төсөр байна. Шалгуулагч энэ шатанд 3 удаа “бүдэрвэл” ахиад бүхнийг эхнээс нь эхэлнэ, өөрөө хэлбэл, замын хөдөлгөөний дүрэм – онолын тэстээсээ бүр эхнээс нь шинээр дахин үзнэ гэсэн үг.

### 4. Англи (UK) –д ...

Горилогч этгээд жолоочийн мэргэжилд зохих хэмжээнд сурч дадсан эсэхийг шалгаж, түр үнэмлэхээр хангаж, .. улмаар түүнд жолоочийн эрхийн үнэмлэх олгох ажлыг, англид .. энэ чиглэлийн ажил асуудал хариуцсан засгийн газрын салбар байгууллагууд (Driver and Vehicle Licensing Agency - DVLA) хариуцна.

Жолооч болох гэж байгаа хүн анкет бүртгэл бүхий хүсэлтээ гаргаад .. суралцагчийн түр лицензээ энэ байгууллагаас шуудангаар хүлээн авна. Суралцагчийн түр үнэмлэхтэй хүн жолооны ард суух эрхтэй бөгөөд мөн америкт байдаг шиг, дэргэдээ мөн заавал жолооч хүн суулгаж явна. Суралцагчийн хажуу дахь хүн 21-ээс дээш насны, дор хаяж 3 жил тэрэг барьсан туршлагатай байх учиртай. Суралцагчийн түр үнэмлэхтэй хүн үндэсний магистралын статустай замаар зорчих эрхгүй.

Манайхны онолын шалгалт гээд байдаг тэр багц мэдлэгийг англит тухайн хүн өөрөө бие даан экстэрн байдлаар сурч судалж болно. Онолын шалгалтанд өөрийгөө бэлдсэн хүн Driver and Vehicle Licensing Agency байгууллагын дурын салбарыг сонгож (их төлөв интернет сүлжээг ашиглан) тэнд очиж “болзсон цагтаа” шалгалтанд орно.

Ирээдүйн жолоочид тэнд 11 видео зураглал үзүүлж, түүнийг зам тээврийн “эгзэгтэй байдалд оруулан” компьютерийн дэлгэцний хүнд байдлаас авхаалж самбаагаар гарах “бодлого” бодуулдаг байна. 31 фунтын төлбөртэй энэ шалгалтыг жолооч болох гэж байгаа хүн ахин дахин өгч болдог, төд өд гэсэн хязгаарлалт үгүй. Онолын талд хамаарах энэ шалгалтын дараа жолоочийн дадлын шалгалтыг мөн тэд авна.

Жолоочийн жолооны дадлын шалгалт онолын шалгалтнаасаа 2 дахин илүү төлбөртэй. Шалгалтыг хэдэн ч удаа өгч болно. Жолоодох үед гаргасан алдааг том жижиг гэж ангилна. Жишээ нь дохио өгөлгүй эргэх нь жижиг алдаа юм. 45 мин. үргэлжлэх энэ шалгалтын явцад .. энэ мэт 12 жижиг алдаа гаргаж болдог, тэдгээрийг уучилна. Харин том алдаа 1 –ийг ч гаргах ёсгүй; гэнэ. Автомат хороотой (коробка) –той машин барих гэж байгаа суралцагч мөн тийм хороотой машин дээр шалгуулж болно. Эрхийн үнэмлэх нь ч тэгж гарна. Автоматын үнэмлэхээр механикийг жолоодож болохгүй. Харин механик хороотой машин барих лицензтэй хүн түүгээрээ автомат удирдлагатайг мөн барьж болно.

## 5. ОХУ –д ...

Жолоодох эрхийн шинэ үнэмлэх нэвтрүүлэх тухай ОХУ –ын Дотоод яамны сайдын 2009.5.13 –ын 365 дугаар тушаал (тушаалын зарим заалт агуулдаг 2011.8.29 –нд өөрчлөлт орсон) –д “Дотоод яамны харьяаны жолооны шалгалтын комиссууд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг ханган хэрэгжүүлэх улсын байцаагчийн эрхтэй ..” гэсэн заалттай юм.

