Монгол Улсын автотээврийн техникийн хяналтын үзлэгийн чадавхыг бэхжүүлж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах төсөл
Бодлогын зөвлөмж тайлан

KOICA TS 한국교통안전공단 Korea Transportation Safety Authority KOTI 한국교통연구원 KOREA TRANSPORT INSTITUTE 한국도로교통공단 KOROAD

Агуулга

1. Төслийн үндэслэл ба зорилго 1
1.1 Төслийн үндэслэл ба зорилго 1
1.1.1 Төслийн үндэслэл ба зорилго 1
1.2 Төслийн тойм 4
1.2.1 Төслийн хамрах хүрээ ба зорилт 4
1.2.2. Төслийн хүрээнд хийгдэх ажлын дэлгэрэнгүй 6
1.3 Бодлогын зөвлөх үйлчилгээний явц 7
2. Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдал 9
2.1 Ерөнхий мэдээлэл 9
2.1.1 Хүн амын байдал 9
2.1.2. Эдийн засгийн байдал 9
2.1.3. Агаарын орчны нөхцөл байдал 10
2.1.4. Тээврийн нөхцөл байдал 11
2.1.5. Зам тээврийн ослын нөхцөл байдал 13
2.1.6. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн байдал 14
2.1.7. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байдал 19
2.1.8. Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 24
2.2. Автотээврийн хэрэгслийг удирдан зохион байгуулахтай холбоотой хууль, эрх зүйн өнөөгийн байдал 26
2.2.1. “Автотээврийн тухай хууль” 27
2.2.2. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль” 27
2.2.3. Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагатай холбоотой журам 27
2.2.4 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 32
2.3. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой ойлголтын түвшин 34
2.3.1 Олон нийтийн ерөнхий ойлголт 34
2.3.2. Ажлын холбогдох этгээдүүд 36
2.3.3 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 39
3. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг сайжруулах арга зам 40
3.1 Монгол Улс дахь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл 40
3.1.1 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой хууль, эрх зүйн зохицуулалт 40
3.1.2 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа 44
3.1.3 Бүртгэлийн систем (VRS) 47
3.1.4 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 47
3.2 Олон улсын туршлага 49
3.2.1 БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоо 49
3.2.2 БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа 52
3.2.3 БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем 57
3.2.4 Бусад жишээ 57
3.2.5 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 63
3.3. Сайжруулах санал 65
3.3.1 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоог сайжруулах арга зам 65
3.3.2 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг сайжруулах арга зам ... 68
3.3.3 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийг сайжруулах арга зам 69
3.3.4 Бусад 71
4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг хөгжүүлэх арга зам 72
4.1. Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг 72
4.1.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо 72
4.1.2 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламж 77

4.1.3 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн инженер техникийн ажилтнуудын удирдлага 79
4.1.4. Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 79
4.2. Олон улсын жишээний шинжилгээ 81
4.2.1. БНСУ-ын жишээ 81
4.2.2. Европын Холбоо (EU) 100
4.2.3. Их Британи 102
4.2.4. Япон 103
4.2.5. Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 104
4.3. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах санал, шийдлүүд 107
4.3.1. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах тухай 107
4.3.2. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур болон аргачлалыг сайжруулах тухай 109
4.3.3. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвийг сайжруулах тухай 111
4.3.4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудын удирдлагын тогтолцоог сайжруулах тухай 114
4.3.5. Автотээврийн хэрэгслийн бусад хяналтын удирдлагын тогтолцоо 115
5. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, зохицуулалтын бодлогыг сайжруулах болон хэрэгжилтийн үр нөлөөг нэмэгдүүлэх стратеги 122
5.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын тогтолцооны өнөөгийн байдал 122
5.1.1 Импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт ба гүйцэтгэлийн хяналтын тогтолцоо 123
5.1.2 Autobox систем ба автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын мөчлөгийн хяналтын удирдлагын тогтолцоо 124
5.1.3 Автомашины сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлтийн тогтолцоо 125
5.1.4 Автозасвар үйлчилгээ ба хяналтын тогтолцоо 126
5.1.5 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны хамгаалалд чиглэсэн хяналтын удирдлага 127
5.1.6 Автотээврийн хэрэгслийн дунд болон урт хугацааны төлөвлөлт 128
5.1.7 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 128
5.2 Олон улсын туршлага, жишиг судалгаа 130
5.2.1 БНСУ 131
5.2.2 АНУ 142
5.2.3 Япон улс 145
5.2.4 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 148
5.3 Хөгжлийн чиглэл 150
5.3.1 Импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийн үзлэгийн тогтолцоог бүрдүүлэх арга зам 151
5.3.2 Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатны хяналтын удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх арга зам 153
5.3.3 Автомашины сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлтийн тогтолцоог шинэчлэх арга зам 159
5.3.4 Автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ ба хяналтын тогтолцоог сайжруулах арга зам 163
5.3.5 Тээврийн аюулгүй байдал болон байгаль орчинд эергээр нөлөөлөх ажлыг хангах удирдлагын тогтолцоог сайжруулах арга хэмжээ 165
5.3.6 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн чиг үүргийг дахин хуваарилах арга зам 167

5.3.7 Автотээврийн хэрэгслийн дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөө боловсруулах замаар бодлогын үр нөлөөг хангах арга зам 170
6. Зам тээврийн ослын судалгааны системийн сайжруулах арга хэмжээ 177
6.1 Монгол Улсад зам тээврийн осолд өртсөн автотээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийж буй өнөөгийн нөхцөл байдал 177
6.1.1 Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал ба ослын шинжилгээний корреляцийн шинжилгээ 177
6.1.2 Монгол Улсын зам тээврийн ослын судалгааны процедур ба тогтолцоо 179
6.1.3 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж 180
6.2 Олон улсын тохиолдлын харьцуулсан шинжилгээ 181
6.2.1 Зам тээврийн ослын судалгаа, шинжилгээний тогтолцооны харьцуулалт 181
6.2.2 Зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн системийн харьцуулалт 184
6.2.3 Зам тээврийн ослын шинжилгээ болон мэдээллийн сангийн системийг харьцуулан дүгнэлт хийх нь: 188
6.3 Зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах чиглэл 189
6.3.1 Ослын шалтгааныг шинжлэх үйл явцыг бэхжүүлэх 189
6.3.2 Зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах арга зам 197
6.3.3 Зам тээврийн ослын статистик мэдээллийг цуглуулах ба ашиглах тогтолцоо бүрдүүлэх 202
7. Дүгнэлт ба бодлогын зөвлөмж 206
7.1 Дүгнэлт 206
7.2 Бодлогын санал 209

<Хүснэгтийн жагсаалт>

<Хүснэгт 2-1> Монгол Улсын цэвэр хүлэмжийн хийн ялгарлын хэмжээ 11
<Хүснэгт 2-2> Монгол Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн мэдээлэл 20
<Хүснэгт 2-3> Улаанбаатар хотод үйл ажиллагаа явуулж буй “АТҮТ” УТҮГ-ын салбар үзлэгийн төвүүдийн үндсэн тоног төхөөрөмжийн байдал 24
<Хүснэгт 2-4> Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой MNS 29
<Хүснэгт 2-5> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг шаардлагатай шалтгаанууд 35
<Хүснэгт 2-6> Ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн нийтлэг асуудлууд 35
<Хүснэгт 2-7> Техникийн хяналтын үзлэгийн ил тод байдлыг сайжруулах системийн шинэчлэл ба автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг сайжруулах эрэмбэ дараалал 38
<Хүснэгт 2-8> Техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны хяналт, шалгалтыг чангатгах талаарх санал 38
<Хүснэгт 3-1> Замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн журмын харьцуулалт 51
<Хүснэгт 3-2> Цахим бүртгэлийн шат дараалал 55
<Хүснэгт 3-3> БНСУ-ын зөвшөөрөлгүй орхигдсон тээврийн хэрэгсэлд авах арга хэмжээ 58
<Хүснэгт 3-4> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн төрөл, шалтгаантай холбоотой бүртгэлийн хугацаа болон шийтгэлийн жишээ 67
<Хүснэгт 4-1> Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн журмын дэлгэрэнгүй агуулга 72
<Хүснэгт 4-2> MNS үндэсний стандартуудын гол агуулга 74
<Хүснэгт 4-3> Техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн үйл ажиллагааны төрлөөр суурилуулах шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн жагсаалт 78
<Хүснэгт 4-4> Автотээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарсан техникийн хяналтын үзлэгийн хүчинтэй хугацаа 81
<Хүснэгт 4-5> БНСУ-д хэрэгжүүлж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзүүлэлтүүд болон үзлэг хийх аргачлал 84
<Хүснэгт 4-6> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн арга 89
<Хүснэгт 4-7> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламжид тавигдах шалгуур 93
<Хүснэгт 4-8> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төхөөрөмжид чанарын шалгалт хийх арга 94
<Хүснэгт 4-9> Техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн үзлэгийн нэг шугамд ажиллах инженерийн тоо (Тогтмол үзлэг) 97
<Хүснэгт 4-10> Европын Холбооны техникийн хяналтын үзлэгийн гол үзүүлэлтүүд ба дэлгэрэнгүй 100
<Хүснэгт 4-11> Япон Улсын техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгслийн ангилал ба хэрэгжүүлэгч байгууллагууд 103
<Хүснэгт 4-12> Автотээврийн тухай хууль, Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам болон MNS стандартуудыг шинээр болон шинэчлэн найруулахтай холбоотой үндсэн агуулгууд 108
<Хүснэгт 4-13> MNS үндэсний стандартыг шинээр болон шинэчлэн найруулах тухай үндсэн агуулга 110
<Хүснэгт 4-14> MNS үндэсний стандартыг шинээр болон шинэчлэн найруулах тухай үндсэн агуулга 113
<Хүснэгт 4-15> Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам, MNS үндэсний стандарт шинээр болон шинэчлэн найруулах 115

<Хүснэгт 4-16> CNG даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой MNS стандартыг шинэчлэх болон шинээр боловсруулах гол агуулга 116
<Хүснэгт 4-17> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн үйл ажиллагаатай холбоотой MNS стандартын шинэчлэлийн гол агуулга 118
<Хүснэгт 4-18> Таних тэмдгийн дугаар цохихтой холбоотой журам шинээр боловсруулах болон шинэчилсэн агуулгын үндсэн чиглэл 119
<Хүснэгт 4-19> Шалгалт тохируулгатай холбоотой шинэчлэн боловсруулах MNS стандартад тусгах үндсэн агуулга 121
<Хүснэгт 5-1> “Car 365” системийн мэдээлэл ба холболтын бүтэц 132
<Хүснэгт 5-2> Autobox(Монгол) болон “Car 365”(БНСУ)-ын харьцуулалт 133
<Хүснэгт 5-3> Нарийн ширхэгт тоосонцрыг бууруулах онцгой үеийн арга хэмжээний хүрээнд тортог ялгаруулалтын 5 дугаар зэрэглэлийн хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах эрх зүйн тогтолцоо 137
<Хүснэгт 5-4> Ногоон тээврийн хөгжлийн бүсэд дизель хөдөлгүүртэй хуучирсан тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах эрх зүйн тогтолцоо 138
<Хүснэгт 5-5> < БНСУ-ын жишээ > Автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөөний гол агуулга 139
<Хүснэгт 5-6> > Орон нутгийн татварын бус орлогын төлөлтийн байдал, жилээр 141
<Хүснэгт 5-7> <АНУ-ын жишээ> 143
<Хүснэгт 5-8> Автотээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас болон бүртгэлээс хасах үйл явц (БНСУ-ын жишээ) 156
<Хүснэгт 5-9> Нэн түрүүнд баталгаажуулалтад хамрагдах сэлбэг 162
<Хүснэгт 5-10> Техникийн зохицуулалт шинээр боловсруулах асуудлын талаарх судалгааны санал 175
<Хүснэгт 6-1> Монгол Улсын бүс нутгаар ангилсан зам тээврийн ослын статистик (2024 он) 178
<Хүснэгт 6-2> БНСУ-ын тээврийн хэрэгслийн ослын шинжилгээний процесс ба авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ 182
<Хүснэгт 6-3> NTSB-ийн зам тээврийн ослын шалтгаан тогтоох шинжилгээний үе шат ... 184
<Хүснэгт 6-4> БНСУ-ын зам тээврийн ослын статистикийн мэдээлэл / 60 үзүүлэлтээр ... 184
<Хүснэгт 6-5> NCSA-ийн Зам Тээврийн Ослын Мэдээлэл Цуглуулах Хөтөлбөрүүд 185
<Хүснэгт 6-6> Их Британийн зам тээврийн ослын мэдээлэл цуглуулах хөтөлбөр 187
<Хүснэгт 6-7> Тээврийн хэрэгсэлд шинжилгээ хийх урсгалын диаграм болон нарийвчилсан шалгах зүйлс 192
<Хүснэгт 6-8> Сургалт ба дадлагын хөтөлбөрийн төрөл ба дэлгэрэнгүй 194
<Хүснэгт 6-9> Ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR) нэвтрүүлэх болон хэрэгжүүлэх арга зам 195
<Хүснэгт 6-10> Дижитал тахогарфийн хяналтын үйл ажиллагааны санал 196
<Хүснэгт 6-11> Дижитал тахогарф (DTG)-д суурилсан зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог нэвтрүүлэх 197
<Хүснэгт 6-12> Холбогдох байгууллагуудын хамтарсан ослын шинжилгээний тогтолцооны санал үндсэн агуулга ба дэлгэрэнгүй 199
<Хүснэгт 6-13> Зам тээврийн ослын дараах хяналтыг сайжруулах бодлогын саналын дэлгэрэнгүй 201
<Хүснэгт 6-14> Тээврийн хэрэгслийн мэдээллийн сан байгуулах үндсэн агуулга ба дэлгэрэнгүй 202
<Хүснэгт 6-15> Зам тээврийн ослын өгөгдлийг нэгтгэсэн мэдээллийн сан хөгжүүлэх үндсэн агуулга ба дэлгэрэнгүй 204
<Хүснэгт 6-16> Зам тээврийн ослын нарийвчилсан шинжилгээний байгууллага болон мэдээллийн сангийн бүрдүүлэлтийн үндсэн агуулга болон дэлгэрэнгүй 205

<Зургийн жагсаалт>

<Зураг 2-1> 2024 оны салбар бүрийн ДНБ-д оруулж буй хувь хэмжээ 10
<Зураг 2-2> Жилийн дундаж PM2.5 (мкг/м³)-ын ялгаралтын харьцуулалт 11
<Зураг 2-3> Зам тээврийн ослын тоо болон нас барагсдын тооны хандлага (Монгол Улс болон Нийслэл Улаанбаатар хот)..... 13
<Зураг 2-4> Монгол Улсын зам тээврийн ослын шалтгааны статистик..... 14
<Зураг 2-5> Монгол Улс болон Нийслэл Улаанбаатар хотын 15
<Зураг 2-6> Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо(%), үйлдвэрлэгдсэн оноор 16
<Зураг 2-7> 2023 оны байдлаар Монгол Улсын бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо(%), төрлөөр 17
<Зураг 2-8> 2023 оны байдлаар Нийслэлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо(%), төрлөөр 17
<Зураг 2-9> Жолооны хүрдний байрлалын дагуу бүртгэлийн тоо 19
<Зураг 2-10> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан болон тэнцээгүй хувь..... 21
<Зураг 2-11> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тоо, оноор 22
<Зураг 2-12> Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн автотээврийн хэрэгслийн тоо, төрлөөр (2023 он)..... 23
<Зураг 2-13> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үеэр заавал шалгуулахыг хүсэж буй зүйлс 36
<Зураг 2-14> Техникийн хяналтын үзлэгийн орчныг сайжруулах эрэмбэ дараалал..... 37
<Зураг 3-1> Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх журам (шинэ болон ашиглалтад оруулсан автомашин ижил журамтай)..... 45
<Зураг 3-2> > БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх шат дараалал (Томоохон үйлдвэрлэгч үйлдвэрлэсэн автотээврийн хэрэгсэл)..... 53
<Зураг 3-3> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх шат дараалал (Жижиг үйлдвэрлэгч үйлдвэрлэсэн автотээврийн хэрэгсэл)..... 53
<Зураг 3-4> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх шат дараалал (Хувь хүн хувьдаа ашиглаж байсан автотээврийн хэрэгслийн хувьд) 55
<Зураг 3-5> Хураагдсан боловч хуучирч эдийн засгийн үнэ цэнэгүй болсон тээврийн хэрэгслийн бүртгэлээс хасах шат дараалал 60
<Зураг 3-6> Австралийн Хөдөө аж ахуй, ойн аж ахуйн яам (MAF)-аас хийдэг ашиглалтад оруулсан автомашины техникийн хяналтын үзлэгийн явц 62
<Зураг 3-7> Японы хуучин автомашины арилжаа – экспортын үйл явц..... 63
<Зураг 4-1> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл явц 89
<Зураг 4-2> Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл ба үзлэгийн шат дарааллын схем..... 99
<Зураг 4-3> Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг дахин цохих үйл явц 100
<Зураг 4-4> Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн үйл ажиллагааны (түр) журам..... 118
<Зураг 5-1> Замын хөдөлгөөний хязгаарлалт бүхий хяналтын бүс..... 136
<Зураг 5-2> Car 365 154
<Зураг 5-3> БНСУ-ын автомашины сэлбэг хэрэгслийн удирдлагын тогтолцооны жишээ . 161
<Зураг 6-1> Баруун Номхон далайн бүсийн орнуудын 100,000 хүн ам тутамд ногдох зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтын тоо ба авто замын дэд бүтцийн чанарын индекс..... 178
<Зураг 6-2> Монгол Улс дахь зам тээврийн осолд хариу арга хэмжээ авах процедур..... 180
<Зураг 6-3> Тээврийн хэрэгслийн ослын шинжилгээний ерөнхий урсгал 191
<Зураг 6-4> Зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн системийн бүтэц..... 202
<Зураг 6-5> Зам тээврийн ослын дүн шинжилгээний системийн үндсэн үйлчилгээний дэлгэрэнгүй 203

1. Төслийн үндэслэл ба зорилго

1.1 Төслийн үндэслэл ба зорилго

1.1.1 Төслийн үндэслэл ба зорилго

1) Төслийн үндэслэл

2024 оны байдлаар Монгол Улсын нийт хүн амын тоо 3,47 сая бөгөөд хүн амын нягтаршил 1 км² тутамд 2,2 хүн байгаа нь дэлхийд хамгийн бага түвшний нэгт тооцогддог. Гэсэн хэдий ч нийт хүн амын талаас илүү хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод төвлөрөн суурьшиж байна. 2025 он гэхэд Улаанбаатар хотын хүн ам 1,67 сая хүрнэ гэж таамаглаж [1] байгаа бөгөөд энэ нь автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээ нэмэгдэх шалтгаан болж, үүнтэй холбоотойгоор агаарын бохирдол, авто замын түгжрэл улам бүр нэмэгдэх нөхцөлийг бүрдүүлж байна.

2024 оны байдлаар Монгол Улсад 1,33 сая тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэнээс 57.6% буюу 762,000 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Улсын хэмжээнд 1 автотээврийн хэрэгсэлд ногдох хүний тоо 2,7 бол Улаанбаатар хотод 2,3 хүн байгаа нь харьцангуй өндөр үзүүлэлт юм.

Ялангуяа, ашиглаж буй автотээврийн хэрэгслийн ихэнх нь 10-аас дээш жил ашиглагдсан хуучин тээврийн хэрэгсэл бөгөөд энэ нь агаарын бохирдол, авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж байна. 2024 оны байдлаар улсын хэмжээнд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 81,4%, Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн 78.8% нь 10-аас дээш жилийн насжилттай байна.

Монгол Улсад зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтын хувь харьцангуй өндөр байдаг. 2000-2015 оны хооронд зам тээврийн ослын улмаас нас баралтын гуравдугаарт бичигдэж байсан бөгөөд 2018 онд ДЭМБ (Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллага)-ын мэдээлснээр, 100,000 хүн тутамд 16,5 хүн зам тээврийн ослоор нас барсан нь өндөр түвшинд байгааг харуулж байна. Үүнтэй холбоотойгоор нийгэмд учрах зардал ч мөн өндөр байдаг. CAREC (Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа)-ийн авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тайланд дурдсанаар, зам тээврийн ослын улмаас учирсан эдийн засгийн хохирол нь ДНБ-ний 5,38%-ийг эзэлж, тус байгууллагын 11 гишүүн орны дунд хамгийн өндөр[2] үзүүлэлттэй байна.

Улаанбаатар хотын газарзүйн байршлын хувьд ай сав газар байрладаг онцлог нь өвлийн улиралд агаарын бохирдлыг ноцтой хэмжээнд хүргэдэг. Үүний 25-28% нь авто замын хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй гэж тооцоологддог. Өвлийн улиралд нарийн ширхэглэгт тоосонцрын (PM2.5) агууламж ДЭМБ-ын зөвлөмжийн хэмжээнээс 10 дахин их байх тохиолдол гардаг. Агаарын бохирдол нь амьсгалын замын өвчин, зүрх судасны өвчин, багтраа зэрэг эрүүл мэндэд ноцтой аюул учруулж, ялангуяа хүүхэд болон өндөр настнуудад ноцтой нөлөө үзүүлдэг.

(1) Автотээврийн хэрэгслийн импорт, эргэлтэд оруулах

Монгол Улсад ашиглагдаж буй ихэнх автотээврийн хэрэгсэл нь хяналтгүйгээр импортлогдсон гадаадын хуучин автотээврийн хэрэгслүүд байх бөгөөд эдгээр мэдээллийг үр ашигтайгаар удирдах суурь мэдээлэл болох тээврийн хэрэгслийн модефикац мэдээлэл дутагдалтай байна. Ялангуяа, тухайн тээврийн хэрэгслийг үйлдвэрлэсэн улсын авто замын нөхцөлд тохируулан үйлдвэрлэгдсэн тул Монголын авто замын нөхцөлд нийцэхгүй байх нь их байдаг бөгөөд энэ нь зам тээврийн ослын эрсдэлийг нэмэгдүүлдэг.

Монгол Улсын хувьд автотээврийн хэрэгсэл импортлогч томоохон орнууд нь Өмнөд Солонгос, Япон, Хятад бөгөөд 2024 оны байдлаар бага багтаамжтай автобусны 45.8%, ачааны машины 44.6%-ийг Өмнөд Солонгосоос импортолсон бол суудлын автомашины 93.2%-ийг Японоос импортолсон байна. Гэвч Японоос импортолсон ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслүүд

1 Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо, https://www.1212.mn/en/statistic/statcate/573051/table/573051
2 CAREC, “Safely Connected, A regional road safety strategy for CAREC conuntires, 2017-2030”, p.8.

нь Монгол Улсын авто замын хөдөлгөөний баруун гарын дүрэмтэй зөрчилдөж, авто замын хөдөлгөөнд хүндрэл учруулж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгсэл нь үйлдвэрлэгдсэнээс хойш 10-аас дээш жил ашиглагдах ёсгүй гэсэн журам 3 байдаг. Гэвч одоогоор зарим автобуснуудын ашиглалтын хугацаа хэтэрсэн хэдий ч хөдөлгөөнд оролцоор байгаа нь тогтоогдсон байна. Монгол Улсын Засгийн газар нийтийн тээврийн хэрэгслүүдийг шинэ автобусаар солих ажлыг хэрэгжүүлж байгаа боловч төсвийн дутагдлаас шалтгаалан бүх тээврийн хэрэгслийг шинэчлэх хүртэл нэлээд хугацаа шаардагдах төлөвтэй байна. Иймээс эдгээр хуучирсан тээврийн хэрэгслүүд нь Монгол Улсын агаарын чанарыг муутгаж, авто замын хөдөлгөөний тогтворгүй байдлыг бий болгох гол хүчин зүйлсийн нэг болж байна.

(2) Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл

Монгол Улсын хэмжээнд тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг Улаанбаатар хот болон орон нутагт үйл ажиллагаа явуулж буй “Авто Тээврийн Үндэсний төв” ТӨҮГ-ын харьяа техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдэд байрлах бүртгэлийн хэлтэст явуулдаг. 2025 оны 4-р сарын байдлаар, улсын хэмжээнд нийт 40 бүртгэлийн газар байгаагаас 17 нь Улаанбаатар хотод, 23 нь орон нутагт үйл ажиллагаа явуулж байна. Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн барилга байгууламж нь Улаанбаатар хотод төвлөрсөн хэдий ч орон нутагт хүрэлцээ муу тул тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчид төрөл бүрийн бүртгэлийн үйлчилгээг авахын тулд хол зам туулах шаардлагатай болдог.

Орон нутагт мөн тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн хэлтсүүд үйл ажиллагаа явуулдаг боловч Улаанбаатар хоттой харьцуулахад хэмжээ нь жижиг учир хүлээлгийн хугацаа уртсах тохиолдол элбэг байдаг. Иймээс иргэд ажлаа нэг дороос шуурхай амжуулахын тулд зуучлалын байгууллагаар дамжуулах, бүртгэлийн хууль бус баримт бичиг ашиглах зэрэг асуудал үүсэх эрсдэлтэй тул хяналт, зохицуулалт шаардлагатай байна. Ялангуяа, Монгол Улсад импортоор орж буй ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн хувьд гүйлт зэрэг ашиглалтын түүх болон модификацын мэдээллийг ихэвчлэн бичиг баримтад тулгуурлан шалгадаг тул шинэ бүртгэлийн явцад мэдээлэл буруу бүртгэгдэх магадлалтай.

Тээврийн хэрэгслийг бүртгүүлэхийн тулд эхлээд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаж, Монгол Улсын стандартын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг шалгуулна. Үүний дараа даатгалд заавал хамрагдсан байх шаардлагатай. Дараагийн шатанд тээврийн хэрэгслийн улсын дугаар, өмчлөлийн гэрчилгээ, техникийн хяналтын үзлэгийн гэрчилгээ, даатгалд хамрагдсан гэрчилгээ зэрэг бичиг баримтыг бүрдүүлснээр бүртгэлийн үйл явц эхэлнэ. Импортын тээврийн хэрэгслийн хувьд үүн дээр нэмээд гаалийн бүрдүүлэлтийн бичиг баримт болон татвар төлсөн баримтыг бүрдүүлэх шаардлагатай. Бүртгэлийг баталгаажуулсны дараа улсын дугаарын тэмдэг үйлдвэрлэж, тээврийн хэрэгсэлд суурилуулснаар шинэ бүртгэлийн үйл явц дуусна. Монгол Улсад ашиглалтаас гарсан тээврийн хэрэгслийн хуучин улсын дугаарыг өөр тээврийн хэрэгсэлд суурилуулах эсвэл худалдах боломжтой байдаг. Үүнээс шалтгаалан дахин ашиглагдсан улсын дугаараар хууль, журмыг тойрон гарах тохиолдлууд гарч байна.

Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн төрлүүд нь БНСУ-тай төстэй бөгөөд шинэ, шилжилт хөдөлгөөний, хасалтын, өөрчлөлтийн бүртгэл зэрэг ангилалтай. Гэвч Монгол Улсад нийтийн ашиг сонирхлыг харгалзан, төсвийн санхүүжилт бүрдүүлэх зорилгоор тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын дуудлага худалдаа болон дугаар хадгалах үйлчилгээг хэрэгжүүлдэг.

(3) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламжуудын ихэнх нь 2000-аад оны эхээр Нордикийн Хөрөнгө оруулалтын сан болон Дэлхийн Банкны төслийн санхүүжилтээр нэвтрүүлсэн тоног төхөөрөмжийг зарим хэсгээр шинэчилсэн хэлбэрээр ашиглаж байна. Үүний улмаас техникийн хяналтын үзлэгийн дүнгийн найдвартай байдал буурч, үзлэгийг хурдан шуурхай, нарийвчлалтай хийхэд хүндрэл үүсэж байна. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг “Авто Тээврийн Үндэсний төв” ТӨҮГ-ын харьяа техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүд болон хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүд гүйцэтгэдэг. БНСУ-ын нэгэн адил

3 Автотээврийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 9 дэх хэсэг

автотээврийн хэрэгслийн хийц, төхөөрөмжийн бүрэн бүтэн байдал болон утаан дахь хорт хийн хэмжээг Монгол Улсын стандартад нийцсэн эсэхийг шалгах техникийн хяналтын үзлэгийг явуулдаг.

