



МОНГОЛ УЛСЫН
ЗАСГИЙН ГАЗАР

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ТӨВ**

ГҮЙЦЭТГЭГЧ: “ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХҮРЭЭЛЭН” НҮТББ

“ТЭЭВРИЙН ЕРӨНХИЙ ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨ, ҮР ДАГАВАРЫН СУДАЛГААНЫ АЖИЛ



/Эцсийн шатны тайлан/

УЛААНБААТАР ХОТ
2023 ОН

АГУУЛГА

Оршил	2
Нэг. Судалгааны ажлын зорилго, хамрах хүрээ, аргачлал	3
Хоёр. Боловсруулсан хуулийн төслийн талаарх мэдээлэл	4
Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн талаар	5
Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын талаар	6
Хуулийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах судалгааны талаар	8
Гурав. Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгосон байдал, үндэслэл	11
Дөрөв. Хуулийн төслөөс үр нөлөөг үнэлэх хэсгийг тогтоосон байдал	15
Тав. Шалгуур үзүүлэлтэд тохирох шалгах хэрэгслийн дагуу хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлсэн байдал	20
Зургаа. Дүгнэлт, зөвлөмж	24
Ашигласан материалын жагсаалт	25

ОРШИЛ

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 55 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа 2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичгийн 3.6-д “Эдийн засгийн өсөлтийг хангахуйц, тээврийн ухаалаг системд суурилсан үндэсний тээвэр, логистикийн сүлжээг байгуулна” гэж, Монгол Улсын Засгийн газрын 2018 оны 321 дүгээр тогтоолоор баталсан “Төрөөс автотээврийн салбарт баримтлах бодлого”-ын баримт бичгийн 4.1.2.1-д “Эдийн засаг, нийгмийн эрэлтэд нийцсэн, чанартай, шуурхай, аюулгүй, мэргэжлийн өндөр түвшний автотээврийн үйлчилгээг үзүүлэх эрх зүйн орчин бүрдэнэ” гэж, 2.3.3.3-т “хэрэглэгчдэд хүртээмжтэй, эдийн засгийн үр ашигтай, тогтвортой, найдвартай, аюулгүй, хосолсон зорчигч тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг болох” гэж, 2.3.4.1-д “дотоодын ачаа тээврийн үйлчилгээг нэгдсэн зохицуулалттай гүйцэтгэх, тээвэрлэгчдийг бүртгэх, тэдний үйл ажиллагааг хянах олон улсын жишигт нийцсэн эрх зүйн орчинг бүрдүүлэх” гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 3.1.14-т “Эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлийг дэмжсэн бодлого, хууль, эрх зүйн орчныг тодорхой болгоно” гэж, мөн хөтөлбөрийн 3.6.1-д “Эдийн засгийн өсөлтийг хангах, экспортыг нэмэгдүүлэх зам тээврийн сүлжээг өргөжүүлнэ” гэж тус тус заасан, 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.

Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны “Шинэ сэргэлтийн бодлого батлах тухай” 106 дугаар тогтоолын 5 дугаар хавсралтаар тэргүүнд ээлжид Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлж, хэлэлцүүлэх хуулийн төслийн жагсаалтыг баталсан ба тус жагсаалтад “Тээврийн нэгдсэн хууль”-ийн төслийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам хариуцан боловсруулахаар тусгагдсан болно.

Зам, тээврийн хөгжлийн яам нь “Хууль тогтоомжийн тухай” хуулийн 8 дугаар зүйлд заасан “Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах ажлын үе шат”-ны ажлын хүрээнд тус хуулийн 8.1.1-д заасны дагуу Хуулийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах судалгаа; хуулийн 8.1.2-д заасны дагуу Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын төслийг боловсруулж, батлуулах; хуулийн 8.1.3-д заасны дагуу Хуулийн төслийг боловсруулах ажлыг тус тус хийж гүйцэтгэсэн байна.

Хуулийн төсөл боловсруулах дараагийн үе шатны ажил болох дээрх хуулийн 8.1.4-д заасан Хуулийн төслийн үр нөлөөний үнэлгээ, зардлыг тооцоог хийж гүйцэтгэх шаардлагын хүрээнд “Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн үр нөлөө, үр дагаврын судалгаа”-г хөндлөнгийн зөвлөх үйлчилгээгээр хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн байна.

Ийнхүү “Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн үр нөлөө, үр дагаврын судалгаа”-г хэрэгжүүлэх зөвлөх үйлчилгээний 2022/636 дугаар бүхий гэрээг “Зам, тээврийн хөгжлийн төв” ТӨҮГ болон “Зам, тээврийн хүрээлэн” НҮТББ хооронд 2022 оны 12 дугаар сарын 09-ны өдөр байгуулсан.

Зөвлөх үйлчилгээг гэрээний хавсралтад заасан Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн даргын баталсан 2022 оны 08 дугаар сарын 26-ны өдрийн 16 дугаартай “Ажлын даалгавар”-ийн хүрээнд гүйцэтгэх ба гэрээний дагуу эцсийн шатны тайланг боловсрууллаа.

Энэхүү тайлан судалгааны ажлын зорилго, хамрах хүрээ, аргачлал, үр нөлөө, үр дагаврын судалгаа хийх хуулийн төслийн талаарх танилцуулга, холбогдох

журмын дагуу судалгааны ажлыг гүйцэтгэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгох, сонгосон үндэслэл, хуулийн төслөөс үр нөлөөг тооцох хэсгийг сонгох, шалгуур үзүүлэлтэд тохирох шалгах хэрэгслийг тодорхойлох, тайлангийн дүгнэлт, санал зэрэг асуудлуудыг хамрууллаа.

НЭГДҮГЭЭР ХЭСЭГ. СУДАЛГААНЫ АЖЛЫН ЗОРИЛГО, ХАМРАХ ХҮРЭЭ, АРГАЧЛАЛ

1.1. Судалгааны ажлын зорилго:

Энэхүү судалгааны зорилго нь “Хууль тогтоомжийн тухай” хуулийн 8.1.4-д заасныг үндэслэн Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн үр нөлөөг тодорхойлоход чиглэгдэнэ.

1.2. Судалгааны ажлын хамрах хүрээ:

Энэхүү үнэлгээний ажлын гол зорилго нь Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн¹ 8 дугаар зүйлийн 8.1.4 дэх заалтад заасны дагуу Тээврийн ерөнхий хуулийн шинээр боловсруулсан төслийн зүйл, заалтад тодорхой шалгуур үзүүлэлтийн дагуу дүн шинжилгээ хийж, үр нөлөөг тооцох, давхардал, хийдэл, зөрчлийг арилгах, хуулийн төслийн зүйл, заалтыг ойлгомжтой, хэрэгжих боломжтой, хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлаар боловсруулах болон хуулийн төслийн боловсруулалтын чанарыг сайжруулах чиглэсэн дүгнэлт, зөвлөмж өгөхөд оршино.

1.3. Судалгааны ажлын аргачлал:

Тээврийн ерөнхий 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:

- Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгох,
- Хуулийн төслөөс үр нөлөөг тооцох хэсгийн тогтоох,
- Шалгуур үзүүлэлтэд тохирох шалгах хэрэгслийн дагуу үр нөлөөг тооцох,
- Үр дүнг үнэлэх, зөвлөмж боловсруулах зэрэг болно.

Түүнчлэн судалгаа шинжилгээний нийтлэг арга, аргачлал болох дүн шинжилгээний болон харьцуулалтын арга зэргийг судалгааны ажлын явц, нөхцөл байдалд үндэслэн ашиглан гүйцэтгэнэ.

ХОЁРДУГААР ХЭСЭГ. БОЛОВСРУУЛСАН ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ТАЛААРХ МЭДЭЭЛЭЛ

2.1. Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн талаар:

Зөвлөх үйлчилгээний хүрээнд “Хууль тогтоомжийн тухай” хууль, “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын дагуу үр нөлөө, үр дагаварын тодорхойлох “Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөл”-ийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам 2021 оноос эхлэн холбогдох байгууллагуудтай хамтран боловсруулсан байна. /Хуулийн төслийг тайланд хавсаргав./

Хуулийн төсөл нь нийтлэг үндэслэл, тээврийн талаарх төрийн зохицуулалт, тээвэрлэлт, тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сан, тээвэрлэлтийн хяналт

шалгалт, шинжлэх шалгах, бусад зүйл гэсэн 6 бүлэг, 24 зүйл, 165 заалттай байх ба хуулийн төслийн бүтэц, агуулгыг бүлэг тус бүрээр тоймлон авч үзвэл дараах байдалтай байна. Үүнд:

Нэгдүгээр бүлэг. Нийтлэг үндэслэл: Хуулийн зорилт, Тээврийн тухай хууль тогтоомж, Хуулийн үйлчлэх хүрээ, Хуулийн нэр томьёо, Тээврийн үйл ажиллагааны үндсэн зарчим зэрэг агуулга хүрээг хамарсан байна.

Хоёрдугаар бүлэг. Тээврийн талаарх төрийн зохицуулалт: Тус бүлэгт:

- хууль тогтоомж, бодлого чиглэл батлах эрх бүхий Монгол Улсын Их Хурлын бүрэн эрх (тээврийн талаарх хууль тогтоомж, олон улсын гэрээ, төсөл, хөтөлбөр батлах, хяналт тавих);

- Засгийн газрын бүрэн эрх (хууль тогтоомж бодлогын хэрэгжилтийг зохион байгуулах, тээврийн нэгдсэн сүлжээний тогтолцоог бүрдүүлж, хөгжүүлэх, бүс нутгийн нөхцөл байдлаас шалтгаалсан нөхөн олговрын асуудлыг шийдвэрлэх, тээврийн дэд бүтцийг барьж байгуулах, ашиглах, газрын төлбөрөөс чөлөөлөх, хөнгөлөх асуудлыг шийдвэрлэх, хуулийн хэрэгжилтийг хангахад дагаж мөрдөх журам, дүрэм батлах болон бусад);

- тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын чиг үүрэг (бодлогын зөвлөмж, тээврийн салбарын дүрэм, журам, заавар боловсруулан гаргах, өрсөлдөөнийг бий болгох, тээврийн үйлчилгээний чанар хүртээмжийг дээшлүүлэх, үнэ тарифын өөрчлөлтийг зохицуулах, тээврийн шинэ төрлийг хөгжүүлэх, судалгаа, шинжилгээ хийх, инновацийг хөгжүүлэх цахим мэдээллийн санг бүрдүүлэх, зохицуулах, Засгийн газраас эрх олгосны дагуу олон улсын гэрээ, хэлэлцээр байгуулах, тээврийн мэргэжлийн байгууллагын орон тоо, бүтэц, зохион байгуулалтын дүрэм, тээврийн салбарын холбогдох журмуудыг боловсруулах, батлуулах);

- тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүрэг (тээврийн салбарын бодлогын хэрэгжилтийг хангах, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохицуулах, зохион байгуулах, тээврийн төлөвлөлтийг хийх, тээврийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг хангуулах ажлыг зохион байгуулах, хяналт тавих, тээврийн дэд бүтцийг өргөтгөх болон бусад),

- аймаг, нийслэлийн Засаг даргын бүрэн эрх (хууль тогтоомж болон бодлогын хэрэгжилтийн харьяа нутаг дэвсгэртэй зохион байгуулах, зохицуулалтаар хангах, хяналт тавих)-ийг тус тус хуульчилахаар тусгасан байна.

Гуравдугаар бүлэг. Тээвэрлэлт: Тус бүлэгт:

- тээврийн төрөл (авто тээвэр, агаарын тээвэр, далайн тээвэр, төмөр замын тээвэр, усан замын тээвэр, бусад гэх мэт);

- тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа (дагнасан болон холимог гэсэн үйл ажиллагааны төрөл);

- тээврийн үйлчилгээ, логистикийн үйл ажиллагаа (үйлчилгээний хамрах хүрээ, төрөл, үзүүлэх үйлчилгээ);

- тээвэр зуучлалын үйлчилгээ (олон улсын болон дотоодын зуучлалын үйлчилгээ, зуучлалын үйлчилгээний гэрээ, агуулахын үйлчилгээ, зуучлалын үйлчилгээний ангилал, зэрэглэл);

- терминалын үйлчилгээ (үйлчилгээний төрөл, тодорхойлолт);

- тээврийн дэд бүтэц (тээврийн дэд бүтцийн өмчлөл, газар чөлөөлөлт);

- тээврийн даатгал (тээвэрлэгч хариуцлагын даатгал заавал хамрагдсан байх, зорчигчийн эрүүл мэнд, амь насаа даатгуулах үүрэг, ачаа тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчид хориглох заалт);

- тээврийн аюулгүй байдал (аюулгүй байдлын төрөл, аюулгүй байдлыг хариуцагч, тээвэрлэгчид тавих хориг, аюулгүй байдалд тавигдах хууль, дүрэм) зэрэг асуудлыг хуульчлахаар тусгасан.

Дөрөвдүгээр бүлэг. Тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сан: Тус бүлэгт Монгол улс тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сантай байхыг хуульчилахаар заасны дээр нэгдсэн санг бүрдүүлэх дэд сангууд, нэгдсэн сангийн ангилал, кодын батлах субъект, нэгдсэн сангийн программ хангамжид тавигдах ерөнхий шаардлага, мэдээлэл солилцох журам, цахим мэдээллийн сангийн аюулгүй байдлыг талаар хуульчлахаар тусгасан.

Тавдугаар бүлэг. Тээврийн хяналт шалгалт, шинжлэн шалгах: Тус бүлэгт тээврийн хяналт, шалгалтыг хэрэгжүүлэгч субъект, түүний албан үүргээ гүйцэтгэхэд шаардагдах дүрэмт хувцас техник хэрэгсэлийг улсаас хангах; тээвэрлэлтийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах үйл ажиллагааны хамрах хүрээ, үйл ажиллагааг зохион байгуулах алба, осол зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ, эрх бүхий байгууллагын албан тушаалтны үүрэг, үйл ажиллагааг зохион байгуулах журмыг тус тус хуульчилахаар тусгасан.