Тушаалаар нэр бүхий байгууллага, албан тушаалтанд дараах үүргийг ногдуулжээ. Тэнд, “ОХУ –ын Дотоод яамны Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах газар (Департамент обеспечения безопасности дорожного движения – ОБДД) -д, мөн, ДЯ –ны харьяа шинжлэх ухаан үйлдвэрлэлийн .. Нэгдэлд “ГИБДД –ийн жолооны үнэмлэх олголтын бүртгэлийн нэгдсэн системд шинэчлэл хийх” –ийн даалгасан. Энэхүү ОБДД нь ГИБДД –г өөрийн дотоод бүтцэд багтаасан, түүний дээд шатны байгууллага аж. ОБДД –ийн дарга нь Дотоод яамны дэд сайд бөгөөд генерал цолтон байна.

“Жолооны шалгалт авах, эрхийн үнэмлэх олгож Журам” –ыг баталсан ОХУ –ын Засгийн газрын тусгай тогтоол (Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений) –той юм. Тогтоолын хавсрал журамд өгүүлснээр, “жолооч бэлтгэх тогтолцоо нь боловролын, тээврийн, дотоод хэргийн яамдын хамтын ажиллагааны уялдаа холбооноос шууд хамааралтай нь харагдсан.

Иргэдээс яг шалгалт авч үнэмлэх олгодог газар нь замын инспекц буюу ГИБДД юм. Жолоодох эрхийн үнэмлэхийг, ОХУ –д, 2011.3.01 –ээс эхлэн Замын цагдаагийн газар (ГИБДД) –ын Жолооны шалгалтын асуудал эрхэлсэн салбар (мэргэжлийн комисс) –аас олгодог болсон. Жолоочийн мэдлэг дадлын шалгалтыг ч мөн тэнд авна. Бие даан экстэрн байдлаар сурч дадлагажих замаар жолоочийн үнэмлэхийг авах тухай асуудал тэнд шинэ хуулиар үгүй болж, ингэснээр, суралцагч заавал автосургуулиар дамжих шаардлагатай болсон байна.

ОХУ –д (2011) нэвтрүүлсэн жолоочийн эрхийн шинэ маягийн үнэмлэх нь олон улсын шаардлагад нийцсэн ба замын хөдөлгөөний тухай 1968 оны Венийн конвенц –д нэгдсэн

улс орнуудад хүчин төгөлдөр үйлчилнэ. Дашрамд тэмдэглэхэд ОХУ –д жолооны үнэмлэхийг урт хугацаатай, түр хэлбэртэй олгодог. Үнэмлэхийн хүчинтэй байх 10 жил, хугацаа нь барагдмагц түүнийг заавал солиулах хэрэг гарна. Энэ байдал нь, орост, замын цагдаа жолооч нарыг “зөрчил гаргаагүй байхад нь шалтгаангүйгээр зогсоох, үнэмлэхийг нь байнга нэхэж үзэх” нэг тоогүй үндэслэл болж өгдөг бололтой.

ОХУ –д, автосургуулиудын сургалт явуулах эрх – лицензийг боловсролын яамнаас олгоно. Автосургуулиудын сургалтын материаллаг баазын хангалттай эсэхэд нь замын цагдаагийн газраас хяналт тавина. Автосургуулиудад лиценз олгох эрхийг ГИБДД өөртөө шилжүүлж авах хадгалах [ихээхэн] сонирхолтой байдаг нь ажиглагдсан. Хэдийгээр үйл ажиллагаа явуулах эрхийг нь олгодоггүй ч, автосургуулиудын үйл ажиллагаанд чанарын хяналт тавих бодит эрх мэдэл ГИБДД –д хадгалагддаг гэж хэлж болохоор юм билээ.