Монгол Улсад ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн давтамж нь шинэ автотээврийн хэрэгслийн хувьд бүртгүүлснээс хойш 2 жилийн дараагаас эхлэн жилд 1 удаа үзлэгт хамрагдах журамтай. Харин ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн хувьд жил бүр техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах ёстой. Нийтийн тээвэрт ашиглагддаг такси болон автобусууд нь 6 сар тутамд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах ёстой. Үүнийг хэрэгжүүлэх 2025 оны 4-р сарын байдлаар техникийн хяналтын үзлэгийн нийт 49 үзлэгийн төв үйл ажиллагаа явуулж байна. Үүнээс 29 нь төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын харьяа техникийн хяналтын үзлэгийн төв бөгөөд эдгээрээс Улаанбаатар хотод 7, орон нутагт 22 үзлэгийн төв үйл ажиллагаа явуулж байна. Харин Улаанбаатар хотод хувийн хэвшлийн техникийн хяналтын үзлэгийн 20 төв үйл ажиллагаа явуулж байна. Техникийн хяналт үзлэгийн хугацаа төв бүрд харилцан адилгүй боловч 1 автотээврийн хэрэгсэлд дунджаар 10 минут зарцуулах нормтой байдаг. Гэвч энэхүү хугацааг ягштал мөрдөх тохиолдол тийм ч их биш.

Улаанбаатар хотод нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх зориулалтын нэг үзлэгийн төв байдаг. Харин бусад орон нутагт нийтийн тээврийн автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг “АТҮТ” ТӨҮГ-ын техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдэд хийдэг. Ялангуяа, байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг нэмэгдүүлэх бодлогын хүрээнд нэвтрүүлсэн шахсан байгалийн хийн (CNG) түлшээр ажилладаг автотээврийн хэрэгслийн даралтат саванд нарийвчилсан техникийн хяналтын үзлэг хийх эрэлт хэрэгцээ байгаа боловч үүнийг гүйцэтгэх техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламж, мэргэшсэн ажиллах хүч дутмаг байгаа нь тодорхойлогдсон.

Монгол Улсад ашиглагдаж буй явуулын техникийн хяналтын үзлэгийн тээврийн хэрэгслийн үзүүлэлтийг төрөлжүүлэн сайжруулах шаардлагатай. Монголын өргөн уудам газар нутгийн онцлогийг харгалзан үзэхэд, агаарын бохирдлыг бууруулах болон автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг сайжруулах зорилгоор явуулын техникийн хяналтын үзлэгийн тээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгцээ өндөр байна гэж үзэж байна.

Одоогоор ашиглагдаж буй явуулын техникийн хяналтын үзлэгийн тээврийн хэрэгслүүд нь их гэрлийн тусгал шалгагч, бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигч, хурд сааруулагч төхөөрөмж зэрэг тоног төхөөрөмжтэй. Гэвч хэмжилтийн үр дүнг гараар тэмдэглэж, ажлын дараа мэдээллийн системд оруулан удирддаг тул хүний хүчин зүйлээс шалтгаалсан алдаа болон маргаан үүсэх эрсдэлтэй байна.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт үзлэгийн инженер техникийн ажилчдын мэргэшлийн шаардлага нь автомашин болон механик инженерийн чиглэлээр их, дээд сургууль төгссөн байх ёстой гэж заасан байдаг боловч ажилд авсны дараа шинээр ажилд орох үеийн мөн тогтмол болон давтан сургалт зэргийг хангалттай явуулдаггүй. Үүний улмаас автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой шинэ хууль, журам болон шинэчилсэн шалгалтын аргуудыг шуурхай хэрэгжүүлэхэд хүндрэл учирдаг. Орон нутагт мэргэшсэн хүн хүчний хомсдолтой байдгаас шалтгаалан техникийн хяналтын үзлэгийн үйл явц жигд саадгүй явагдахгүй байх тохиолдол гардаг.

(4) Зам тээврийн ослын судалгаа шинжилгээний тогтолцоо ба тоо бүртгэлийн удирдлага

Монгол Улсад зам тээврийн ослын түвшин өндөр байгаа хэдий ч холбогдох статистик мэдээллийн шалтгаан шинжилгээ хийхэд хүндрэлтэй байна гэж үзэж байна. Монгол Улсад Тээврийн цагдаагийн алба зам тээврийн ослын дуудлага хүлээн авч бүртгээд, ослын газрын шинжилгээ, бүртгэл, судалгаа шинжилгээ зэрэг ажиллагааг Эрүүгийн хуулийн дагуу хэрэгжүүлдэг. Гэвч ослын шалтгааныг нарийвчлан тогтоох тогтолцоо дутмаг байна. Үүний улмаас Монгол Улсад бүртгэгдэж буй зам тээврийн ослын ихэнхийг хүний хүчин зүйлээс үүдэлтэй гэж үзэж, харин автотээврийн хэрэгслийн эвдрэл, техникийн гэмтлээс үүдэлтэй ослуудыг тусад нь ангилан бүртгэдэггүй байна.

Зам тээврийн ослыг шийдвэрлэх, шалтгааныг шинжлэх, хариуцлага тогтоох зэрэг мөрдөн шалгах үйл явцтай холбоотойгоор Тээврийн Цагдаагийн алба, Зам Тээврийн яам, “АТҮТ” ТӨҮГ, Монголын Даатгалын Холбоо, Монголын Автотээвэрчдийн нэгдсэн холбоо зэрэг байгууллагуудын зам тээврийн ослын статистик мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын системийн уялдаа холбоо хангалтгүй байна. Үүний улмаас зам тээврийн ослын мэдээллийг зам тээврийн аюулгүй байдлыг сайжруулах суурь судалгааны материал болгон ашиглахад хүндрэл гарч байна.

Ялангуяа, зам тээврийн осолд орсон тээврийн хэрэгслийг шууд газар дээр нь шалгаж, хөдөлгөхгүйгээр мөрдөн шалгах ажиллагаа явуулдаг тул замын түгжрэл үүсэж, шинжилгээний үйл явц үр дүн муутай болдог. Мөн зам тээврийн ослын шинжээчид ч гэсэн мэргэжлийн сургалтад хангалттай хамрагддаггүй бөгөөд ослын шалтгаан шинжлэх тоног төхөөрөмж хангалтгүй байдаг тул ихэнх тохиолдолд шинжээчийн хувийн үнэлгээнд тулгуурлан дүгнэлт гаргах явдал түгээмэл байна. Иймээс шинжлэх ухааны үндэслэлтэй ослын шалтгаан шинжилгээний тоног төхөөрөмж болон мэргэжлийн сургалтын тогтолцоо бий болгох шаардлагатай байна.

(5) Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын үе шатны удирдлага

Монгол Улс өргөн уудам нутагтай тул автомашин хэрэгсэл голлох тээврийн хэрэгсэл болж, автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээ улам нэмэгдэж бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдсээр байгаа байна. Гэвч зам тээврийн аюулгүй байдал болон агаарын бохирдлыг бууруулах чиглэлээрх удирдлагын тогтолцоонд уялдаа холбоо дутмаг байна.

Автотээврийн хэрэгслийг импортлохоос эхлэн ашиглалтаас гаргах хүртэлх ашиглалтын үе шатанд дараах асуудлуудыг сайжруулах шаардлагатай байна. Үүнд, импортын үеийн чанарын баталгааг хангах бодлого, зохицуулалт, ашиглалтын явцад тээврийн хэрэгслийн техникийн хэвийн ажиллагааг хадгалах арга хэмжээ, зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд шалтгааныг тодорхойлох, бүртгэх зэрэг бүхэлдээ автомашины удирдлагын тогтолцоог сайжруулах шаардлагатай байна.

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээтэй холбоотой хууль эрх зүйн тогтолцоо, байгууламж болон системийн хангамж хангалтгүй байгаа нь автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг бүрэн хангахад хүндрэл учруулж байна. Иймээс автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын бодлого, техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламж, хүний нөөцийн чадавхыг шинэчлэх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

1.2 Төслийн тойм

1.2.1 Төслийн хамрах хүрээ ба зорилт

1) Төслийн зорилго ба чиглэл

Энэхүү төсөл нь Монгол Улсад ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын үе шатны удирдлагын суурийг бүрдүүлж, авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг нэмэгдүүлж, тээврийн орчныг сайжруулахад хувь нэмэр оруулах зорилготой. Үүний хүрээнд Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоог шинэчлэх, техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг сайжруулахыг зорьж байна. Мөн зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, агаарын бохирдлыг бууруулах зэрэг олон нийтийн аюулгүй байдал болон байгаль орчны хамгаалалтын хоёр чиглэлээр цогц шинэчлэл хийхийг зорилго болгож байна.

2) Төслийн бүтэц ба үндсэн үйл ажиллагаа

Төслийн үндсэн үйл ажиллагаа нь бодлогын зөвлөмж боловсруулах болон зөвлөх үйлчилгээ үзүүлэх явдал юм. Монгол Улсын авто замын хөдөлгөөний бодлогын зөвлөмжөөр дамжуулан автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг сайжруулах, авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн тодорхой стратеги, арга замуудыг боловсруулах болно. Бодлогын зөвлөмжийн үр дүнд тулгуурлан холбогдох хууль, эрх зүйн

тогтолцоо, системийг шинэчлэн боловсруулж, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын үе шатны удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх ажлыг хэрэгжүүлнэ.

Мөн Монгол Улсын Зам Тээврийн яам (ЗТЯ), “Авто Тээврийн Үндэсний төв” (АТҮТ) ТӨҮГ, төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын харьяа автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн бодлого боловсруулагчид болон инженер техникийн ажилтнуудыг хамруулан бодлогын зөвлөмжийн семинар, сургалт, хэлэлцүүлгийг зохион байгуулна. Эдгээр үйл ажиллагаагаар бодлогын зөвлөмжийн үр дүнг хуваалцах, эрх зүйн тогтолцооны шинэчлэлийн боломжийг хэлэлцэх, авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх ойлголтыг нэмэгдүүлэх зэрэг чиглэлээр чадавхыг бэхжүүлэх ажлыг хэрэгжүүлнэ.

Зам тээврийн аюулгүй байдлын сургалтын хөтөлбөр болон сурталчлан таниулах кампанит ажлуудыг хэрэгжүүлснээр олон нийтийн аюулгүй байдлын ухамсрыг дээшлүүлж, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх соёлыг төлөвшүүлнэ. Мөн олон нийтэд чиглэсэн сурталчлан таниулах стратегийг боловсруулж, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн болон утаан дахь хорт бодисын хэмжээг хянах зохицуулах ач холбогдлыг өргөн хүрээнд таниулах арга хэмжээг зохион байгуулна.

3) Төслийн хугацаа ба төсөв

Энэхүү төсөл 2023 оноос 2027 он хүртэл нийт 5 жилийн хугацаанд хэрэгжих бөгөөд нийт төсөвт өртөг 13 сая ам.доллар юм. Бодлогын зөвлөмжийн хэсэгт 2,5 сая ам.долларын төсөв хуваарилагдсан бөгөөд энэ нь бодлогын зөвлөмж боловсруулах, семинар, сургалт, хэлэлцүүлэг болон сурталчилгааны үйл ажиллагаанд зарцуулагдана.

4) Төслийн зорилтот улс болон гол хамтран ажиллах байгууллагууд

Төслийн зорилтот бүс нь Улаанбаатар хотод төвлөрсөн бөгөөд Монгол Улсын хэмжээнд автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоог сайжруулж, авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг нэмэгдүүлэх зорилготой. Хамтран ажиллах болон түнш байгууллагууд нь Зам Тээврийн яам (ЗМЯ), “Авто Тээврийн Үндэсний төв” (АТҮТ) ТӨҮГ болон “АТҮТ” ТӨҮГ-ын харьяа автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүд хамаарна. Зам тээврийн яам нь бодлого боловсруулах, хэрэгжүүлэх үүрэгтэй байгууллага бөгөөд авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлого болон автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах ажлыг удирдан зохион байгуулна. “АТҮТ” ТӨҮГ автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаа болон мэдээллийн системийн үйл ажиллагааг хариуцдаг байгууллага бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоог шинэчлэх гол үүрэг гүйцэтгэнэ. “АТҮТ” ТӨҮГ-ын харьяа автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүд нь автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дэд бүтцийг шинэчлэх, үзлэгийн үйл ажиллагааг сайжруулах, инженер техникийн ажилтнуудын чадавхыг бэхжүүлэх чиглэлээр хамтран ажиллана.

5) БНСУ-ын засгийн газрын үүрэг ба хариуцсан ажлууд

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн чадавхыг сайжруулах, бодлогын зөвлөмж өгөх ажлын хүрээнд Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн чадавхжуулах, авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах бодлогын зөвлөмжийг боловсруулж хэрэгжүүлнэ. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дэд бүтцийг шинэчлэх, техникийн хяналтын үзлэгийн систем боловсруулах чиглэлээр техникийн зөвлөгөө өгөх, бодлогын шинэчлэлийн саналуудыг танилцуулна. Мөн бодлогын зөвлөмж боловсруулах семинар, хэлэлцүүлэг зохион байгуулж, бодлогын санал болон тогтолцооны шинэчлэлийн төлөвлөгөөг Монгол талын авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлого хариуцсан албан тушаалтнуудад танилцуулна. Монгол Улсын ард иргэдийн авто замын

хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх ойлголтыг нэмэгдүүлэх зорилгоор сурталчлан таниулах кампанит ажил болон авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын сургалтын хөтөлбөрийг хэрэгжүүлнэ.

1.2.2. Төслийн хүрээнд хийгдэх ажлын дэлгэрэнгүй

Монгол Улсын авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын салбарт үзүүлэх зөвлөх үйлчилгээний хүрээнд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах, үр нөлөөг нэмэгдүүлэх, автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцооны шинэчлэл, бодлогын нэгдсэн чиглэлийг тодорхойлох, мөн зам тээврийн ослын шинжлэн шалгах тогтолцоог сайжруулах гэсэн үндсэн гурван чиглэл хэрэгжинэ. Дэлгэрэнгүй агуулга нь дараах байдалтай байна.

1) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог шинэчлэх, үр нөлөөг нэмэгдүүлэх стратеги боловсруулах

Одоогийн байдлаар Монгол Улсад мөрдөгдөж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог нарийвчлан судалж, үйл ажиллагааны нөхцөл байдал дүн шинжилгээ хийж, гол асуудлуудыг тодорхойлно. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг үр дүнтэй, саадгүй жигд хэрэгжүүлэхийн тулд техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт, шаардлагатай тоног төхөөрөмж, инженер техникийн ажилтнуудын чадавх, засвар үйлчилгээний тогтолцоог сайжруулах шаардлагатай. Эдгээр асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд техникийн хяналтын үзлэгийн стандартын шинэчлэлд олон улсын стандартыг тусгах, утаан дахь хорт бодисын хэмжээнд тавигдах шаардлагыг чангатгах зэрэг бодлогын шинэчлэлийн арга хэмжээг боловсруулж танилцуулна.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн явцад хүний алдааг хамгийн бага түвшинд хүргэхийн тулд техникийн хяналтын үзлэгийн дижитал системийг нэвтрүүлж, хяналтын тогтвортой байдлыг хангах шаардлагатай. Үүний зэрэгцээ хуучирсан тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх, орчин үеийн технологид суурилсан шинэ тоног төхөөрөмжийг нэвтрүүлэх замаар автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийн шинэчлэлийг хэрэгжүүлэх арга замыг боловсруулж танилцуулна.

Техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудын мэдлэг чадварыг дээшлүүлэхийн тулд боловсрол, сургалтын тогтолцоог бүрдүүлж, тогтмол үнэлгээ хийх шаардлагатай. Мөн цахилгаан болон устөрөгчийн хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгсэл зэрэг ирээдүйн автотээврийн хэрэгслүүдийн нэвтрэлтэд бэлтгэж, техникийн хяналтын үзлэгийн шинэ үзүүлэлтүүдийг тодорхойлох, эдгээрийг хэрэгжүүлэх чадвартай хүний нөөцийг сургах бодлогыг нэн даруй боловсруулах шаардлагатай байна.

Техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт, тоног төхөөрөмж, хүний нөөцийг тогтвортой удирдах, зохион байгуулах эрх зүйн болон институтийн тогтолцоог бүрдүүлж, үүнийг хэрэгжүүлэх бодлогын арга замыг санал болгоно.

Энэ мэтчилэн автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн хэрэгжилтийг сайжруулахын тулд зөвхөн инженер техникийн ажилчдын өнцгөөс бус, үзлэгт хамрагдаж буй иргэдийн бодлогын дагаж мөрдөх байдлыг нэмэгдүүлэх арга хэмжээ шаардлагатай. Үүнд олон нийтэд мэдээлэл хүргэх тогтолцоог сайжруулах, зөрчил илэрсэн тохиолдолд торгууль ногдуулах тогтолцоог чангатгах, хяналтын тогтолцоог боловсронгуй болгох зэрэг эрх зүйн шинэчлэлийн арга хэмжээг боловсруулж танилцуулна.

2) Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцооны шинэчлэл болон бодлогын нэгдсэн чиглэл

Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоог шинэчлэх, бодлогын нэгдсэн чиглэлийг тодорхойлох хүрээнд ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн импортын үйл явцыг судалж, одоогийн нөхцөл байдал, тулгамдаж буй асуудлуудыг шинжлэх, импортын автотээврийн

хэрэгслийн аюулгүй байдлыг шалгах тогтолцоог боловсронгуй болгох мөн тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоог сайжруулах бодлогын арга замыг танилцуулга

Одоогийн байдлаар Монгол Улсад ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн импортын стандарт хангалтгүй байгаа тул экспортлох хүртэлх ашиглалтын түүх болон автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын мэдээллийг бүрэн авах боломж хязгаарлагдмал байна. Үүний улмаас импортын автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг баталгаажуулахад хүндрэл үүсэж байна. Энэ асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд автотээврийн хэрэгслийн импорт болон бүртгэлийн тогтолцоог шинэчлэх шаардлагатай.

Монгол Улсад ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ, техникийн өөрчлөлтийн тогтолцоо болон автотээврийн хэрэгслийн сэлбэг хэрэгслийн хангамжийн нөхцөл байдлыг судалж, тулгамдаж буй асуудлуудыг тодорхойлно. Үүний үндсэн дээр автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх бодлогын арга хэмжээг санал болгоно.

Ялангуяа автотээврийн хэрэгслийн импорт, бүртгэл, засвар үйлчилгээ, техникийн өөрчлөлт, сэлбэг хэрэгслийн хангамжийн удирдлага, ослын бүртгэл, задлах болон дахин ашиглах зэрэг автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан мэдээллийн тогтолцоог сайжруулах шаардлагатай. Үүний тулд автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын түүхийг бүртгэх систем, дата мэдээллийн нэгдсэн платформ боловсруулах, ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгсэл болон сэлбэг хэрэгслийн хангамжийн түүхийг хянах боломжтой систем боловсруулах бодлогын арга замыг боловсруулж танилцуулна.

Авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон байгаль орчныг сайжруулах зорилгоор ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн утаан дахь хорт бодисын хэмжээг хянах хяналтын тогтолцоог шинэчлэх зорилгоор хөндлөнгийн хяналтыг чангатгах, хяналтын камер болон бусад хяналтын системийг нэвтрүүлэх, утаа бага ялгаруулах бүс (LEZ)-ийн тогтолцоо, утаан дахь хорт хийн хэмжээний хяналтын стандартыг чангатгах, байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийг өргөн хэрэглээнд нэвтрүүлэлтийг нэмэгдүүлэх бодлого боловсруулах зэрэг тээврийн орчныг сайжруулах бодлогын шийдлийг санал болгоно.

Автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үр дүнтэй хэрэгжилтийг хангахын тулд дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөөг холбож, автотээврийн хэрэгслийн салбарын хөгжлийг дэмжих, чадавхыг бэхжүүлэх зорилгоор боловсрол, сургалтын тогтолцоог шинэчлэх шаардлагатай. Мөн автотээврийн хэрэгслийн бодлогын орчныг сайжруулахын тулд хууль эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх бодлогын чиглэлүүдийг тодорхойлж ажиллана.

3) Зам тээврийн ослын шинжилгээ судалгааны тогтолцоог боловсронгуй болгох арга зам

Одоогийн байдлаар Монгол Улсад автотээврийн осол гарсан үед ослын шинжилгээ хийх тогтолцооны болон хохирогчийг хамгаалах тогтолцоог судалж, үндсэн судалгаа шинжилгээний тогтолцооны асуудлуудыг тодорхойлно. Үүний дараа БНСУ, Япон, Европын улс орнуудын жишээг харьцуулан шинжилж, ослын шалтгааныг тодорхойлох арга зам болон мэргэжилтнүүдийг чадавхжуулах чиглэлүүдийг боловсруулна.

Мөн ослын шалтгааныг илүү гүнзгий судлахын тулд дижитал осол шинжилгээний систем болон ослыг дахин сэргээх программыг нэвтрүүлж, зам тээврийн ослын шалтгааныг илрүүлэх процессыг сайжруулах шаардлагатай. Үүнээс гадна, зам тээврийн ослын шинжилгээний гарын авлагыг стандартчилах, мэргэжлийн сургалтын тогтолцоог бүрдүүлснээр зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах боломжтой.

1.3 Бодлогын зөвлөх үйлчилгээний явц

Бодлогын зөвлөх үйлчилгээ нь 2023 оны 9-р сард Монгол Улсад эхэлсэн. Эхлэлийн тайлант хурлын үеэр БНСУ-ын Олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага (KOICA)-ын Монгол дахь суурин төлөөлөгчийн газар болон хүлээн авагч тал болох Монгол Улсын Зам Тээврийн яам болон “АТҮТ” ТӨҮГ хамт оролцсон. 2023 оны 11-р сард бодлогын зөвлөх үйлчилгээний эхлэх үеийн

судалгааны асуулга болон бодлого хариуцсан албан тушаалтнуудтай ярилцлага хийсэн. Эхлэлийн судалгаа нь автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үздэг хийдэг инженер техникийн ажилтнууд болон автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчид болон эзэмшигчдийг хамруулсан бөгөөд цахим судалгааны аргыг ашигласан. Эхний судалгааны дүн болон тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, удирдлага, зам тээврийн ослын удирдлага зэрэг асуудлуудыг хамарсан 2 удаагийн семинаруудыг 3 болон 6-р сард тус тус зохион байгуулсан.

2024 оны 3 болон 6-р сард тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, удирдлага, зам тээврийн ослын удирдлага зэрэг асуудлуудыг хамарсан 2 удаагийн семинарыг зохион байгуулж, 4 салбарын бодлого зөвлөх стратегийг танилцуулан, хэлэлцүүлгийн явцад Монгол талын санал бодлыг сонссон. 10 болон 11-р сард Монгол Улсын төрийн удирдах албан тушаалтнууд болон мэргэжилтнүүдийг Солонгос улсад урьж, зам тээврийн аюулгүй байдалтай холбоотой байгууллагуудаар очиж туршлага судлах, амжилттай хэрэгжүүлсэн тогтолцоог танилцуулсан. Сургалтын үр дүнгийн санал авч Монгол Улсад хэрэгцээтэй бодлогын агуулгыг сайжруулсан.

Бодлогын семинар болон удирдах албан тушаалтнууд болон мэргэжилтнүүдийг БНСУ-д урьж зохион байгуулсан сургалттай холбогдуулан гарсан саналуудыг үндэслэн Монгол Улсын Автотээврийн тухай хуульд хийж болох өөрчлөлтийн талаар мэргэжилтнүүдийн хурлыг 2024 оны 12-р сард зохион байгуулсан. Үүнээс гадна, боловсруулсан бодлого зөвлөх үйлчилгээний эцсийн тайлан (төсөл)-г 2025 оны 1-р сард төсөл хүлээн авагч талын хариуцсан албан тушаалтанд хуваалцаж, холбоотой санал бодлуудыг цуглуулсан.

- 2023.11: Бодлогын зөвлөх үйлчилгээний эхлэлийн судалгаа
- 2024.3: Бодлогын зөвлөх үйлчилгээний эхний семинарыг зохион байгуулав (Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, удирдлага, зам тээврийн ослын удирдлага гэх мэт)
- 2024.6: Бодлогын зөвлөх үйлчилгээний 2 дахь семинарыг зохион байгуулав (Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, удирдлага, зам тээврийн ослын удирдлага, санал асуулгын үр дүнг хуваалцах)
- 2024.10: Зам тээврийн аюулгүй байдлын мэргэжилтнүүдийг БНСУ-д урьж сургалтад оролцуулав (БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газар)
- 2024.11: Удирдах албан тушаалтнуудыг БНСУ-д урьж сургалтад оролцуулав (БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газар)
- 2024.12: Монгол Улсын Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгатай холбоотой мэргэжилтнүүдтэй уулзалт зохион байгуулав
- 2025.1: Бодлогын зөвлөх үйлчилгээний эцсийн тайлангийн төслийг танилцуулж, холбогдох саналуудыг хүлээн авсан
- 2025.4: Бодлогын зөвлөх үйлчилгээний эцсийн тайлангийн төслийг хэлэлцэв

2. Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдал

2.1 Ерөнхий мэдээлэл

Монгол Улс нь Орос болон Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улстай хиллэдэг, далайд гарцгүй орон бөгөөд нийт газар нутгийн хэмжээ нь ойролцоогоор 1.56 сая км², нийслэл Улаанбаатар хотын газар нутгийн хэмжээ нийт 4,700 км² байна. Засаг захиргааны хувьд нийслэл Улаанбаатар хот, 21 аймагтай. Аймгууд нь цаашлаад 330 гаруй сумтай, Улаанбаатар хот нь 9 дүүрэг, дүүргүүд нь нийт 171 хороо болгон задардаг. Монгол Улс нь Ерөнхийлөгчийн болон парламентын холимог засаглал (Dual executive system)-тай бөгөөд Ерөнхийлөгч нь 6 жилийн хугацаатай, дахин сонгогдох эрхгүйгээр сонгогддог. Эдийн засгийн хувьд 1991 оноос эхлэн коммунист тогтолцоог халж, зах зээлийн эдийн засагт шилжсэн бөгөөд 1994 оноос хойш хурдтай өсөлт үзүүлж байна.

2.1.1 Хүн амын байдал

2024 оны байдлаар Монгол Улсын нийт хүн ам нь ойролцоогоор 3.54 сая байна. Үүнээс ойролцоогоор 1.77 сая хүн буюу нийт хүн амын 49.8% нь нийслэл Улаанбаатар хотод амьдарч байна. Монголын хүн амын өсөлтийн түвшин аажмаар саарах хандлагатай байгаа бөгөөд 2015 онд өмнөх онтой харьцуулахад 1.8% өссөн бол 2024 онд 1.1% болж өссөн[4] байна. Харин Улаанбаатар хотын хүн амын өсөлт 2015 онд өмнөх онтой харьцуулахад 2.4% байсан бол 2024 онд 1.9% болж нэмэгдсэн нь хүн амын төвлөрөл нийслэлд улам нэмэгдэж буйг харуулж байна. Төрөлтийн түвшин нь 1,000 хүн тутамд 14.9, нас баралт 6.4 байна. Хүн амын дундаж нас 31.5 бөгөөд үүнээс эрэгтэйчүүдийнх 30.1, эмэгтэйчүүдийнх 32.8[5] байна.
2024 оны байдлаар хүн амын бүтцээс харахад, нийт хүн амын 60% нь 15-аас дээш, 60-аас доош насны эдийн засгийн идэвхтэй хүн ам байна. 15-аас доош насныхан 31%-ийг эзэлж байгаа бол 60-аас дээш өндөр настнууд 9%-ийг эзэлж байна. 2014 онтой харьцуулахад 15-аас доош насны хүн амын хувь 28.1%-иас 31% болж өссөн бол 15–60 насны хүн амын хувь 65.7%-иас 60% болж буурсан байна. Мөн 60-аас дээш насны өндөр настны хувь 2014 онд 6.2% байсан бол 2024 онд 9% болж нэмэгджээ.