Зургаадугаар бүлэг. Бусад зүйл: Тус бүлэгт хууль тогтоомж зөрчигчдөд хүлээлгэх хариуцлага, хууль хүчин төгөлдөр болох огноог тус тус хуульчилахаар тусгажээ.

2.2. Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын талаар:

“Хууль тогтоомжийн тухай” хуулийн 14 дүгээр зүйлд заасанд заасныг үндэслэн “Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөл-ийн үзэл баримтлалын төслийг боловсруулж, мөн хуулийн 15.6-д заасны дагуу хуулийн төслийн үзэл баримтлалыг Зам, тээврийн хөгжлийн сайд болон Хууль зүйн сайд хамтран 2022 оны 04 дүгээр сарын 23-ны өдөр баталсан байна. /Хуулийн үзэл баримтлалын хуулбарыг хавсаргав./

Үзэл баримтлалд хуулийн төсөл боловсруулах хууль эрх зүйн үндэслэлийг Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 55 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Алсын хараа 2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичгийн 3.6-д тусгагдсан “Эдийн засгийн өсөлтийг хангахуйц, тээврийн ухаалаг системд суурилсан үндэсний тээвэр, логистикийн сүлжээг байгуулна”, Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 3.1.14-т “Эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлийн дэмжсэн бодлого, хууль эрх зүйн орчныг тодорхой болгоно”, 3.6.1-д “Эдийн засгийн өсөлтийг хангах, экспортыг нэмэгдүүлэх зам тээврийн сүлжээг өргөжүүлнэ” гэсэн зорилтын хэрэгжилтийг хангах” зорилго, зорилт нь хууль эрх зүйн үндэслэл болсон байна.

Түүнчлэн тээврийн салбарын хууль, тогтоомжууд болох Төмөр замын тээврийн тухай хууль, Авто замын тухай хууль, Авто тээврийн тухай хууль, Усан замын тээврийн тухай хууль, Далай ашиглах тухай хууль, Иргэний нисэхийн тухай хууль заасан эрх зүйн зохицуулалтуудад тээврийн дэд салбар хоорондын уялдаа холбоог хангах, нэгдсэн бодлого хөтөлбөрийг боловсруулах, холимог тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохион байгуулах төрийн зохицуулалтыг бий болгох; олон улсын конвенц, Засгийн газар хоорондын олон талт гэрээ хэлэлцээр нийцүүлэн холимог тээврийн нэгдсэн зохицуулалт хийх, тээвэр зууч, логистикийн үйл ажиллагаа болон шинэ тээврийн төрлийг хөгжүүлэх, эдийн засгийн үр ашиг бүхий тээвэрлэлтийг бий болгох зэрэгтэй холбогдох эрх зүйн орчинг бий болгох хэрэгцээ, шаардлагад

үндэслэн хуулийн төслийн үзэл баримтлалын хууль зүйн үндэслэлийг тодорхойлсон байна.

Хуулийн төслийг боловсруулах практик хэрэгцээ, шаардлагыг холбогдох судалгааны үндсэн дээр тодорхойлсон байх ба тоймлон авч үзвэл: даяаршиж буй дэлхий улс орнууд хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн бүс нутаг, олон улсад өрсөлдөх чадавхи бүхий тээврийн салбарын бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг бий болгох; дэлхий нийтийн хурдацтай хөгжилд нийцүүлэн тээврийн салбарын гүйцэтгэх үүрэг, зорилтыг шинэчлэн тодорхойлох, худалдаа тээврийг хөнгөвчлөх логистикийн нэгдсэн сүлжээг хөгжүүлэх; дэвшилтэд техник, технологи, тээврийн шинэ төрлийг нэвтрүүлэх; тээврийн дэд бүтэц, тээврийн ажил үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг сайжруулж, нэмэгдүүлэх зэрэг байна.

Үзэл баримтлалд хуулийн төслийн ерөнхий бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээнд хуулийн зорилгыг “тээврийн бодлогын нэгдсэн зохицуулалтыг хангах, тээврийн системийн харилцан уялдааг хангах, тээврийн системийн нэгдмэл байдлыг бүрдүүлэх, тээвэрлэлтийн үр ашгийг дээшлүүлэх, тээвэрлэлтийн зардлыг бууруулах, үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн байдлыг дээшлүүлэх, үйлчлүүлэгчдийн тав тухыг хангах” гэж тодорхойлсон ба тээврийн салбарт үүсэж буй нийтлэг харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох, тээвэрлэлтийн уялдаа хангахад чиглэгдэн дараах харилцааг зохицуулахаар тусгажээ. Үүнд:

- хуулийн зорилт, үйлчлэх хүрээ, тээврийн нэгдсэн бодлого, хөтөлбөр, шинэ төрлийн болон холимог тээвэрлэлт, тээвэр логистикийн үйл ажиллагаатай холбоотой нэр томъёо тодорхойлолт, тээврийн үйл ажиллагааны үндсэн зарчмын талаар;
- тээврийн төрлүүдийн уялдаа холбоог хангах, нэгдсэн зохион байгуулалтад оруулах үүрэг бүхий төрийн байгууллагуудын чиг үүргийн зохицуулалт;
- тээврийн төрлүүд, тэдгээрийн уялдаа холбоо, тээвэрлэлтийн үнэ хөлс, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг нэгтгэх, эдийн засгийн үр ашигтай тээврийн нэгдсэн сүлжээг байгуулах, тээврийн логистик, тээвэр зуучлалын үйлчилгээг зохион байгуулах болон тэдгээрийн төлөвлөлт, аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаа, тээврийн дэд бүтцийн талаарх нийтлэг харилцаа болон холбогдох дүрэм, журмын талаарх зохицуулалт;
- тээврийн нэгдсэн мэдээллийн сан, түүний аюулгүй байдал, хариуцах байгууллагын чиг үүрэг, мэдээллийн нэгдсэн сангийн хадгалалт, хамгаалалтын талаарх зохицуулалт;
- тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны хяналт шалгалт болон тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаатай холбоотой осол хэргийг шинжлэн шалгах зохицуулалт, шинжлэн шалгах байгууллагын чиг үүрэг, шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг зохион байгуулах эрх зүйн зохицуулалт;
- хууль тогтоомж зөрчигчдөд хүлээлгэх хариуцлага болон хуулийн хүчин төгөлдөр болох хугацаа зэрэг байна.

Мөн хуулийн төсөл батлагдсаны дараа үүсч болох нийгэм, эдийн засаг, хууль зүйн үр дагавар, тэдгээрийг шийдвэрлэх арга хэмжээг хуулийн төслийн үзэл баримтлалд тусгасан байна.

Уг хууль батлагдахтай холбогдуулан хуулийн төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хууль болон бусад хууль тогтоомжтой нийцэж байгааг дурдаад, дараах хуулиудад нэмэлт, өөрчлөлт оруулахаар дагалдах хуулийн төслүүдийг боловсруулсан байна. Үүнд:

- Авто замын тухай хууль;
- Авто тээврийн тухай хууль;
- Усан замын тээврийн тухай хууль;
- Далай ашиглах тухай хууль;
- Иргэний нисэхийн тухай хууль;
- Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хууль.

2.3. Хуулийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах судалгааны талаар:

Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ “Хуулийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах судалгаа”-ны тайланг Зам, тээврийн хөгжлийн яам 2021 онд хийсэн байна.

Судалгааны ажлын тайланг Монгол Улсын “Хууль тогтоомжийн тухай” хууль болон Засгийн газрын 2016 оны “Аргачлал батлах тухай” 59 дүгээр тогтоолын 1 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах аргачлал”-ыг үндэслэл болгон дараах үе шатны ажлыг хамруулан боловсруулжээ. Үүнд:

- асуудалд дүн шинжилгээ хийх;
- асуудлыг шийдвэрлэх зорилгыг томъёолох;
- тухайн асуудлыг зохицуулах хувилбаруудыг тогтоож тэдгээрийн эерэг болон сөрөг талыг харьцуулан судлах;
- зохицуулалтын хувилбарын үр нөлөөг тандан судлах;
- зохицуулалтын хувилбаруудыг харьцуулж дүгнэлт хийх;
- тухайн зохицуулалтын талаарх олон улсын болон бусад улсын эрх зүйн зохицуулалтын харьцуулсан судалгаа хийх;
- зөвлөмж боловсруулах зэрэг байна.

Судалгааны ажлын үр дүнгээр Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжил, хэтийн чиг хандлага, хөгжлийн бодлогын зорилго, зорилт, бүс нутгийн хамтын ажиллагааг үр дүнтэй хангах 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 байгаа, цаашлаад улс, бүс нутгийн хэмжээний тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцох ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн эрэлт үүссэнийг үндэслэн Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенци, Засгийн газар хоорондын гэрээ, хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулалт хийх эрх зүйн орчныг бий болгох шаардлага байгааг тулгамдаж буй асуудлын хамтаар тодорхойлж, тээврийн ерөнхий хуулийн төсөл боловсруулах шаардлагатайг зөвлөмж болгосон.

Хуулийн төсөлд одоогийн хуулиар зохицуулаагүй болон зохицуулалт шаардлагатай дараах асуудлуудыг тусгах саналыг боловсруулжээ. Үүнд:

- тээврийн нэгдсэн сүлжээ, дэд бүтэц, байгууламжийг барих, ашиглах харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох;
- тээврийн салбар хоорондын үр ашигтай, үр дүнтэй уялдааг хангах;

- зам, тээврийн салбарын үйл ажиллагаан дахь төрийн оролцоо, зохицуулалтын чиг үүрэг, бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой болгох;
- зах зээлд шударга өрсөлдөөнийг хангах зэрэг байна.

ГУРАВДУГААР ХЭСЭГ.ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ, ҮНДЭСЛЭЛ

Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн үр нөлөө, үр дагаварын судалгаа гүйцэтгэх ажлын даалгаварт “Хууль тогтоомжийн тухай” хууль, Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны “Аргачлал батлах тухай” 59 дүгээр тогтоолын хавсралтаар батлагдсан “Хууль, тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ыг тус тус мөрдлөгө болгон судалгааны ажлыг гүйцэтгэхээр заасан болно.

“Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын зорилго нь хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлж, хуулийн төслийн давхардал, хийдэл, зөрчлийг арилгах, хуулийг хэрэглэхэд ойлгомжтой, хэрэгжих боломжтой байдлаар боловсруулах, улмаар хуулийн төслийн чанарыг сайжруулахад чиглэгдсэн зөвлөмж өгөхөд чиглэгдсэн ба үнэлэх үйл ажиллагааг дараах үе шаттайгаар зохион байгуулахыг аргачлалд тусгасан. Үүнд:

- Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгох;
- Хуулийн төслөөс үр нөлөөг тооцох хэсгийг тогтоох;
- Шалгуур үзүүлэлтэд тохирох шалгах хэрэгслийн дагуу үр нөлөөг тооцох;
- Үр дүнг үнэлэх, зөвлөмж өгөх зэрэг байна.

Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх 1 дүгээр үе шатны ажил буюу үнэлгээ хийх шалгуур үзүүлэлтийн төрөл, шалгуур үзүүлэлт тус бүрийн тодорхойлолт, хамрах хүрээг аргачлалд дараах байдлаар тодорхойлсон. Үүнд:

➤ Зорилгод хүрэх байдлыг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлт: Хуулийн төсөл тавьж байгаа зорилгодоо хүрч чадах эсэхийг судалж тодорхойлох ба хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалт, арга хэмжээнүүд нь хуулийн төслөөр тавьсан зорилгод хүрэх боломжтой эсэхийг үнэлнэ.

➤ Практикт хэрэгжих боломжийг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлт: Хуулийн төслийн зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу хэрэгжүүлэх боломжтой эсэх, хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээд байгаа эсэх, тэдгээрт тухайн хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх боломж, бололцоо (санхүү, хүний нөөц зэрэг) байгаа эсэхийг шалгаж тооцно.

➤ Ойлгомжтой байдлын шалгах шалгуур үзүүлэлт: хуулийн төслийн зохицуулалт түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх субъектүүдийн хувьд ойлгомжтой, логик дараалалтайгаар боловсруулагдсан эсэхийг тодорхойлно.

➤ Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлыг шалгах шалгуур үзүүлэлт: хуулийн төслийн зохицуулалт иргэд, байгууллагад хэрхэн нөлөөлөх, тэдгээр нь хуулийн үйлчилгээг (хуулийн төсөл шууд нөлөөлөх иргэн, хуулийн этгээд) хүлээн зөвшөөрөх эсэхийг шалгана. Тухайлбал хуулийн зохицуулалт иргэдийн эрх чөлөөг хязгаарлаж байгаа эсэх, аж ахуйн нэгжүүдэд шинээр үүрэг хүлээлгэсэн эсэх, эсхүл тухайн хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх байгууллагын үйл ажиллагаанд нийцэх эсэхийг шалгана.

➤ Хууль тогтоомжийг дагам мөрдөхөд гарах зардалын шалгуур үзүүлэлт: хуулийн төслийн зохицуулалт иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага болон улсын төсөвт ачаалал, хөнгөлөлтийг үүсгэх эсэх, төрийн байгууллагад хуулийн төслийг

хэрэгжүүлэхэд үүсэх зардал, уг зардлын улмаас үүсэх үр дагавар зэргийг тооцож судална.

➤ Харилцан уялдаа шалгуур үзүүлэлт: Хуулийн төслийн зүйл, заалт өөр хоорондоо болон хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа бусад хууль тогтоомжтой нийцсэн эсэх, төрийн байгууллагын чиг үүрэгтэй давхардаж, зөрчилдсөн эсэх, тухайн чиг үүргийг төрийн байгууллага зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай эсэх, уг чиг үүргийг төрийн бус байгууллагаар гүйцэтгүүлэх боломжтой эсэхийг шалгана.

Хуулийн төслийн үр нөлөөг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлтийг тогтоохдоо тухайн боловсруулж байгаа хуулийн төслийн зорилго, хамрах хүрээ, зохицуулах асуудалтай уялдуулан нэг, эсхүл хэд хэдэн шалгуур үзүүлэлтийг сонгож болохыг аргачлалд тусгасан. Судалгааны ажлын даалгавар болон аргачлалыг үндэслэн Тээврийн ерөнхий хуулийн үр нөлөө, үр дагаварын судалгааг хэрэгжүүлэх шалгуур үзүүлэлтийг дараах байдлаар тодорхойлсон болно.