\* \* \*

## АНХААРАХ ЗАРИМ САНАА

1. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн засаг төрийн бодлогын тодорхойлогч нэг чухал хүчин зүйл нь “жолооч бэлтгэх үйл явцад [дээрээс] тавих хатуу чанд хяналт мөн” гэсэн үзэл хандлагыг бид эдүгээ эргэж нягтлах шаардлагатай санагдсан. Олон улс орон иргэндээ “жолооны эрх” –ийг нь өгөхгүйн төлөө биш, чухамхүү өгөхийн төлөө .. асуудалд уян хатан, ө. х. зохион байгуулалтын хариуцлагатай бөгөөд шударга [аль болох авилгагүй, аядуу зөөлөн, захиргаадалтын биш] арга тактик баримталдаг юм байна гэж үзэв.
2. Монголд “жолоочийн пермит эрх” үгүй тул, манай Автотээврийн тухай хуулийн агуулга дахь “мэргэшсэн жолооч” гэдэг ухагдахууныг ч нягталж үзүүштэй юм байна. Жолоочийн мэдлэг чадвар нь аливаа бусад мэдлэгийн адил эзэндээ хуримтлагдах замаар бий болдог. Хурааж хуримтлуулахад хугацаа хэрэгтэй. Зохих ёсоор мэргэшин дадаж амжаагүй, туршлага суугаагүй байхад нь, шинэ жолоочоос “өөрт нь байхгүй юмыг [хатуу шалгаж] нэхэх” нь хэр зохистойв гэдгийг ч бодох учиртай. Зам тээврийн осол зөрчилд холбогдох аваас жолооч хүн [буруутай бол] хариуцлагаа хүлээнэ, үүнийгээ тэр иргэний ёсоор бүрэн ухамсарлах байна; гэдэг нь өөрөө “ерөнхий хирнээ хангалттай хатуу”.. зарчмын бөгөөд хүртээмжтэй том зохицуулалт юм.

Нийгмийн өмнөх тогтолцооны хэв маягаас улбаатай, жолооч нарыг “төлөвлөгөөний дагуу” бэлтгэж ирсэн, хувийн өмч, амины машиныг бараг хүлээн зөвшөөрдөггүй байсан хуучин хуарангийн дэглэмийн “бүхнийг захиргаадан журамлах сэтгэлгээ” .. ОХУ –д жишээ нь, эдүгээ ч мөн олон салбарт амь бөхтэй оршсоор байна. Дээр үеийн монголтрансын жолооч нар улсын өмчийн “эд хариуцагч” байсан. Хожмын тэрхүү “социалист өмчийн хариуцагч” нарыг “хатуу гараар” сургах нь тухайн нийгэм-цагийн онцлог байсан бөгөөд тэр үеийн сургагч - суралцагч 2 хоорондоо бараг “цэрэг – даргын” гэмээр дэглэмт харьцаанд явж ирсэн байдаг. Харин, өнөөгийн манай жолооны курсийн суралцагчид өөрөө хүсээд, өөрөө төлж заалгуулаад, өөрийхөө мөнгөөр худалдаж авсан өөрийхөө машиныг өөрөө жолоодон, чухамхүү өөрөө өөртөө үйлчлэх гэж байгаа учраас, түүнд “үл сурахыг эрмэлзэх” ямар ч шалтгаан алга. Тиймээс, тэднийг “сурсангүй” гээд “балбаад” байх нь сэтгэлзүйн талаасаа ч амаргүй баймаар. Доорх мэдээнээс харахад “хүний мөнгийг авчихсан учраас .. эцсийн эцэст эрхийн үнэмлэхийг өгч салдаг” нь ерөнхийдөө ил байна.

ОХУ –ын Замын цагдаагийн газрын ажлын дүн мэдээнд дурдсанаар, орост 2011 онд нийт 2.2 сая хүн шинээр жолооч болсны 1942167 нь автосургуулийн төгсөгчид байж. Автокурсийн эдгээр төгсөгчдийн ~тэн хагас нь эхний оролдлогоороо шалгалтын барьерийг давж, үнэмлэхээ төвөггүй авчээ. Хойд хөршийн ГИБДД –ийнхэнд (хүн х шалгалт) гэсэн ажлын [дотоод] хэмжүүр үзүүлэлт байна. 2011 оны дүнгээр, ГИБДД –ийн мэргэжлийн комиссынхон давхардсан тоогоор 7386456 хүнээс жолооны шалгалт авчээ. Энэнээс, анхны оролдогоороо тэнцэгсэдийг хасаад, үлдсэнийг нь үлдсэн хэсэгт нь хуваагаад .. тойм тооцоо хийгээд үзэхээр, оросын цагдаагийнхан жолооч болох гэж ирэгсэдийг “хичнээн айлгадаг” нь тодорхой буюу 2.2 сая хүнээс 1.2 сая нь шалгалтанд [бүгд] лавтаа “гурвантаа унасан” болж таарч байна. Үнэмлэх чухал ч, үнэмлэхтэй болгон “осолгүй манлай” болчихдоггүйг нотлох үзүүлэлтүүд бас элбэг. Олон унагаавал хожим сайн гэдэг нь энд худал өгүүлэмж юм.