2.1.2. Эдийн засгийн байдал

Монгол Улсын нийт дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (ДНБ)[6] нь 2015 онд 11.6 тэрбум ам.доллар байсан бол 2024 онд 23.58 тэрбум ам.долларт хүрч, сүүлийн 10 гаруй жилийн хугацаанд 103%-иар өссөн байна. Мөн нэг хүнд ноогдох ДНБ нь 2015 онд 3,920 ам.доллар байсан бол 2024 онд 6,890 ам.доллар болж, 62.3%-иар өссөн байна. Салбар бүрийн ДНБ-д оруулж буй хувь нэмрийг авч үзвэл, хамгийн өндөр хувийг эзэлж буй салбар нь уул уурхай бөгөөд 2024 оны нийт ДНБ-ний 27.3%-ийг бүрдүүлж байна. Үүний дараа автотээврийн хэрэгсэл болон мотоциклийн засвар үйлчилгээ орсон бөөний болон жижиглэн худалдаа нь 10.4%, хөдөө аж ахуй, ойн аж ахуй, ан агнуур, загасны аж ахуй нь 7.4%, тээвэр болон логистикийн салбар нь 5.9%-ийг эзэлж байна. Дүгнэж хэлбэл, автотээврийн хэрэгсэл болон тээврийн салбар нь Монголын ДНБ-ний 16.3%-ийг бүрдүүлж, уул уурхайн дараа орох хоёр дахь томоохон салбар болж байна.

[4] МУ-ын Үндэсний Статистикийн Хороо https://www.1212.mn/en/statistic/statcate/573051/table/573051)–ны хүн амын статистикийн мэдээлэлд үндэслэн уг тоон мэдээллийг зохиогч өөрөө шинжилсэн болно.
[5] CIA World Factbook, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/mongolia/#geography>
[6]МУ-ын Үндэсний Статистикийн Хороо https://www.1212.mn/en/statistic/statcate/573051/table/573051)–ны хүн амын статистикийн мэдээлэлд үндэслэн уг тоон мэдээллийг зохиогч өөрөө шинжилсэн болно.

<Зураг 2-1> 2024 оны салбар бүрийн ДНБ-д оруулж буй хувь хэмжээ

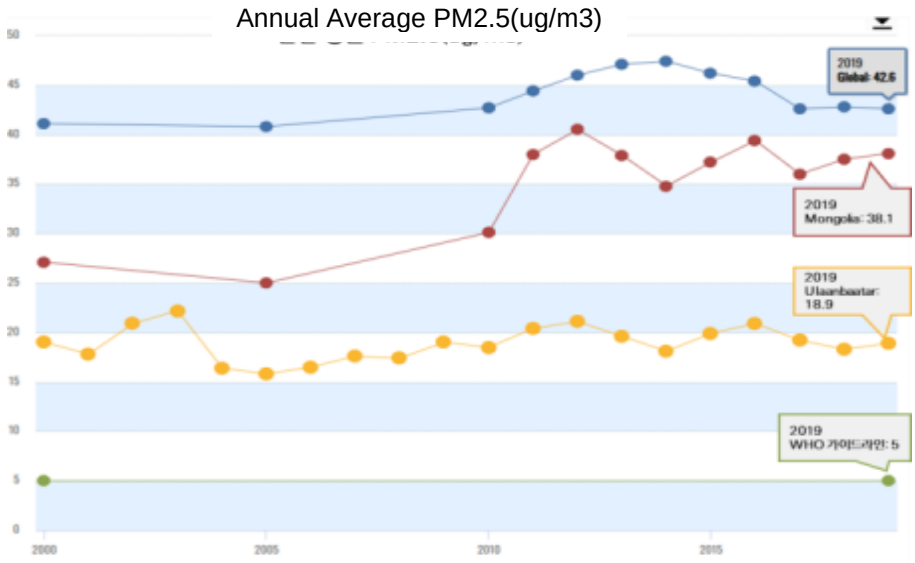
Мэдээллийн эх сурвалж: Зохиогч Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хорооны мэдээлэлд үндэслэн боловсруулав.

2.1.3. Агаарын орчны нөхцөл байдал

Монгол Улсад агаар дахь нарийн ширхэглэгт тоосонцор (PM2.5)-ын жилийн дундаж агууламж 2016 онд 34.4 мкг/м³ хүртэл өссөн бол 2019 онд 31.1 мкг/м³, 2020 онд 29.7 мкг/м³ болж буурсан үзүүлэлттэй байна. 2020 оны жилийн дундаж агууламж нь хамгийн багадаа 20.9 мкг/м³, хамгийн ихдээ 40 мкг/м³[7]-ийн хооронд хэмжигдсэн байна. Гол бохирдуулагч эх үүсвэрүүдийн дундаас шар шороон шуурганд холбогдох бохирдол хамгийн өндөр буюу 17.8%-ийг эзэлж байгаа бөгөөд үүний дараа эрчим хүчний салбар орж байна. Харин тээврийн салбараас нийт нарийн тоосны бохирдлын 4.4%[8] ялгарч байна. Нийслэл Улаанбаатар хотын жилийн дундаж нарийн тоосны агууламж 2019 онд 18.9 мкг/м³ байсан нь улсын дундажтай харьцуулахад бага боловч ДЭМБ-ын зөвлөмжийн хэмжүүр болох 5 мкг/м³-тай харьцуулахад өндөр хэвээр байна.

[7] Health Effects Institute. 2024. State of Global Air 2024. www.stateofglobalair.org [accessed: 2/17/2025]. Data source: Global Burden of Disease Study 2020. IHME, 2024

[8] McDuffie E, Martin R,Yin H, Brauer M. 2021. Global Burden of Disease from Major Air Pollution Sources (GBD MAPS): A Global Approach. Research Report 210. Boston, MA:Health Effects Institute.



<Зураг 2-2> Жилийн дундаж PM2.5 (мкг/м³)-ын ялгаралтын харьцуулалт
Мэдээллийн эх сурвалж: https://www.stateofglobalair.org/

2020 оны байдлаар Монгол Улсын жилийн дундаж озоны ялгарлын хэмжээ нь хамгийн багадаа 41.4 ppb, хамгийн ихдээ 44.5 ppb-ийн хооронд байсан бөгөөд дунджаар 42.9 ppb байна. Энэ нь 2011 оны 47.5–50.2 ppb-ийн хооронд байсан үзүүлэлтээс харьцангуй буурсан үзүүлэлт юм. Мөн Монгол Улсын хүлэмжийн хий (GHG)-ийн ялгарлын хэмжээ 2015 оноос хойш тасралтгүй өссөн бөгөөд 2015 онд 36,597.14 мянган тонн CO_2-эквивалентаас 2020 онд 43,081.62 мянган тонн CO_2-эквивалент болж 17.7%-иар нэмэгдсэн байна. Гэсэн хэдий ч бууралтын хэмжээ 1.8%-иар багассан тул цэвэр хүлэмжийн хийн ялгарлын хэмжээ 118.6%-иар өссөн үзүүлэлттэй гарчээ.

<Хүснэгт 2-1> Монгол Улсын цэвэр хүлэмжийн хийн ялгарлын хэмжээ

Ангилал	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Цэвэр GHG ялгарлын хэмжээ (CO_2-eq/ энэ он)	5,905.89	8,381.45	11,203.41	12,457.20	15,726.85	12,909.10
GHG бууралт (thousand.t CO2-eq)	-30,897.70	-29,852.24	-29,743.29	-30,087.02	-30,200.88	-30,336.91
GHG ялгаруулалт (thousand.t CO2-eq)	36,597.14	38,233.69	40,946.70	42,544.22	45,927.73	43,081.62

Мэдээллийн эх сурвалж: Зохиогч Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хорооны мэдээлэлд үндэслэн боловсруулав <https://en.nso.mn/home>

2.1.4. Тээврийн нөхцөл байдал

1) Авто тээвэр

Монгол Улсын хувьд авто зам, агаар, төмөр зам болон зарим усан тээвэр зэрэг нь үндэсний логистик ба зорчигч тээврийн системийг бүрдүүлдэг. Юуны өмнө авто зам нь Монгол Улсын тээврийн дэд бүтцийн голлох хүчин зүйл бөгөөд 2019 оны байдлаар нийт урт нь 111,917 км байна. Үүнээс хучилтгүй зам 101,081 км, хучилттай зам 9,023 км, хайрган зам 1,208 км, сайжруулсан зам

6059 км байна. Нийт замын уртын 90.3% нь хучилтгүй зам бөгөөд хучилттай зам ердөө 8.1%-ийг эзэлж байна. 2018 оны байдлаар гүүрний нийт урт 35,318 м бөгөөд нийт 712 гүүр байна. Улаанбаатар хотын авто замын нийт урт нь 2017 оны байдлаар 779.2 км бөгөөд үүнээс гол зам 148.7 км, туслах зам 226.0 км, орон сууцны хорооллын зам 404.6 км байна. Хот нь авто замын нийт уртыг 2025 он гэхэд 1,069.5 км, 2030 он гэхэд 1,313.6 км болгон өргөтгөх төлөвлөгөө10 тэй байна.

2) Төмөр замын тээвэр

2017 оны байдлаар Монгол Улсын төмөр замын нийт урт нь 1,815 км бөгөөд энэ нь ОХУ ба БНХАУ-ыг холбосон гол логистик тээврийн систем юм. Монголын хөндлөн төмөр зам (Trans-Mongolia Railway) нь ОХУ-ын Улаан-Үүд хотоос эхэлж, Улаанбаатар хотоор дамжин БНХАУ-ын Бээжин хот хүртэл үргэлжлэх төмөр замын шугам бөгөөд энэ замд ОХУ-ын төмөр замын цариг буюу өргөн цариг ашиглагддаг.
Тус төмөр замыг түшиглэн, Монголын ашигт малтмалын тээвэрлэлтийг хангах зорилгоор хэд хэдэн салбар шугам байгуулагдсан. Үүнд Эрдэнэт үйлдвэр (зэсийн уурхай), Шарын гол, Налайх, Багануур (нүүрсний уурхай), Бор-Өндөр (жоншны уурхай), Зүүнбаян (газрын тос боловсруулах үйлдвэр байрладаг) зэрэг бүсүүдийг холбосон салбар замууд багтдаг бөгөөд эдгээрээр ашигт малтмал тээвэрлэдэг. Харин зорчигч тээврийн хувьд, Улаанбаатар хотоос Дархан, Сүхбаатар, Эрдэнэт, Замын-Үүд, Чойр, Сайншанд чиглэлд өдөр тутам галт тэрэг үйлчилж байна. Монгол Улсын Засгийн газар 2025 он хүртэл төмөр замын уртыг 4,778 км хүртэл нэмэгдүүлэх зорилт тавьсан. Одоогийн байдлаар төмөр замын зүтгүүр нь цахилгаан хөдөлгүүртэйгээсээ илүүтэйгээр дизель түлш ашигладаг.

3) Агаарын тээвэр

2024 оны байдлаар Монгол Улс нийт 35 нисэх онгоцны буудалтай. Олон улсын нисэх онгоцны буудлын хувьд, Чингис хаан олон улсын нисэх буудал нь нийслэл Улаанбаатар хотын ойролцоо байрладаг. Энэ нисэх буудал нь 2021 онд шинэ байршил руу өргөтгөн шилжиж, 2022 онд албан ёсоор нээлтээ хийсэн. Тус буудалд 20 гаруй иргэний агаарын тээврийн компани үйл ажиллагаа явуулж байна. Эдгээрийн дотор БНСУ-аас Korean Air, Asiana Airlines, Air Busan, Jeju Air, Jin Air, T'way Air, Aero K гэсэн 7 иргэний агаарын тээврийн компани нислэг үйлдэж байгаа11 нь нэг улсаас хамгийн олон тооны агаарын тээвэрлэгч үйл ажиллагаа явуулж буй тохиолдол юм. Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарт Aero Mongolia, Eznis Airways, Hunnu Air, МИАТ Mongolian Airlines гэсэн 4 үндэсний агаарын тээврийн компани (Монгол Улсад бүртгэлтэй) үйл ажиллагаа явуулдаг бөгөөд эдгээр компаниуд нийлээд нийт 12 нисэх онгоц ашиглан нислэг үйлдэж байна.

4) Нийтийн тээвэр

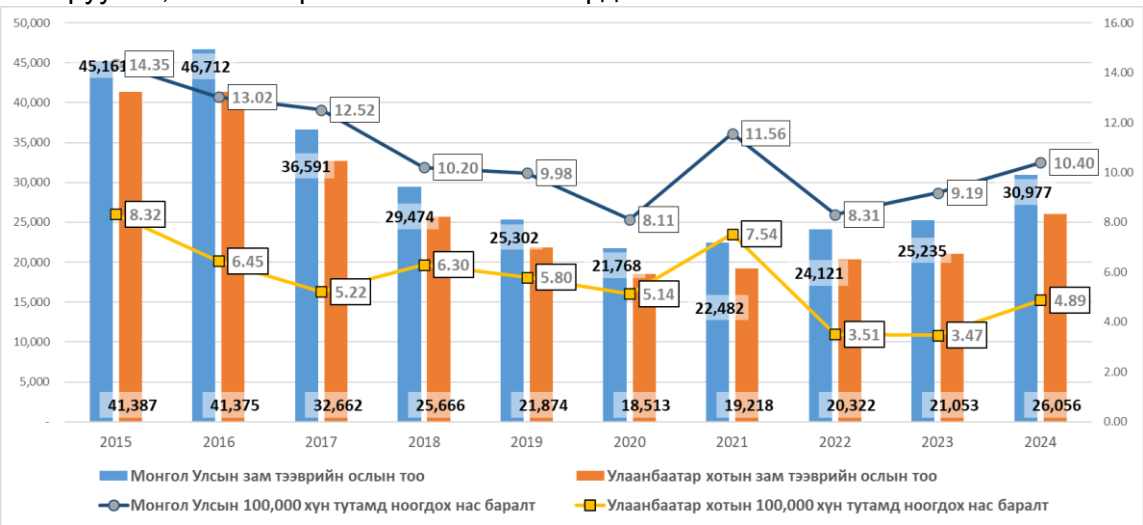
Монгол Улсын гол нийтийн тээврийн гол систем болох автобусны систем нь хот хоорондын болон нийслэлийн нийтийн тээврийн систем юм. Хот хоорондын автобус нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатарыг Орос, Хятад улстай холбосон олон улсын чиглэлд үйлчилдэг. Улаанбаатар хотод автобусны маршрут нь төв зам дагуу байрлаж, нийт 105 чиглэлд 19 автобусны компани үйл ажиллагаа явуулж байна. 2023 оны байдлаар 45 цахилгаан автобус, 66 шахсан байгалийн хийн түлшээр ажилладаг автобус, 10 хоёр давхар автобус, 1,082 дизель автобус зэрэг том оврын автобус, 38 троллейбус, 57 дунд оврын автобус, бага оврын

9 Бүүвээбаатар Мөнхбаатар, Шин Сонг пил, Ким Мүн гил, (2019),
БНСУ-ын Авто замын удирдлагын загварыг Хөгжиж буй орнуудад хэрэглэх судалгаа: Монгол Улсыг төв болгон авч үзсэн, Солонгосын Мэдээлэл, Харилцаа Холбооны Системийн Хүрээлэн (ITS) сэтгүүл, 18-р боть №6, 222-232-р хуудас.
10 Erdenechimeg Eldev-Ochir(2023.3.22.), "Assessment of Urban Mobility: Ulaanbaatar", ITF SIPA-T Monolia repository илтгэл
11 Википедиа (2025.4.16.), Чингис хаан олон улсын нисэх онгоцны буудал <https://en.wikipedia.org/wiki/Chinggis_Khaan_International_Airport#cite_note-mcaa-stats-2024-13>

автобуснуудыг нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглаж 12 байна. Автобусны төлбөрийн системийг автоматжуулж, автобусны карт болон төрөл бүрийн цахим төлбөрийн хэрэгсэл ашиглаж байна. Үүний үр дүнд нийтийн тээврийн хэрэглээ 14.3%-иар өссөн гэж Улаанбаатар хотын захиргаа үнэлсэн13 байна.
Монгол Улсад такси үйлчилгээ нь платформоор дамжуулан өргөн хэрэглэгдэж байна. Тухайлбал, “UB Cab” зэрэг үйлчилгээний хэрэглээ идэвхтэй явагддаг. Гэсэн хэдий ч төлбөрийн систем нь цахим хэлбэрийн хэрэгслүүдтэй холбогдоогүй байгаа бөгөөд, автомашины дуудлага, хуваарилалт нь цахим системээр хийгддэг ч төлбөрийг бэлнээр гүйцэтгэдэг. Мөн нисэх онгоцны буудал болон Улаанбаатар хотын төвийн гол цэгүүдийг холбосон такси үйлчилгээ ажиллаж байна.

2.1.5. Зам тээврийн ослын нөхцөл байдал

Монгол Улсад зам тээврийн ослын тоо 2015 оноос 2024 оны хооронд аажмаар буурах хандлагатай байгаа бөгөөд энэ нь 100,000 хүн тутамд ногдох зам тээврийн ослоор нас барагчдын тоо буурч байгаагаар илэрч байна. Тухайлбал, 2015 онд Монгол Улсад 100,000 хүн тутамд ногдох зам тээврийн ослоор нас барагсдын тоо 14.35 хүн байсан бол, 2024 онд энэ тоо 10.40 хүн болж буурсан байна. Ялангуяа Улаанбаатар хотод ч мөн ижил төстэй буурах хандлага ажиглагдаж, нас баралтын түвшин тогтмол буурах хандлагатай байна. 2015 онд Монгол Улсад 100,000 хүн тутамд ногдох зам тээврийн ослоор нас барагсдын тоо 8.32 хүн байсан бол, 2024 онд энэ тоо 4.89 хүн болж буурч зам тээврийн ослын улмаас нас барагчдын тоо ерөнхийдөө буурах хандлагатай байна.
Гэсэн хэдий ч сүүлийн 5 жилийн хугацаанд буурах хандлага саарч эхэлсэн нь одоогийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлогоор ослын тоог тогтвортой бууруулахад хангалтгүй байж болзошгүйг харуулж байна. Иймд энэ нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлогыг сайжруулах, нэмэлт арга хэмжээ авах шаардлагатайг илтгэж байна.



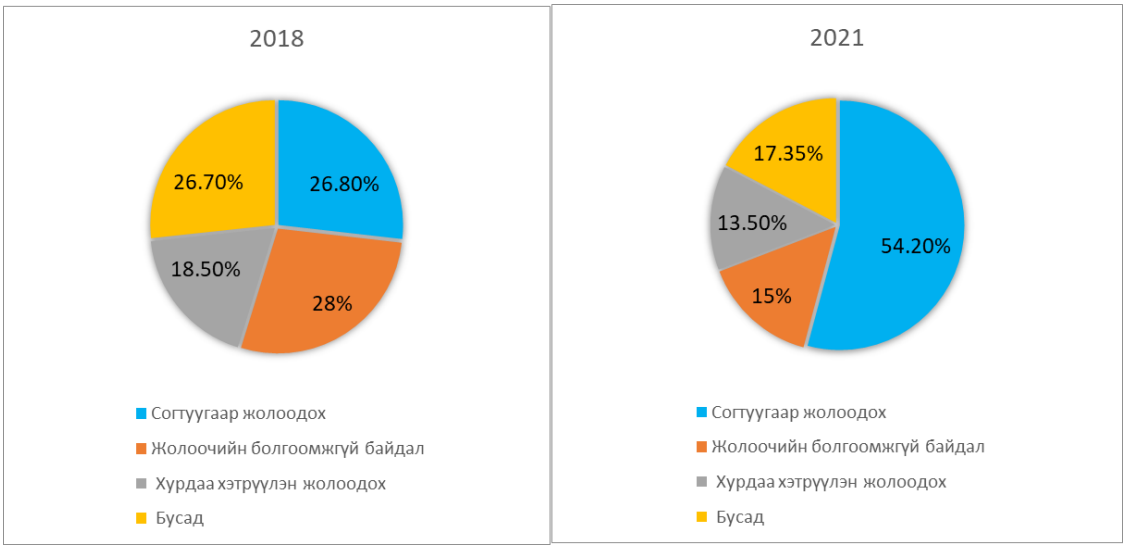
<Зураг 2-3> Зам тээврийн ослын тоо болон нас барагсдын тооны хандлага (Монгол Улс болон Нийслэл Улаанбаатар хот)

Мэдээллийн эх сурвалж: *Зам тээврийн ослын тоо болон нас баралтын статистик: Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо. https://www.nso.mn/en/statistic

Нөгөөтээгүүр, 2023 оны “Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний үнэлгээ” (ASSESSMENT OF URBAN MOBILITY: ULAANBAATAR) тайланд Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааны

[12] Gotov Dugerjav, (2023.3.22.), “Decarbonization of Public city Transport in Ulaanbaatar, Mongolia”, ITF-OECD SIPA-T Mongolia repository
[13] MONTSAME News Agency, “Public Transport System of Ulaanbaatar City Fully Digitalized”, 2025.2.4. <https://montsame.mn/en/read/361136>

бүтцийн өөрчлөлтийг шинжилсэн байна. Тус тайланд дурдсанаар согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсоны улмаас гарсан ослын тоо 2018 онд 26.8% байсан бол, 2021 онд 54.2% болж огцом өссөн бол хэт ядарсан нойрмог үедээ тээврийн хэрэгсэл жолоодсоны улмаас үүдэлтэй ослын тоо 18.5%-иас 13.5%-д хүрч, анхаарал болгоомжгүй, хайхрамжгүй жолоодлогоос шалтгаалсан осол 28%-иас 15%-иар буурчээ. Энэ нь согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодох явдал нь Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд хамгийн ноцтой асуудал болж байгааг харуулж байгаа бөгөөд урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ, хариу арга хэмжээг илүү чангатгах шаардлагатай байна.



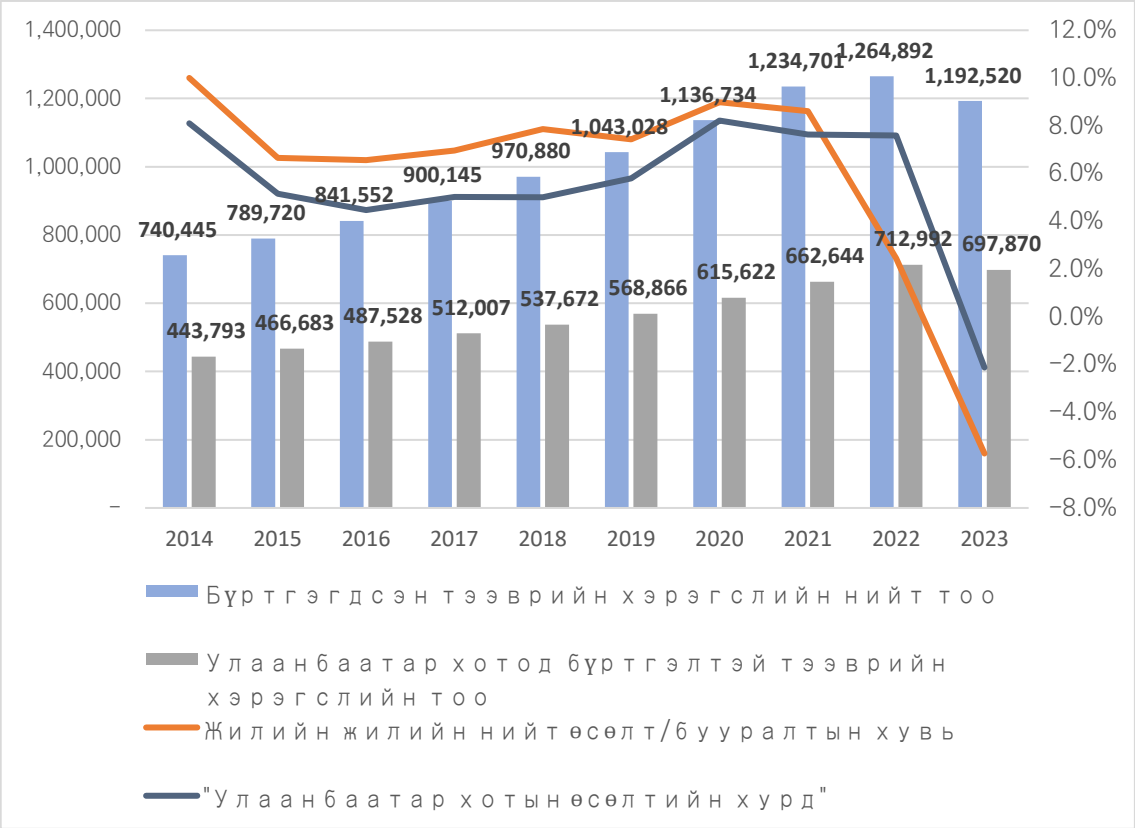
<Зураг 2-4> Монгол Улсын зам тээврийн ослын шалтгааны статистик
(2018 он, 2021 он)
Мэдээллийн эх сурвалж: *ASSESSMENT OF URBAN MOBILITY: ULAANBAATAR(2023)

Гэсэн хэдий ч, энэхүү тайланд тусгагдсан статистикийн мэдээлэлд насны бүлэг, бүс нутаг, цагийн бүс зэргээр ангилсан дэлгэрэнгүй шинжилгээ дутуу байгаа нь зам тээврийн ослын онцлогийг нарийн тодорхойлоход хязгаар болж байна. Тиймээс зам тээврийн ослыг илүү үр дүнтэй урьдчилан сэргийлэх, хариу арга хэмжээ авах тогтолцоо бүрдүүлэхийн тулд илүү нарийвчилсан мэдээлэл цуглуулалт ба шинжилгээ хийх шаардлагатай юм. Үүний үндсэн дээр ослын төрөл тус бүрийн гол шалтгааныг илүү тодорхой болгох, түүнд тохирсон зорилтот бодлого, арга хэмжээ боловсруулах нь зүйтэй.