3.1. Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгох

Хуулийн төслийн үр нөлөөний үнэлгээний ажлыг гүйцэтгэхдээ хуулийн төслийн зорилго, хамрах хүрээ, зохицуулах асуудалтай уялдуулан аргачлалд дурьдсан дараах 5 шалгуур үзүүлэлтийг сонгосон. Үүнд:

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

3.1.2. Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг сонгосон үндэслэл:

Дээрхи шалгуур үзүүлэлтийг сонгохдоо дараах үндэслэлийг харгалзан үзсэн. Үүнд:

1. Хуулийн төсөл нь 1/авто замын тээвэр, төмөр замын тээвэр, агаарын тээвэр, усан замын тээвэр, далайн тээврийн үйл ажиллагааг уялдуулж, тээврийн төрлүүдийн хооронд холбогдон үүсэх харилцааг нэгдсэн байдлаар зохицуулах; 2/Тээврийн үйлчилгээ, логистик, терминал, хуурай боомтын үйл ажиллагааг зохицуулах; 3/тээвэрлэлтийн үр ашгийг дээшлүүлэх, тээвэрлэлтийн зардлыг бууруулах; 3/тээврийн аюулгүй байдлыг хангах, мэдээллийн нэгдсэн сан хөтлөхтэй холбогдон үүсэх харилцааг зохицуулах гэсэн зорилгодоо хүрсэн эсэх;

2. Хуулийн төсөлд тусгагдсан тээвэр зуучлалын үйлчилгээ эрхлэх, тээврийн дэд бүтцийн үйл ажиллагааны журмыг батлах, холимог тээвэрлэлтийг зохион байгуулах, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа тус бүрээр тусгайлсан журам батлах 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;

2/төрийн захиргааны байгууллага, түүний чиг үүрэгтэй холбоотой зохицуулалт нь төрийн байгууллагуудад чиг үүргийн давхцал үүсгэх эсэх, төсөвт ачаалал нэмэх эсэх зэргээр эдгээр зохицуулалтууд хүлээн зөвшөөрөгдөх эсэх.

Энэхүү хэсэгт уг хуулийн төслөөс үр нөлөөг нь үнэлэх хэсгээ тогтоож, сонгосон шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд холбогдох зүйл, заалтыг сонгосон болно. 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 шинээр зохицуулалт хийгдэж 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 байгууллага бий болгох шаардлагатай эсэх зэргийг харгалзан үр нөлөөг нь тооцох хэсгээ тогтоосон.

ДӨРӨВДҮГЭЭР ХЭСЭГ.ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ХЭСГИЙГ ТОГТООСОН БАЙДАЛ

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

➤ **“Зорилгод хүрэх байдал”:**

Энэхүү үнэлгээний үндсэн зорилго нь тухайн хуулийн төслийн зохицуулалт анх дэвшүүлсэн зорилго буюу хуулийн төслийн үзэл баримтлалд тусгасан зорилго, тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэж чадах эсэхийг тогтоох юм.

Иймд хуулийн төслийн үндсэн зорилго болох авто замын тээвэр, төмөр замын тээвэр, агаарын тээвэр, усан замын, далайн тээврийн салбар хоорондын уялдааг хангах, түүнтэй холбогдон үүсэх харилцааг зохицуулахад чиглэгдсэн зохицуулалт, арга хэмжээ нь хуулийн төслийн зорилгыг хангаж чадах эсэхийг үнэлэх зорилгоор тус шалгуур үзүүлэлтийг сонгож байна.

Энэхүү шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд Тээврийн ерөнхий хуулийн шинээр боловсруулсан төслөөс дээрх зохицуулалттай холбогдсон дараах зүйл, заалтыг сонгон авч “зорилгод хүрэх байдал”-ийн үр нөлөөг нь тооцно. Үүнд:

Зорилгод хүрэх байдал/ дагалдах зорилтууд		Хуулийн зүйл, хэсэг, заалтууд
Нэг. Холимог тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаатай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:		
1	Хуулийн зорилт	1 дүгээр зүйл, 1.1 дэх заалт
2	Холимог тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохицуулсан зохицуулалт	11 дүгээр зүйл, 11.3 дахь заалт
3	Цахим мэдээллийн нэгдсэн сантай холбогдсон үйл ажиллагаа	Дөрөвдүгээр бүлэг
Хоёр. Тээвэр зууч, логистикийн үйлчилгээ болон шинжлэн шалгахтай холбогдсон зохицуулалтын хүрээнд:		

4	Тээвэр зуучлалын үйл ажиллагааг зохицуулсан зохицуулалт	13 дугаар зүйл
5	Терминалын үйлчилгээг зохицуулсан зохицуулалт	14 дүгээр зүйл
6	Тээвэр логистикийн үйл ажиллагааг зохицуулсан зохицуулалт	12 дугаар зүйл
7	Тээврийн аюулгүй байдал, тээврийн дэд бүтцийн аюулгүй байдал	17 дугаар зүйл

➤ **“Практикт хэрэгжих боломж”:**

Хуулийн төсөлд эдийн засгийн өсөлтийг хангахуйц тээврийн сүлжээг бий болгож, тээврийн төрлүүдийн хоорондын уялдаа холбоог хангах, тээвэр зуучийн үйлчилгээ эрхлэх болон хуурам боомт, терминалын үйл ажиллагаа эрхлэгч нарын болон тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцогч талуудын эрх, үүргийг зааж өгсөн байна.

Түүнчлэн тээвэр зуучлалын үйлчилгээ эрхлэх, логистикийн төв, ачааны терминалын үйл ажиллагааг зохицуулах, тээврийн нэгдсэн мэдээллийн санг бий болгох, мэдээллийн санг хөтлөхтэй холбогдон үүсэх харилцааг тусгайлсан журмаар зохицуулах, үүнтэй холбоотойгоор эдгээр журмуудыг батлах эрх бүхий этгээдийг тодорхой зааж өгсөн байна.

Иймд хуулийн төслөөр шинээр бий болгож байгаа зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу хэрэгжүүлэх боломж байгаа эсэхийг, мөн хэрэгжүүлэх субъект, байгууллага нь хэн байх вэ гэдгийг урьдчилан тогтоох зорилгоор энэ шалгуур үзүүлэлтийг сонгож байна.

	Зорилтууд	Хуулийн зүйл, заалтууд
1	Холимог тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг зохион байгуулах	11 дүгээр зүйл 11.3.Холимог тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд нэг гэрээний үндсэн дээр хоёр ба түүнээс дээш тээврийн төрлөөр дамжуулан гүйцэтгэх тээвэрлэлт хамаарна.
2	Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцогч нарын эрх, үүргийг тодорхойлох	10 дугаар зүйл 10.1.Төрөөс үзүүлж байгаа үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг дээшлүүлэх зорилгоор тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас шилжүүлсэн зарим чиг үүргийг төрийн бус, мэргэжлийн байгууллагаар гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлж болно. /тусгай зөвшөөрөл, тээвэр зуучлалын үйл ажиллагаа, мэргэшсэн инженерийн сургалт, бүртгэлийн үйл ажиллагаа, норм, стандарт дүрэм/ 10.2.Тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага нь төрийн бус байгууллагатай энэ хуулийн 10.1-т заасан чиг үүргийг гүйцэтгүүлэхдээ тэдгээрийн улсын чанартай холбоо, нийгэмлэг зэрэг нэгдлээр нь дамжуулан харилцана. 10.3.Тээвэр зуучлалын байгууллагын чиг үүрэг

		<p>10.4.Логистикийн үйл ажиллагаа эрхлэгчийн чиг үүрэг</p> <p>10.5.тээвэрлэгчийн чиг үүрэг</p> <p>10.6.тээвэрлүүлэгчийн чиг үүрэг</p>
3	Логистик, тээвэр зуучлалын үйл ажиллагааг зохион байгуулах	<p>12.3.Төрөлжсөн логистикийн үйл ажиллагааны журмыг тухайн асуудал хариуцсан Засгийн газрын гишүүн болон тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн хамтран батална.</p> <p>13.3.Эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрлийн үндсэн дээр тээвэр зуучлалын үйлчилгээг эрхэлнэ.</p> <p>13.4.Энэ хуулийн 13.3-т заасан тээвэр зуучлалын үйлчилгээнд эрх олгох үйл ажиллагааг мэргэжлийн холбоогоор гүйцэтгүүлж болно.</p> <p>13.5.Тээвэр зуучлагч нь үйлчлүүлэгчээс ачааг хүлээн авснаас, ачааг хүлээлгэн өгөх хүртэл ачааны бүрэн бүтэн байдлыг хариуцана.</p> <p>13.6.Тээвэр зуучлалын үйлчилгээний ангилал, зэрэглэл, үйл ажиллагаа, хариуцлагын хязгаар, үйлчилгээнд тавигдах шаардлагыг тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална.</p> <p>14.2.Ачааны терминал нь ачааг цуглуулах, хүлээн авах, хадгалах, боловсруулах, хуваарилах, ачиж буулгах, мэдээлэл дамжуулах, солилцохтой холбогдсон үйл ажиллагаа явуулна.</p> <p>14.3.Зорчигчийн терминал нь зорчигчийг нэг тээврийн хэрэгслээс нөгөө тээврийн хэрэгсэлд шилжин суух, зорчих нөхцөлийг бүрдүүлж, зорчигч тээвэрлэлттэй холбоотой үйлчилгээг үзүүлнэ.</p>
4	Дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг эдийн засгийн үр ашгаас хамааруулан зохион байгуулах	<p>15 дугаар зүйл.Тээврийн дэд бүтэц</p> <p>15.1.Тээврийн дэд бүтцийг тухайн төрлийн тээврийн эрэлт, хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлсоны үндсэн дээр байгуулна.</p> <p>15.2.Нийтийн хэрэгцээний авто зам, төмөр замын суурь бүтэц, агаарын хаалга, нисэх буудал болон тээврийн аюулгүй ажиллагааг хангах зорилгоор байгуулсан тоног төхөөрөмж, барилга байгууламж төрийн мэдэлд байна.</p> <p>15.3.Энэ хуулийн 15.2 дах хэсэгт зааснаас бусад тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаатай холбоотой дэд бүтцийг өмчийн бусад хэлбэрээр байгуулж болно.</p>

➤ **“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал”:**

Энэхүү шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслөөр үүрэг хүлээлгэсэн, шинэ чиг үүрэг нэмсэн зохицуулалтад шууд хамаарах этгээд хуулийн төслийн зохицуулалтыг хүлээн зөвшөөрөх эсэхийг шалгахын тулд сонгосон болно.

“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд уг хуулийн төсөлд тусгасан тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцогч нарт шинээр үүрэг

нэмэгдэх эсэх, иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагын эрх ашгийг хөндөх эсэх, үйл ажиллагаа эрхлэгчдэд бичиг баримтын болон бусад хүндрэл үүсгэх эсэх, төрийн байгууллагуудын чиг үүрэгт давхцал үүсгэх эсэх, төсөвт ачаалал нэмэх эсэх зэрэг зохицуулалтыг сонгож авсан.

№	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал/сонгосон зүйл, заалт	Шаардагдах мэдээлэл, баримт бичгүүд
1	Тээвэр зуучийн үйл ажиллагаа эрхлэхтэй холбоотой зохицуулалт	<p>13 дугаар зүйл</p> <p>13.3.Эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрлийн үндсэн дээр тээвэр зуучлалын үйлчилгээг эрхэлнэ.</p> <p>13.4.Энэ хуулийн 13.3-т заасан тээвэр зуучлалын үйлчилгээнд эрх олгох үйл ажиллагааг мэргэжлийн холбоогоор гүйцэтгүүлж болно.</p> <p>13.5.Тээвэр зуучлагч нь үйлчлүүлэгчээс ачааг хүлээн авснаас, ачааг хүлээлгэн өгөх хүртэл ачааны бүрэн бүтэн байдлыг хариуцана.</p> <p>13.6.Тээвэр зуучлалын үйлчилгээний ангилал, зэрэглэл, үйл ажиллагаа, хариуцлагын хязгаар, үйлчилгээнд тавигдах шаардлагыг тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална.</p>
2	Логистикийн төв байгуулахтай холбоотой зохицуулалт	<p>15 дугаар зүйл.Тээврийн дэд бүтэц</p> <p>15.1.Тээврийн дэд бүтцийг тухайн төрлийн тээврийн эрэлт, хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлсоны үндсэн дээр байгуулна.</p> <p>15.2.Нийтийн хэрэгцээний авто зам, төмөр замын суурь бүтэц, агаарын хаалга, нисэх буудал болон тээврийн аюулгүй ажиллагааг хангах зорилгоор байгуулсан тоног төхөөрөмж, барилга байгууламж төрийн мэдэлд байна.</p> <p>15.3.Энэ хуулийн 15.2 дах хэсэгт зааснаас бусад тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаатай холбоотой дэд бүтцийг өмчийн бусад хэлбэрээр байгуулж болно.</p>
3	Тээврийн даатгал	<p>16 дугаар зүйл.Тээврийн даатгал</p> <p>16.1.Тээвэрлэгч нь болзошгүй эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх тээвэрлэгчийн хариуцлагын даатгалд заавал даатгагдсан байна.</p> <p>16.2.Тээврийн хэрэгслээр зорчигч нь өөрийн амь нас, эрүүл мэндийг даатгуулах үүрэгтэй.</p> <p>16.3.Ачаа тээврийн үйлчилгээ эрхлэгч нь даатгалаар хүлээх хариуцлагын үнэлгээнээс илүү үнэлгээ бүхий ачаа тээвэрлэхийг хориглоно.</p>

		16.4.Тээврийн дэд бүтцийг барих, эзэмших, ашиглах, зөвлөх үйлчилгээ үзүүлэх үед эд хөрөнгийн болон хариуцлагын даатгалд даатгуулж болно.
4	Мэдээллийн нэгдсэн сантай холбогдох зохицуулалт	<p>18 дугаар зүйл. Тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сан</p> <p>18.1.Монгол Улс тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сантай байна.</p> <p>18.2.Цахим мэдээллийн нэгдсэн сан нь дараах дэд сангаас бүрдэнэ.</p> <p>18.1.1.автозамын тээврийн мэдээлэл</p> <p>18.1.2.авто замын мэдээлэл</p> <p>18.1.3.далай, усан замын тээврийн мэдээлэл</p> <p>18.1.4.иргэний нисэхийн мэдээлэл</p> <p>18.1.5.төмөр замын тээврийн мэдээлэл</p> <p>18.1.6.тээврийн логистикийн мэдээлэл.</p> <p>18.3.Тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сангийн ангилал, кодыг тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, харилцаа холбооны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, Үндэсний статистикийн хороо хамтран батална.</p> <p>18.4.Тээврийн мэдээллийн нэгдсэн сангийн систем, техник, технологи, програм хангамжийн ерөнхий шаардлага болон төрийн цахим мэдээллийн сан хариуцсан байгууллагатай мэдээлэл солилцох журмыг тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн, харилцаа холбооны асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн хамтран батална.</p> <p>18.5.Цахим мэдээллийн сан нь төрийн мэдээллийн сантай мэдээлэл солилцох боломжтой байх бөгөөд төрийн цахим мэдээллийн сан хариуцсан байгууллагад дундын мэдээллийн сан үүсгэж ажиллуулна.</p>

➤ **“Ойлгомжтой байдал”:**

Хуулийн зохицуулалт нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх субъектийн хувьд ойлгомжтой байх нь хуулийн хэрэгжилтийн үр дүнд шууд нөлөөлдөг.