3. Автокурсын төгсөлтийн шалгалтыг ялангуяа засгийн газрын бүтцийн мэргэжлийн байгууллага комисс авдаг уламжлалт [гэмээр] арга хандлага өөрөө давуу ба сул талтай юм. Засгийн газрын ба засгийн газрын бус (ТББ)–ын “уулзвар [энэ] цэг” дээр талуудын (эрх мэдлийн) сонирхлын зөрчилдөөн их гардаг. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал [өөрөө] тээвэр, зам, боловсрол, хууль хяналт, улсын стандарт, хот байгуулалт, гал команд, онцгой байдал, холбогдох ТББ, нутгийн захиргааны .. олон салбарын үр дүнтэй нэгдсэн зохицуулалтаас хамаардаг цогц ажиллагаа учраас тэр юм.

Лиценз авсан эрх бүхий байгууллагын дотоод үйл ажиллагаанд ялангуяа төрийн байгууллага хөндлөнгөөс байнга хутгалдан орох нь зохимжтой бус. Эцсийн эцэст, зам тээврийн зөрчилд орсон жолооч шинэ хуучнаасаа үл хамааран өөрөө л хуулийн өмнө хариуцлага хүлээдэг жамтай, ямар нэг осол асуудал гарч гэмээнэ, хожим “түүнийг шалгасан этгээд, өмнөөс нь огтхон ч санаа зовохгүй” нь тодорхой билээ. Гэтэл, чухам тэгэх юм шиг, жолооны шалгалтыг их төлөв ЗЦГ –ынхан авсаар ирсэн нь, энд, цагдаажсан байгууллагынхан дэмий баахан сүржигнэхээс цаашгүй үйл явдал .. гэж харагдах нь бий. Итали .. зэрэг оронд багшлах мэргэжилтнээс, автокурсээс “хичнээн цагийн дадлагын хичээл авах” –ыгаа тухайн суралцагч өөрөө тодорхойлж байх жишээтэй. Өөрийхөө мөнгөөр авсан машинаа өөрөө унахаар зэхэж байгаа хүнийг тэнд “хэрэглэгч, үйлчлүүлэгч” хэмээн харж, түүнд, дэмжин туслах сэтгэхүйгээр [болзолт түр эрх олгон шууд тосч] ханддаг нь жолоодох эрхийг олгох процессийг хялбаршуулах субъектив үндэс болж өгдөг байна.

Жолооны эрх олгох арга ажилбар улс бүрд харилцан адилгүй ч америкт “илүү ардчилсан”, гүржид “тун хялбаршуулсан” гэмээр төрх харагдаж байгаа юм. Гүржид “эрх авах хүн холбогдох газарт очоод шалгалтаа өгч “барах” аваас үнэмлэхээ шууд гардаж амархаан гэгч жолооч болчихно. Бүртгүүлэх, шалгуулах, үнэмлэх авах бүх үйлчилгээ ~1 цагт багтах бөгөөд үнэ төлбөр нь ~35 –аас хэтэрдэггүй; гэсэн. Шалгуулагчийг эрүүл мэндийн үзлэгт оруулахгүй, харааны чадамжийг нь шалгалтынхан эмчгүйгээр өөрснөө тодорхойлчихно.

4. Аливаа мэдлэгийн шалгалтыг, тухайн мэдлэгийн багцыг зааж олгох процессоос нь саланги байлгаж болох ч, тухайлбал, автокурсын сургалтын явцын дуусвар шатны, магадгүй хамгийн чухал бүрэлдэхүүн хэсэг нь “заах үйл явцад оролцоогүй, хөндлөнгийн мэргэжилтний багийн, эсвэл мэргэжлийн эрх бүхий байгууллагын хяналт байна” гэж үздэг, тэгсээр ч ирсэн нь улс орнуудын жолооч бэлдэх арга туршлагаас давхар харагдав.