2.1.6. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн байдал

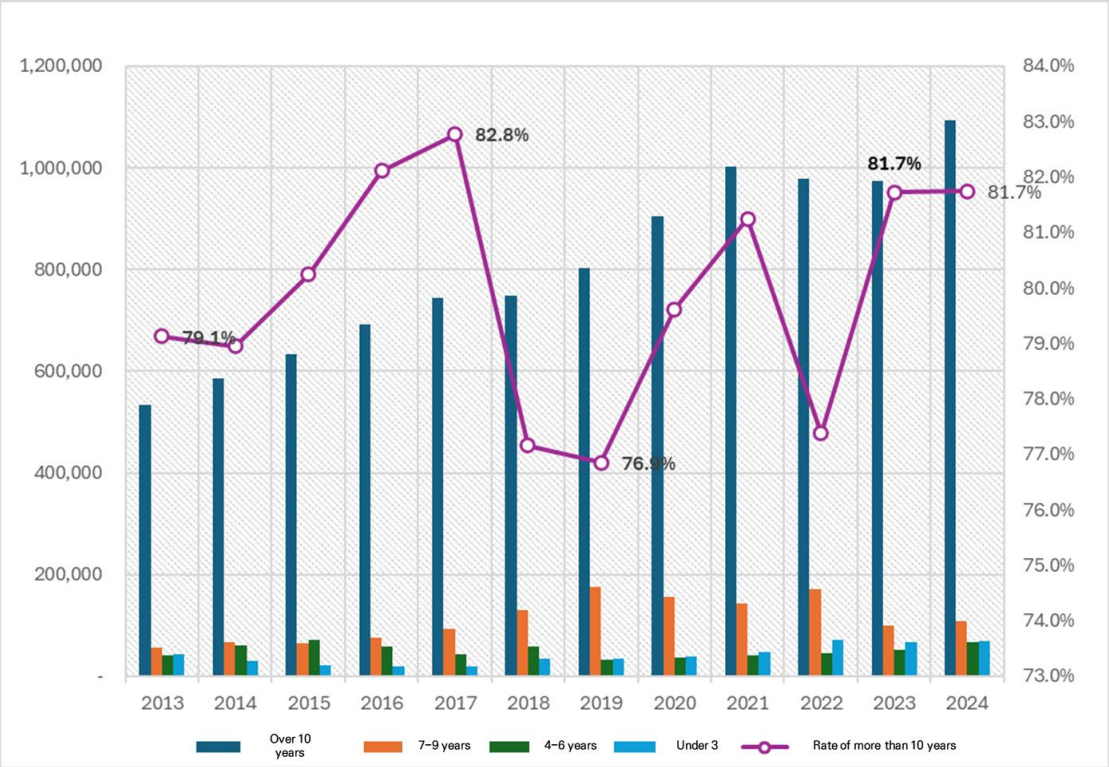
Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийг шинээр болон шилжилт хөдөлгөөний, бүртгэлээс хасах зэрэг бүртгэлийн бүхий л үйл ажиллагааг гүйцэтгэдэг автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн нийт 40 салбар үйл ажиллагаа явуулж буй бөгөөд үүнээс 17 нь Улаанбаатар хотод, 23 нь орон нутагт үйл ажиллагаа явуулж байна. 2023 оны байдлаар бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо ойролцоогоор 1.2 сая байсан бөгөөд ерөнхийдөө буурах хандлагатай байна. 2014 онд бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо ойролцоогоор 740 мянга байсан бөгөөд өмнөх оноос 10 хувиар өссөн бол, 2023 онд ойролцоогоор 1.19 сая болж, өмнөх оноос 5.7 хувиар буурсан байна. Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн ойролцоогоор 60 хувь нь төвлөрсөн байдаг Нийслэл Улаанбаатар хотын бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тооны өсөлтийн хувь ч мөн адил чиг хандлагыг үзүүлж байна. 2014 онд бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо ойролцоогоор 440 мянга байсан бөгөөд өмнөх оноос 8.1 хувиар өссөн бол, 2023 онд ойролцоогоор 700 мянга болж, өмнөх оноос 2.1 хувиар буурсан байна. Нийт автомашины бүртгэлтэй тооноос Улаанбаатар

хотод бүртгэгдсэн автотээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь хэмжээ томоохон хэлбэлзэлгүйгээр 60 орчим хувьд хадгалагдаж ирсэн. 2014 онд ойролцоогоор 60 хувь байсан бол, 2023 онд 58.5 хувь болж бага зэрэг буурсан байна.



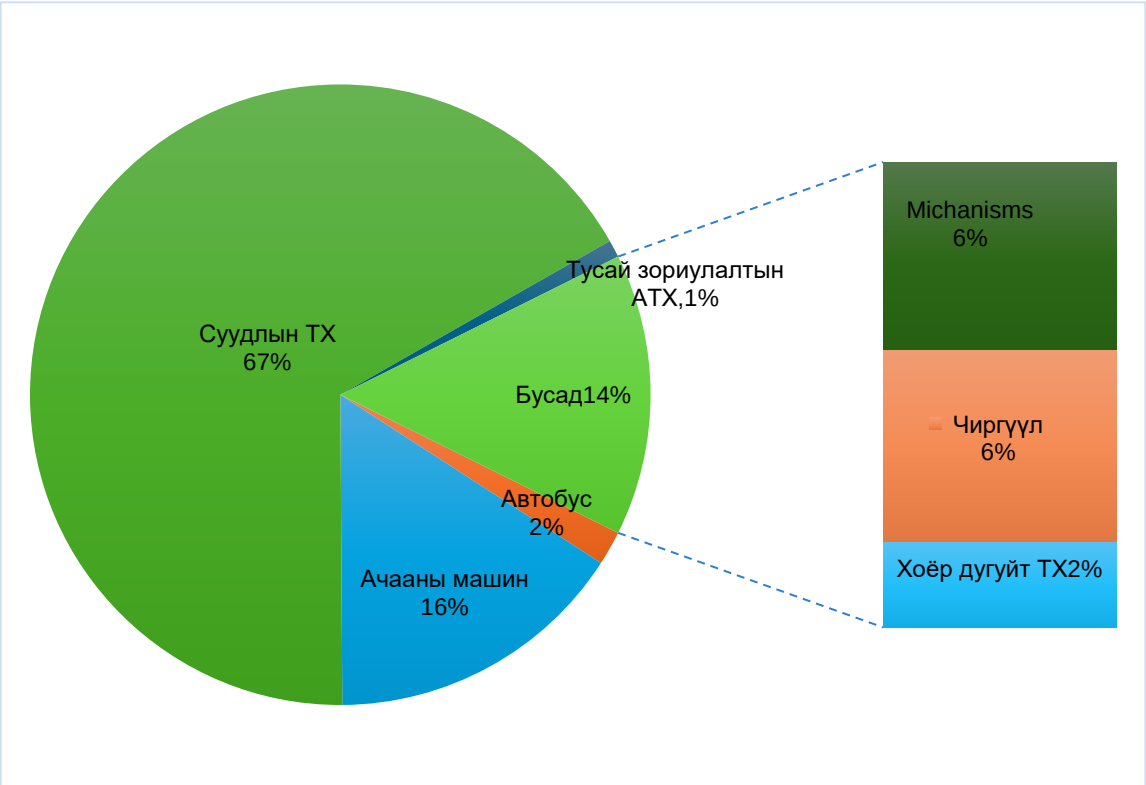
<Зураг 2-5> Монгол Улс болон Нийслэл Улаанбаатар хотын
бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо болон өсөлт/бууралтын хувь хэмжээ

Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэгдсэн оноор нь ангилсан бүртгэлийн тоог харвал, 10 ба түүнээс дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь сүүлийн 10 жилийн турш нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 76%–82%-ийн хооронд хадгалагдаж байна. Харин 0–6 жилийн насжилттай автотээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь харьцангуй бага байгааг харж болно.

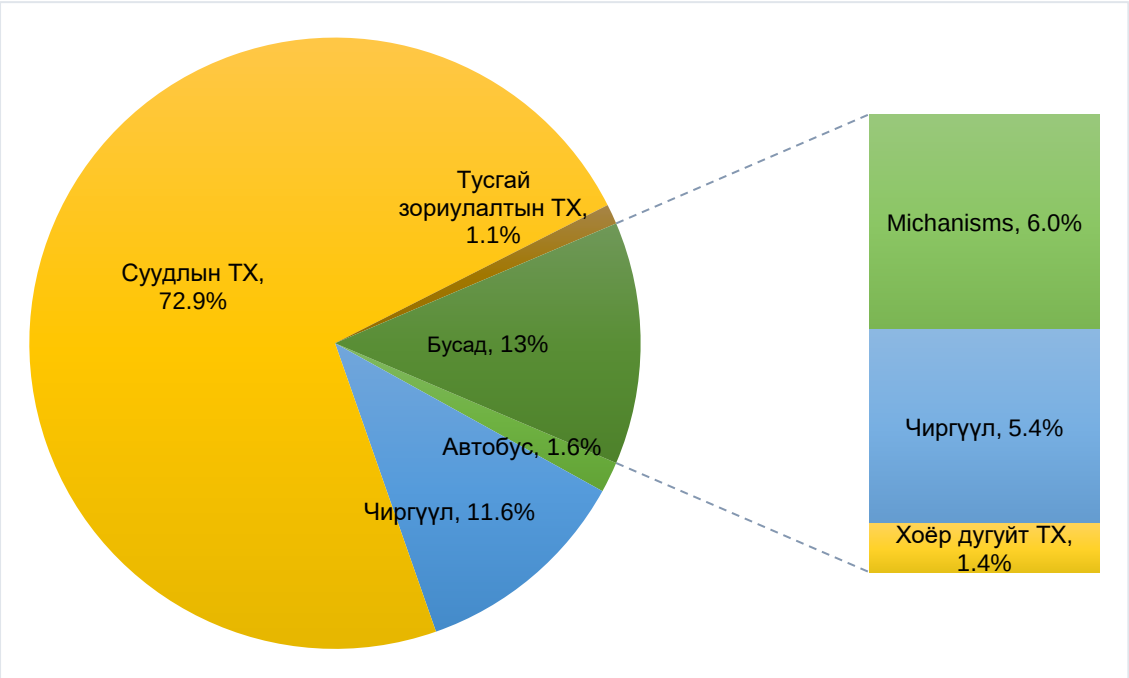


<Зураг 2-6> Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо(%), үйлдвэрлэгдсэн оноор

2024 оны байдлаар тээврийн хэрэгслийг төрлөөр нь ангилж үзэхэд, суудлын автомашин 885 мянган ширхэг бүртгэлтэй байгаа нь нийт бүртгэлийн 67%-ийг эзэлж, хамгийн өндөр хувьтай, ачааны машин ойролцоогоор 208 мянган ширхэг буюу 16%, чиргүүл 80 мянга буюу 6%, автобус 23 мянган буюу нийт тээврийн хэрэгслийн 2%-ийг эзэлж байна. Харин Улаанбаатар хотын хувьд тээврийн хэрэгслийн төрлөөр ангилсан бүртгэлийн харьцааг үзвэл, суудлын автомашин 556 мянган ширхэг буюу 72.9%-ийг эзэлж, хамгийн өндөр хувьтай байна. Ачааны машин 120 мянга буюу 11.6%, чиргүүл 41 мянга буюу 5.4%, автобус 12 мянга буюу 1.6%-ийг эзэлж байгаа нь суудлын автомашины тоо их байгааг харуулж байна.



<Зураг 2-7> 2023 оны байдлаар Монгол Улсын бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо(%), төрлөөр



<Зураг 2-8> 2023 оны байдлаар Нийслэлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо(%), төрлөөр

Монгол Улсад ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслүүдийн ихэнх нь Япон, БНХАУ, БНСУ зэрэг орнуудаас импортолсон байдаг бөгөөд тээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамааран гол импортлогч орнууд харилцан адилгүй байна.

Суудлын автомашины хувьд Японоос ихээхэн хамааралтайгаар импорт хийдэг. 2014 онд импортоор оруулж ирсэн суудлын автомашины тоо 41 мянга байсан бол 2024 онд 12,3 мянга болж тогтвортой өссөн бөгөөд үүнээс Япон улсад үйлдвэрлэсэн автомашин 90–93%-ийг эзэлж

байна. Харин БНСУ-аас импортолдог суудлын автомашины хэмжээ аажмаар буурч, бусад улсаас импортлох хэмжээ бага зэрэг өсөх хандлагатай байна.

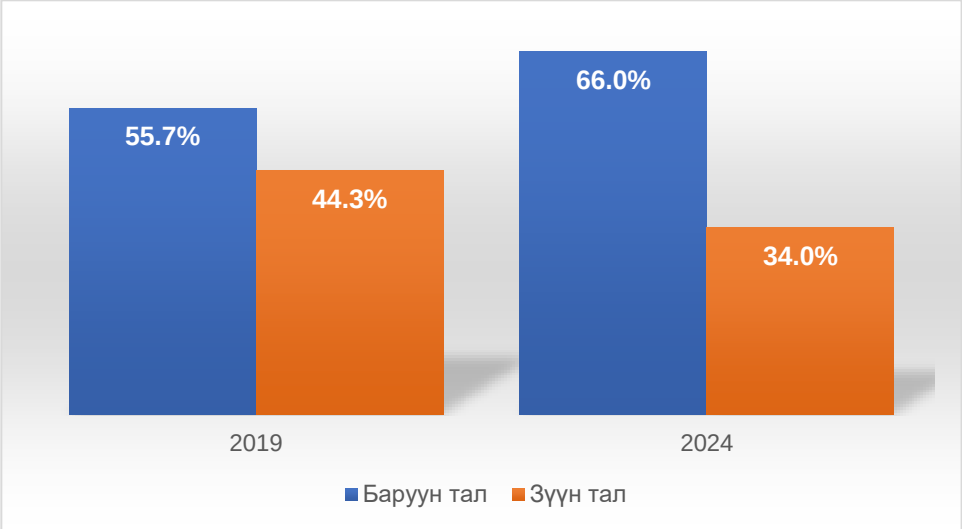
Бага оврын автобусны гол импортлогч орнуудад БНСУ, ОХУ, Япон, БНХАУ багтдаг. 2014 онд БНСУ-аас импортолсон бага оврын автобус нийт импортын 77.6%-ийг эзэлж байсан бол, ОХУ-аас импортолсон нь 14.6% байсан. Гэвч 2024 онд БНСУ-ын эзлэх хувь 45.8%, ОХУ-ынх 4.6% болж буурсан байна. Үүний зэрэгцээ БНХАУ-аас 33.8%, Японоос 14.9% импорт хийсэн нь эдгээр орны зах зээлд эзлэх хувь өсөж байгааг харуулж байна.

Ачааны автомашины хувьд 2014 онд БНСУ-аас нийт импортын 66.3%-ийг бүрдүүлж байсан нь хамгийн өндөр хувь байсан бөгөөд түүний дараа Япон (22.3%), БНХАУ (8.3%) орж байв. Харин 2024 онд БНХАУ-аас импортолсон ачааны автомашины эзлэх хувь 31.7% болж өссөн нь БНСУ-ын 44.6%-ийн дараа хоёрдугаарт орж байна. Японоос импортолсон ачааны машины эзлэх хувь 13.6% болж буурсан байна. Энэ мэтээр сүүлийн жилүүдэд ачааны машин болон бага оврын автобусны хувьд БНХАУ-аас импорт нэмэгдэж байгаа боловч суудлын автомашин нь одоог хүртэл Японы бүтээгдэхүүнээс ихээхэн хамааралтай бүтэцтэй хэвээр байна.

Монгол Улсад бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн ихэнх нь Япон, БНСУ, БНХАУ зэрэг улсад өмнө нь ашиглагдаж байсан хуучин автомашинууд тул нийт дунджаар автотээврийн хэрэгслийн насжилт өндөр байна. 2024 оны байдлаар үйлдвэрлэгдээд 0–3 жил болсон шинэ автотээврийн хэрэгслийн тоо 70 мянга буюу нийт бүртгэлийн ердөө 5.3%-ийг эзэлж байгаа бол, 10 болон түүнээс дээш жилийн насжилттай автотээврийн хэрэгсэл 81.3%-ийг эзэлж байна. Улаанбаатар хотод ч мөн ижил хандлага ажиглагдаж байгаа бөгөөд 3 жилээс доош настай бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо 6.2%, харин 10 болон түүнээс дээш жилийн насжилттай автотээрийн хэрэгслийн тоо 78.8% байна. Харин Улаанбаатараас бусад орон нутагт 3 жилээс доош настай шинэ автотээврийн хэрэгслийн тоо 4.1%, 10 жилээс дээш насжилттай автотээврийн хэрэгслийн тоо 84.8% байгаа нь бүс нутгуудад автотээврийн хэрэгслийн насжилт, хуучралтын түвшин ялгаатай байгааг харуулж байна.

Мөн Монгол Улсад ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн жолооны хүрдний байрлал нь холимол онцлогтой байдаг. Монгол Улс замын хөдөлгөөнийг баруун гарын дүрмийн зохицуулалттай бөгөөд энэ дагуу автотээврийн хэрэгслийн жолооны хүрд зүүн талдаа байрлах нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад чухал ач холбогдолтой. Гэвч сүүлийн жилүүдэд баруун хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж байгаа нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй юм. Ялангуяа, замын хөдөлгөөнд оролцох үеийн урд талын харагдах орчин, эгнээ солих, зүүн/баруун эргэлт хийх үед хажуу талын тээврийн хэрэгслийн байдлыг хянахад хүндрэл учирдаг. Жишээлбэл, фарны гэрлийн тусгал (cut-off line) нь баруун хүрдтэй автомашины хувьд зүүн гарын хөдөлгөөнд зориулан замын зүүн талыг илүү гэрэлтүүлдэг бүтэцтэй байдаг. Гэтэл Монгол Улс баруун гарын хөдөлгөөнтэй учраас ийм автотээврийн хэрэгсэл шөнийн цагт эсрэг урсгалын тээврийн хэрэгслийн жолоочийн харааны орчныг халхалж, гялбах нөлөө үзүүлж, осол гарах эрсдэлийг нэмэгдүүлдэг. Мөн баруун хүрдтэй автомашин нь гүйцэж түрүүлэх үед эсрэг урсгалын автомашины хөдөлгөөнийг харахад хүндрэлтэй тул, хоёр болон түүнээс дээш урсгалтай зам дээр гүйцэж түрүүлэх оролдлого нь ослын эрсдэлийг нэмэгдүүлдэг. Үүнээс гадна, такси үйлчилгээний зориулалтаар ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн хувьд жолооч зорчигчийн аюулгүй суудалд сууж, буух боломжийг хангах ёстой боловч баруун талын суудалд суусан зорчигч буух үед замын голоор буух эрсдэлтэй байдаг.

2019 онд зүүн хүрдтэй автомашин 44%, баруун хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийн 56% байсан бол, 2024 он гэхэд зүүн хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь 34% болж буурч, харин баруун хүрдтэй автотээврийн хэрэгслийн 66% болж өссөн байна.



<Зураг 2-9> Жолооны хүрдний байрлалын дагуу бүртгэлийн тоо

2.1.7. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байдал

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг “АТҮТ” УТҮГ-ийн харьяа үзлэгийн төвүүд болон хувийн үзлэгийн төвүүд гүйцэтгэдэг. 2025 оны 4-р сарын байдлаар “АТҮТ” УТҮГ нь Улаанбаатар хотод 7 төв, орон нутагт 23 үзлэгийн төвийг ажиллуулж байна. Нэмэлтээр, Улаанбаатар хотод 14 хувийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв үйл ажиллагаа явуулж байна. Монгол Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн талаарх мэдээллийг дараах <Хүснэгт 2-2>-т үзүүлэв.

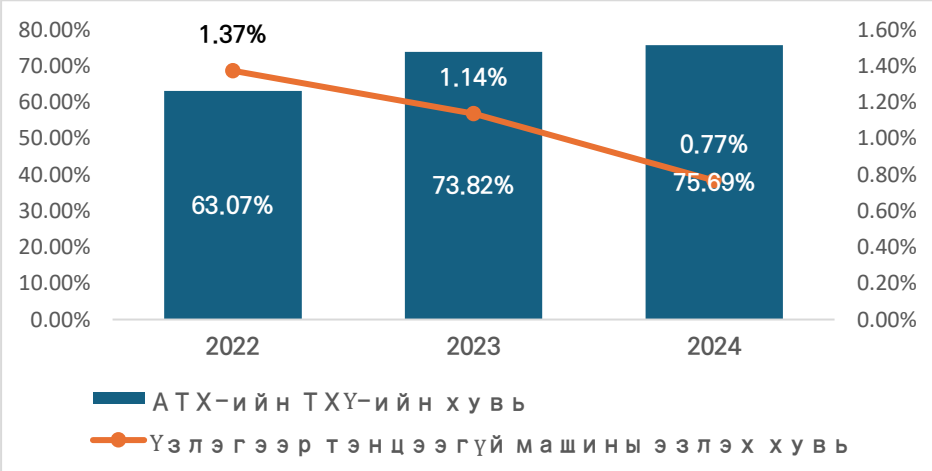
<Хүснэгт 2-2> Монгол Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн мэдээлэл

Ангилал	ТХҮТөвийн нэр	Харьяалал, бүс нутаг
1	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Чингэлтэй салбар	Улаанбаатар
2	“АТҮТ” УТҮГ-ын Цамбарав салбар	
3	“АТҮТ” УТҮГ-ын Сүхбаатар салбар	
4	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Баянзүрх салбар	
5	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Баянгол салбар	
6	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Сонгинохайрхан салбар	
7	“АТҮТ” УТҮГ-ын Да хүрээ салбар	
8	Доктор авто сүлжээ ТХҮТ-ийн "Хан-уул" салбар	Орон нутаг
9	“АТҮТ” УТҮГ-ын Хан-Уул салбар	
10	“АТҮТ” УТҮГ-ын Да хүрээ салбар	
11	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Архангай аймгийн автотээврийн төв	
12	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Баянхонгор аймгийн автотээврийн төв	
13	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Булган аймгийн автотээврийн төв	
14	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Баян-өлгийі аймгийн автотээврийн төв	
15	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Говьсүмбэр аймгийн автотээврийн төв	
16	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Дархан-Уул аймгийн автотээврийн төв	
17	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Дорноговь аймгийн автотээврийн төв	
18	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Дорнод аймгийн автотээврийн төв	
19	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Дундговь аймгийн автотээврийн төв	
20	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа завхан аймгийн автотээврийн төв	
21	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Дорноговь аймгийн автотээврийн төв	
22	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Хэнтий аймгийн автотээврийн төв	
23	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Ховд аймгийн автотээврийн төв	
24	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Хөвсгөл аймгийн автотээврийн төв	
25	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Увс аймгийн автотээврийн төв	
26	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Сэлэнгэ аймгийн автотээврийн төв	
27	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Сүхбаатар аймгийн автотээврийн төв	
28	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Орхон аймгийн автотээврийн төв	
29	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Өмнөговь аймгийн автотээврийн төв	
30	“АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Төв аймгийн автотээврийн төв	
31	Авто Доктор сүлжээ ХХК	Хувийн ТХҮТ
32	Замт моторс ХХК	
33	Хархираа доктор ХХК	
34	Замт инженеринг ХХК	
35	Турмалин клейн ХХК	
36	Идэр улаан хөгжил ХХК	
37	Их ирмүүн групп ХХК	
38	Мөнх ерөөлт интернэйшнл ХХК	
39	Plate Express Master	
40	Ongut Tenger ХХК	

Ангилал	ТХУТөвийн нэр	Харьяалал, бүс нутаг
41	Хонгорын даваа	
42	Зи Э Ти	
43	Балбар MGL ХХК	
44	Ти Эс Ти Тасган ХХК	
45	Эрч гранд ХХК	
46	Тайни касл ХХК	
47	Нива трейд ХХК	
48	Монгол Терминал ХХК	
49	Нийслэлийн нийтийн тээврийн бодлогын газар	

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн техникийн үзлэгийг жил бүр зохион байгуулдаг бөгөөд нийт тээврийн хэрэгслийн дунд 10-аас дээш жил ашигласан автотээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь өндөр байгааг харгалзан үзвэл дээрх үзлэгийн давтамж нь үндэслэлтэй гэж үзэж болно. Шинээр оруулж ирсэн тээврийн хэрэгслийн хувьд бүртгэлд хамруулснаас хойш 2 дахь жилээс эхлэн, харин ашиглалтад оруулсан тээврийн хэрэгслүүдийг жил бүр тогтмол үзлэгт хамруулдаг.

2022 оноос 2024 оны хооронд автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тоотой харьцуулахад техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан хувь 63.07%-аас 75.69% хүртэл өссөн байна. Гэвч үзлэгт тэнцээгүй автотээврийн хэрэгслийн хувь 2022 онд 1.37% байсан бол 2024 онд 0.77% болж буурсан нь олон улсын хэмжээнд бусад орны автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тэнцээгүй хувьтай харьцуулахад маш бага байгааг харуулж байна. 2020 онд Техникийн хяналтын олон улсын хороо (CITA)-ноос гишүүн орнуудын дунд явуулсан судалгаагаар улсын онцлогоос шалтгаалж үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн байдал харилцан адилгүй байсан ч нийтдээ 20–30% нь тэнцээгүй дүнтэй байсан нь Монгол Улсын нөхцөл байдалтай эсрэг тэсрэг байгааг харуулж байна.



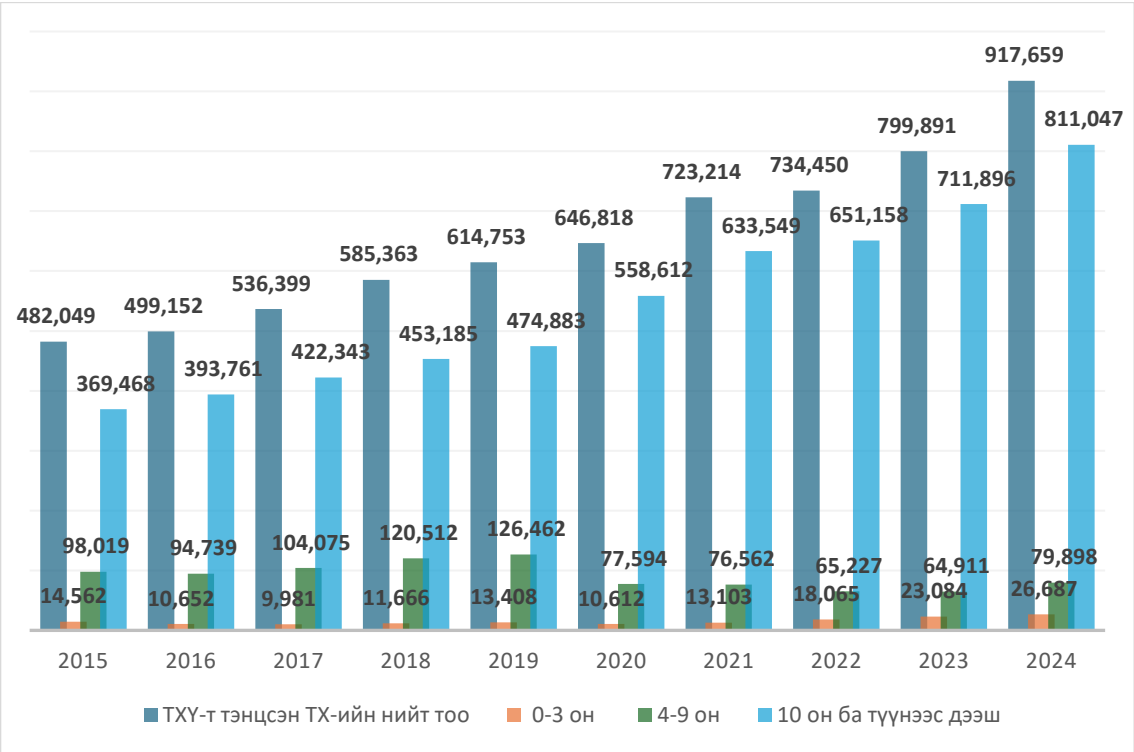
<Зураг 2-10> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан болон тэнцээгүй хувь

Монгол Улсад 10-аас дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь өндөр бөгөөд мөн ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгсэл импортоос хамааралтай байдал нь техникийн хяналтын үзлэгт тэнцээгүй автотээврийнн хэрэгслийн хувь хэмжээ бага байгаатай уялдуулан авч үзэхэд, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог бүхэлд нь нягтлан шалгаж, сайжруулах шаардлага өндөр байгааг дүгнэж болно.

2015 онд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тээврийн хэрэгслийн тоо ойролцоогоор 480,000 байсан бол 2024 онд энэ тоо 910,000 орчим болж өссөн байна. Тээврийн хэрэгслийг насжилтаар авч үзвэл, үйлдвэрлэгдсэнээс хойш 3 жилийн доторх шинэ автотээврийн

хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тоо 2015 онд 14,000 орчим байсан бол 2024 онд 26,000 орчим болж бага зэрэг өссөн байна.