Хууль тогтоомжийн тухай хуульд зааснаар хуулийн төсөл нь бүтэц, хэлбэрийн хувьд логик дараалалтай, хэл зүй, найруулгын хувьд тодорхой, ойлгоход хялбараар томъёологдсон байх шаардлага тавигддаг.

Иймд энэхүү шалгуур үзүүлэлтийг хуулийн төсөл нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх этгээдүүдийн хувьд ойлгомжтой, логик дараалалтай томъёологдсон эсэхийг шалгах үүднээс хуулийн төсөл Хууль тогтоомжийн тухай хуульд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг хянах байдлаар үнэлгээг хийхээр сонгож байна.

➤ **“Харилцан уялдаа”:**

Хуулийн төслийн эх бичвэр нь хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа Автотээврийн тухай хууль, Төмөр замын тээврийн тухай хууль, Авто замын тухай хууль, Иргэний нисэхийн тухай хууль, Далай ашиглах тухай хууль болон бусад тогтоомжийн зохицуулалт, мөн уг хуулийн төсөлд туссан зохицуулалтууд нь өөр хоорондоо зөрчилгүй байх, хуулиар үүрэг хүлээсэн субъектүүдийн чиг үүрэг давхардаагүй, зөрчилдөөнгүй байх шаардлагатай.

Иймд хуулийн төсөл нь Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг шалгах зорилгоор шалгуур үзүүлэлтийг сонгож байна.

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

Өмнөх хэсэгт сонгосон шалгуур үзүүлэлтийн дагуу үр нөлөөг үнэлэхэд хамруулах хэсэг, түүнийг шалгах хэрэгслийг дараах байдлаар тогтоов.

№	Шалгуур үзүүлэлт	Үр нөлөөг үнэлэх хэсэг	Шалгах хэрэгсэл
1	Зорилгод хүрэх байдал	хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1 дэх заалт, 11 дүгээр зүйлийн 11.3 дахь заалт, 12 дугаар зүйл, 13 дугаар зүйл, 17 дугаар зүйл Дөрөвдүгээр бүлэг	Хуулийн төслийн үзэл баримтлалд дэвшүүлсэн зорилтыг хангах эсэхэд дүн шинжилгээ хийх Тээврийн ерөнхий хуулийн зорилгыг бусад салбарын хуулийн зорилготой харьцуулах Хуулийн төслийн зорилго нь хуулийн төсөлд тусгасан зохицуулалт, агуулгатай нийцэж буй эсэхийг үнэлэх
2	Практикт хэрэгжих байдал	11 дүгээр зүйлийн 11.3 дахь заалт, 10 дугаар зүйлийн 10.1-10.6 дугаар заалт, 12 дугаар зүйлийн 12.3 дахь заалт, 13 дугаар зүйлийн 13.3-13.6 дахь заалт, 14 дүгээр зүйлийн 14.2-14.3 дахь заалт, 15 дугаар зүйлийн 15.1-15.3 дахь заалт	хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээд байгаа эсэх, тэдгээр этгээдэд тухайн хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх боломж, бололцоо (санхүү, хүний нөөц зэрэг) байгаа эсэхийг шалгах, статистик мэдээ, хуулийн төсөлд ирүүлсэн саналуудад дүн шинжилгээ хийх
3	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал	13 дугаар зүйлийн 13.3-13.6 дахь заалт, 15 дугаар зүйлийн 15.1-15.3 дахь заалт, 16 дугаар зүйлийн 16.1-16.4 дахь заалт, 18 дугаар зүйлийн 18.1-18.5 дахь заалт	хуулийн төслийн зохицуулалт иргэд, байгууллагад хэрхэн нөлөөлөх, түүнийг эдгээр этгээдүүд (хуулийн төсөл шууд нөлөөлөх иргэн, хуулийн этгээд) хүлээн зөвшөөрөх эсэхийг шалгах, хариуцсан мэргэжилтэнтэй фокус ярилцлага хийх

4	Ойлгомжтой байдал	хуулийн төслийн зохицуулалтыг бүхэлд нь хамруулах	хуулийн төсөл нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх этгээдүүдийн хувьд ойлгомжтой, логик дараалалтай томъёологдсон эсэхийг шалгах Хууль тогтоомжийн тухай хууль болон аргачлалд заасан асуулгаар хуулийн төслийг шалгах
5	Харилцан уялдаа	хуулийн төслийн зохицуулалтыг бүхэлд нь хамруулах	хуулийн төслийн эх бичвэр нь хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа Автотээврийн тухай хууль, Төмөр замын тээврийн тухай хууль, Авто замын тухай хууль, Иргэний нисэхийн тухай хууль, Далай ашиглах тухай хууль болон бусад тогтоомжийн зохицуулалт, мөн уг хуулийн төсөлд туссан зохицуулалтууд нь өөр хоорондоо зөрчилгүй байх, хуулиар үүрэг хүлээсэн субъектүүдийн чиг үүрэг давхардаагүй, зөрчилдөөнгүй байх Хуулийн төслийн уялдаа холбоог Хууль тогтоомжийн тухай хууль болон аргачлалд заасан асуулгуудаар шалгах

1. Зорилгод хүрэх байдлыг хангасан эсэх:

“Зорилгод хүрэх байдал” гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн үзэл баримтлалд тусгасан хуулийн төсөл боловсруулах болсон үндэслэл, хэрэгцээ шаардлагад тухайн хуулийн төслийн зорилго, зохицуулалтууд нийцэж байгаа эсэхэд дүн шинжилгээ хийхийг зорьсон болно. Үүний дагуу Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн үзэл баримтлалтай танилцаж, үзэл баримтлал болон хуулийн төслийн зорилго, түүнийг хангахад чиглэсэн зохицуулалтуудыг харьцуулах байдлаар дүн шинжилгээ хийлээ.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлал, хуулийн төслийн бүтэц, зохицуулах зүйлийн хүрээ, агуулгад дүн шинжилгээ хийж үзвэл Тээврийн ерөнхий хуулийн зохицуулалтыг нарийвчлан, дараах зорилтуудад тулгуурлан боловсруулахыг зорьсон байна. Үүнд:

1. Монгол Улсын хөгжлийн бодлогын баримт бичгүүдийн зорилго, зорилтыг хангах;
2. Тээврийн төрлүүдийн уялдаа холбоог хангах, нэгдсэн бодлого, зохицуулалтыг бүрдүүлэх, холимог тээврийн тогтолцоог бий болгох;
3. Олон улс болон бүс нутгийн тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцох;
4. Тээвэр логистикийн үйлчилгээг хөгжүүлэх, эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх;

5. Тээврийн шинэ төрлийг хөгжүүлэх, эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх;
6. Тээврийн салбарын өрсөлдөөнийг нэмэгдүүлэх, тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хангах;
7. Тээврийн дэд бүтцийг нэгтгэх;
8. Тээврийн салбарт мэдээллийн технологийг нэвтрүүлэх;
9. Тээврийн салбарын эрх зүйн орчныг шинэчлэх, өргөжүүлэх.

Дээр дурдсан зорилтуудыг хангах чиглэлээр тодорхой зохицуулалтыг хуулийн төсөлд тусгасан байдлыг шалгаж үзвэл:

Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1-д “Энэ хуулийн зорилт нь тээвэр, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа болон дэд бүтцийн нийтлэг харилцааг зохицуулахад оршино” гэж, 11 дүгээр зүйлийн 11.3-д “Холимог тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд нэг гэрээний үндсэн дээр хоёр ба түүнээс дээш тээврийн төрлөөр дамжуулан гүйцэтгэх тээвэрлэлт хамаарна” гэж, 12 дугаар зүйлд “Тээврийн үйлчилгээ, логистик, хуурай боомтын үйл ажиллагаа”, 13 дугаар зүйлд “Тээвэр зуучийн үйлчилгээ”, 17 дугаар зүйлд “Тээврийн аюулгүй байдал”, дөрөвдүгээр бүлэгт “Тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сан”-гийн талаарх зохицуулалтуудыг тусгасан байна.

Хуулийн зорилт нь хуулийн төслийн үзэл баримтлалд тусгагдсан хуулийн төсөл боловсруулах үндэслэл, практик шаардлагад нийцээгүй, “дэд бүтцийн нийтлэг харилцаа” гэж тусгасан нь гэж тусгасан нь ойлгомжгүй бөгөөд хуулийн төслийн нэр томъёо хэсэгт тодорхойлсон тодорхой заалтгүй байна.

Хуулийн төслийн 11 дүгээр зүйлийн 11.3-д холимог тээвэрлэлтэд хамаарах тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг тодорхойлохыг зорьсон байна. Гэвч Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас боловсруулж, Стандарт хэмжил зүйн газрын даргын 2020 оны С/41 тушаалаар батлагдсан “Холимог тээврийн нэр томъёо, тодорхойлолт” MNS6387-6:2020 Монгол Улсын стандартын 1.1-д “**Олон төрөлт тээвэр** (multimodal transport) нь нэг гэрээний дагуу хоёр ба түүнээс дээш тээврийн төрөл оролцсон, орон нутаг, бүс нутаг, олон улсын хэмжээнд гүйцэтгэх тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг хэлнэ” гэж, 1.2-т “**Шилжүүлсэн төрөлт тээвэр** (intermodal transport) Чингэлэг ашиглан хэд хэдэн тээврийн төрлийг хослуулан ачааг тээвэрлэх үйл ажиллагааг хэлэх бөгөөд олон улсад төмөр зам-автотээвэр, автотээвэр-усан зам-төмөр зам-агаарын гэсэн холимог тээвэрлэлтийн сонголтуудыг өргөн ашиглана” гэж, мөн стандартын 1.3-т “**Холимог тээвэрлэлт** (combined transport) нь шилжүүлсэн төрөлт тээврийн Европ дахь ихэнх хэсэг нь төмөр зам, дотоодын усан болон далайн тээвэрт хамаардаг бөгөөд замын аль нэг эхлэл, эсхүл төгсгөлийн автотээвэрт хамаарах хэсэг нь хамгийн богино тээвэрт тооцогддог” гэж тодорхойлсон байна. Уг стандартын зорилго нь “улс, бүс нутаг, олон улсын хэмжээнд ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийг төмөр зам, автотээвэр, агаарын тээвэр, далайн болон усан замын тээврээр хослон гүйцэтгэхэд хэрэглэгдэх нэр томъёо, тодорхойлолтыг нэгдмэл утгаар ойлгон хэрэглэхэд оршино” гэсэн заасан нь нэгдсэн тээврийн зохицуулалтыг хангах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэхдээ ашиглагдах нэр томъёог НҮБ-ын тээвэрлэлтийн бичиг баримтын дагуу урьдчилан боловсруулж, батлуулсан байна. Гэтэл хуулийн төслийн 11 дүгээр зүйлийн 11.3-д тодорхойлсон холимог тээвэрлэлтэд хамаарах үйл ажиллагаа нь энэхүү батлагдсан стандартын нэр томъёонд нийцэхгүй байна.

Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.1, 12.3, 12.4 дэх заалтууд ойлгомжгүй. Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.2-д “**Логистикийн төв** нь тээврийн сүлжээний зангилаа дээр орших, ачаа боловсруулалт, хуваарилалт, тээврийн үйлчилгээ, холимог тээвэрлэлттэй холбоотой үйл ажиллагаа, үйлчилгээг зохион байгуулахад

зориулагдсан зам, талбай, агуулах бүхий барилга байгууламж байна” гэж тодорхойлсон боловч Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас боловсруулж, Стандарт хэмжил зүйн газрын даргын 2020 оны С/41 тушаалаар батлагдсан “Холимог тээврийн нэр томъёо, тодорхойлолт” MNS6387-6:2020 Монгол Улсын стандартын 6.1-д “**Логистикийн төв гэж** хамгийн багадаа 1 терминал бүхий тээвэр зуучийн (тухайлбал, тээвэр зууч, ачаа илгээгч, тээвэрлэгч, ачаа хүлээн авагч, гааль, мэдээлэл технологи) үйл ажиллагаа эрхэлдэг болон дагалдах үйлчилгээ (тухайлбал, хадгалах, техникийн засвар үйлчилгээ, тусламж)-г үзүүлэх газарзүйн эзэмшил бүхий хараат бус компаниудын нэгдлийг хэлнэ” гэж томъёолсон байна.

Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.5-д “Хуурай боомтыг авто зам, төмөр зам, нисэх буудлын сүлжээнд холбогдсон тээвэр логистикийн үндсэн зангилаа төвд байгуулна” гэж заасан байна. Гэтэл Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас боловсруулж, Стандарт хэмжил зүйн газрын даргын 2020 оны С/41 тушаалаар батлагдсан “Холимог тээврийн нэр томъёо, тодорхойлолт” MNS6387-6:2020 Монгол Улсын стандартын 6.5-д “Хуурай боомт гэж нутгийн гүн дэх далайн боомттой шууд холбогдсон терминалыг хэлнэ” гэж, Монгол Улсын Их Хурлаас 2016 онд соёрхон баталсан Хуурай боомтын тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт “Хуурай боомт гэж олон улсын худалдаанд тээвэрлэж буй барааг ачиж, буулгах, хадгалах, хяналт шалгалт хийх болон холбогдох гаалийн хяналт, бүрдүүлэлтийг хэрэгжүүлэх нэг буюу түүнээс дээш тээврийн горимоор холбогдсон логистикийн төв болох нутаг дэвсгэрийн дотор байрлах газрыг хэлнэ” гэж тус тус томъёолсон байна.

Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.3, 12.4 болон 12.6-д заасан стандарт, журмуудыг нэг эрх зүйн зохицуулалтын хүрээнд шийдвэрлэх шаардлагатай.

Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлд тусгагдсан тээвэр зуучлалын үйлчилгээний талаарх зохицуулалтыг Иргэний хуулийн 35 дугаар бүлгийн 380-398 дугаар зүйлд нарийвчлан тусгасан байдаг тул хуулийн заалтуудыг Тээврийн ерөнхий хуульд нэмж тусгах шаардлагагүй. Өөрөөр хэлбэл, тээвэр зуучийн асуудал Иргэний хуулийн дээрх зохицуулалтаар зохицуулагдах боломжтой.

Хуулийн төслийн 17 дугаар зүйлд тээврийн аюулгүй байдлын зохицуулалтууд тусгагдсан. Хуулийн төслийн 17.1 дэх заалт ойлгомжгүй, 17.2 дахь заалт нь Иргэний хууль, Ачаа, зорчигч тээвэрлэх дүрмээр зохицуулагдсан байдаг, 17.3-17.4 дэх заалтууд нь тээврийн төрлүүдийн бие даасан хуулиар зохицуулагддаг асуудал тул Тээврийн ерөнхий хуульд давхцуулан заалт оруулах шаардлагагүй болно.

Нэр томъёо хэсэгт “4.1.5.“тээвэрлэлт” гэж тээврийн хэрэгслээр ачаа болон зорчигчийг нэг газраас нөгөө газарт шилжүүлэн зөөх үйл ажиллагааг” гэж тодорхойлж, “Дөрөвдүгээр бүлэг. Тээвэрлэлт” гэсэн нэртэйгээр 10¹ дугаар зүйлд тээврийн 8 төрөл байхаар тусгасан байна. Эдгээр 8 тээврийн төрлөөс 5 нь бие даасан тээврийн дараах хуулиар зохицуулагдаж байна. Үүнд:

- Автотээврийн тухай хуулийн зорилт нь “**автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа** болон автотээврийн хэрэгсэлд тавигдах нөхцөл, шаардлагыг тодорхойлох, автотээвэрлэлт болон автотээврийн хэрэгслийг ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино” гэж,
- Иргэний нисэхийн тухай хуулийн зорилт нь “Монгол Улсын агаарын зайд иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.” гэж,

¹ Хуулийн төсөлд “10 дугаар зүйл” 2 давтагдаж орсон тул хуулийн төслийн зүйл, заалтын дугаарлалтыг шинэчлэх. Дөрөвдүгээр бүлгийн 10 дугаар зүйл.

- Далайн ашиглах тухай хуулийн зорилт нь “Монгол Улсын төрийн далбаа мандуулсан хөлөг онгоцоор **тээвэр хийх**, далай ашиглах үйл ажиллагаа явуулах иргэн, хуулийн этгээдэд улсын харьяалал, өмчийн төрөл, хэлбэрээс үл хамааран үйлчилнэ.” Гэж

- Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн зорилт нь “төмөр замын **тээврийн үйл** ажиллагааны зарчмыг тодорхойлж, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.” гэж,

- Усан замын тээврийн тухай хуулийн зорилт нь “**усан замын тээврийн хэрэгслээр зорчигч, ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагаа** болон усан замын тээврийн хэрэгсэлд тавигдах нөхцөл, шаардлагыг тодорхойлох, усан замын тээврийн хэрэгслийг ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.” гэж тус тус хуульчилсан байна.

Тээврийн төрлүүдийн бие даасан салбарын хуулийн зорилтуудыг харахад тээврийн хэрэгслээр зорчигч, ачаа тээвэрлэх үйл ажиллагааны талаар өөр өөрсдийн төрөлд нийцүүлэн зохицуулалтыг тусгасан байна.

Иймд Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн зорилт нь “Энэ хуулийн зорилт нь тээвэр, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа болон дэд бүтцийн нийтлэг харилцааг зохицуулахад оршино” гэж тодорхойлсон байгаа нь тухайн тээврийн харилцааг нарийвчлан зохицуулж буй бусад хуулийн зохицуулалттай агуулга давхцах, үл ойлголт төрүүлэх, хийдэл зөрчил үүсгэх эрсдэлтэй тул нарийвчлан зохицуулах шаардлагатай байна.

2. Практикт хэрэгжих боломж хангасан эсэх:

Хуулийн төслийн 10² дугаар зүйлийн 10.1-10.6 дахь заалт, 11 дүгээр зүйлийн 11.3, 12 дугаар зүйлийн 12.3, 13 дугаар зүйлийн 13.3-13.6, 14 дүгээр зүйлийн 14.2-14.3, 15 дугаар зүйлийн 15.1-15.3-д заасан зохицуулалтуудыг “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтээр шалган, бодит байдал хэрэгжих боломжтой эсэх, хэрэгжүүлэгч байгууллагуудад ачаалал, бэрхшээл учрах эсэх, учирч болох эрсдлийг бууруулах арга зам байгаа эсэхийг тогтоолоо.

Мөн холбогдох хуулийн статистик мэдээ, хуулийн төсөлд ирүүлсэн саналуудад дүн шинжилгээ хийх замаар шалгаж үзлээ. Мөн 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 төслийн 10 дугаар зүйлд “Төрийн бус байгууллагын оролцоо”-г хуульчилсан байна. Хуулийн төслийн 10.1-д “Төрөөс үзүүлж байгаа үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг дээшлүүлэх зорилгоор тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас шилжүүлсэн зарим чиг үүргийг төрийн бус, мэргэжлийн байгууллагаар гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлж болно. (тусгай зөвшөөрөл, тээвэр зуучлалын үйл ажиллагаа, мэргэшсэн инженерийн сургалт, бүртгэлийн үйл ажиллагаа, норм, стандарт, дүрэм)” гэж заасан.

Гэтэл Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлд төрийн гүйцэтгэх байгууллагын зарим чиг үүргийг бусад байгууллагад хариуцуулан гүйцэтгүүлэх талаар тусгагдсан байна. Уг хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 1-д “Засгийн газар нь төрийн гүйцэтгэх байгууллагын тодорхой чиг үүргийг холбогдох хууль, түүнд үндэслэсэн Засгийн газрын шийдвэр, гэрээний үндсэн дээр Засгийн газрын бус

² Гуравдугаар бүлгийн 10 дугаар зүйл.

байгууллагад хариуцуулан гүйцэтгүүлж, холбогдох зардлыг бүрэн буюу хэсэгчлэн санхүүжүүлж болно” гэж, мөн хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 2-д “Төрийн гүйцэтгэх байгууллагын чиг үүргийг эрхлэн гүйцэтгэж, тэр тухайдаа улсын төсвөөс санхүүжиж байгаа байгууллага нь Засгийн газрын шийдвэрийг биелүүлж, уг ажлаа Монгол Улсын зохих сайдын өмнө хариуцна” гэж тус тус заасан байна. Иймд хуулийн төслийн 10.1-д заасан зохицуулалт нь Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн заалттай давхцал, зөрчил үүсгэж байна.

Хуулийн төслийн 10 дугаар зүйлийн 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6 дахь заалтууд ойлгомжгүй, боловсруулалт дутуу байна.

Хуулийн төслийн 11 дүгээр зүйлийн 11.3-д “Холимог тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд нэг гэрээний үндсэн дээр хоёр ба түүнээс дээш тээврийн төрлөөр дамжуулан гүйцэтгэх тээвэрлэлт хамаарна” гэж тусгасан. Холимог тээвэрлэлтэд хамаарах үйл ажиллагааг хуулийн төсөлд дахин зөвөөр томъёолох шаардлагатай. Хуулийн зохицуулалт нь тодорхой болсон нөхцөлд холимог тээвэрлэлтийн зохицуулалтын асуудлыг шийдвэрлэх нь илүү хялбар болно.

Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.3-д “Төрөлжсөн логистикийн үйл ажиллагааны журмыг тухайн асуудал хариуцсан Засгийн газрын гишүүн болон тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн хамтран батална” гэж заасан бөгөөд уг заалт ойлгомжгүй. Энэ заалтад тусгагдсан “тухайн асуудал хариуцсан Засгийн газрын гишүүн” гэж хэн байх нь тодорхойгүй ба “төрөлжсөн логистик” гэж нэр томъёо хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлд тусгагдаагүй байгаа нь ойлгомжгүй байгаа тул “төрөлжсөн логистик”-ийн үйл ажиллагааны журмыг тээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн нь хэнтэй хамтарч батлах нь тодорхойгүй. Иймээс энэхүү заалт нь практикт маргаан дагуулах эрсдэлтэй.

Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.3, 13.5 болон 13.6-д тусгагдсан тээвэр зуучлалын үйлчилгээний талаарх зохицуулалтыг Иргэний хуулийн 35 дугаар бүлгийн 380-398 дугаар зүйлд нарийвчлан тусгасан байдаг тул хуулийн заалтуудыг Тээврийн ерөнхий хуульд нэмж тусгах шаардлагагүй.

Өөрөөр хэлбэл, тээвэр зуучийн асуудал Иргэний хуулийн дээрхи зохицуулалтуудаар зохицуулагдах боломжтой. Түүнчлэн агаарын тээврийн салбарт олон улсын нисэх буудлын ачаа, шуудан үйлчилгээний алба анх 1996 онд байгуулагдсан бөгөөд олон улсын болон орон нутгийн агаарын хөлгөөр тээвэрлэгдэх ачаа, шууданг хүлээн авах, ангилах, хадгалах, тээвэрлэлтэд бэлтгэх үйл ажиллагааг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /ИКАО/, Олон улсын агаарын тээвэрлэгчдийн холбоо /ИАТА/-ны болон дотоодын холбогдох стандарт, дүрэм журам, зааврын дагуу явуулдаг. Харин төмөр замын тээврийн салбарт “Төмөр замын тээвэр зуучлалын үйл ажиллагааны журам”-аар тээвэр зуучийн үйл ажиллагааг зохицуулж байна. Автотээврийн салбарт тээвэр зуучийн үйлчилгээний цахим үйлчилгээг нэвтрүүлсэн хэдий ч зохицуулалт хангалтгүй байгаа тул Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 оны А/24 тушаалаар батлагдсан “Автотээврийн хэрэгслээр ачаа тээвэрлэх дүрэм”-д нэмэлт, өөрчлөлт оруулж, тээвэр зууч, карго үйлчилгээний зохицуулалтыг хийж, шинэчлэн сайжруулах шаардлагатай.

Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.4-д “Энэ хуулийн 13.3-т заасан тээвэр зуучлалын үйлчилгээнд эрх олгох үйл ажиллагааг мэргэжлийн холбоогоор гүйцэтгүүлж болно” гэж заасан байгаа нь Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 1-д “Засгийн газар нь төрийн гүйцэтгэх байгууллагын тодорхой чиг үүргийг холбогдох хууль, түүнд үндэслэсэн Засгийн газрын шийдвэр, гэрээний үндсэн дээр Засгийн газрын бус байгууллагад хариуцуулан гүйцэтгүүлж, холбогдох зардлыг бүрэн буюу хэсэгчлэн санхүүжүүлж болно” гэж, мөн хуулийн 19

дүгээр зүйлийн 2-д “Төрийн гүйцэтгэх байгууллагын чиг үүргийг эрхлэн гүйцэтгэж, тэр тухайдаа улсын төсвөөс санхүүжиж байгаа байгууллага нь Засгийн газрын шийдвэрийг биелүүлж, уг ажлаа Монгол Улсын зохих сайдын өмнө хариуцна” гэж тус тус заасантай зөрчилдөж байна.

Хуулийн төслийн 14 дүгээр зүйлийн 14.2-т “Ачааны терминал нь ачааг цуглуулах, хүлээн авах, хадгалах, боловсруулах, хуваарилах, ачиж буулгах, мэдээлэл дамжуулах, солилцохтой холбогдсон үйл ажиллагаа явуулна” гэж тодорхойлсон байна. Гэтэл Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас боловсруулж, Стандарт хэмжил зүйн газрын даргын 2020 оны С/41 тушаалаар батлагдсан “Холимог тээврийн нэр томъёо, тодорхойлолт” MNS6387-6:2020 Монгол Улсын стандартын 6.1-д “Терминал гэж шилжүүлсэн төрөлт тээврийн бүтээгдэхүүнийг хадгалах, шилжүүлэхээр тоноглогдсон газрыг хэлнэ” гэж, мөн стандартын 6.3-д “Ялган ангилах төв гэж тодорхой бүс нутгуудад ачааг цуглуулах, ялгах, хуваарилах, шилжүүлэн ачих төв цэгийг нэрлэнэ” гэж тус тус заасан байна. Мөн Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 оны А/24 дүгээр тушаалаар батлагдсан “Автотээврийн хэрэгслээр ачаа тээвэрлэх дүрэм”-ийн 3 дугаар зүйл “Логистикийн төв, ачааны терминал” гэсэн хэсэгтэй нийцүүлэх, хууль батлагдсантай холбогдуулан салбарын дүрэм, журамд нэмэлт, өөрчлөлт орох шаардлага гарна. Үүнийг хуулийн төслийн үзэл баримтлалд дутуу тусгасан байна.