Логик талаас нь бодоход, аливаа мэдлэгийг өрөө заачихаад, өөрийхөө “хэр зэрэг заасан” –ыг өөрөө үзэж тогтооно гэдэг бол “өөрийгөө илчлэх” –тэй дүйх, хүний дотоод мөн чанарт харш үйлдэл баймаар. Гэтэл, их дээд сургуулиудаараа жишээлж үзсэн ч, итгэж бүрнээ болох чанар сайтай хэвшиж тогтсон үйл ажиллагаатай сургалтын байгууллагууд бишгүй их. Тэд сургадаг шалгадаг, тэгээд үнэмлэх дипломоо өгдөг. Товчдоо, жолоочийн мэдлэгийг заавал “хөндлөнгийн этгээд биш” заасан сургууль нь өгчихөж яагаад болдоггүй юм бол!? Энэ шинжийн өнцгөөс нь харвал, жолооны курс “боловсролын салбарт харьяалагдах тийм байгууллага биш” шиг байгаам. Олон улс орон автосургуулиудыг “жижиг үйлдвэрлэл эрхлэгч байгууллага мөн” гэж үздэг нь үүний дам нотолгоо биз ээ.

5. Дашрамд тэмдэглэлгүй орхихын аргагүй нэг зүйл ажиглагдсан. Манай хууль тогтоомжор, “мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэхний хүчинтэй хугацаа 5 жил бөгөөд хугацааг 5 жил тутамд сунгана. Үнэмлэхний хугацааг дараалсан гурван 5 жилд амжилттай сунгуулсан тохиолдолд цаашид хугацаагүйгээр олгоно” гэсэн<sup>176</sup> нь бий. Хэр хэмжээнээс хэтэрсэн урт хугацаа биш үү. Ямар ч ажил мэргэжилд дадах хугацаа ийм урт байх ёсгүй. Энэ бол, эрх бүхий байгууллагууд жолоочийг өөрөөсөө заавал хараат байлгах гэсэн “уламжлалт хоцрогдсон сэтгэлгээ”-ний тоогүй илрэл мөн гэж үзнэ.

Жолоочийг бид нэг болохоор курсийн охор хугацаанд амжуулан бүрэн мэргэшүүлнэ гээд шахаад журамлаад байдаг, тэгсэн мөртөө, 15-20 жил жолоо мушгисан хүнийхээ “мэргэшсэн эсэхэд эргэлзээд” үнэмлэхийг нь байн байн сунгаад [болж өгвөл хураагаад авчих санаатай] байдаг нь .. хачирхалтай хэрэг юм.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх хууль тогтоомжийг боловсронгуй болгох явцад [дээрээс] зайлшгүй хийх нэг том ажил асуудал бол “жолоочийг [энэ мэт, элдэв далд] барьцаанаас эгнэгт чөлөөлөх” явдал юм. Эрх бүхий байгууллагуудаас үйл ажиллагаандаа “сэтгэлгээний өөрчлөлт” хийхийг “хуулиар албадах” –ыг эрмэлзэх хэрэгтэй байна. Цагдаа ирж ёслоод үггүйгээр үнэмлэхийг нь хурааж аваад цаашаагаа таадга таадга алхаад яваад өгдөг, эсхүл, арай гэж олж .. түр зогссон газраас нь машааныг нь ачаад журмын хашаа руу хийчихдэг .. энэ мэт үйлдэл орос монгол хоёрт л нийтлэг шинжтэй гардаг санагдав. Бид энд “жолооны үнэмлэх” -ний талаар тухайлан ярьж байгаа болохоор, албан ёсоор олгогдсон, нэгэнт эзэнжсэн эрхийн үнэмлэхийг “элдэв учир битүүлэг халдлагаас” хуульчлан хамгаалах ёстойг ч нэмж хэлмээр байна.