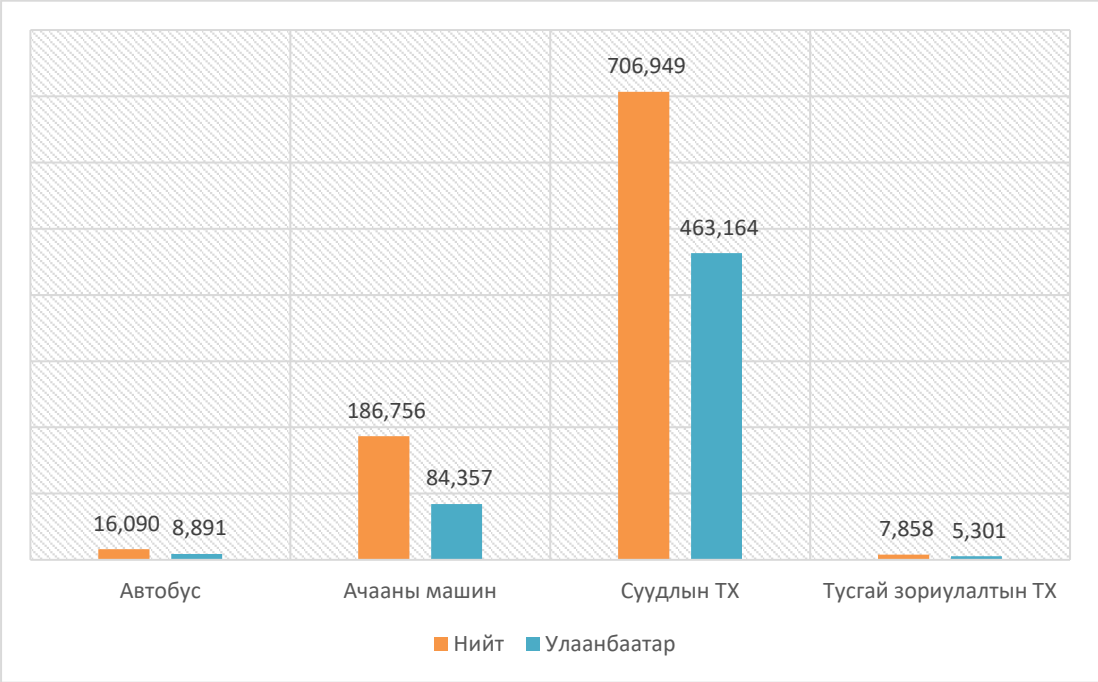
Мөн 4–9 жилийн насжилттай автотээврийн хэрэгслийн хувьд 2015 онд 98,000 орчим автотээврийн хэрэгсэл техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн бол 2024 онд энэ тоо 79,000 орчим болж буурсан байна. Харин 10-аас дээш жилийн насжилттай автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тоо болон бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоонд эзлэх хувь өссөн хандлагатай байна. 2015 онд 10-аас дээш жилийн насжилттай автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тоо 370,000 орчим байсан бол 2024 онд 810,000 орчим болж өссөн байна.



<Зураг 2-11> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тоо, оноор

Мэдээллийн эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо, “Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тээврийн хэрэгслийн тоо - бүс нутаг, баг, сум, аймаг, нийслэл, насжилтаар, оноор” <https://en.nso.mn/home>

Автотээврийн хэрэгслийн төрлөөр техникийн хяналтын үзлэгийн онцлогийг авч үзвэл, 2024 оны байдлаар бүртгэлтэй нийт автобусны 16,090 нь техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн бөгөөд тэдгээрийн ойролцоогоор 55.2 хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Ачааны автомашины хувьд, нийтдээ 186 мянга орчим тээврийн хэрэгсэл техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн бөгөөд тэдгээрийн 45.2 хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Суудлын автомашин 707 мянга гаруй нь үзлэгт тэнцсэнээс 66.5 хувь нь нийслэл Улаанбаатарт бүртгэлтэй байна. Тусгай зориулалтын автомашины 7,800 орчим нь техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэнээс 67.4 хувь нь Улаанбаатар хотын тээврийн хэрэгсэл байна.



<Зураг 2-12> Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн автотээврийн хэрэгслийн тоо, төрлөөр (2023 он)

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг түсгай зориулалтын үзлэгийн шугам дээр, холбогдох журмын дагуу заасан тоног төхөөрөмж ашиглан гүйцэтгэх ёстой. Гэвч Монгол Улсад ашиглагдаж буй үзлэгийн шугамуудад тоног төхөөрөмжийг аж ахуйн нэгжүүд өөрсдийн сонголтоор, тухайн төхөөрөмж нь холбогдох шаардлага хангасан эсэхээс үл хамааран суурилуулдаг тул Хятад, Европ, БНСУ зэрэг улсуудад үйлдвэрлэсэн төхөөрөмжүүдийг холимог байдлаар ашиглаж байна.

2025 оны 4-р сарын байдлаар, Улаанбаатар хотод байрлах техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдээс “АТҮТ” УТҮГ-аас ажиллуулж буй Баянгол, Сонгинохайрхан, Даа хүрээ, Мастер плаза зэрэг салбаруудын төвүүдийн тоног төхөөрөмжийн байдал дараах <Хүснэгт 2-3>-д үзүүлэв. Эдгээр тоног төхөөрөмжийн ихэнх нь Европын орнуудад үйлдвэрлэсэн бөгөөд БНСУ болон БНХАУ-д үйлдвэрлэсэн төхөөрөмжүүдийг ч мөн ашиглаж байна. Ялангуяа, 2000-аад оны эхэн үед Нордикийн Хөгжлийн Сан болон Дэлхийн Банкны санхүүжилтээр нийлүүлэгдсэн тоног төхөөрөмжүүд нь эвдрэл гарсан тохиолдолд засвар үйлчилгээ хийхэд хүндрэлтэй, нарийвчлалын түвшнийг хадгалахад хүндрэлтэй байгаа нь тогтоогдсон.

<Хүснэгт 2-3> Улаанбаатар хотод үйл ажиллагаа явуулж буй “АТҮТ” УТҮГ-ын салбар үзлэгийн төвүүдийн үндсэн тоног төхөөрөмжийн байдал

Төхөөрөмжийн нэр	Дундаж ашиглалтын хугацаа	Тоо ширхэг	Үйлдвэрлэсэн улс	Үйлдвэрлэсэн он	Нэвтрүүлсэн он
Хийн алдагдлыг илрүүлэх төхөөрөмж	1.0	11.0	4	2020	2021
Дизел хөдөлгүүрийн тортог хэмжигч	9.3	14.0	6	2004 ~ 2016	2005 ~ 2017
Бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигч	5.8	11.0	4	2016	2016 ~ 2017
Тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигч	8.0	7.0	6	2004 ~ 2018	2005 ~ 2020
Сувгийн өргүүр	13.3	5.0	3	2003 ~ 2016	2005 ~ 2016
Дуу чимээний түвшин хэмжигч	17.0	11.0	4	2004	2005
Их гэрлийн тусгал шалгагч	10.0	11.0	6	2003 ~ 2016	2005 ~ 2016
Тоормос хэмжих төхөөрөмж	8.0	7.0	6	2003 ~ 2018	2005 ~ 2020
Тээврийн хэрэгслийн өргүүр	9.0	3.0	2	2003 ~ 2020	2005 ~ 2021

Мөн Монгол Улсын Засгийн газар 2026 он хүртэл 20,000 цахилгаан автомашин нэвтрүүлэх зорилт дэвшүүлж, 2023 оноос эхлэн байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийг өргөн хэрэглээнд нэвтрүүлэх бодлогыг эрчимтэй хэрэгжүүлж байна. Ялангуяа, Улаанбаатар хотын хувьд автомашинаас үүдэлтэй агаарын бохирдлыг бууруулах зорилгоор цахилгаан, CNG, LPG зэрэг шатамхай хийгээр ажилладаг байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийг дэмжиж байгаа бөгөөд ийм төрлийн автомашины тоо нэмэгдэж байна. Гэвч өндөр даралтын хийн алдагдлыг нарийвчлалтай шалгах боломжтой тусгай зориулалтын тоног төхөөрөмж, лаборатори, үзлэгийн шугам хангалтгүй тул эдгээр тээврийн хэрэгсэл нь дэлбэрэлтийн өндөр эрсдэлд өртөх нөхцөл байдалд байна.

2.1.8. Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоо нь одоогийн байдлаар олон талт бүтэц, зохион байгуулалтын хязгаарлалтад оршиж байгаа бөгөөд үүнийг сайжруулахын тулд институцийн болон технологийн цогц арга хэмжээ яаралтай шаардлагатай байна. Юуны өмнө, бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн ихэнхийг 10-аас дээш жилийн насжилттай, хуучин автомашинууд эзэлж байгаа нь Монголын автотээврийн хэрэгслийн менежментийн гол асуудлын нэг гэж үзэж болно. Нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 81 хувиас дээш хувь нь насжилт өндөртэй хуучирсан автотээврийн хэрэгслүүд бөгөөд ялангуяа хөдөө орон нутгуудад 10 жилээс дээш ашигласан автотээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь 85.1% хүрч, бүс нутгийн хоорондын автотээврийн хэрэгслийн насжилтын ялгаа их болж байна. Энэ байдал нь зам тээврийн ослын эрсдэл, агаарын бохирдлыг нэмэгдүүлэх хүчин зүйл болж байна. Хуучин автомашинуудын засвар үйлчилгээний чанар муу, яндангийн хийн хорт ялгаруулалт өндөр байх нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, байгаль орчны хамгаалалтад сөргөөр нөлөөлдөг. Иймд, тээврийн хэрэгслийн дундаж насжилтыг бууруулахын тулд насжилт өндөртэй автомашиныг ашиглалтаас хасахыг

урамшуулж, байгальд ээлтэй шинэ автомашин худалдан авахыг дэмжих бодлого шаардлагатай байна.

Мөн Монгол Улс баруун гарын хөдөлгөөний дүрэмтэй орон боловч жолооны хүрд нь баруун талд байрлах тээврийн хэрэгслийн бүртгэл 2024 оны байдлаар 66 хувьд хүрээд байгаа нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хувьд тодорхой асуудал үүсгэж байна. Ийм тээврийн хэрэгсэл нь зүүн гарын хөдөлгөөний дүрэмтэй гадаад орнуудаас оруулж ирсэн ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгсэл байх нь түгээмэл бөгөөд зам дээр хөдөлгөөнд оролцох үед жолоочийн харах орчин хязгаарлагдмал, их гэрлийн тусгалын чиглэл нь эсрэг урсгалын жолоочийн нүд гялбуулах асуудал үүсгэдэг, мөн эгнээ солих үед мөргөлдөх эрсдэл өндөр байдаг. Тухайлбал, шөнийн цагаар замын хөдөлгөөнд оролцох үед болон таксины зорчигч сууж, буух үед явган зорчигчийн аюулгүй байдалд сөрөг нөлөө үзүүлж болзошгүй. Гэтэл баруун талын жолооны хүрдтэй автомашинд зориулсан тусгай зохицуулалт, бүртгэлийн шаардлага одоогоор бүрэн боловсруулагдаагүй байгаа нь бодлогын дутуу дулимаг байдлыг харуулж байна. Мөн үүнтэй холбоотойгоор сүүлийн үед нийслэлээс автотээврийн хэрэгслийн дугаар олгох эрэмбийг тогтоохдоо баруун талд жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслээс илүүтэйгээр зүүн талд жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгсэлд давуу эрх олгох журам нэвтрүүлж, хэрэгжүүлж эхлээд байна. Гэсэн хэдий ч одоогоор замын хөдөлгөөнд оролцож буй ойролцоогоор 670 мянга орчим баруун хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг үр дүнтэйгээр хянах шаардлагатай байна. Иймд жолоодлогын бүтцэд үндэслэсэн бүртгэлийн стандартыг шинэчлэх, мөн зүүн талд жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжих арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Импортын автотээврийн хэрэгслийн менежментийг сайжруулах шаардлагатай. Монгол Улс нь автотээврийн хэрэгслийн дотоодын үйлдвэрлэлийн суурь бараг байхгүй бөгөөд Япон, БНСУ, БНХАУ зэрэг гадаад улсуудаас импортолдог ашиглалтад оруулсан автомашины зах зээл маш өргөн хүрээтэй байдаг. Тухайлбал, суудлын автомашины хувьд Япон улсаас оруулж ирсэн хуучин автомашин давамгайлж байгаа бол, сүүлийн жилүүдэд бага оврын автобус болон ачааны автомашины хувьд БНХАУ-ын автомашины эзлэх хувь огцом өсч байна. Импортын ашиглалтад оруулсан автомашины зах зээл том хэмжээтэй байгаа нь автомашины чанар, аюулгүй байдлын стандартыг импортлогч оронд бүрэн найдахад хүргэж, Монгол Улсын дотоод хяналтын тогтолцооны хязгаарлалт, сул талуудыг илтгэдэг. Иймд импортын автомашины чанарын баталгаажуулалт болон гэрчилгээжүүлэлтийн тогтолцоог яаралтай шинээр бий болгох шаардлагатай байна.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны бүтцийн шинэчлэл шаардлагатай. 2024 оны байдлаар бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн нийт 75%-ийг техникийн үзлэгт хамруулсан хэдий ч, үзлэгт тэнцээгүй хэмээн дүгнэгдсэн хувь ердөө 0.7% байгаа нь техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны итгэлцлийг эргэлзээтэй болгож байна. Техникийн хяналтын олон улсын хороо (CITA)--ны гишүүн орнуудын дундаж үзлэгт тэнцээгүй байх түвшин 20–30% орчим байдаг. Үүнтэй харьцуулахад Монгол Улсын үзүүлэлт хэт бага байгаа нь техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт сул, үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн нарийвчлал муу, хүний нөөцийн дутмаг зэрэг хүчин зүйлсээс шалтгаалсан байж болзошгүй юм. Ялангуяа, тоног төхөөрөмжийн хувьд ихэнх нь 2000-аад оны эхээр нийлүүлэгдсэн ба дийлэнх нь 15 жилээс дээш ашиглагдаж байгаа. Ийм тоног төхөөрөмж нь нарийвчлал алдах, сэлбэгийн олдоц муу, засвар үйлчилгээ хийх боломжгүй зэрэг хүндрэлтэй байгаа нь техникийн хяналтын үр дүнгийн чанарт сөргөөр нөлөөлж байна.

Улсын хэмжээнд ердөө 60 орчим техникийн үзлэгийн инженертэй бөгөөд Улаанбаатар хотод 1 инженер жилд 7,000 автомашин, орон нутагт 1 инженер жилд 13,900 автомашинд үзлэг хийж байгаа нь хэт ачааллыг үүсгэж, үзлэгийн чанарт ноцтой нөлөө үзүүлж байна. Иймд ажиллах хүчийг нэмэгдүүлэх, үндэсний түвшний тогтмол сургалт, давтан сургуулилтын систем нэвтрүүлэх шаардлагатай.

Нөгөөтээгүүр, Улаанбаатар хотод CNG автомашин (шахсан байгалийн хий ашигладаг) өргөнөөр нэвтэрч байгаа боловч, өндөр даралтын хийн алдагдлыг шалгах тусгай зориулалтын үзлэгийн шугам, тоног төхөөрөмж байхгүй байгаа нь томоохон асуудал болж байна. CNG автомашин нь түлшний онцлогоос шалтгаалан тэсрэх өндөр эрсдэлтэй ч, хийн алдагдлыг шалгах эрх зүйн

орчин бүрдээгүй, тоног төхөөрөмж ч хангалтгүй байна. Энэ нь ирээдүйд ноцтой осол, дэлбэрэлтийн шалтгаан болох магадлалтай бөгөөд байгальд ээлтэй автомашины хэрэглээг аюулгүй байдлын талаас нь дэмжихийн тулд CNG зэрэг тусгай шатахуун хэрэглэдэг автомашинд зориулсан үзлэгийн тогтолцоо, хууль эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай.

Нэгдсэн байдлаар дүгнэхэд, Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоо нь бүртгэл, бүтэц, импорт, техникийн хяналтын үзлэг, байгальд ээлтэй автомашины менежмент зэрэг бүх шатанд институцийн шинэчлэл, технологийн сайжруулалт шаардлагатай байна. Ялангуяа Улаанбаатар хотын автомашины хэт төвлөрөл нь зөвхөн замын түгжрэлийн асуудал бус, агаарын бохирдол, ослын эрсдэл зэрэг нийгмийн олон талт хүндрэлтэй байдалд хүргэж байна. Иймд автомашины амьдралын мөчлөгийн (life-cycle) бүхий л үе шатыг хамарсан нэгдсэн удирдлагын тогтолцоог яаралтай бүрдүүлэх шаардлага үүсээд байна. Тиймээс тээврийн хэрэгслийн бүртгэлээс эхлээд ашиглалт, техникийн хяналтын үзлэг, ашиглалтаас хасах хүртэлх амьдралын мөчлөгийн бүх үе шатыг хамарсан нэгдсэн удирдлагын тогтолцоог бий болгох нь зүйтэй. Ингэснээр автомашины удирдлагын уялдаа холбоо, аюулгүй байдал, бодлогын үр нөлөө сайжрах боломжтой бөгөөд энэ чиглэлд төрөөс бодлогын түвшинд эрс шинэчлэл хийх шаардлага тулгараад байна.

2.2. Автотээврийн хэрэгслийг удирдан зохион байгуулахтай холбоотой хууль, эрх зүйн өнөөгийн байдал

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийг зохион байгуулалттайгаар удирдах үйл ажиллагааг “Автотээврийн хэрэгслийн тухай хууль[14]”, “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль[15]”-аар зохицуулдаг бөгөөд эдгээр хуульд үндэслэсэн олон төрлийн журам болон Монгол Улсын үндэсний стандарт (MNS)-аар системтэйгээр хэрэгжиж байна. Монгол Улс нь Европын эх газрын эрх зүйн уламжлалыг баримталсан нэгдмэл хууль эрх зүйн тогтолцоотой бөгөөд гол хуулиудаар автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, ашиглалтаас хасалт зэрэг тээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийг эрх зүйн хүрээнд зохицуулдаг.

“Автотээврийн тухай хууль” нь Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт, техникийн шаардлага, тээвэрлэлтийн асуудлыг зохицуулж, бүртгэл, үзлэг, засвар үйлчилгээ зэрэг удирдлагын үндсэн тогтолцоог тодорхойлсон суурь хууль юм. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль” нь автотээврийн хэрэгслийн бүтэц, эд анги, засвар үйлчилгээний стандарт, жолооны үнэмлэх, аюулгүй байдлын мэдээллийн сан гэх мэт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нийтлэг асуудлыг хамарч, холбогдох байгууллагуудын үүрэг, хариуцлагыг тодорхойлсон байдаг.

Үүнээс гадна автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон улсын бүртгэлийн дугаар олголт, дугаарын дуудлага худалдаа, техникийн хяналтын үзлэгийн үйл явц, авто үйлчилгээний байгууллагын удирдлага, техникийн өөрчлөлтийн сэлбэг хэрэгслийн хяналт, хог хаягдлын менежмент гэх мэт тодорхой салбар бүрд хамаарах дэлгэрэнгүй журам, зохицуулалтууд хэрэгжиж байгаа бөгөөд эдгээр нь ихэнхдээ MNS техникийн стандартад уялдуулан хэрэгждэг. Мөн AutoBox зэрэг цахим удирдлагын системд тулгуурлан автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, ослын түүх зэрэг мэдээллийг нэгтгэн удирдаж, төрийн үйлчилгээний үр ашиг, ил тод байдлыг шат дараатайгаар сайжруулж байна.

[14] МОНГОЛ УЛСЫН АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬ (1996)
[15] МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ТУХАЙ ХУУЛЬ (2015.7)

2.2.1. “Автотээврийн тухай хууль”

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын эрх зүйн тогтолцоо нь “Автотээврийн тухай хууль”-аас гадна холбогдох дүрэм, журам, Монгол Улсын үндэсний стандарт (MNS), олон улсын ISO стандартуудыг Монгол орны нөхцөл байдалд нийцүүлэн зохицуулсан журмуудаас бүрддэг.

“Автотээврийн тухай хууль”-ын зорилго нь 1) Ачаа болон зорчигч тээврийн харилцаатай холбоотой асуудлууд, 2) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн нөхцөл, шаардлагуудтай холбоотой зохицуулалт, 3) Автотээвэр болон автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой харилцааг зохицуулахад оршино. Энэ утгаараа тус хууль нь тээвэр, автотээврийн хэрэгслийн техникийн нөхцөл болон замын хөдөлгөөний асуудлуудыг нэгтгэн, нэг хуулиар хамарсан байдлаар зохицуулж байгаа юм.

Түүнчлэн, автотээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн удирдлагатай холбоотой зохицуулалтууд нь тухайн тээврийн хэрэгслийг бүртгэх, техникийн хяналтын үзлэг, мөн автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний үйл ажиллагаатай холбоотой заалтуудыг багтаадаг.

2.2.2. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль” нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад шаардлагатай зохицуулалтыг тодорхойлсон хууль юм. Тус хуулийн гол агуулга нь 1) Монгол Улсын Их Хурал, Засгийн газар, Замын Хөдөлгөөний Аюулгүй Байдлын Үндэсний Зөвлөл, Цагдаагийн байгууллага, нутгийн захиргаа зэрэг төрийн байгууллагуудын үүрэг, хариуцлагыг тогтоох, 2) Иргэн болон хуулийн этгээдийн эрх, үүргийг зохицуулах, 3) Жолооны үнэмлэхтэй холбоотой зохицуулалт, 4) Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад тавигдах техникийн нийтлэг шаардлагууд, 5) Зөрчил гаргасан этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын асуудлыг тусгасан байдаг.

Эдгээрийн дотроос автотээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн удирдлагатай холбоотой зохицуулалтууд нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл болон мэдээллийн сангийн тогтолцоотой холбоотой зохицуулалт, автотээврийн хэрэгсэл, түүний бүтэц, угсралт, нэмэлт тоноглол, нөөц сэлбэгийн үйлдвэрлэл, угсралт, импортоор оруулж ирэхтэй холбоотой техникийн шаардлагууд, автотээврийн хэрэгслийг ашиглах явцад мөрдөх замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндсэн шаардлагууд, автотээврийн хэрэгслийн засвар, арчилгаа, техникийн үйлчилгээний үйл ажиллагаанд тавигдах аюулгүй байдлын шаардлагууд багтана.

2.2.3. Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагатай холбоотой журам

1) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, улсын дугаар олголтын тухай журам

Монгол Улсад мөрдөгдөж буй "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам” нь “Автотээврийн тухай хууль”-д үндэслэн боловсруулагдсан бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, өмчлөх эрхийн бүртгэл, улсын дугаар олголт, мэдээллийн сан бүрдүүлэлт зэрэгтэй холбоотой зохицуулалтыг агуулдаг. Мөн энэхүү журамд автотээврийн хэрэгслийн төрөл бүрийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг хэрхэн гүйцэтгэх, шаардлагатай бичиг баримтын жагсаалтыг тодорхой заасан байдаг. Дэлгэрэнгүй тодорхойлсон бүртгэлийн үйл ажиллагаанд шинээр автотээврийн хэрэгсэл бүртгэх, шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл, модефикац буюу техникийн үзүүлэлтийн өөрчлөх, бүртгэлийн гэрчилгээ болон улсын дугаар дахин олгох, бүртгэлээс хасах ба сэргээх бүртгэл, замын хөдөлгөөнд түр оролцох дугаар олгох, улсын дугаар солих, шинэчлэх гэх мэт бүртгэлийн үйл ажиллагааг гүйцэтгэж болохгүй тохиолдлууд, бүртгэлийн байгууллага болон бүртгэгчийн эрх, үүргийг мөн тодорхой заасан.

Энэ журам нь автотээвврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой ерөнхий үйл ажиллагааны стандартыг тогтоохоос гадна, автотээврийн хэрэгслийн төрөл бүрд тохирсон улсын дугаар олгох шалгуурыг агуулдаг. Ялангуяа Солонгос Улсад хэрэгждэггүй автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын дуудлага худалдаатай холбоотой эрх зүйн үндэс болон нарийвчилсан зохион байгуулалтын аргачлалыг тусгаж өгсөн байдаг. Мөн автомашины бүртгэлийн ажлыг үр ашигтай зохион байгуулах зорилгоор мэдээллийн сан бүрдүүлэх, онлайн үйлчилгээгээр бүртгэл хийх тохиолдолд баримтлах шаардлагуудыг тодорхойлсон. Энэ нь дугаар олголттой холбоотой Монгол Улсын үндэсний стандартууд (MNS)-тай уялдаатай хэрэгждэг бөгөөд Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааны суурь зохицуулалт болдог журам юм.

2) "Тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын дуудлага худалдааг зохион байгуулах журам"

"Тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын дуудлага худалдааг зохион байгуулах журам" нь "Автотээврийн тухай хууль"-д үндэслэн "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам"-ын хүрээнд автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын дуудлага худалдааг зохион байгуулах зорилготой. Энэ хуульд үнэ нэмэгдүүлэн санал болгодог Англи маягийн дуудлага худалдаа (English Auction)-г хэрэгжүүлэх аргачлалыг тусгасан бөгөөд дуудлага худалдаанд оролцогчийн эрх зүйн шаардлага, дуудлага худалдаанд ялагчийн төлбөрийн нөхцөл, гэрээ байгуулах журам зэрэг нарийвчилсан заалтуудыг агуулсан. Мөн дуудлага худалдааг зохион байгуулагч байгууллагын эрх, үүргийг тодорхойлсон.

Дуудлага худалдаанд ялсан оролцогчтой байгуулсан гэрээг үндэслэн " Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам"-ын дагуу тухайн тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг олгох боломжтой.

3) Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам

Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам нь “Автотээврийн тухай хууль”-ийн 17 дугаар зүйлд заасан тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг зохицуулах зорилготой бөгөөд энэхүү журам нь журамд тусгайлан заасан үл хамаарах тээврийн хэрэгслийг эс тооцвол зорчигч болон ачаа тээвэрт ашигладаг бүх төрлийн автомашин, чиргүүл, цахилгаан автомашин, мотоцикл, хүнд машин механизм зэрэгт хамаарна.
Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам нь 5 үндсэн бүлгээс бүрддэг бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой бүхий л зохицуулалтыг багтаасан. Үзлэг явуулах үзлэгийн төвүүд нь үзлэгийг эхлүүлэхээс өмнө шалгаж баталгаажуулах зүйлс, үзлэгийн дараа авах арга хэмжээ, тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн аргачлал, иргэдэд илүү хүртээмжтэй үйлчилгээ үзүүлэх үүднээс явуулын үзлэгийн станц ашиглах, үзлэгийг урьдчилан захиалах тогтолцоо гэх мэт заалтууд багтсан.

Түүнчлэн, уг журамд үзлэг гүйцэтгэж буй инженер техникийн ажилтнуудын гүйцэтгэх үүрэг, үзлэгийн үйл ажиллагаа эрхлэгчийн хариуцах ажил, үзлэгийн стандартын дагуу гүйцэтгэж байгаа эсэхийг хянах аргачлал, тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигчдийн баримтлах үзлэгийн хугацаа болон бүрдүүлэх бичиг баримтын талаарх заалтуудыг тусгасан.

Мөн тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын цахим гэрчилгээний загвар, тухайн тээврийн хэрэгсэл заавал үзлэгт хамрагдах нөхцөлүүдийг хугацаанаас үл хамааран тодорхойлсон бөгөөд энэ нь MNS үндэсний стандарттай хамт автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн/тэнцээгүй гэсэн дүгнэлт гаргах үндэслэл болдог чухал зохицуулалт юм.

4) Монгол Улсын Үндэсний Стандарт (MNS)

Монгол Улсад БНСУ-ын KS стандарттай адил Үндэсний стандарт (MNS) гэж байдаг. Энэхүү стандарт нь төрийн захиргааны үйл ажиллагаа болон бараа бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлд мөрдөгдөх суурь зохицуулалт бөгөөд Монгол орны нөхцөл байдалд тохируулан дотоодод боловсруулсан MNS болон олон улсын стандарт болох ISO-г нэвтрүүлсэн MNS-ISO гэсэн хоёр

төрөлтэй байна. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаанд үндэс болдог гол MNS стандартуудыг <Хүснэгт 2-4>-т үзүүлэв.