Хуулийн төслийн 14 дүгээр зүйлийн 14.3-д “Зорчигчийн терминал нь зорчигчийг нэг тээврийн хэрэгслээс нөгөө тээврийн хэрэгсэлд шилжин суух, зорчих нөхцөлийг бүрдүүлж, зорчигч тээвэрлэлттэй холбоотой үйлчилгээг үзүүлнэ” гэж тусгасан байна. Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 оны А/24 дүгээр тушаалаар батлагдсан “Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрэм”-д зорчигчийн терминал нь зорчигчийн тогтмол тээврийн үйлчилгээг зохион байгуулах тээврийн дэд бүтцийн нэг байгууламж байхаар тусгасан байна. Мөн иргэний нисэхийн болон төмөр замын тээврийн тухай хууль, Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 оны А/154 дүгээр тушаалаар батлагдсан “Төмөр замаар зорчигч, тээш, ачаан тээш тээвэрлэх журам”-д холбогдох зохицуулалтууд тусгагдсан байгаатай нийцүүлэх шаардлагатай. Хуулийн төслийн 14 дүгээр зүйлд тусгагдсан ачаа, зорчигч тээврийн терминалын зохицуулалт нь практикт хэрэгжих боломжтой хэдий ч салбарын хууль, тогтоомж, дүрэм, журмын зохицуулалтуудтай давхцаж байна. Дагалдан гарах хуулийн төслүүдэд энэ давхцлыг арилгах талаар зохицуулалтууд тусгагдаагүй байна.

Хуулийн төслийн 15 дугаар зүйлд тээврийн дэд бүтцийн талаарх зохицуулалтыг тусгасан байна. Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.10-т “тээврийн дэд бүтэц” гэж тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд зориулсан технологийн тоног төхөөрөмж, барилга, байгууламж бүхий иж бүрдлийг хэлнэ” гэж томъёолсон байна.

Хуулийн төслийн 15 дугаар зүйлийн 15.1-д “Тээврийн дэд бүтцийг тухайн төрлийн тээврийн эрэлт, хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлсоны үндсэн дээр байгуулна” гэсэн нь хуулиар зохицуулах шаардлагагүй гэж үзэж байна. Хуулийн төслийн 15.2 ба 15.3 дахь заалтууд нь Төмөр замын тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1, 6.2, 6.3 болон 6.4 дэх заалтуудтай, мөн Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.1 дэх заалттай тус тус давхцаж байна.

Дээрх заалтуудтай холбоотой тээврийн дэд бүтцийг өргөтгөх, шинээр барихад хяналт тавих чиг үүргийг салбарын хуулиудын хүрээнд судалж үзлээ.

Авто замын тухай хуулийн 11.1.3-т “олон улс, улсын чанартай авто зам, замын байгууламжийн засвар арчлалтын ажлыг зохион байгуулж, хяналт тавих,” гэж авто замын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын эрх, мөн 21.1-д “Авто зам, замын байгууламжийн барилгын ажлын техник, технологийн хяналтыг эрх бүхий

мэргэжлийн байгууллага захиалагчтай гэрээ байгуулсны үндсэн дээр хэрэгжүүлнэ” гэж, 21.2.Авто зам, замын байгууламжийн барилгын ажлын техник, технологийн хяналтыг хэрэгжүүлэх журмыг авто замын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална” гэж зохицуулсан.

Автотээврийн тухай хуулийн “Дөрөвдүгээр бүлэг. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, бүртгэл, стандартчилал” болон “Тавдугаар бүлэг. Автотээврийн тухай хууль тогтоомжийн биелэлтэд хяналт тавих” гэсэн зохицуулалттай байна.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 10.1.7-д “төмөр замын объект, салбар замыг өргөтгөх, шинээр барих ажиллагаанд хяналт тавих” гэсэн зохицуулалттай байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуульд дэд бүтцийг өргөтгөх, шинээр барихад тавих хяналтын талаарх асуудлыг нисэхийн багц хуулиар шийдвэрлэхээр тусгасан байна. Усан замын тээврийн тухай хуульд дэд бүтцийг өргөтгөх, шинээр барихад тавих хяналтын талаар зохицуулалтгүй байна.

Иймд тээврийн дэд бүтцийг өргөтгөх, шинээр барих тухай зохицуулалт нь Барилгын тухай хууль, Авто замын тухай хууль, Иргэний нисэхийн хууль, Төмөр замын тээврийн тухай хуулинд байна. Харин Автотээврийн тухай одоогийн мөрдөгдөж буй хуулинд байхгүй ч шинэчилсэн найруулгын төсөлд тээврийн дэд бүтэц, тээврийн аюулгүй байдлын зохицуулалттай холбоотой заалтууд нэмэгдсэн байна.

Тээврийн ерөнхий хуулийн хүрээнд тээврийн төрлүүдийн энэ дэд бүтцийг хэрхэн нэгтгэх, нэгдмэл байдлыг хэрхэн хангаж, үйл ажиллагааг зохицуулах талаар зохицуулалтуудыг тусгах шаардлагатай. Тээврийн ерөнхий хуулийн одоогийн төсөлд тусгагдсан заалтууд нь энэ шаардлагыг хангахгүй байна.

Сонгож авсан шалгуурын хувьд хуулийн төслийн холбогдох заалтууд нь Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хууль, Автотээврийн тухай хууль, Иргэний нисэхийн тухай хууль, Төмөр замын тээврийн тухай хууль, Иргэний хууль болон салбарын дүрэм, журмуудын зохицуулалттай давхцаж байна. Дагалдан гарах хуулийн төслүүдийг харахад энэхүү давхцлыг арилгах талаар холбогдох зүйл заалт тусгагдаагүй байна. Түүнчлэн одоогийн мөрдөгдөж буй эрх зүйн бичиг баримтуудад нийцээгүй, нэр томъёоны хувьд ч зөрүүтэй, тодорхойлолт, томъёолол хоорондоо уялдахгүй байгааг анхаарах шаардлагатай.

Эндээс харахад дээрхи заалтууд практикт хэрэглэхэд зөрчилдөөн, маргаан дагуулах эрсдэлтэй, олон утгын цаана тээврийн байгууллага, тээвэрчид төөрөлдөл бий болгохоор байна гэж үзэж байна.

3. Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал хангасан эсэх:

Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйл болон 15 дугаар зүйлийн хувьд “Практикт хэрэглэгдэх боломжийг хангасан эсэх” хэсэгт холбогдох дүгнэлтийг бичсэн. Практикт хэрэглэхэд эдгээр зохицуулалт нь маргаан, зөрчилдөөн дагуулах эрсдэлтэй байгаа тул хүлээн зөвшөөрөгдөх боломжгүй гэж үзэж байна.

Мөн Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.3-т “Эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрлийн үндсэн дээр тээвэр зуучлалын үйлчилгээг эрхэлнэ” гэж тусгасан нь 2022 оны 6 дугаар сард батлагдсан Зөвшөөрлийн тухай хуультай нийцэхгүй байна.

Зөвшөөрлийн тухай хуульд “Тээвэр зуучлалын үйлчилгээ”эрхлэх тусгай зөвшөөрлийн зохицуулалт байхгүй бөгөөд хэрвээ уг зөвшөөрлийг нэмэх тохиолдолд

Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 9.1 дүгээр зүйлийн 1-д “Эрх бүхий этгээдийн үйл ажиллагаанд хяналт тавих, энэ хуульд өөрчлөлт оруулах үндэслэл, шаардлагын талаар санал, дүгнэлт гаргах чиг үүрэг бүхий төр, хувийн хэвшил, төрийн бус байгууллагын төлөөллөөс бүрдсэн орон тооны бус зөвлөл /цаашид "Зөвлөл" гэх/ Ерөнхий сайдын дэргэд ажиллана” гэж заасны дагуу санал дүгнэлт гаргуулсны үндсэн дээр хуулийн төсөлд тусгах боломжтой юм.

Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 3.3. дугаар зүйлийн 1-д “Хуульд заасан тохиолдолд эрх бүхий этгээд зөвшөөрөл олгох эрхээ бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн төрийн холбогдох байгууллага, албан тушаалтан, эсхүл Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.3, 7.1.7-д заасан хуулийн этгээдэд шилжүүлж болно” гэж заасны дагуу Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.4-т “Энэ хуулийн 13.3-т заасан тээвэр зуучлалын үйлчилгээнд эрх олгох үйл ажиллагааг мэргэжлийн холбоогоор гүйцэтгүүлж болно” гэсэн заалт хэрэгжих эрх зүйн орчин бүрдэхээр байна.

Хуулийн төслийн 16 дугаар зүйлд тээврийн даатгалын зохицуулалт тусгагдсан байна. Одоогийн мөрдөгдөж буй салбарын хуулиудыг судлан үзье. Автотээврийн тухай хуулинд тусгагдсан “Тээвэрлэлтийн даатгал” буюу 9 дүгээр зүйлийг 2011 оны 10 дугаар сарын 06-ны өдрийн хуулиар хүчингүйд тооцсон байна.

Харин Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 оны А/24 дүгээр тушаалаар батлагдсан Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрмийн 10 дугаар зүйл “Зорчигч тээврийн үйлчилгээний даатгал, аюулгүй байдал”-ын 10.1-д “Тээвэрлэгч нь зорчигчийн амь нас, эрүүл мэнд болон тээшинд учирч болзошгүй хохирлыг хариуцах зорилгоор Иргэний хууль, Даатгалын тухай хууль, Жолоочийн даатгалын тухай хууль, Автотээврийн тухай хуультай нийцүүлэн даатгалын байгууллагатай гэрээ байгуулж ажиллана”, мөн дүрмийн 10.2.” Улс хооронд, хот хооронд, орон нутгийн зорчигч тээвэр, жуулчин тээвэр, захиалгат үйлчилгээгээр үйлчлүүлж буй зорчигч нь өөрийн амь нас, эрүүл мэнд, тээшийг даатгалд даатгуулсан байна” гэж тус тус заасан байна. Харин Автотээврийн хэрэгслээр ачаа тээвэрлэх дүрмийн 12.4-д “тээвэрлэгч нь шаардлагатай тохиолдолд ачааны даатгалд даатгуулсан байна” гэж заасан байна.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 32 дугаар зүйлийн 32.1-д “Зорчигч галт тэргээр явахдаа гэнэтийн ослын даатгалд хамрагдах үүрэгтэй” гэж, 32.2-д “Төмөр замын объект, төмөр замаар тээвэрлэх ачаа, тээш, ачаан тээшийг хууль тогтоомжид заасан журмаар даатгалд хамруулж болно” гэж тус тус заасан байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 30 дугаар зүйлд олон улсын нислэг үйлдэх зөвшөөрөл, даатгал, 36 дугаар зүйлд зорчигчийн даатгал, 37 дугаар зүйлд иргэний агаарын хөлгийн багийн гишүүдийн даатгал, 38 дугаар зүйлд тээвэрлэгчийн хариуцлагын даатгалыг тус тус тусгасан бөгөөд эдгээр даатгалд заавал хамруулахаар зохицуулалттай байна.

Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөлд тусгагдсан даатгалын зохицуулалтууд нь дээрх салбарын хуулиудын зохицуулалттай давхцсан санааг илэрхийлж байгаа бөгөөд томьёолол, боловсруулалтын хувьд хангалтгүй байна. Хуулийн төслийн 16.4 дэх заалт ойлгомжгүй байна.

Тээвэрлэлтийн даатгалын асуудал нь тээврийн үйл ажиллагааны гол чухал хэсэг бөгөөд Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөлд холимог тээвэрлэлтийн үед даатгалын тогтолцоог хэрхэн хэрэгжүүлэх талаар зохицуулалт оруулах ба ийм зохицуулалтыг оруулахдаа даатгалын салбарын үйл ажиллагаатай уялдуулах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Хуулийн төслийн 18 дугаар зүйлд тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сантай байхаар тусгасан байна. Салбарын хуулиудад хэрхэн тусгасан байгааг авч үзье.

Авто замын тухай хуулийн 6 дугаар бүлэг. Авто замын бүртгэл, мэдээллийн сан” зохицуулалт байх бөгөөд 27.1-д “Авто замын бүртгэл, мэдээллийн сан нь авто зам, замын байгууламжтай холбоотой дараахь мэдээллээс бүрдэнэ” гэсэн нь зөвхөн авто зам, замын байгууламжийн мэдээллийг бүртгэхээр тусгасан байна.

Уг авто замын бүртгэл, мэдээллийн санг өөр өөр субъект эрхлэн хөтлөхөөр зохицуулсан байна. Тухайлбал: уг хуулийн 27.2-т “Олон улс, улсын болон тусгай зориулалтын авто замын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн санг авто замын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага, нийслэл, орон нутгийн чанартай авто замын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн санг аймаг, нийслэлийн Засаг дарга эрхлэн хөтөлнө” гэж зохицуулсан байна.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.1.12-т “төмөр замын тээврийн салбарын статистик, мэдээллийн нэгдсэн санг бүрдүүлж, хөтлөх” гэж төмөр замын тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын эрхийг тусгасан.

Усан замын тээврийн тухай хуульд тээврийн мэдээллийн сангийн талаар зохицуулалтгүй. Далай ашиглах тухай хуульд тээврийн мэдээллийн сангийн талаар зохицуулалтгүй.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналт, авто үйлчилгээний мэдээллийн сан, зам, замын байгууламжийн эвдрэл, гэмтлийн бүртгэл, мэдээллийн санд замын хөдөлгөөнд аюул учруулж болзошгүй зам, замын байгууламжийн төлөв байдал, эвдрэл, гэмтлийн бүртгэл, мэдээлэл, тээврийн хэрэгслийн хяналтын төхөөрөмжийн бүртгэл, ашиглалт, засвар, картын бүртгэл, мэдээллийг автотээврийн болон авто замын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага хариуцан хөтлөхөөр тус тус заасан байна.

Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөл дэх “Тээврийн мэдээллийн нэгдсэн сан байгуулж, холбогдох байгууллагыг мэдээллээр хангах ажлыг зохион байгуулах” гэсэн төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүрэг нь мэдээллийн эрин цаг үед зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд зам, тээврийн салбарын мэдээллийн нэгдсэн платформыг үүсгэх, ашиглахтай холбоотой зохицуулалт оруулсан нь оновчтой болсон байна.

Энэ хэсэгт тээврийн мэдээллийн нэгдсэн санг үүсгэх, уялдуулах зохицуулалтууд нь хүлээн зөвшөөрөх байдлыг хангаж байна. Харин тээврийн даатгалыг холимог тээвэрлэлтийн үед яаж хэрэгжүүлэх талаар зохицуулалтыг сайн боловсруулах шаардлагатай. Харин хуулийн төслийн 13 ба 15 дугаар зүйл нь хуулийн давхардал үүсгэхээр байна, мөн зарим одоогийн мөрдөгдөж буй хуулинд нийцэхгүй байгааг анхаарах хэрэгтэй.

4. Ойлгомжтой байдал хангасан эсэх:

Энэ шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийн зохицуулалт түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх субъектүүдийн хувьд ойлгомжтой, логик дарааллын дагуу боловсруулагдсан эсэхийг шалгаж үзэв.

Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн зохицуулалт нь хэрэглэх хэрэгжүүлэх субъектүүдийн хувьд ойлгомжтой эсэхийг тодорхой субъектэд эрх олгосон заалтыг харьцуулан тодорхойлох байдлаар шалгалаа.

Хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлд Тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүргийг тусгасан бөгөөд 8.1-д “Тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын тээврийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг байна” гэж заасан байна. Хуулийн төслийн 8.2-д тус агентлагийн хэрэгжүүлэх чиг үүргийг хуульчилсан байна. Уг хуулийн төсөлд шинээр Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг байгуулахаар хуульчилсан боловч энэ байгууллагыг хэрхэн байгуулах, үүнтэй холбоотой гарах зардлын тооцоо зэрэг холбогдох мэдээлэл нь хуулийн төслийн батлагдсан үзэл баримтлалд ч, хуулийн төслийн танилцуулгад ч дурдаагүй байна.

Харин хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах судалгааны тайланд “Зам, тээврийн салбарт хүчин төгөлдөр үйлчилж буй хуулиудад тухайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүргийг тодорхой заасан байх бөгөөд тухайн чиг үүргийг нэгтгэн Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөлд зохицуулах нь шинээр төрийн захиргааны байгууллагыг бий болгохгүй, төсөв хөрөнгө шаардахгүй боловч холбогдох хуулиудад нэмэлт, өөрчлөлт хийх замаар эрх зүйн орчин бүрдүүлэхэд боломжтой юм. Тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага байгуулах нь төрийн захиргааны төв байгууллагад хуулиар олгосон чиг үүргийн хүрээнд бодлого боловсруулах, хэрэгжилтийг хангах нөхцөл бүрдүүлэх юм. Төмөр замын тээврийн тухайд Галт тэрэгний хөдөлгөөн зохицуулалтын нэгдсэн төв УТҮГ, автотээврийн тухайд Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ, замын тухайд Зам , тээврийн хөгжлийн төв ТӨҮГ, иргэний нисэхийн тухайд Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, усан зам, далайн тээврийн тухай Далайн захиргаа гэх байгууллагууд чиг үүргийн хувьд холбогдох боловч Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуулийн зохицуулалтаар Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газарт харьяалагдаж байна. Зам, тээврийн хөгжлийн яамны харьяа зөвхөн Иргэний нисэхийн ерөнхий газар гэсэн агентлагтай байгаа нь бодлого боловсруулах үйл ажиллагаа нь орхигдож, аж ахуйн ажилд оролцож, агентлагийн чиг үүргийг давхар хэрэгжүүлж байгаа нь харагдаж байна. Иймд Тээврийн ерөнхий хуулиар тээврийн асуудал хариуцсан агентлагтай байхаар хуульчилах нь нэмэлт төсөв шаардахгүй бөгөөд одоо байгаа орон нутгийн болон төрийн өмчийн байгууллагыг өөрчлөн байгуулах замаар шийдвэрлэх боломжтой байна. Мөн тээврийн нэгдсэн бодлого хэрэгжүүлэх, үйл ажиллагааны уялдаа хангагдах ач холбогдолтой болно” гэж дурдсан байна. Үүнээс үзэхэд яамны харьяанд зөвхөн Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, нэг агентлагтай тул орон нутгийн болон төрийн өмчит үйлдвэрийн газруудыг өөрчлөх замаар нэг агентлаг байгуулахаар төлөвлөж байна гэж ойлгогдож байна. Мөн хуулийн төслийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1-д “Аймаг, нийслэлийн Засаг даргын дэргэд тээврийн асуудал хариуцсан алба ажиллана” гэж заасан байна. Энэ албаны бүтэц, зохион байгуулалт, чиг үүргийн талаар холбогдох зохицуулалт хуулийн төсөлд тусгагдаагүй байна.

Хуулийн төслийн 21 дүгээр зүйлийн 21.2-т “Шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын дэргэдэх шинжлэн шалгах алба хараат бусаар хэрэгжүүлнэ” гэж тусгасан боловч энэ албаны бүтэц, зохион байгуулалт, чиг үүргийн талаар холбогдох зохицуулалт хуулийн төсөлд тусгагдаагүй байна.

Хэрэв ингэж зохион байгуулалтын өөрчлөлт орохоор бол хүний нөөц, санхүүгийн томоохон асуудлууд үүсэх нь ойлгомжтой. Иймд хуулийн төслийг боловсруулахдаа уг агентлаг, албыг хэрхэн байгуулах, хэдий хэмжээний зардал шаардагдах, магадгүй хэдэн хүний ажлын байр нэмэгдэх, хасагдах, хэдэн хүнд нөхөн олговор шаардагдах зэрэг бүх нарийвчилсан санхүүгийн тооцоог хийж, Монгол Улсын Сангийн яамаар хянуулж, зөвшөөрөл авах шаардлагатай.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2015 оны 55 дугаар тогтоолоор Монгол Улсын Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Автотээврийн газар, аймаг орон нутагт ажиллаж байсан Засаг даргын дэргэдэх Тээвэр, авто замын газруудыг татан буулгасан. Тухайн үед уг тогтоолыг боловсруулсан төрийн байгууллагууд холбогдох судалгаа, гарах эрсдлийг үнэн зөв тооцож хийгээгүйгээс улсын төсөвт дарамт үүсч, ажлаас халагдсан 70 гаруй хүний ажлаас гэнэт халагдсаны тэтгэмж, тэтгэвэр дөхсөн төрийн албан хаагчдын тэтгэвэрийн мөнгө зэрэг санхүүгийн зайлшгүй шийдвэрлэх шаардлагатай хэд хэдэн асуудал үүсч байсныг санах нь зүйтэй.

Мөн энэ асуудалтай үүдэлтэй төрийн албанд ажиллаж байсан автотээврийн хяналтын улсын байцаагч нарыг хууль зөрчин төрийн өмчит үйлдвэрийн газарт хуваарилан өгч, төрийн албан хаагчдыг хохироосон асуудал өнөөг хүртэл шийдвэрлэгдэж чадаагүй байгааг анхаарч, дахин ийм алдаа, дутагдал гаргах хууль болон шийдвэрийн төсөл боловсруулахгүй байх нь зүйтэй.

Монгол Улсын тээврийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг байгуулах, Засаг даргын дэргэд тээврийн алба байгуулах асуудлыг ойлгомжтой, нарийвчилсан тооцоо, судалгаа хийсний үндсэн дээр хуулийн төсөлд тусгах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1, 3 дугаар зүйлийн 3.2, 6 дугаар зүйлийн 6.1.6, 7 дугаар зүйлийн 7.1.6, 8 дугаар зүйл, 10 дугаар зүйлийн 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 12 дугаар зүйлийн 12.1, 12.3, 12.4, 15 дугаар зүйлийн 15.1, 15.2, 15.3, 16 дугаар зүйлийн 16.4, 21 дүгээр зүйл зэрэг хуулийн зүйл, заалтууд ойлгомжгүй, боловсруулалт хангалтгүй байна.

Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлд тусгагдсан нэр томьёо нь салбарын хуулиудын нэр томьёотой давхцсан, зарим нэр томьёо нь одоогийн мөрдөгдөж буй олон улсын болон дотоодын эрх зүйн бичиг баримтуудаас зөрүүтэй, утга найруулгын хувьд алдааг байгааг засварлах шаардлагатай.

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 баримтлал, Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлоготой уялдсан байх;	Хуулийн төслийн ерөнхий зохицуулалт, үзэл баримтлал нь холимог тээврийн үйлчилгээ явуулах эрх зүйн орчинг бий болгох, тээврийн төрлүүдийг уялдуулах, тээврийн нэгдсэн системийг бүрдүүлэх, шударга өрсөлдөөнийг хангах талаарх хэм хэмжээг тогтоохоор зорьсон боловч тээврийн төрлүүдийн бие даасан хуулиудад тусгагдсан зохицуулалтуудыг давхардуулан хуулийн төсөлд тусгасан. Хуулийн төслийн боловсруулалт хангалтгүй хэдий ч Монгол Улсын болон олон эрх зүйн хэмжээ, хөгжлийн бодлогын бичиг баримтуудтай зөрчилдсөн, давхцсан заалт, зохицуулалт байна.
2	29.1.2. тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг бүрэн тусгасан байх;	Тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааг бүрэн тусгаж чадаагүй байна.

		Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа салбарын хуульд тээврийн нэгдсэн системийн талаарх зохицуулалт байхгүй, нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, зорчигч, ачаа тээврийн эрэлт хэрэгцээг даган бий болж байгаа тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэхийг эрмэлзэж, эрх зүйн зохицуулалтыг шинээр боловсруулсан боловч боловсруулалт хангалтгүй, логик дараалал алдагдсан, ойлгомжгүй зохицуулалт ихтэй байна.
3	29.1.3.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгахгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
4	29.1.4.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд үл хамаарах хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах буюу хүчингүй болсонд тооцох тухай заалт тусгахгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
5	29.1.5.зүйл, хэсэг, заалт нь хоорондоо зөрчилгүй байх;	Хуулийн төслийн 10 дугаар зүйлд “Төрийн бус байгууллагын оролцоо”-г хуульчилсан байна. Хуулийн төслийн 10.1-д “Төрөөс үзүүлж байгаа үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг дээшлүүлэх зорилгоор тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас шилжүүлсэн зарим чиг үүргийг төрийн бус, мэргэжлийн байгууллагаар гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлж болно. (тусгай зөвшөөрөл, тээвэр зуучлалын үйл ажиллагаа, мэргэшсэн инженерийн сургалт, бүртгэлийн үйл ажиллагаа, норм, стандарт, дүрэм)” гэж заасан. Гэтэл Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлд төрийн гүйцэтгэх байгууллагын зарим чиг үүргийг бусад байгууллагад хариуцуулан гүйцэтгүүлэх талаар тусгагдсан байна. Уг хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 1-д “Засгийн газар нь төрийн гүйцэтгэх байгууллагын тодорхой чиг үүргийг холбогдох хууль, түүнд үндэслэсэн Засгийн газрын шийдвэр, гэрээний үндсэн дээр Засгийн газрын бус байгууллагад хариуцуулан гүйцэтгүүлж, холбогдох зардлыг бүрэн буюу хэсэгчлэн санхүүжүүлж болно” гэж, мөн хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 2-д “Төрийн гүйцэтгэх байгууллагын чиг үүргийг эрхлэн гүйцэтгэж, тэр тухайдаа улсын төсвөөс санхүүжиж байгаа байгууллага нь Засгийн газрын шийдвэрийг биелүүлж, уг ажлаа Монгол Улсын зохих сайдын өмнө хариуцна” гэж тус тус заасан байна. Иймд хуулийн төслийн 10.1-д заасан зохицуулалт нь Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн заалттай давхцал, зөрчил үүсгэж байна. Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.3-т “Эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрлийн үндсэн дээр тээвэр зуучлалын үйлчилгээг эрхэлнэ” гэж тусгасан нь 2022 оны 6 дугаар сард батлагдсан

		Зөвшөөрлийн тухай хуультай нийцэхгүй байна. Зөвшөөрлийн тухай хуульд “Тээвэр зуучлалын үйлчилгээ” эрхлэх тусгай зөвшөөрлийн зохицуулалт байхгүй бөгөөд хэрвээ уг зөвшөөрлийг нэмэх тохиолдолд Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 9.1 дүгээр зүйлийн 1-д “Эрх бүхий этгээдийн үйл ажиллагаанд хяналт тавих, энэ хуульд өөрчлөлт оруулах үндэслэл, шаардлагын талаар санал, дүгнэлт гаргах чиг үүрэг бүхий төр, хувийн хэвшил, төрийн бус байгууллагын төлөөллөөс бүрдсэн орон тооны бус зөвлөл /цаашид "Зөвлөл" гэх/ Ерөнхий сайдын дэргэд ажиллана” гэж заасны дагуу санал дүгнэлт гаргуулсны үндсэн дээр хуулийн төсөлд тусгах боломжтой юм.
6	29.1.6.хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй буюу нэг удаа хэрэгжүүлэх заалт тусгахгүй байх;	Хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлд Тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүргийг тусгасан бөгөөд 8.1-д “Тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын тээврийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг байна” гэж заасан байна. Хуулийн төслийн 8.2-д тус агентлагийн хэрэгжүүлэх чиг үүргийг хуульчилсан байна. Уг хуулийн төсөлд шинээр Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг байгуулахаар хуульчилсан боловч энэ байгууллагыг хэрхэн байгуулах, үүнтэй холбоотой гарах зардлын тооцоо зэрэг холбогдох мэдээлэл нь хуулийн төслийн батлагдсан үзэл баримтлалд ч, хуулийн төслийн танилцуулгад ч дурдаагүй байна. Хуулийн төслийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1-д “Аймаг, нийслэлийн Засаг даргын дэргэд тээврийн асуудал хариуцсан алба ажиллана” гэж заасан байна. Энэ албаны бүтэц, зохион байгуулалт, чиг үүргийн талаар холбогдох зохицуулалт хуулийн төсөлд тусгагдаагүй байна. Хуулийн төслийн 21 дүгээр зүйлийн 21.2-т “Шинжлэн шалгах үйл ажиллагааг тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын дэргэдэх шинжлэн шалгах алба хараат бусаар хэрэгжүүлнэ” гэж тусгасан боловч энэ албаны бүтэц, зохион байгуулалт, чиг үүргийн талаар холбогдох зохицуулалт хуулийн төсөлд тусгагдаагүй байна.
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;	Хуулийн нэр томъёо, албан тушаалтан, байгууллагын чиг үүрэг, тээвэр зууч, тээврийн даатгал, тээврийн дэд бүтэц, тээврийн аюулгүй байдлыг хангах зохицуулалтууд салбарын хуулиуд, дүрэм, журамтай давхцсан.
8	29.1.8.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаа, хуулийн	Хуулийн төслийн 18 дугаар зүйлд тээврийн цахим мэдээллийн нэгдсэн сангийн талаарх