Хятадад хүний машиныг эзнийг нь байхгүйд ачиж журамлахыг хууль бус гэж үздэг аж. Олон улс орон машиныг нь ачдаггүй .. тэр машины дугуйг нь цоожилдог байх жишээтэй. Ачдагаас илүү зөөлөн, зардал чирэгдэл багатай, адил чанарын хирнээ хямд төсөр арга юм. Засаг захиргааны дур зоргоос өөрийгөө хамгаалж орос жолооч нар үнэмлэхээ уян тросоор машинтайгаа бэхэлж аргамжчихаад, цагдаад, доргош ялимгүй буулгасан цонхныхоо шилний завсараар үзүүлэх нь элбэг болж. Үнэмлэхээрээ барьцаалагдахаас хамгаалах чиглэлд хийж байгаа аргаа барсан үйлдэл. Дэлхийн олон улс орон хурд хэтрүүлсэн жолоочийг торгохдоо .. их хэтрүүлсэн бол ихээр, бага хэтрүүлсэн бол багаар тооцож шийтгэдэг байна. Энэ мэтээр тэд, зөрчил гаргасан үйлдлийг “уучлах өнцгөөс” харж байгаагаа байнга “харуулж” байх жишээтэй. Монголд байдал энэ талаасаа хэтэрхий “хүйтэн” юм.

<sup>176</sup>Зам тээвэр барилга хот байгуулалтын [болон] Боловсрол соёл шинжлэх ухааны сайдын 2010.5.07 –ны өдрийн хамтарсан №161/229 тоот тушаалаар баталсан “Мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгох журам” –д ийн заасжээ.

Арга буюу түр зогссон машин дотор жолоочийн төлөөний хүн үлдээд учирлаад байхад .. гартаа халбитай<sup>177</sup> цагдаа хүрч ирээд таны машины номерийг нь тайлаад зогсож байх .. энэ тэр бол манайд наад захын үзэгдэл болоод удаж байна. Үүнийг бид анхаармаар байна.

Автозамыг, жолооч хүний ажлын байр гэж үзэх ярих нь бий. Түүний ажлын байрны нөхцөл түүнээс өөрөөс нь [төдийлэн] хамааралгүйгээр хүндэрсээр замын түгжрэл аажимдаа бий болдог. Тийн атал, түгжрэл зөвхөн жолооч нараас болсон мэтээр сэтгэх журамлах нь “жолоочийг хамгаалах” үзэл санааг энд арга буюу хөндөхөд хүргэж байна. Замын хөдөлгөөний зохицуулалтад, жолооч нэрт “зодуурын хүүхэд” гараад ирж. Замын цагдаа нарыг ч өрөвдөн хайрлан учиртай. Тэд маань өнөөдөр “хэтэрхий олуулаа ажлын байран дээрээ багтахгүй шахцалдахын зэрэгцээ, явж байгаа машиныг “яв яв гэж зэрэг зэрэг дохих” —оос өөрийг хийж нэг их барахааргүй болсон байна. Автозам, гудамж талбай нийгмийн цөөн бүл хэсгийн “газар хаших сонирхол” —оос олон жил үндсэндээ хамгаалалтгүй явж ирсний эцсийн гор, тоогүй үр дүн нь энэхүү түгжрэл бөгөөд түүний “сүүдэр” хамгийн түрүүнд автын жолооч замын цагдаа хоёр дээр хүндээр тусч байна. Зарим улс орон автозамыг хамгаалах бие даасан тусгай хууль хүртэл гаргажээ.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын, ялангуяа түүний нийслэл дэх дүр төрх бол бидний нийтийн зовлон, нийгмийн харилцааны гажуудал билээ. Нийгмийн харилцааг хуулиар зохицуулдаг, хуулийг засгийн газар хэрэгжүүлдэг. Шийдвэртэй арга хэмжээ авах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах стратегийн нэгдсэн шинэ зохицуулалт хайх - хийх цаг нэгэнт болжээ. Гамшигт эл байдлыг талуудад ашигтайгаар эрс өөрчлөхөд олон салбарын оролцоо зүтгэл чухал юм. Энд, гагц замын цагдаагийн өдөр тутмын тактикийн шинжтэй арга ажиллагаа огтхон ч хүрэлцээгүй нь тодорхой харагдаж байна.

\* \* \*

<sup>177</sup>отвертка, автийрак;