<Хүснэгт 2-4> Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой MNS

MNS дугаар	Стандартын нэр	Агуулга
MNS4598	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага	- Тээврийн хэрэгслийн төрөл тус бүрийн техникийн үзүүлэлт (нийт жин, зөвшөөрөгдөх даац) зөвшөөрөгдөх хязгаарын стандарт - Тээврийн хэрэгслийн төрөл тус бүрийн тоормосны хүч, их гэрэл, дугуйн ховилын гүн зэрэг зөвшөөрөгдөх хязгаарын стандарт
MNS4599	Авто тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний эргономикийн үзүүлэлтүүд	- Тээврийн хэрэгслийн төрөл тус бүрийн яндангаас гарах дуу чимээг хэмжих арга болон зөвшөөрөгдөх стандарт - Автобусны суудал, түшлэг, бариул, шат болон гишгүүрийн зөвшөөрөгдөх хязгаарын стандарт - Жолоочийн суудал, кабин, зорчигчийн суудал, түшлэг болон суудлын бүрээсний техникийн шаардлага
MNS5011	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх заавар. Ерөнхий шаардлага	- Автотээврийн хэрэгслийн төрлөөр төхөөрөмжийн үзлэгийн арга болон шалгуурын стандарт - Автотээврийн хэрэгслийн төрөл бүрийн төхөөрөмжийн үнэлгээ болон дүгнэлт гаргах арга - Тээврийн хэрэгслийн төрөл тус бүрийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүнгийн хуудасны загвар болон бичиглэл хөтлөх заавар
MNS5013	Бензин хөдөлгүүртэй автомашин – утааны найрлага дах хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга	- Бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигч журам ба аргачлал - Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэсэн он (жилийн ангилал)-оор ялгасан CO (нүүрстөрөгчийн дутуу исэл), HC(нүүрсустөрөгч), агаарын илүүдэл коэффициент (λ)-ийн зөвшөөрөгдөх стандарт - Бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигчийн техникийн шаардлагууд
MNS5014	Дизель хөдөлгүүртэй автомашин - Утааны тортогжилтын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга	- Дизель хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжих журам ба аргачлал - Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэсэн он (жил)-ийн ангилал тус бүрээр CO (нүүрстөрөгчийн дутуу исэл), HC (нүүрсустөрөгч), агаарын илүүдэл коэффициент (λ)-ийн зөвшөөрөгдөх хязгаарын стандарт - Дизель хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигчийн техникийн шаардлагууд
MNS5044	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв. Ангилал. Ерөнхий шаардлага	- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн байгууламжийн стандарт - Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн ангиллын стандарт (суурин болон явуулын) - Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвд байх шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн төрөл ба техникийн шаардлагууд (суурин болон явуулын хэлбэр тус бүрд) - Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв ажиллуулахад шаардлагатай хүний нөөц

MNS дугаар	Стандартын нэр	Агуулга
MNS4410-1,2	Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэг	- Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдгийн материал, тээврийн хэрэгслийн төрөл тус бүрийн хэмжээ болон өнгөний стандарт - Тээврийн хэрэгслийн төрөл тус бүрийн улсын бүртгэлийн дугаарын үсэг, тооны фонт болон хэмжээний стандарт - Улсын дугаарын тэмдэг үйлдвэрлэх аргачлал - Улсын бүртгэлийн дугаар орон нутгийн дугаар олгох стандарт
MNS6278	Хүнд даацын автотээврийн хэрэгсэл. Техникийн ерөнхий шаардлага	- Тусгай зориулалтын авто тээвэрт ашиглагддаг том оврын тээврийн хэрэгслийн ангилал болон техникийн шаардлагууд
MNS6440	Хүүхэд тээвэрлэх автобус. Автобус ба үйлчилгээнд тавих шаардлага	- Хүүхэд тээвэрлэх автобусны тээврийн нөхцөл ба техникийн шаардлагууд
MNS6512	Монгол улсад үйлдвэрлэсэн автотээврийн хэрэгсэлд MNS ISO 3779 : 2010 (VIN) стандартыг хэрэглэх заавар	- Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN) бүтэц болон агуулгын стандарт - Дэлхийн үйлдвэрлэгчийг таних тэмдэг (WMI) бүрдүүлэх заавар - Автотээврийн хэрэгслийн төрлийг заах хэсэг (VDS) бүрдүүлэх заавар - Автотээврийн хэрэгслийг бусдаас ялган тодорхойлох хэсэг (VIS) бүрдүүлэх заавар
MNS6728	Цахилгаан автомашин. Аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашин. Хийц, аюулгүй байдалд тавих техникийн ерөнхий шаардлага	- Олон улсын M ба N ангилалд хамаарах, аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашин зохион бүтээх, угсрах, үйлдвэрлэх, ашиглах болон техникийн хяналт тавих үйл ажиллагаанд баримтлах хийцийн болон техникийн аюулгүй байдлын норм норматив, шаардлагууд
MNS6730	Автотээврийн хэрэгсэл. Байгалийн хийгээр ажилладаг автотээврийн хэрэгсэл. Ерөнхий шаардлага	- Шахсан болон шингэрүүлсэн байгалийн хийгээр ажилладаг авто автотээврийн хэрэгсэл, түүний тэжээлийн систем, эд ангиудад тавих техникийн ерөнхий шаардлага - LNG нийлүүлэлтийн системийн шаардлагууд - Хийн баллон болон түлшний сав суурилуулах шаардлагууд - CNG, LNG түлшний савны техникийн шаардлагууд - CNG, LNG тэмдэглэгээний наалт үйлдвэрлэл болон хэмжээний стандарт

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

5) Автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ болон сэлбэгтэй холбоотой журам

① Автотээврийн хэрэгслийн үйлчилгээ (автозасвар)

Автотээврийн хэрэгслийн үйлчилгээ (автозасвар)-тэй холбоотой журам нь “Авто тээврийн тухай хууль”-ийн 19 дүгээр зүйл болон “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-ийн 23 дугаар зүйлд тусгасан байна.

“Авто тээврийн тухай хууль”-ийн 19 дүгээр зүйлд зааснаар авто үйлчилгээний байгууллага нь үйлчилгээний ангилал, стандартад нийцсэн шаардлагын дагуу үйл ажиллагаа явуулж, мэргэжлийн хэмжилтийн байгууллага жил бүр тус үйлчилгээний шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг хянаж шалгадаг. Авто үйлчилгээний байгууллагууд нь холбогдох журам, стандартыг баримталж үйлчилгээ үзүүлсэн хэрэглэгчийн мэдээллийг төрийн захиргааны төв байгууллагад танилцуулж, тогтмол мэргэжлийн чадавхыг дээшлүүлэх сургалт зохион байгуулж, авто үйлчилгээ болон бүтээгдэхүүний үнийг тогтоох эрхтэй байдаг.

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-ийн 23 дугаар зүйлд тээврийн хэрэгсэлд хийсэн техникийн үйлчилгээ, засвар тухайн тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох шаардлагыг хангахад зайлшгүй шаардлагатай үйл ажиллагаа гэж үзэж, холбогдох зохицуулалтыг тусгасан байдаг. Авто зам дээр тээврийн хэрэгсэл хөдөлгөөнд оролцохын тулд тухайн тээврийн хэрэгсэл нь аюулгүй байдлын техникийн шаардлагыг хангасан эсэхийг шалгах шаардлагатай бөгөөд үүнийг автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгээр баталгаажуулна. Тээврийн хэрэгсэлд техникийн үйлчилгээ, засварыг хийхдээ үйлдвэрлэгчээс тогтоосон техникийн норм, дүрэм, зааварчилгааг мөрдлөг болгоно. Мөн автомашин арчилгаа, засвар үйлчилгээ эрхэлж буй хуулийн этгээд нь тухайн тээврийн хэрэгсэл нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг хангасан болохыг албан ёсоор бичгээр баталгаажуулах үүрэгтэй. Тээврийн хэрэгсэлд техникийн үйлчилгээ, засвар хийсэн хуулийн этгээд тухайн тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагад бүрэн нийцэж байгааг зохих баримт бичгээр баталгаажуулсан байна.

② Тээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлт, сэлбэг хэрэгслийн хяналт

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-ийн 21 дүгээр зүйлд Тээврийн хэрэгсэл, түүний хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийг үйлдвэрлэх, угсрах, импортлоход тавих шаардлагыг зохицуулсан байдаг. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт замын хөдөлгөөнд оролцуулах зорилгоор тус улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан тээврийн хэрэгсэл, түүний хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл нь зохих техникийн норм, дүрэм, стандарт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг бүрэн хангасан байх бөгөөд шинжлэх ухааны холбогдох байгууллагын дүгнэлтээр баталгаажсан байна.

Импортоор оруулж ирсэн тээврийн хэрэгсэл, түүний хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл нь зохих техникийн норм, дүрэм, стандарт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг бүрэн хангасан байх бөгөөд холбогдох хууль тогтоомжид заасан журмын дагуу техникийн хяналтын үзлэг, оношилгооны дүгнэлт буюу гэрчилгээгээр баталгаажсан байна. Мөн Гадаад улсад ашиглахыг хориглосон тээврийн хэрэгсэл, түүний хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийг Монгол Улсад импортоор оруулахыг хориглоно.

Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх эд анги, нэмэлт тоног төхөөрөмжийн хийцийг өөрчилсөн тохиолдолд техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоог давтан хийлгэж гэрчилгээ авна.

6) "Тээврийн хэрэгслийн хог хаягдлыг дахин ашиглахтай холбоотой журам"

"Тээврийн хэрэгслийн хог хаягдлыг дахин ашиглахтай холбоотой журам" нь Монгол Улсын "Засгийн газрын тухай хууль"-ийн 24 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэг, "Хог хаягдлын тухай хууль"-ийн 8-р зүйлийн 8.2.1 дэх хэсэг болон 2018 оны Засгийн газрын 116 дугаар тогтоолд үндэслэн батлагдсан. Энэхүү журмын зорилго нь тээврийн хэрэгслийн хог хаягдлыг цэвэрлэх, цуглуулах,

ангилах, тээвэрлэх, дахин ашиглах, дахин боловсруулах, устгах, булах үйл ажиллагааг зохицуулахад оршино. Энэхүү журмын хүрээнд хамрагдах тээврийн хэрэгслийн хог хаягдал нь 1) ашиглалтаас гарсан буюу хаягдал болсон тээврийн хэрэгсэл, 2) засвар үйлчилгээний явцад үүссэн хаягдал, 3) тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын явцад үүсэх хаягдал, 4) бусад холбогдох хог хаягдал зэрэг хамаарна.

Журамд хог хаягдлыг цуглуулах, ангилах, тээвэрлэх, дахин ашиглах ба дахин боловсруулах, хортой хог хаягдлыг зохистойгоор боловсруулах, мөн энэ чиглэлийн үйл ажиллагаа эрхлэх байгууллага, аж ахуйн нэгжийн бүтэц зохион байгуулалттай холбоотой зохицуулалтыг тусгасан.

Ашиглалтаас гарсан болон насжилт өндөртэй тээврийн хэрэгслийг буцаан авах зорилгоор шинэ автомашин худалдан авах үед үнийн хөнгөлөлт болон урамшуулал олгох, мөн автомашины хог хаягдлыг бүртгэх бүртгэлийн сантай байх шаардлагатай бөгөөд уг мэдээллийг хог хаягдлыг дахин боловсруулах, дахин ашиглах, устгах байгууллагуудад хүргүүлэх ёстой. Тээврийн хэрэгслийн хог хаягдлыг ердийн болон хортой хог хаягдал гэж ангилж, тус тусад нь зохих журмаар боловсруулах шаардлагатай. Хаягдал автотээврийн хэрэгслийн эд ангиудыг дахин ашиглах тохиолдолд тухайн эд анги нь автомашины аюулгүй байдлын үндэсний стандартыг хангасан байх ёстой. Мөн тээврийн хэрэгслийн хог хаягдлыг дахин цуглуулах, боловсруулах, устгах, булах үйл ажиллагааг бүртгэх мэдээллийн сантай байхыг журмаар зохицуулсан.

7) Автотээврийн хэрэгслийн хяналтын удирдлагын ажлыг цахим хэлбэрээр гүйцэтгэхтэй холбоотой журам

Монгол Улс нь “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-ийн 10 дугаар зүйлийн дагуу тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг зэрэг автотээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн туршид үүсдэг төрөл бүрийн мэдээллийг үр ашигтайгаар бүртгэн хөтлөх, ашиглах зорилгоор зориулалтын мэдээллийн сан болон цахим системийг ажиллуулж, хариуцан гүйцэтгэх байгууллагыг мөн заасан байдаг.

Үүний үндсэн дээр автотээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийг хянан удирдахтай холбоотой ажлыг цахим хэлбэрт шилжүүлэх зорилгоор “Авттээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”-д бүртгэлийн системийн бүтэц, цахим мэдээллийн санг байгуулах, ашиглах болон мэдээлэл солилцооны ажиллагааны дараалал зэрэгт нарийвчлан тусгасан байдаг. Тус журамд, бүртгэлийн ажлыг түргэн шуурхай, нарийн нягт гүйцэтгэхийн тулд бусад байгууллагын системүүдтэй уялдуулан ажиллах шаардлагыг онцолж, иргэд аж ахуй нэгжүүд цахимаар автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйлчилгээг хялбар байдлаар авах боломжийг бүрдүүлэх үүднээс төрөл бүрийн ажлын гүйцэтгэлийн стандартуудыг мөн тодорхойлсон байна.

“Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам”-д автотээврийн хэрэгслийн үзлэгээр үүссэн мэдээллийг автомашины бүртгэлийн системд дамжуулахыг заасан бөгөөд, автотээврийн хэрэгсэл эзэмшигчид үзлэгтээ хялбар хамрагдах боломжийг бүрдүүлэх зорилгоор онлайн урьдчилсан цаг захиалах, үзлэгийн үр дүнг цахим хэлбэрээр дамжуулах тухай заалт орсон байдаг. Мөн хууль бус автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг таслан зогсоох зорилгоор мэдээллийн санд бүртгэгдсэн мэдээлэлд төрийн байгууллагууд хяналт тавихтай холбоотой зохицуулалтыг тусгасан. Гэсэн хэдий ч, “Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам”-д “Авттээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”-д заасны дагуу автотээврийн хэрэгслийн үзлэгт хамрагдаж буй иргэд, аж ахуй нэгжүүд цахимаар төрөл бүрийн үйлчилгээг авах боломжийг хангах нарийвчилсан зохицуулалтууд хангалтгүй байна.

2.2.4 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн хяналт, зохицуулалтын хууль, эрх зүйн тогтолцоо нь голчлон “Автотээврийн тухай хууль” болон “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-д тулгуурлан бүрдсэн бөгөөд эдгээр хуулийн дагуу төрөл бүрийн журам, MNS үндэсний стандартууд болон дижитал захиргааны системүүд хамтран үйл ажиллагаа явуулж байна. Энэхүү институтийн суурь нь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар

үйлчилгээ, ашиглалтаас хасах зэрэг амьдралын мөчлөгийн бүх үе шатыг хамарч байгаа боловч бодит хэрэгжилт, системийн уялдаа холбоо, хэрэглэгчийн түвшний нийцэмжийн хувьд тодорхой хязгаарлалт, хүндрэлүүд оршсоор байна. Иймд дараах бодлогын түвшний гол зөвлөмжүүдийг дэвшүүлж байна.

① Автотээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн бүхий л үе шаттай холбоотой хууль, эрх зүйн бүтэц зарим талаар давхардсан, эсвэл зааг ялгаа тодорхой бус байгаа тул уялдаа холбоог сайжруулах, нэгтгэсэн зохицуулалт хийх шаардлагатай байна. Тухайлбал, бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, ашиглалтаас хасах зэрэг менежментийн чиг үүргүүд тусдаа хууль, журмуудад туссан тул үе шат бүрд хариуцагч байгууллага, хэрэгжилтийн стандартыг тодорхой болгох шаардлагатай. Үүнийг автотээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгт суурилсан хууль, эрх зүйн бүтэц зураглал гаргаж, системтэйгээр эрх зүйн шинэчлэл хийх замаар шийдвэрлэх боломжтой.

② Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны үр нөлөө, найдвартай байдлыг дээшлүүлэхийн тулд техникийн хяналтын үзлэгийн удирдлагын тогтолцоог нэн даруй бэхжүүлэх шаардлагатай байна. Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт тэнцэхгүй байгаа хувь хэмжээ нь олон улсын түвшинтэй харьцуулахад зөрүүтэй бөгөөд энэ нь үзлэгийн тоног төхөөрөмж хуучирсан, хүний нөөцийн дутагдал, хэт их ачаалал, үзлэгийн стандартын тодорхой бус байдлаас үүдэлтэй. Иймээс техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийг шинэчлэх, тоног төхөөрөмжийн шинэчлэл хийх хугацааг тогтоох, үзлэгийн инженерүүдийг тогтмол сургах тогтолцоо бий болгох зэрэг алхмуудаар системийг бэхжүүлэх шаардлагатай.

③ Тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ, сэлбэг эд анги, техникийн өөрчлөлттэй холбоотой баталгаажуулалт, борлуулалтын дараах хяналтын тогтолцоог сайжруулах шаардлагатай байна. Хуульд сэлбэг эд анги, бүтцийн өөрчлөлтийн стандарт тусгагдсан боловч бодит байдал дээр баталгаажуулалт, түүхийн удирдлагын систем дутмаг байна. Мөн хууль бус техникийн өөрчлөлт хийсэн тээврийн хэрэгслийг илрүүлэх, хянах систем сул хөгжсөн. Иймд сэлбэг эд ангийн баталгаажуулалтын тогтолцоо нэвтрүүлэх, хууль бус техникийн өөрчлөлтийг илрүүлэх систем хөгжүүлэх, автозасварын газруудын бүртгэл, үнэлгээний тогтолцоог сайжруулах шаардлагатай.

④ Ашиглалтаас хасах ба дахин боловсруулах тогтолцооны үр нөлөөг дээшлүүлэх нь бас чухал юм. Одоогийн байдлаар хуучирсан автотээврийн хэрэгслийг цуглуулах, задлах, дахин боловсруулах болон устгах журам хуульчилсан байдаг. Энэхүү журамд зөвхөн ашиглалтаас хассан тээврийн хэрэгсэл төдийгүй засвар үйлчилгээ, ашиглалтын явцад үүссэн хог хаягдлын мэдээллийг бүртгэн хөтлөх, хяналт тавих ажлыг багтаасан бөгөөд энгийн хог хаягдал болон аюултай хог хаягдлыг тусад нь авч үзэхийг шаарддаг. Гэвч бодит байдал дээр хуучин тээврийн хэрэгслийн нөхөн сэргэх хувь хэмжээ бага, дахин боловсруулах систем хангалтгүй, холбогдох мэдээллийн сан, түүхийн удирдлагын тогтолцоо хангалтгүй байна. Үүний дагуу хуучирсан тээврийн хэрэгслийг сэргээн засварлах, задлах, түүхийн удирдлагын тогтолцоог системтэйгээр бий болгох шаардлагатай байна.

⑤ Автотээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын дижитал захиргааны үндэс аажмаар өргөжиж байгаа ч төрийн захиргааны байгууллагуудын хоорондын мэдээллийн уялдаа холбоо, хувийн мэдээллийн ашиглалт, бодлогын санал хүсэлтийн систем хангалтгүй хэвээр байна. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, даатгал, ослын мэдээллийг нэгтгэж, бодлогын шийдвэр гаргалт болон хэрэгжилтийн хяналтад ашиглах боломж бүхий мэдээллийн системийг боловсронгуй болгох шаардлагатай. Үүний тулд төрийн байгууллагууд хоорондын мэдээлэл солилцоо, хувийн хэвшлийн мэдээллийн нээлттэй ашиглалт, бодлогын уялдаа холбоог хангах хэрэгтэй.

⑥ Эцэст нь, хуулийн хэрэгжилтийг хариуцан ажилладаг байгууллагуудын хоорондын үүрэг, эрх мэдлийн хуваарилалт тодорхой бус байгаагаас гадна төв болон орон нутгийн засаг захиргааны хоорондын уялдаа холбоо ч хангалтгүй байна. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, замын цагдаа зэрэг төрөл бүрийн байгууллага оролцдог автотээврийн хэрэгслийн захиргааны үйл ажиллагаанд холбогдох бүх талуудын хариуцлагын хүрээ, үүргийг тодорхой болгож, нэгтгэсэн ажиллагааны гарын авлага боловсруулах, мөн нутгийн захиргааны байгууллагуудын хэрэгжилтийн чадавхыг дээшлүүлэх бодлогын дэмжлэг хэрэгтэй байна.

2.3. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой ойлголтын түвшин

Монгол Улсад хэрэгжиж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаа (үзлэгийн төрөл, давтамж, төлбөр, үйлчилгээ гэх мэт)-ны талаарх олон нийтийн болон холбогдох мэргэжилтнүүдийн ойлголтын түвшнийг тодорхойлох зорилгоор судалгаа, асуулга явуулсан болно. Олон нийтийн дунд хийсэн судалгаагаар автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн шаардлага, үзлэгийн үйлчилгээний зохион байгуулалттай холбоотой ойлголт, хандлагыг гол агуулгаар судалсан. Харин мэргэжилтнүүдийн хувьд Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үнэлгээний систем нэвтрүүлэхээс өмнөх ажлын орчин, үзлэгийн нөхцөл байдлыг тодорхойлохын зэрэгцээ, үзлэгийн тогтолцоог сайжруулахтай холбоотой санал, үзэл бодлыг тандан судалсан.

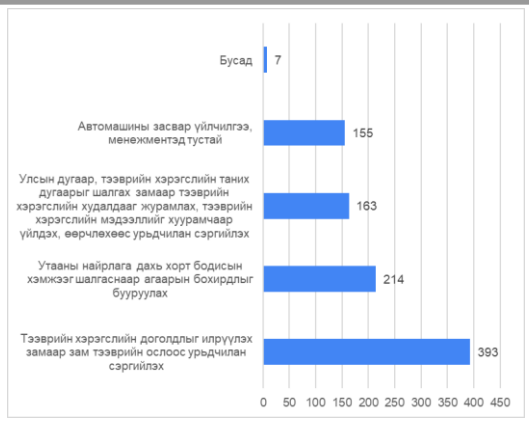
Олон нийтийн судалгаа нь 2024 оны 4 дүгээр сард нийт 12 хоногийн турш Улаанбаатар хотод байрлах автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдэд хандсан иргэд 532 хүнийг хамруулан зохион байгуулагдсан. Судалгаанд оролцогчдын 75% нь эрэгтэй, насны хувьд 30-аад насныхан 36% -аар хамгийн олон, дараа нь 40-аад насныхан 27%, 20-иод насныхан 18% байв.

Мэргэжилтнүүдийн судалгаа нь мөн 4 дүгээр сард 13 хоногийн хугацаанд “АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдэд тараагдаж, нийт 76 асуулга цуглуулсан. Судалгаанд оролцогчдын 86% нь эрэгтэй, 30-аад насныхан 49% -аар хамгийн олон, 40-аад насныхан 29%, 20-иод насныхан 13% байв. Ажлын туршлагын хувьд 5–10 жил ажилласан нь 29% -аар тэргүүлж, 10–15 жил 28%, 5 жилээс доош 21%, 15 жилээс дээш 22% тус тус байлаа.

2.3.1 Олон нийтийн ерөнхий ойлголт

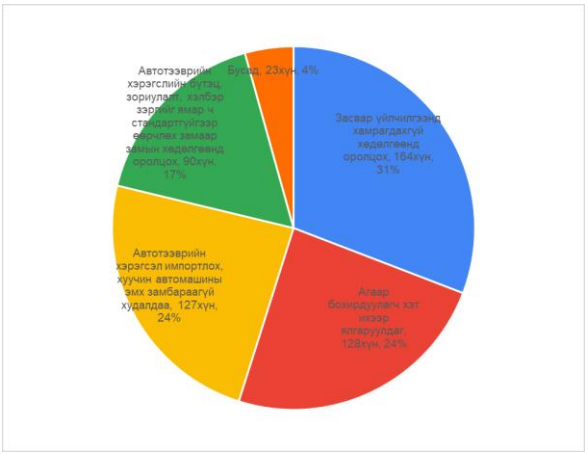
Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг шаардлагатай юу? гэсэн асуултад нийт судалгаанд хамрагдсан хүний 93% буюу 494 хүн нь шаардлагатай гэж хариулсан. Техникийн хяналтын үзлэг шаардлагатай гэж үзсэн шалтгаануудын хувьд “Автотээврийн хэрэгслийн доголдлыг илрүүлснээр зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх” хэмээн хамгийн олон буюу 42.2% нь сонгосон байна. Үүний дараа “Утаан дахь хорт бодисын хэмжээг шалгах замаар агаарын бохирдлыг бууруулах” гэж 23% нь хариулсан. “Улсын дугаар болон тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN) шалгаснаар автотээврийн хэрэгслийн арилжааны зохион байгуулалт сайжирна”, “Тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ, мэдээлэл хөтлөхөд дэмжлэг үзүүлдэг” гэсэн хариултууд ч ирсэн. Эдгээр үр дүнгээс үзэхэд, Монгол Улсын иргэд буюу техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан жолооч нарын дийлэнх нь автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, байгаль орчны нөхцөл байдлыг сайжруулах, эрсдэлийг бууруулах чухал хэрэгсэл болохыг ухамсарлаж байгааг харуулж байна.

<Хүснэгт 2-5> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг шаардлагатай шалтгаанууд

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг шаардлагатай шалтгаанууд


Одоо ашиглагдаж буй авто тээврийн хэрэгслүүдийн асуудлуудыг тодруулахад, “Тээврийн хэрэгсэлд засвар үйлчилгээ хийлгүйгээр ашиглах” гэж 164 хүн (31%) хариулсан бол, “Хэт их бохирдуулагч ялгаруулдаг” гэж 128 хүн (28%) нь хариулсан байна. Эдгээр үр дүнгээс харахад, судалгаанд хамрагдсан жолоочдын ихэнх нь техникийн хяналтын үзлэгийн ач холбогдлыг ойлгож, автомашины аюулгүй байдлын стандартад нийцэх байдал болон бохирдлын ялгарлыг бууруулах асуудлыг шийдвэрлэх хэрэгтэй гэж үзэж байгааг харуулж байна.

<Хүснэгт 2-6> Ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн нийтлэг асуудлууд

Одоо ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн нийтлэг асуудлууд	Бусад гол хариултууд
	- Дээрх бүгд - Хууль зөрчсөн ч гэсэн зүгээр мэт хүлээн зөвшөөрөгддөг байдал - Автотээврийн хэрэгсэл худалдан авах өртөг өндөр бөгөөд засвар үйлчилгээний зардал тооцогддоггүй - Япон улсаас оруулж ирж буй автомашины худалдааг зөв зохицуулах шаардлагатай - Шатахууны чанар муу бөгөөд хөдөлгүүрт сөрөг нөлөө үзүүлдэг - Ашиглалтын хугацаа хэтэрсэн автомашинууд хөдөлгөөнд оролцож байгаа ба жолооны хүрд буруу байрлалтай тээврийн хэрэгсэл олширч байна - Татвар төлөөгүй, шаардлага хангаагүй автомашинууд автомашины дуудлага худалдаанд оруулахгүй байх - Нэмэлт тоног төхөөрөмж, өндөр үнэтэй хэрэгслүүд, гоёл чимэглэлийн хэрэглээ - Онцгой гэрэл асааж авто зогсоолд буруу зогсдог асуудал

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үеэр иргэдийн зүгээс заавал шалгуулах шаардлагатай гэж үзсэн гол зүйлсийн хариулт дараах байдлаар гарсан. “Сэлбэг, эд анги хэвийн ажиллагаатай эсэх зэрэг хөдөлгөөний аюулгүй байдал хангагдсан эсэх” гэсэн асуултад хамгийн өндөр буюу 327 хүн (61%) хариулсан бол үүний дараагаар “Бохирдуулагч

бодис хэт их ялгаруулж буй эсэх” гэсэн асуултад 95 хүн (18%), “Хууль тогтоомжийн шаардлагыг хангаж буй эсэх” гэсэн асуултад 75 хүн (14%) хариулсан байна. Эдгээр үр дүн нь тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал болон сэлбэгийн бүрэн бүтэн байдалд үнэлгээ өгөх боломжтой, найдвартай хяналтын систем шаардлагатай гэдгийг харуулж байна.