	үйлчлэх хүрээ, эрх зүйн харилцаанд оролцогч хүн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг, зохицуулалтад удирдлага болгох, харгалзан үзэх нөхцөл байдал, нийтийн эрх зүйн этгээдийн чиг үүрэг, эрх хэмжээ, тэдгээрийг биелүүлэх журам;	зохицуулалтыг тусгасан боловч иргэн, хуулийн этгээд, эрх бүхий байгууллага мэдээлэл хэрхэн авах талаарх хэм хэмжээг тусгаагүй зэрэг журам тогтоосон зохицуулалтын хийдэл хэд хэд байгааг дурдах нь зүйтэй байна.
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 нэр томъёог шинээр томъёолсон байна. Тухайлбал, шинжлэн шалгах, тээврийн логистик, тээврийн мэргэжлийн байгууллага, хуурай боомт, хоолойн тээвэр г.м.
2	30.1.2.нэг нэр томъёогоор өөр өөр ойлголтыг илэрхийлэхгүй байх;	Холимог тээвэр, логистик, тээврийн логистик, төрөлжсөн логистик гэсэн ойлголтууд нь ойлголтын хувьд зөрүүтэй байна.
3	30.1.3.үг хэллэгийг монгол хэл бичгийн дүрэмд нийцүүлэн хоёрдмол утгагүй товч, тодорхой, ойлгоход хялбараар бичих;	Зарим нэр томъёог шинэчлэн боловсруулах шаардлагатай. Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйл.
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.

5. Харилцан үялдаатай байдлыг хангасан эсэх:

Энэхүү хуулийн төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээнд нийцсэн, холбогдох хуулиудтай зохих хэмжээгээр уялдуулахыг хичээсэн, зохицуулах харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгаагүй хэдий ч тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг тодорхой тусгаагүй, хуулийн зүйл, хэсэг, заалт нь хоорондоо агуулгын зөрчилтэй, бусад салбарын хуулиудын зүйл, хэсэг, заалттай давхцсан, оролцогч этгээдийн эрх үүрэг, нийтийн эрх зүйн этгээдийн чиг үүрэг, эрх хэмжээ бүрэн тусгагдаагүй байна.

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

ЗУРГААДУГААР ЗҮЙЛ. ДҮГНЭЛТ, 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 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.

Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийн үр нөлөөг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын дагуу үнэлэх ажиллагааг хийж, гүйцэтгэв.

Хуулийн төслийн үнэлгээг хийхдээ дээрхи аргачлалыг баримтлан, аргачлалд заасан дараах шалгуур үзүүлэлтийг сонгон авч, уг шалгуур үзүүлэлтийг илтгэх зүйл, хэсэг, заалт бүрийг үнэлэв. Үүнд:

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

Үнэлгээний үр дүнд Тээврийн ерөнхий хуулийн төслийг дахин боловсруулж, шинэчлэх шаардлагатай гэж үзээд, дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна. Үүнд:

1. Хуулийн төслөөс харахад тээврийн төрлүүдийн үйл ажиллагааг нэгтгэх оновчтой зохицуулалт байхгүй, салбарын болон холбогдох хуулиудтай зүйл, заалтууд давхцсан, зөрчилдөж байгааг анхаарах, дахин судалж шинэчлэн найруулах;

2. Хуулийн зорилтыг тээврийн төрлүүдийн уялдааг хангах нэгдсэн зохицуулалтыг бий болгох, удирдлага, зохион байгуулалтыг хангах, тээврийн системийн нэгдмэл байдлыг бүрдүүлэх, нэгдмэл болсноор тээврийн салбарын зардлыг бууруулах, хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, тээвэрлэлтийн үр ашгийг дээшлүүлэх, үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн байдал, үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг дээшлүүлэхэд чиглэсэн зорилт болгон өөрчлөн найруулах;

3. Нэр томъёонд нэгдсэн тээврийн нэр томъёонуудыг оруулах. Тухайлбал, хосолсон дамжин өнгөрөх төв, дамжин өнгөрөх төв, терминал, шилжүүлэн ачих байгууламж, тээврийн техник технологи, үндэсний тээврийн сүлжээ, олон улсын тээврийн сүлжээ, үндэсний тээврийн байгууламж, нэгдсэн тээврийн судалгаа, шинжилгээ, нэгдсэн тээврийн төлөвлөлт г.м ойлголт, зохицуулалтыг нэмж тусгах;

4. Тээврийн ерөнхий хуулийн нэр томъёог Стандарт хэмжил зүйн газрын даргын 2020 оны С/41 тушаалаар батлагдсан “Холимог тээврийн нэр томъёо, тодорхойлолт” MNS6387-6:2020 Монгол Улсын стандартад нийцүүлэх;

5. Хуулийн төсөлд тусгагдсан оновчгүй үг хэллэгийг мэргэжлийн үг хэллэг, стандарт дүрэм, журамд тусгаснаар өөрчлөн найруулах;

6. Хуулинд тээврийн төрлүүдийг уялдуулах, тээврийн байгууламжуудыг нэгтгэх, тэдний үйл ажиллагааг холбох, тээвэрлэлтийн үнэ хөлсийг нэгтгэх, орлогыг хуваарилах, үйлчилгээ, үйл ажиллагааг нэгтгэн зохион байгуулах зэрэг тээвэр зохион байгуулалтын нэг ч заалт “Тээвэрлэлт” гэсэн бүлэгт байхгүй байна. Тээврийн ерөнхий хуульд дээрхи асуудлуудыг тусгах;

7. Тээвэр, логистикийн төв, терминалиудыг хэрхэн төлөвлөх, олон улсын болон үндэсний хэмжээний логистикийн төвүүдийг хэрхэн хооронд нь холбох, үйл ажиллагааг хэрхэн уялдуулах, нийцүүлэх, холбогдох дүрэм, журмыг нь хэн батлах зэрэг заалтууд тусгах;

8. Логистикийн төвүүд нь олон улсын, бүс нутгийн, орон нутгийн гээд үйлчлэх хүрээний хувьд янз бүр байна. Цаашид эдгээрийг чөлөөт бүс, хуурай боомт болгон хөгжүүлэх, ингэхдээ дэд бүтцийн байгууламжийн хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, хөрөнгө оруулалтын зардлын тооцоог хийж, тандан судалгааны тайланд тусгах;

9. Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлд тусгагдсан тээвэр зуучлалын үйлчилгээний талаарх зохицуулалтыг Иргэний хуулийн 35 дугаар бүлгийн 380-398 дугаар зүйлд нарийвчлан тусгасан байдаг тул хуулийн заалтуудыг Тээврийн ерөнхий хуульд нэмж тусгах шаардлагагүй. Өөрөөр хэлбэл, тээвэр зуучийн асуудал Иргэний хуулийн дээрх зохицуулалтаар зохицуулагдах боломжтой.

10. Хуулийн төслийн 17 дугаар зүйлд тээврийн аюулгүй байдлын зохицуулалтууд тусгагдсан. Хуулийн төслийн 17.1 дэх заалт ойлгомжгүй, 17.2 дахь заалт нь Иргэний хууль, Ачаа, зорчигч тээвэрлэх дүрмээр зохицуулагдсан байдаг, 17.3-17.4 дэх заалтууд нь тээврийн төрлүүдийн бие даасан хуулиар зохицуулагддаг асуудал тул Тээврийн ерөнхий хуульд давхцуулан заалт оруулах шаардлагагүй.

11. Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлд төрийн гүйцэтгэх байгууллагын зарим чиг үүргийг бусад байгууллагад хариуцуулан гүйцэтгүүлэх талаар тусгагдсан байна. Уг хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 1-д “Засгийн газар нь төрийн гүйцэтгэх байгууллагын тодорхой чиг үүргийг холбогдох хууль, түүнд үндэслэсэн Засгийн газрын шийдвэр, гэрээний үндсэн дээр Засгийн газрын бус байгууллагад хариуцуулан гүйцэтгүүлж, холбогдох зардлыг бүрэн буюу хэсэгчлэн санхүүжүүлж болно” гэж, мөн хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 2-д “Төрийн гүйцэтгэх байгууллагын чиг үүргийг эрхлэн гүйцэтгэж, тэр тухайдаа улсын төсвөөс санхүүжиж байгаа байгууллага нь Засгийн газрын шийдвэрийг биелүүлж, уг ажлаа Монгол Улсын зохих сайдын өмнө хариуцна” гэж тус тус заасан байна. Иймд хуулийн төслийн 10 дугаар зүйлд тусгагдсан асуудал нь хуулийн давхцал, зөрчил үүсгэж байгаа тул одоогийн мөрдөгдөж буй хуульд нийцүүлэх;

12. Зөвшөөрлийн тухай хуульд “Тээвэр зуучлалын үйлчилгээ” эрхлэх тусгай зөвшөөрлийн зохицуулалт байхгүй бөгөөд хэрвээ уг зөвшөөрлийг нэмэх тохиолдолд Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 9.1 дүгээр зүйлийн 1-д “Эрх бүхий этгээдийн үйл ажиллагаанд хяналт тавих, энэ хуульд өөрчлөлт оруулах үндэслэл, шаардлагын талаар санал, дүгнэлт гаргах чиг үүрэг бүхий төр, хувийн хэвшил, төрийн бус байгууллагын төлөөллөөс бүрдсэн орон тооны бус зөвлөл /цаашид “Зөвлөл” гэх/ Ерөнхий сайдын дэргэд ажиллана” гэж заасны дагуу санал дүгнэлт гаргуулсны үндсэн дээр хуулийн төсөлд тусгах боломжтой юм.

13. Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөлд тусгагдсан даатгалын зохицуулалтууд нь дээрх салбарын хуулиудын зохицуулалттай давхцсан санааг илэрхийлж байгаа бөгөөд томъёолол, боловсруулалтын хувьд хангалтгүй байна. Тээвэрлэлтийн даатгалын асуудал нь тээврийн үйл ажиллагааны гол чухал хэсэг бөгөөд Тээврийн ерөнхий хуулийн төсөлд холимог тээвэрлэлтийн үед даатгалын тогтолцоог хэрхэн хэрэгжүүлэх талаар зохицуулалт оруулах ба ийм зохицуулалтыг оруулахдаа даатгалын салбарын үйл ажиллагаатай уялдуулах;

14. Хуулийн төсөлд Тээврийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын чиг үүргийг тусгасан бөгөөд “Тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын тээврийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг байна” гэж заасан байна. Гэвч үүнтэй холбоотой судалгаа, тооцоог тандан судалгаанд тусгаагүй, хуулийн төслийн үзэл баримтлалд мөн тусгаагүй байгааг анхаарах. Иймд хуулийн төслийг боловсруулахдаа уг агентлаг, албыг хэрхэн байгуулах, хэдий хэмжээний зардал шаардагдах, магадгүй хэдэн хүний ажлын байр

нэмэгдэх, хасагдах, хэдэн хүнд нөхөн олговор шаардагдах зэрэг бүх нарийвчилсан санхүүгийн тооцоог хийж, Монгол Улсын Сангийн ямаар хянуулж, зөвшөөрөл авах шаардлагатай.

15. Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1, 3 дугаар зүйлийн 3.2, 6 дугаар зүйлийн 6.1.6, 7 дугаар зүйлийн 7.1.6, 8 дугаар зүйл, 10 дугаар зүйлийн 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 12 дугаар зүйлийн 12.1, 12.3, 12.4, 15 дугаар зүйлийн 15.1, 15.2, 15.3, 16 дугаар зүйлийн 16.4, 21 дүгээр зүйл зэрэг хуулийн зүйл, заалтууд ойлгомжгүй, боловсруулалт хангалтгүй байна.

---o0o---

АШИГЛАСАН НОМ ЗҮЙ

Нэг. Монгол Улсын хууль тогтоомж, бусад эрх зүйн акт

1. Тээврийн ерөнхий хуулийн шинээр боловсруулсан төслийн үзэл баримтлал
2. Тээврийн ерөнхий хуулийн шинээр боловсруулсан төсөл
3. Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл
4. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл
5. Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл
6. Далай ашиглах тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл
7. Усан замын тээврийн тухай хууль
8. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл, 2015 №28
9. Автозамын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл, 2017 №22
10. Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Төрийн мэдээлэл, 2015 №25
11. “Хууль тогтоомжийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал” Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралт
12. БНСУ-ын нэгдсэн тээврийн тухай хууль
13. Европын холбооны Цагаан ном

Хоёр. Ном, сэтгүүл, судалгааны тайлан

1. Автотээвэр эрх зүйн баримт бичгийн эмхэтгэл
2. Авто замын эрх зүйн баримт бичгийн эмхэтгэл
3. Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн тандан болон үр нөлөөний судалгаа
4. Далай ашиглах тухай хуулийн тандан болон үр нөлөөний судалгаа
5. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн тандан болон үр нөлөөний судалгаа
6. Автотээврийн тухай хуулийн тандан болон үр нөлөөний судалгаа
7. 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