<Зураг 2-13> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үеэр заавал шалгуулахыг хүсэж буй зүйлс

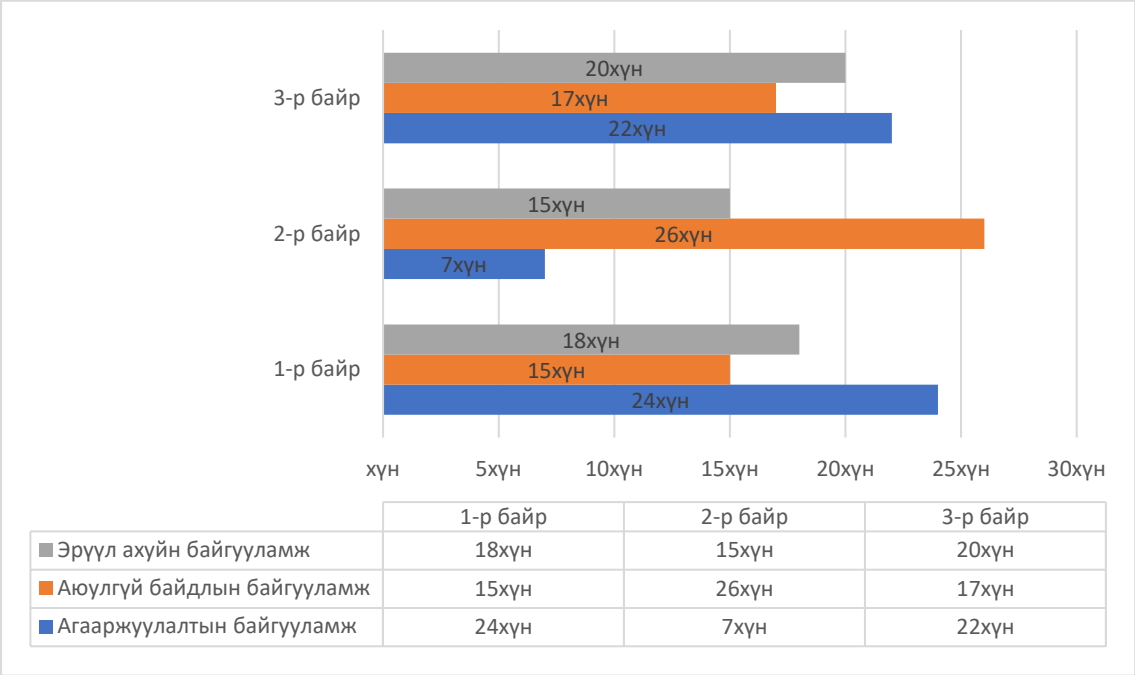
Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төлбөр (үзлэгийн хураамж)-тэй холбоотой асуултад ихэнх судалгаанд оролцогчид болох 431 хүн (81%) нь төлбөрийг “зохистой” гэж хариулсан байна.

2.3.2. Ажлын холбогдох этгээдүүд

Ажлын холбогдох этгээдүүдийн хувьд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламжийн үйл ажиллагааг сайжруулах, үзлэгийн инженерүүдийн чадавхыг бэхжүүлэх зорилгоор тэднээс судалгаа авсан бөгөөд үр дүн нь дараах байдалтай байна. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн давтамжийн талаар ихэнх нь одоогийн түвшин зохистой гэж (65 хүн, 86%) хариулсан бөгөөд “зохицуулалт шаардлагатай” гэсэн хариултад жилд 2 удаа, 2 жилд 1 удаа, автомашины насжилтаас хамаарсан зохицуулалт зэрэг саналууд ирсэн байна.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлтүүд тохиромжтой эсэх талаар асуухад, үзлэгийн ИТА-дын 92% нь тохиромжтой гэж хариулсан бол, 5% нь хэт олон, 3% нь хэт цөөн гэж хариулсан байна. Хэт олон гэж үзсэн тохиолдолд хамгийн шаардлагагүй гэж үзсэн үзлэгийн үзүүлэлтүүдэд жолооны хүрдний сул хөдөлгөөн болон дөрөөний сул хөдөлгөөнийг нэрлэсэн байна. Харин нэмэлтээр шаардлагатай үзлэгийн үзүүлэлтэд орчин үеийн хэмжих төхөөрөмж, CNG (шахсан байгалийн хий), үзлэгийн төхөөрөмжийн нэвтрүүлгийг нэрлэсэн бөгөөд тодорхой төхөөрөмжийн мэдээлэлд суурилсан үзлэг шаардлагатай гэж хариулжээ.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн орчныг сайжруулах шаардлагатай зүйлсийн талаар олон сонголттой асуулгаар судалгаа авсан бөгөөд 1-рт агааржуулалтын систем (24 хүн), 2-рт аюулгүй байдлын төхөөрөмж (26 хүн), 3-рт эрүүл ахуйн байгууламж (20 хүн) орсон байна. Үүнээс харахад үзлэгийн ИТА-дын хувьд агааржуулалтын системийг сайжруулах нь хамгийн чухал асуудал болохыг харуулж байна.



	1-р байр	2-р байр	3-р байр
Эрүүл ахуйн байгууламж	18хүн	15хүн	20хүн
Аюулгүй байдлын байгууламж	15хүн	26хүн	17хүн
Агааржуулалтын байгууламж	24хүн	7хүн	22хүн

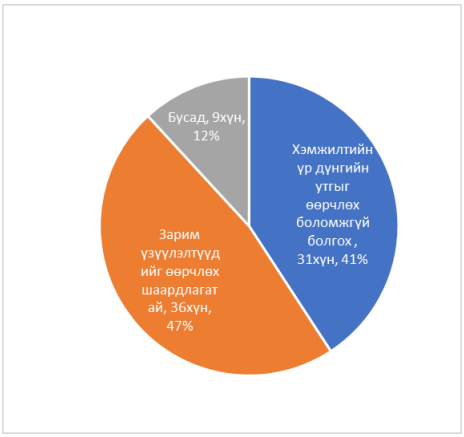
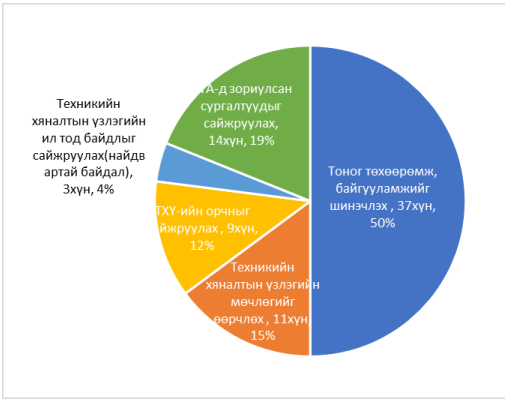
<Зураг 2-14> Техникийн хяналтын үзлэгийн орчныг сайжруулах эрэмбэ дараалал

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн ил тод байдал (найдвартай байдал)-ыг сайжруулахтай холбоотой системийн сайжруулалтын талаар хийсэн судалгаагаар, 36 хүн (47%) нь "зарим үзлэгийн үзүүлэлтэд зохицуулалт хийх шаардлагатай" гэсэн санал өгсөн бөгөөд, 31 хүн (41%) нь хэмжилтийн үр дүнг өөрчлөх боломжгүй байхаар системийг сайжруулах шаардлагатай гэж үзсэн байна. Үүнээс үзэхэд техникийн хяналтын үзлэгийн ил тод байдал болон найдвартай байдлыг нэмэгдүүлэхийн тулд үзлэгийн үзүүлэлт болон системийн шинэчлэл зайлшгүй шаардлагатай байна.

Үзлэгийн ИТА-дад зориулсан сургалт, дадлагын талаарх судалгаанд оролцсон 39 хүн (51%) нь сургалт, дадлагыг сайжруулах шаардлагатай гэж хариулсан бөгөөд энэ нь сургалт, хөтөлбөрийг боловсруулж хэрэгжүүлэх шаардлагатайг харуулж байна.

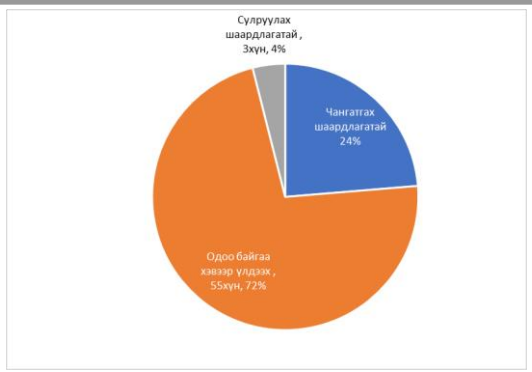
Мөн “тоног төхөөрөмж ба байгууламжийн шинэчлэл”, “үзлэгийн давтамж ба үзүүлэлтийг зохицуулах”, “үзлэгийн орчны сайжруулалт”, “ил тод байдал нэмэгдүүлэх”, “сургалт ба дадлага сайжруулах” гэсэн таван чиглэлээс хамгийн нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэх шаардлагатай зүйлийг сонгох асуултад оролцогчдын дийлэнх нь “тоног төхөөрөмж ба байгууламжийн шинэчлэл” гэж хариулсан бөгөөд, мөн “үзлэг хийдэг ажилтны сургалт, дадлага” болон “үзлэгийн давтамжийн тохируулга” чухал гэсэн хариулт олон байв.

<Хүснэгт 2-7> Техникийн хяналтын үзлэгийн ил тод байдлыг сайжруулах системийн шинэчлэл ба автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг сайжруулах эрэмбэ дараалал

Техникийн хяналтын үзлэгийн ил тод байдал (найдвартай байдал)-ыг сайжруулах системийн шинэчлэл	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг сайжруулах эрэмбэ дараалал
	

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны хяналт, шалгалтыг чангатгах шаардлагын талаар хийсэн судалгаанд оролцогчдын 55 хүн (72%) нь одоогийн түвшнийг хэвээр хадгалах нь зүйтэй гэж хариулсан байна. Гэвч тогтолцооны хяналт, шалгалтыг сайжруулахын тулд авлига, хээл хахууль зэрэг сөрөг хүчин зүйлсийг бууруулах, үзлэгийн ИТА-дын ажлын нөхцөлд сөргөөр нөлөөлж буй хүчин зүйлсийг арилгах, харин үзлэг болон үйлчилгээний чанарыг дээшлүүлэх замаар хяналт, шалгалтын тогтолцоог улам бүр боловсронгуй болгох шаардлагатай гэж хариулжээ.

<Хүснэгт 2-8> Техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны хяналт, шалгалтыг чангатгах талаарх санал

Одоогийн үзлэгийн тогтолцооны хяналт, шалгалтыг чангатгах шаардлагатай эсэх тухай санал	Техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны хяналт, шалгалтыг чангатгах эсвэл зөөлрүүлэх шаардлагатай шалтгаанууд
	- Үзлэгийн чанарыг сайжруулах - Авлигыг бууруулах - Үйлчилгээний чанар сайжрах хүлээлт - Хэт их дарамт, хяналт - Үзлэгийн ИТА-дад итгэл дээр суурилсан чөлөөт ажлын орчин хэрэгтэй

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах зорилгоор үзлэгийн инженер техникийн ажилчдаас авсан судалгааны үр дүнгээс үзэхэд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн ил тод байдлыг сайжруулахын тулд системийг шинэчлэх шаардлагатай байна. Мөн тоног төхөөрөмж, барилга байгууламжийг засварлах, ажлын нөхцөлийг сайжруулах замаар үр ашигтай хяналт шалгалтын үйл ажиллагааг явуулах шаардлагатай байна. Түүнчлэн үзлэгийн инженер техникийн ажилчдын чадавхыг дээшлүүлэхийн тулд тогтмол мэргэжлийн сургалт зохион байгуулах хэрэгцээтэй байгаа нь тогтоогдлоо.

2.3.3 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

Монгол Улсын иргэд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг ерөнхийдөө шаардлагатай гэж үздэг байна. автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйлчилгээний сэтгэл ханамжийн түвшинд тавьсан нээлттэй асуултуудад ① Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн технологи сайн биш. ② Агаарын бохирдлыг бууруулах зорилго бүхий утаан дахь хорт бодисын хэмжээг шалгах үзлэгийг хэлбэр төдий хийгддэг. ③ Хүлээлгийн хугацаа урт байна. ④ Үзлэгийн стандарт олон улсын стандартад нийцэхгүй байна. ⑤ Барилга байгууламж нь хуучирсан байна. ⑥ Үзлэгийн инженерүүд хууль бус үйлдэл хийх нь бий. ⑦ Хуулийн дагуу үйл ажиллагаа хэрэгжихгүй байна гэсэн сөрөх саналууд гарсан байна.

Эдгээр сөрөг санал бодол нь цөөн хүмүүсээс гарсан ч, Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн бодит байдлыг харуулж байгаа сайн индикатор юм. Ирээдүйд Монгол Улсад найдвартай автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг явуулахын тулд эдгээр асуудлуудыг шийдвэрлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

Мөн ажлын холбоотой хүмүүс үзлэгийн тоног төхөөрөмж, байгууламжийн шинэчлэл, хяналтын ил тод байдлыг хангахын тулд хэмжилтийн үр дүнг өөрчлөх боломжгүй байлгах, хяналтын үзүүлэлтүүдийг дахин тохируулах шаардлагатай гэж үзжээ. Цаашид одоо ашиглаж буй үзлэгийн тоног төхөөрөмж, системийг сайжруулах шаардлагатай байгаа нь харагдаж байна.

3. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг сайжруулах арга зам

3.1 Монгол Улс дахь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл гэдэг нь тухайн тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцохыг зөвшөөрөхөөс гадна өмчлөх эрхийг төрөөс хүлээн зөвшөөрөх үйл явц юм. Бүртгэлийн системд оруулсан мэдээллийг татвар, хураамж ногдуулах үндэслэл болгон ашиглахаас гадна автомашинтай холбоотой гэмт хэргийн мөрдөн шалгалт зэрэг төрөл бүрийн захиргааны ажиллагаанд суурь мэдээлэл болгон ашигладаг.

Иймд автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа нь холбогдох хууль, дүрэм журмын дагуу явагддаг бөгөөд автомашиныг зохистой удирдлага, хяналтад авах эхний алхам тул уг ажил нь үнэн зөв, найдвартай байх шаардлагатай. Ихэнх улс орнууд энэ ажлыг цахим мэдээллийн систем ашиглан автоматжуулсан байдлаар гүйцэтгэдэг.

Монгол Улс ч мөн адил автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн ажлыг хэвийн, үр дүнтэй явуулах зорилгоор хууль, журам, тогтоосон дэг журмын дагуу цахим систем ашиглан хэрэгжүүлж байна. Иймээс Монгол Улс дахь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн хууль, журам, арга хэлбэр, үйл ажиллагааны явц болон ашиглаж буй цахим системийн өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлон, цаашид сайжруулах шаардлагатай талуудыг үнэлэн гаргахыг зорьж байна.

3.1.1 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой хууль, эрх зүйн зохицуулалт

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоо нь “Автотээврийн тухай хууль” болон уг хуулийг хэрэгжүүлэхэд чиглэсэн “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам” зэрэг доод түвшний эрх зүйн актаар зохицуулагддаг.

1) “Автотээврийн тухай хууль”

“Автотээврийн тухай хууль”-ийн зорилго нь “авто замаар ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаатай холбоотой харилцаа, авто зам дээр зорчих автотээврийн хэрэгсэлд тавих шаардлагыг тодорхойлох, авто тээвэр болон автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой харилцааг зохицуулах”-д оршино. Тус хуулиар тээврийн хэрэгсэл замын хөдөлгөөнд оролцохын тулд хангасан байх шаардлагууд болон зорчигч, ачаа тээвэрлэлттэй холбоотой зохицуулалтыг тусгасан байдаг. Ялангуяа, шинээр импортолсон болон дотоодод үйлдвэрлэсэн автомашин замын хөдөлгөөнд оролцохоосоо өмнө бүртгэлд хамрагдах, техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдахтай холбоотой үндсэн зохицуулалтыг тодорхойлсон байдаг. Энэхүү хуулиар автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой дараах асуудлыг тодорхойлсон. Юуны өмнө, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой төрийн захиргааны төв болон нутгийн захиргааны байгууллагуудын эрх хэмжээний талаар заасан. Тодруулбал, автозамын хөдөлгөөнийг хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллага нь “автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой нэгдсэн мэдээллийн сан бүрдүүлж, холбогдох байгууллагуудад тогтмол мэдээлэл хүргэх, Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийн бүртгэл ба бүртгэлийн мэдээллийн удирдлагын үйл ажиллагаа эрхлэх” үүрэгтэй байна. Нийслэлийн Засаг дарга зэрэг нутгийн захиргааны байгууллагын удирдлагууд нь “Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дэх автотээврийн тухай хууль, Засгийн газрын шийдвэр, автозамын хөдөлгөөнийг хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллага болон Улсын Их Хурлын шийдвэрийг хэрэгжүүлэх, Засгийн газрын автозамын бодлогын дагуу тухайн бүс нутагт зам тээврийн бодлого боловсруулж хэрэгжүүлэх” ёстой.

Дараагийнх нь, Монгол Улсын иргэн болон хуулийн этгээд нь автотээврийн хэрэгслийг худалдан авснаас хойш 72 цагийн дотор, ашиглалтаас гаргасан тохиолдолд 1 сарын дотор аймаг

эсвэл нийслэлийн автозамын хөдөлгөөнийг хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллагад бүртгүүлэх үүрэгтэй бөгөөд, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн удирдлага болон дугаар олголтын дэлгэрэнгүй журмыг автозамын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага баталж мөрдүүлнэ гэж заасан байдаг. Түүнчлэн, Монгол Улсад дуртай автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг дуудлага худалдаагаар борлуулах боломжтой бөгөөд уг үйл ажиллагаа нь эрх зүйн үндэслэлтэй байх ёстой ба дуудлага худалдаанаас олсон орлогыг Хүүхдийн санд зориулан зарцуулах тухай заалт тусгагдсан байна.

Мөн энэхүү хуульд зөвхөн нийслэл Улаанбаатарт хэрэгжүүлэх боломжтой автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн бодлогын талаар ч мөн заасан. Улаанбаатар хотын захирагч нь автотээврийн бүртгэлийн төв байгууллагын бүртгэлийн эрхийг шилжүүлэн авч, уг үүргийг хэрэгжүүлэх боломжтой бөгөөд хотын Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын зөвшөөрлийн дагуу улсын дугаар олгох тоог хязгаарлаж болно.

Энэ тохиолдолд, тогтоосон хязгаарт багтаан олгогдох тээврийн хэрэгслийн төрөл, хүрээ, хувь хүн болон хуулийн этгээдийн үйл ажиллагааны чиглэл, эрх зүйн шаардлагыг баталгаажуулах ёстой.

2) "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам"

“Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон улсын дугаар олгох журам” нь “Автотээврийн тухай хууль”-д үндэслэн Зам, тээврийн сайдын тушаалаар батлагдсан доод түвшний эрх зүйн акт бөгөөд “автотээврийн хэрэгслийн өмчлөл ба бүртгэлийн удирдлага, улсын дугаар олголт, бүртгэл болон мэдээллийн сангийн бүрдүүлэлттэй холбоотой асуудал”-уудыг хамардаг. Түүнчлэн, бүртгэлийн төрөл тус бүрээр бүрдүүлэх шаардлагатай бичиг баримтын жагсаалт, бүртгэлийн байгууллага болон бүртгэгчийн үүрэг, бүртгэлийг татгалзах үндэслэл, цахим мэдээллийн сан бүрдүүлэлт ба онлайн үйлчилгээний аргачлал зэргийг тусгасан. Бүртгэлийн төрөл тус бүрийн ажил гүйцэтгэлийн аргачлал дараах байдалтай байна.

- Шинэ бүртгэл

Монгол Улсад үйлдвэрлэгдсэн буюу гадаадаас импортлогдсон автотээврийн хэрэгсэл автозамын хөдөлгөөнд оролцохын тулд бүртгэлийн салбар нэгжид шинээр бүртгүүлэх хүсэлт гаргах ёстой. Үйлчилгээний үйл явц дууссаны дараа автомашинд бэхлэх бүртгэлийн дугаарын тэмдэг болон бүртгэлийн гэрчилгээ шинээр олгоно. Монгол Улсын иргэд шинээр бүртгүүлэх хүсэлт гаргахдаа бүртгэлийн маягт, иргэний үнэмлэх, гаалийн мэдүүлэг, экспортын өмнөх үзлэгийн дүгнэлт, өмчлөх эрх шилжүүлэх гэрээ, техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн гэрчилгээ (шинэ болон хуучин машин аль аль нь), татвар, төлбөрийн баримт зэрэг баримт бичгийг бүрдүүлэн өгөх шаардлагатай. Хуулийн этгээд болон гадаадын иргэний өмчлөлд байгаа автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхийн тулд монгол иргэдийн бүрдүүлэх ёстой дээрх материалуудаас гадна аж ахуйн нэгжийн гэрчилгээ (хуулийн этгээд), гадаадын иргэний бүртгэлийн гэрчилгээ (гадаадын иргэн) зэрэг нэмэлт баримтыг хавсаргах шаардлагатай бөгөөд энэ нь бусад бүртгэлийн үйлчилгээнд ч адилхан мөрдөгдөнө.

- Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл

Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч өөрчлөгдсөн тохиолдолд заавал хийх ёстой бүртгэлийн ажил бөгөөд энэ нь шилжүүлэгчийн (өмчлөгчийн) хүсэлтийн дагуу хийгдэнэ. Монгол Улсын иргэн өмчлөл шилжүүлэх бүртгэл хийхдээ бүртгэлийн маягт, иргэний үнэмлэх, техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн гэрчилгээ, бүртгэлийн хураамж төлсөн баримтыг бүрдүүлэн өгнө. Мөн бүртгэл хийхдээ автомашины бүртгэлийн гэрчилгээ, автомашины татвар төлсөн баримт, торгуулийн төлбөр, зам ашигласны төлбөр зэрэг бусад төлбөрүүдийг төлсөн баримтыг хавсаргах шаардлагатай. Хэрэв өмчлөл шилжүүлэгч өөрөө биечлэн ирээгүй бол Монгол Улсын Иргэний хуулиар зохицуулсан өмчлөх эрх шилжүүлэх гэрээ буюу нотариатаар баталгаажуулсан гэрээ, хэлцэл зэргийг хавсаргана. Монгол Улсын иргэний хувьд тавигдаж буй эдгээр шаардлага нь хуулийн этгээд, гадаадын иргэдэд мөн адил хамаарна.

- Өөрчлөлтийн бүртгэл (Техникийн мэдээлэл, техникийн үзүүлэлт болон бүртгэлийн мэдээлэлд өөрчлөлт оруулах)

Автотээврийн хэрэгсэлд өөрчлөлт (цаашид "техникийн өөрчлөлт" гэх) хийсэн тохиолдолд шинээр бүртгэгдсэн мэдээллийг шинэчлэх шаардлагатай бөгөөд энэ тохиолдолд өөрчлөлтийн бүртгэл хийлгэнэ. Өөрчлөлтийн бүртгэлд хамрагдах зүйлсэд автомашины зориулалтын өөрчлөлт, өнгөний өөрчлөлт, хөдөлгүүрийн солих зэрэг багтана. Үүнээс автомашины зориулалтыг өөрчлөхөд үйлдвэрлэгчийн зөвшөөрөл шаардлагатай бөгөөд зөвшөөрөгдсөн авто засварын газарт техникийн өөрчлөлт хийлгэж, баталгаажуулсан тодорхойлолт авсан байх ёстой.

Монгол Улсын иргэн техникийн өөрчлөлттэй холбоотой өөрчлөлтийн бүртгэл хийлгэхдээ дараах материалыг бүрдүүлнэ. Үүнд бүртгэлийн маягт, иргэний үнэмлэх, техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн гэрчилгээ, бүртгэлийн хураамж төлсөн баримт, автомашины татвар төлсөн баримт, торгуулийн болон зам ашигласны төлбөрийн баримт багтах бөгөөд үүнээс гадна автомашины гэрчилгээ болон хийгдсэн техникийн өөрчлөлт нь автомашины стандарт шаардлагыг хангаж буйг нотлох техникийн үзлэгийн дүгнэлтийг хавсаргана. Монгол Улсын иргэдэд тавигдах дээрх шаардлагууд нь хуулийн этгээд, гадаадын иргэдэд мөн адил хамааралтай.

Хэрэв автомашины бүртгэлийн нэгдсэн системд бүртгэгдсэн мэдээлэл (бүртгэлийн мэдээлэл) зөрүүтэй, эсвэл алдаатай байвал, мэдээллийг өөрчлөхийн тулд бүртгэлийн маягт, иргэний үнэмлэх болон зөрүүг батлах нотлох баримтын үндсэн дээр өөрчлөлтийн бүртгэл хийнэ.

- Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаар болон бүртгэлийн гэрчилгээ дахин олгох

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээг дахин ашиглах боломжгүй болсон, гээсэн эсвэл гэмтээсэн тохиолдолд дахин олгож болно. Монгол Улсын иргэн бүртгэлийн гэрчилгээ дахин авахдаа бүртгэлийн хүсэлт, иргэний үнэмлэх, мөн хуучин гэрчилгээ хүчин төгөлдөр бус болсныг олон нийтэд мэдээлснийг нотлох баримт, техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн тухай гэрчилгээ, бүртгэлийн хураамж болон бусад төлбөр төлсөн баримт, автотээврийн хэрэгслийн албан татвар төлсөн баримт, торгууль болон зам ашигласны хураамжийг төлсөн тухай нотлох бичиг баримтыг бүрдүүлэн өгнө. Монгол Улсын иргэнд хамаарах энэхүү журам нь хуулийн этгээд, гадаадын иргэнд мөн адил хамаарна.

Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаар дахин ашиглах боломжгүй болсон, гээсэн болон гэмтээсэн тохиолдолд нөхөн олгоно. Улсын дугаар нөхөн олгох үед холбогдох хураамж болон бусад төлбөр төлсөн баримтыг шалгасны үндсэн дээр олгоно.

- Бүртгэлээс хасах ба сэргээж бүртгүүлэх

Бүртгэлээс хасуулах хүсэлтийг тээврийн хэрэгслийг устгалд оруулах буюу экспортлох тохиолдолд гаргана. Харин бүртгэлийн байгууллагаас эрх мэдлийнхээ хүрээнд бүртгэлээс хасах тохиолдол нь: Нэгдүгээрт, эрх бүхий хууль, шүүхийн байгууллагын шийдвэр гарсан тохиолдолд, хоёрдугаарт, өмчлөгч болон эзэмшигчийг тогтоох боломжгүй болсон үед, гуравдугаарт, сүүлийн 3 жилийн хугацаанд тээврийн хэрэгсэл техникийн хяналтын үзлэгт ороогүй тохиолдолд тус тус бүртгэлээс хасна.

Устгалд оруулах болон экспортод гаргах тээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс хасуулахдаа Монгол Улсын иргэн нь бүртгэлийн хүсэлт, иргэний үнэмлэх, тээврийн хэрэгслийн албан татвар төлсөн баримт, торгууль болон зам ашигласны хураамж төлсөн баримтыг бүрдүүлэн өгнө. Үүнээс гадна бүртгэлийн хураамж төлсөн баримт, дахин боловсруулах үйлдвэрт хүлээлгэн өгсөн тухай гэрчилгээ (дахин боловсруулах үйлдвэрт өгсөн тохиолдолд), экспортын гаалийн бүрдүүлэлтийн мэдүүлэг (гадаад улс руу экспортолсон бол) зэрэг баримт бичгийг хавсаргана. Монгол Улсын иргэнд тавигдах эдгээр шаардлагыг хуулийн этгээд, гадаад иргэнд мөн адил хамааруулна.

Бүртгэлээс хасагдсан тээврийн хэрэгслийг дахин бүртгэх буюу сэргээн бүртгэх тохиолдол нь ерөнхийдөө бүртгэлийн байгууллагаас эрх мэдлийн дагуу хассан тохиолдолд хамаарна. Гэвч зохицуулалтад тусгагдаагүй ч гадаад улсад экспортлохоор бүртгэлээс хассан тохиолдолд нөхцөл

байдалд үндэслэн сэргээн бүртгэх жишээ байдаг. Сэргээн бүртгэх хүсэлт гаргахдаа бүртгэлийн өргөдөл, иргэний үнэмлэх, тээврийн хэрэгслийн техникийн шаардлага хангасан тухай үзлэгийн хуудас, бүртгэлийн хураамж төлсөн баримт, татварын баримт, торгууль болон бусад төлбөр төлсөн баримтыг хавсаргана.

Харин улсын бүртгэлийн дугаар олгохтой холбоотой шаардлагыг зөрчсөн тохиолдолд бүртгэлийг түр хугацаагаар хүчингүй болгож, зөрчил арилгасан нөхцөлд бүртгэлийг дахин сэргээнэ.

- Түр дугаар олгох

Түр дугаарыг тээврийн хэрэгсэл онцгой зориулалтаар ашиглагдах тохиолдолд олгоно. Нэгдүгээрт, экспортын зорилгоор бүртгэлээс хасагдсан тээврийн хэрэгслийн хувьд, хоёрдугаарт, автомашин үйлдвэрлэгчийн албан ёсны төлөөлөгчийн газраас худалдах зорилгоор оруулж ирсэн тээврийн хэрэгслийн хувьд Монгол Улсын иргэн болон бусад этгээдийн хүсэлтийн дагуу гаалийн мэдүүлгийг үндэслэн худалдаа, үзэсгэлэн яармагт оролцох зорилгоор автозамын хөдөлгөөнд оролцуулах, гуравдугаарт, барааг түр хугацаагаар оруулах тухай олон улсын хэлэлцээрийн дагуу автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд оролцуулах зэрэг тохиолдолд түр дугаар олгоно. Эдгээрийн дотроос экспортын зорилгоор бүртгэлээс хасагдсан тээврийн хэрэгсэлд олгогдсон түр дугаарын хүчинтэй хугацаа 72 цагаас хэтрэхгүй. Харин импортын тээврийн хэрэгсэл нь гаалийн мэдүүлэгт үндэслэн 72 цагийн дотор гаалийн хяналтын бүсээс өмчлөгчийн хүссэн байршил руу автозамаар шилжих боломжтой. Түр дугаар нь MNS 4410-1:2002 стандартад заасан D хавсралтын 4-р зурагт нийцсэн загварын дагуу олгогдоно.

- Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг өөрчлөх, солих болон хадгалах

Монгол Улсад олгогдсон тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарт тухайн өмчлөгчийн оршин суугаа аймаг, нийслэлийн нэрийн эхний үсэг тусгагддаг тул өөр шалтгаанаар өөр нутаг дэвсгэр рүү шилжихээр болбол улсын дугаарыг өөрчлөх буюу шинээр солих шаардлагатай болдог. Улсын дугаар өөрчлөх, солих үед бусад бүртгэлийн үйл ажиллагаатай адилаар автомашины бүртгэлийн гэрчилгээ, техникийн үзлэгийн гэрчилгээ зэрэг шаардлагатай бичиг баримтыг бүрдүүлэн бүртгэлийн байгууллагад бүрэн хүргүүлнэ. Энэ үед хүсэлт гаргасан улсын дугаартай автомашины хуучин дугаарын хувьд, өмчлөгчийн хүсэлт байхгүй бол дугаарын пайзыг хураан авч, устгалд оруулна. Үүнийг урьдчилан сэргийлэхийн тулд тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь тодорхой хэмжээний үйлчилгээний хураамж төлж, хуучин улсын дугаараа хадгалуулах хүсэлт гаргах ёстой.

- Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаар олгох

Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэг. 1-р хэсэг: Ерөнхий шаардлага MNS 4410-1:2002 стандартад үндэслэн олгоно. Улсын дугаар нь өмчлөгчийн төрөл (иргэд, төрийн байгууллага, дипломат төлөөлөгчийн газар гэх мэт), ашиглалтын зориулалт (олон нийтийн тээвэр, тусгай зориулалт, байгаль орчинд ээлтэй хэрэглээ) болон тээврийн хэрэгслийн төрөл (хүнд даацын машин, мотоцикл гэх мэт)-өөс хамааран ялгаатайгаар олгогдоно.

3) Нийслэл Улаанбаатар хотын авто тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн бодлого

Улаанбаатар хот нь “Автотээврийн тухай хууль”-д заасан үндсэн дээр, нийслэлийн Засаг даргын санал, нийслэлийн Иргэдийн төлөөлөгчдийн хурлын шийдвэрийн дагуу авто тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тоог хязгаарлах боломжтой. Мөн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүртгэлийн эрхийг шилжүүлэн авч хэрэгжүүлэх боломжтой тул бусад аймагтай харьцуулахад Нийслэл нь өөрийн онцлогт тохирсон бүртгэлийн дотоод журам батлан, хэрэгжүүлж байна.

Энэ хүрээнд Нийслэлээс сүүлд тусгайлсан “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, хяналтын төв” ОНӨААТҮГ-ыг байгуулж, авто замын түгжрэлийг бууруулах, агаарын бохирдлыг багасгах, замын

хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, түгжрэлээс үүдэлтэй нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлж буй сөрөг нөлөөллийг бууруулах зорилгоор тусгай журам (2024 оны 11 дүгээр сарын 15-ны өдрийн А/1348 дугаарын Нийслэлийн Засаг даргын захирамжийн хавсралтад тусгагдсан “Нийслэлд автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын тооны дээд хязгаарт багтаан олгох автотээврийн хэрэгслийн төрөл, ангилал, иргэн, хуулийн этгээдийн үйл ажиллагааны чиглэл, шалгуур үзүүлэлт”) баталсан. Уг журмын дагуу дараах шаардлагыг хангасан тээврийн хэрэгсэл бүртгэлд хамрагдах давуу эрхтэй бөгөөд CAR PLATE гэх мэт цахим системийг ашиглан бүртгэлийн үйл ажиллагаанд хэрэгжүүлж байна:

- Үйлдвэрлэгдсэнээс хойш 10 жилээс хэтрээгүй тээврийн хэрэгсэл
- Байгаль орчинд ээлтэй автомашин (EURO 4 болон түүнээс дээш стандартын хөдөлгүүртэй)
- Аюулгүй байдлын шаардлага хангасан (экспортын өмнөх техникийн үзлэгт тэнцсэн) автомашин
- Зүүн талдаа жолооны хүрдтэй автомашин

Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаар олголт болон бүртгэлийн нийтлэг эрх, хариуцлага нь Зам, тээврийн яамд харьяалагддаг боловч, Нийслэл Улаанбаатар хот нь автомашинаас үүдэлтэй олон нийтийн асуудлыг бие даан шийдвэрлэхийн тулд тухайн бүртгэлийн эрх мэдлийг хэрэгжүүлж байна. Мөн Нийслэл Улаанбаатар хот болон бусад бүс нутгийн улсын дугаар дээр тухайн бүс нутгийн ялгах тэмдэг оруулсан байдаг тул, өөр аймгаас Улаанбаатар руу автомашины улсын дугаар шилжүүлэх, солих нь амаргүй байдаг.

3.1.2 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа нь автомашиныг үр ашигтай, зохион байгуулалттайгаар бүртгэж, удирдан зохицуулах үндсэн чухал ажиллагаа бөгөөд ихэнх бүртгэлийн процесс холбогдох хууль, журам, эрх зүйн баримт бичгийн дагуу явагддаг. Монгол Улсад Улаанбаатар хотоос бусад бүс нутагт авто тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн бүхий л төрлийн үйл ажиллагаа нь нийтдээ 23 бүртгэлийн салбар бүхий “АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа салбаруудаар дамжин хийгдэж байна.

Бүртгэлийн зарим үйл ажиллагаанаас бусдыг нь авч үзвэл, бүртгэлийн ихэнх ажил нь мэдээллийг цахим системд бүртгэн оруулах байдлаар хийгддэг тул найдвартай, тогтвортой бүртгэлийн мэдээллийн систем нь үр ашигтай үйл ажиллагааны гол үндэс болдог. Тус бүртгэлийн системд оруулсан өгөгдөл нь цаашид авто тээврийн хэрэгслийн татвар, хураамж зэрэг үүрэг хариуцлагыг тооцох үндсэн суурь болохоос гадна, автомашины бүртгэл, хяналтын суурь мэдээлэл болдог тул өгөгдлийн үнэн зөв байдал өндөр ач холбогдолтой.

Монгол Улсад бүртгэлийн ихэнх үйлчилгээг, зарим шилжүүлгийн бүртгэлээс бусад тохиолдолд, заавал бүртгэлийн албанд биеэр очиж хийлгэх шаардлагатай бөгөөд бүртгэлийн үйл ажиллагаа дараах журмын дагуу явагдана: хүсэлт гаргаж буй бүртгэлийн төрлөөс хамааруулан бүрдүүлэх баримт бичгийг бүрдүүлсний дараа бүртгэлийн албанд биеэр очиж, үйлчилгээний хураамжийг төлөөд, бүртгэлийн хариуцсан ажилтанд хүсэлт гаргана. Улмаар бүрдүүлсэн баримт бичиг болон бүртгэлийн бусад шаардлагатай нөхцөлийг шалгасны дараа бүртгэлийн системд мэдээллийг бүртгэж, ирүүлсэн бичиг баримтыг сканердаж цахим архивд хадгалахад бүртгэлийн ажиллагаа дуусгавар болдог.

Бүртгэлийн байгууллагад хамгийн их хийгддэг бүртгэлийн үйлчилгээнүүд нь шинээр бүртгэх болон шилжүүлгийн бүртгэлийн үйлчилгээ юм. Бүртгэлийн төрлөөс хамаарсан бүртгэлийн ажиллагаа дараах байдлаар явагдана.

1) Автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх

Монгол Улсад автомашин бараг үйлдвэрлэдэггүй тул шинээр бүртгэх тээврийн хэрэгсэл нь гадаадаас импортоор орж ирсэн шинэ болон ашигласан автомашин байдаг бөгөөд дараах үе шаттайгаар бүртгэлийн үйл ажиллагаа явагддаг.

Нэгдүгээрт, тээврийн хэрэгсэл нь гаалийн байгууллагаар дамжин улсын хилээр нэвтрэхэд гаалийн бүрдүүлэлтийн ажиллагаа явагдана. Энэ үеэр тухайн тээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийн багтаамж зэрэг анхан шатны мэдээллийг гаалийн системд бүртгэн оруулна.

Хоёрдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвд техникийн хяналтын үзлэг хийн, тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг системд оруулна. Шинэ автомашины хувьд техникийн үзүүлэлтийг бичиг баримтаар баталгаажуулдаг бол, ашиглалтад оруулсан автомашины хувьд тухайн автомашинд газар дээр нь үзлэг хийж, шаардлагатай бүх мэдээллийг бүрдүүлдэг. Энэ шатанд гаалийн системд бүртгэгдсэн мэдээллийг ашиглах ба, хэрэв тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт нь бүртгэлийн системд бүртгэгдсэн байвал тухайн үзүүлэлтийг сонгож оруулна, бүртгэгдээгүй тохиолдолд хамгийн ойролцоо үзүүлэлтийг сонгон бүртгэнэ.

Гуравдугаарт, тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь техникийн хяналтын үзлэгийн байгууллагаас үзлэгийн дүгнэлтийг авсны дараа, улсын дугаарын сонголтоо хийн, ихэвчлэн үзлэгийн төвийн ойролцоо байрлах тээврийн хэрэгсэл бүртгэлийн салбар нэгжид очиж, даатгалын гэрчилгээ, техникийн хяналтын дүгнэлт, татвар төлсөн баримт зэрэг хавсралт баримтуудыг бүрдүүлэн бүртгүүлэх хүсэлтээ гаргана.

Дөрөвдүгээрт, бүртгэлийн албаны холбогдох мэргэжилтэн ирүүлсэн бичиг баримт болон мэдээллийг шалгаж, бүртгэлийн системд шаардлагатай мэдээллийг оруулсны дараа бүртгэлийн ажиллагааг дуусгана. Энэ үед ирүүлсэн баримт бичгийг тусгайлан бэлтгэсэн өрөөнд сканердан, цахим архивд хадгална.

Тавдугаарт, бүртгэлийн ажиллагаа дууссаны дараа тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь ихэвчлэн бүртгэлийн албатай нэг байрлалд байрлах улсын дугаар олгох хэсгээс дугаарын тэмдэг (номерын хавтан) авч, автомашиндаа суурилуулна.

Импортын автомашины бүртгэлийн үйл ажиллагааны дарааллыг <Зураг 3-1>-д үзүүлэв.

<Зураг 3-1> Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх журам (шинэ болон ашиглалтад оруулсан автомашин ижил журамтай)

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн автотээврийн хэрэгслийн хувьд техникийн хяналтын үзлэгийн төвөөс олгосон техникийн нөхцөлийн шаардлага хангаж буйг гэрчлэх тохирлын гэрчилгээ, бүртгэлийн гэрчилгээ болон таних тэмдгийн дугаар олгосон талаарх баталгааг хавсарган шинэ

бүртгэлд хамруулах хүсэлтийг гаргасны дараа баримт бичгийг шалгаж, шаардлага хангасан тохиолдолд баримт бичгийг хадгалж, улсын дугаар олгоно.

2) Автотээврийн хэрэгслийн шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл

Автотээврийн хэрэгслийн шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийг тухайн тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон хэрэглэгч өөрчлөгдсөн тохиолдолд голчлон хийдэг. Тус үйлчилгээг зарим тохиолдолд E-Mongolia зэрэг цахим платформ ашиглан гүйцэтгэх боломжтой болсон нь иргэдэд үзүүлэх үйлчилгээгийн хүртээмж, ая тухыг сайжруулж байна. Гэсэн хэдий ч, одоогоор систем бүрэн боловсронгуй болоогүй тул урьдчилсан хүсэлт гаргах болон баталгаажуулалтын ажиллагааг цахимаар хийх боломжтой байна.

Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийн ажиллагаа нь шинэ бүртгэлийн үйл явцтай төстэй явагддаг бөгөөд, ялангуяа шинэ бүртгэлтэй адил тээврийн хэрэгсэл нь техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн байх шаардлагатай байдаг. Энэ нөхцөлөөс шалтгаалан зарим тохиолдолд холбогдох талуудын хооронд маргаан үүсэх нь бий.

3) Автотээврийн хэрэгслийн өөрчлөлтийн бүртгэл

Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн зориулалт, өнгөний өөрчлөлт болон хөдөлгүүрийг солих зэрэг үйлдлийг техникийн өөрчлөлт гэж үздэг. Техникийн өөрчлөлт хийсний улмаас техникийн үзүүлэлт өөрчлөгдсөн тохиолдолд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаж, дараа нь бүртгэлийн байгууллагад хандан өөрчлөлтийн бүртгэл хийлгэх шаардлагатай. Ялангуяа, тээврийн хэрэгслийн зориулалтыг өөрчлөх тохиолдолд тухайн тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэгчийн урьдчилсан зөвшөөрөл авсан байх ёстой бөгөөд зөвшөөрөгдсөн засвар үйлчилгээний газарт техникийн өөрчлөлт хийх ёстой. Үүний дараа уг үйл ажиллагааг нотлох баримт бичиг болон техникийн үзлэгийн дүнг бүрдүүлэн, өөрчлөлтийн бүртгэлийн хүсэлт гаргахдаа бүртгэлийн байгууллагад бүрдүүлж өгөх шаардлагатай.

4) Автотээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс хасах болон сэргээх бүртгэл

Тээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс хасахдаа шинэ бүртгэлээс эсрэгээр тээврийн хэрэгслийг бүртгэлийн системээс бүр мөсөн хасах үйл ажиллагаа юм. Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийг устгалд оруулах буюу гадаад улс руу экспортлох тохиолдолд хэрэглэгч өөрөө хасалт хийлгэх хүсэлт гаргах ба мөн 3 жил техникийн үзлэгт хамрагдаагүй автомашиныг засгийн газар эрх бүхий байгууллагаараа шууд бүртгэлээс хасдаг хоёр үндсэн тохиолдол байдаг. Сэргээх бүртгэл нь устгалт бүртгэлийг цуцлах үйл ажиллагаа бөгөөд голчлон эрх бүхий байгууллагаар устгалтаар бүртгэгдсэн автомашины устгалтын шалтгаан шийдэгдсэн үед хийгддэг. Гэсэн хэдий ч автомашиныг гадаад руу экспортлох зорилгоор устгалт бүртгэл хийлгэсэн бол зарим тохиолдолд сэргээх бүртгэл хийх хүсэл гаргасан үед системд сэргээх үйл ажиллагаа байхгүй тул гар аргаар бүртгэл хийгддэг.

5) Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаар олголт

Бүртгэлийн байгууллагаас шинээр болон өөрчлөлттэй бүртгэлийн үйл ажиллагаа дууссаны дараа Засгийн газраас зөвшөөрөл авсан тусгай зөвшөөрөлтэй улсын дугаарын үйлдвэрлэлийн газар MNS стандартад нийцүүлэн улсын дугаарын тэмдгийг үйлдвэрлэж, автомашинд холбосноор бүх үйл ажиллагаа дуусна. Үйлдвэрлэгдэх ихэнх автомашины улсын дугаарууд нь автомашин өмчлөгчдийн тусгайлан бүтээсэн автомашины дугаар сонгох аппликейшнаар сонгосон дугаарууд бөгөөд дуудлага худалдаагаар худалдан авсан дугаарууд ч ашиглагддаг. Улсын дугаар олголтын үйл ажиллагааг зөвшөөрөлтэй байгууллага бие даан гүйцэтгэдэг бөгөөд үүнийг хянах систем байхгүйгээс MNS стандартад нийцэхгүй дугаар үйлдвэрлэх, журам зөрчин нэмэлт үйлдвэрлэл хийх зэрэг хууль бус тохиолдлууд гарч байна.

3.1.3 Бүртгэлийн систем (VRS)

Автотээврийн хэрэгслийн төрлөөр тодорхой журамд нийцүүлэн зохион байгуулалттайгаар хянаж, өмчлөгчийн мэдээлэл, тээврийн хэрэгслээс үүсэх татвар зэрэг мэдээллийг нарийвчлан тооцоолохын тулд олон улс орон тээврийн хэрэгслийн бүрэн мэдээллийг компьютер системээр бүртгэж хянадаг.

Монгол Улсад ч мөн адил эхэндээ тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг гар аргаар хийдэг байсан ч бүртгэлийн тоо нэмэгдэж, нэмэлт үйлчилгээ нэмэгдсэн тул 2000-аад оны эхээр шинэ цахим системийг нэвтрүүлсэн ба одоогоор ажиллаж буй вэб суурьтай бүртгэлийн систем (VRS)-ийг 2007 онд “АТҮТ” УТҮГ-аас өөрийн төсвөөр боловсруулсан.

Одоогийн VRS систем нь "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам"-ын үндсэн дээр боловсруулагдсан бөгөөд 8 том функц, 38 дунд функц, 46 жижиг функцээс бүрддэг. Системд голчлон шинээр бүртгэх, шилжилт хөдөлгөөн, бүртгэлээс хасах, улсын дугаарын солих, хадгалах, дахин олголт, бүртгэлийн гэрчилгээ дахин олголт, улсын дугаарын удирдлага, бүртгэлийн мэдээлэл засварлах зэрэг ажлууд хийгддэг.

VRS систем нь бүртгэлийн үйл ажиллагааг түргэн шуурхай гүйцэтгэх үүднээс Засгийн газраас хэрэгжүүлж буй олон нийтийн мэдээлэл солилцох ХУР систем болон бусад холбогдох байгууллагын системүүдтэй холбогдсон бөгөөд, ялангуяа шилжилт хөдөлгөөн бүртгэх үйл ажиллагааг иргэдэд илүү хялбар болгох үүднээс зарим үйлчилгээг цахимаар үзүүлэх онлайн үйлчилгээг нэвтрүүлэн ажиллаж байна. Мөн төрийн тээврийн хэрэгслийн бодлого хурдан өөрчлөгдөж байгаатай уялдуулан системийг байнга шинэчилж сайжруулж байна.

3.1.4 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

1) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн журам, бодлого

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн журмын хүрээнд эхний асуудал нь “импортолсон автомашины замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн журам дутмаг” байгаад оршино. Өмчлөлийн эрх шилжсэний дараа 72 цагийн дотор автомашины бүртгэлийг хийх ёстой гэж заасан ч импортолсон автомашины замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийг олгох заалт байхгүй тул 72 цагийн хугацаанд даатгал хийгдээгүй, замын хөдөлгөөнд оролцсон эсэхийг хянах боломжгүй зэрэг асуудал үүсэх магадлалтай тул үүнийг сайжруулах шаардлагатай байна.

Хоёрдугаарт, бүртгэлийн төрөл тус бүрд харгалзах ажлын хугацааг тогтоогоогүй байна. Өмчлөлийн эрх шилжих янз бүрийн шалтгаанаар бүртгэл хийх хугацаа, автомашинд техникийн өөрчлөлт хийсэн тохиолдолд бүртгэл хийх хугацаа гэх мэт бүртгэлийн төрөл тус бүрийн хугацаа нарийвчлан тогтоогдоогүй тул даатгалгүй байх, татварын алдагдал гарах зэрэг асуудлууд үүсэж байна.

Гуравдугаарт, хуучин болон ашиглагдахаа больсон автомашины асуудлыг зохицуулах журам дутмаг байна. Монгол Улсад импортлогддог автомашинууд ихэвчлэн 10-аас дээш жилийн насжилттай хуучин автомашин байдаг. Ийм автомашинууд ашиглах боломжгүй болох үед хууль бусаар орхих, замын аюулгүй байдал болон байгаль орчинд сөргөөр нөлөөлөх зэрэг олон нийтийн асуудал үүсэх магадлалтай тул хуучин болон хууль бусаар орхигдсон автомашиныг зохицуулах журам, шийдвэрлэх арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Дөрөвдүгээрт, автомашин үйлдвэрлэгчдийн хяналтын журам дутмаг байна. Монгол Улсад дотооддоо үйлдвэрлэсэн автомашиныг шинээр бүртгэхдээ техникийн шаардлага хангасан баталгааны гэрчилгээ гаргахыг шаарддаг ч үйлдвэрлэлийн хэмжээ маш бага тул үйлдвэрлэсэн автомашиныг үйлдвэрлэсэн улсын хэмжээнд зохион байгуулсан хяналтын тогтолцоо байхгүй байна.

Тавдугаарт, Нийслэлийн онцлогт тулгуурласан автомашин бүртгэлийн бодлого хэрэгжүүлэх үед үүсэх асуудлыг судлах шаардлагатай. Одоогийн байдлаар нутгийн захиргааны байгууллагаас тодорхой нөхцөл шаардлагатай автомашиныг бүртгэх журам мөрдөж байгаа нь

бусад орон нутагтай харьцуулахад тэгш бус байдал үүсэх, тухайн орон нутагт шилжин суурьшсан иргэдийн хувьд шаардлага хангасан автомашин бүртгэх боломжгүй болж иргэдэд хүндрэл үүсгэх эрсдэлтэй юм.

2) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа нь холбогдох хууль, тогтоомжийн дагуу түргэн шуурхай явагдахтай зэрэгцэн, үнэн зөв өгөгдөл мэдээллийг бүрдүүлэх нь нэн чухал байдаг. Иймд олон улс оронд тухайн орны нөхцөл байдалд нийцүүлэн бүртгэлийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж байгаа ба Монгол Улсын хувьд ч мөн адил боловч, бүртгэлийн ажлыг илүү үр дүнтэй зохион байгуулахын тулд тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг бүрдүүлэх аргачлалыг сайжруулах, иргэдэд чиглэсэн үйлчилгээний хүрээг тэлэх, бүртгэлийн үйл ажиллагааны процессыг шинэчлэх шаардлагатай байна.

Нэгдүгээрт, тээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэхтэй холбогдсон асуудлын хүрээнд, импортоор оруулж ирж буй автомашины Модификацийн мэдээлэл үнэн зөв биш байж болзошгүй байна. Автомашины техникийн үзүүлэлт нь анх үйлдвэрлэгч байгууллагаас гардаг бөгөөд ижил төрлийн автомашин байсан ч янз бүрийн тоноглолын хувилбараас шалтгаалан үзүүлэлт өөр өөр байдаг. Тиймээс Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийг анх удаа бүртгэх үед техникийн хяналт шалгалт хийж техникийн үзүүлэлтийг нягтлан шалгах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж байгаа боловч, олон тооны автомашины хувьд өмнө нь системд бүртгэгдсэн мэдээлэлд тулгуурлан бүртгэл хийж байгаа тул техникийн үнэн зөв мэдээллийг бүрдүүлэхэд зориулсан тусгай систем хөгжүүлэх, холбогдох арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

Хоёрдугаарт, шинэ автомашиныг бүртгэх үйл ажиллагаанд зарим үр ашиггүй зүйлс байсаар байна. Шинэ автомашины хувьд экспортлогч улсын автомашин үйлдвэрлэгчийн албан ёсны төлөөлөгчөөр дамжуулан борлуулалт хийгдэж байгаа хэдий ч заавал техникийн хяналтын үзлэг хийсний дараа бүртгэл явагддаг. Гэтэл шинэ автомашиныг үйлдвэрлэгч талаас үйлдвэрээс гарахаас өмнө бүх шаардлагатай техникийн шалгалт, үзлэгийг хийдэг бөгөөд шаардлагатай мэдээллийг бүрэн хянах боломжтой байдаг тул нэмэлт техникийн хяналтын үзлэг шаардлагагүй бөгөөд бүрдүүлсэн бичиг баримтыг нарийвчлан шалгах нь илүү үр дүнтэй гэж үзэж байна.

Гуравдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлттэй холбоотой бүртгэлийн үйл ажиллагааг сайжруулах шаардлагатай байна. Техникийн өөрчлөлт хийснээр техникийн үзүүлэлт өөрчлөгдсөн тохиолдолд, техникийн хяналтын үзлэгийн байгууллагаар үзлэг хийлгэсэн ч бүртгэлийн байгууллагад дахин биечлэн очиж өөрчлөлтийн бүртгэл хийлгэх шаардлагатай болдог тул энэ төрлийн үйлчилгээг цахим хэлбэрт оруулан, мэдээллийн системүүдийн уялдаа холбоогоор дамжуулан бүртгэлийг “биечлэн ирэхгүйгээр” хийх боломжтой процессийн шинэчлэл шаардлагатай байна.

Дөрөвдүгээрт, иргэдэд үзүүлэх үйлчилгээний цар хүрээг өргөтгөхөөс гадна бүртгэлийн үйл ажиллагааг илүү үр ашигтай явуулахын тулд ажлын процессыг сайжруулах хэрэгтэй байна. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн ажилд тээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх, шилжүүлэх, хасах зэрэг олон төрлийн бүртгэл хамаарах бөгөөд тээврийн хэрэгсэл эзэмшигч иргэд бүр зайлшгүй энэ төрлийн үйлчилгээг авах шаардлагатай болдог. Гэвч Монгол Улсад E-Mongolia цахим системээр дамжуулан шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийн зарим хэсгийг шийдэж байгаа ч ихэнх бүртгэлийг заавал биечлэн ирж хийх шаардлагатай хэвээр байна. Мөн бүртгэл хийх үед журмаар заагдсан олон төрлийн бичиг баримтыг шалгах шаардлагатай бөгөөд бүртгэлийн дараа архив үүсгэх зорилгоор эдгээр бичиг баримтыг системд хадгалах үйл ажиллагаа нэмэлтээр явагддаг учир бүртгэлийн ажилд ихээхэн хугацаа зарцуулж, иргэдэд хүндрэл учруулж байна.

Тавдугаарт, бүх төрлийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг цахим хэлбэрээр бүрэн хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна. Өмнө дурдсанчлан бүртгэлийн үйл ажиллагаа нь бүтэцжээгүй мэдээллийг өгөгдөл болгон хувиргаж ашиглахад чиглэсэн үйл ажиллагаа бөгөөд одоогийн систем болон ажлын дараалал нь бүрэн бүрдэж чадаагүй байгаа тул одоогоор гараар хийж буй үйл ажиллагааг цахим хэлбэрт шилжүүлж, бусад төрийн байгууллагуудтай мэдээллийн уялдааг өргөжүүлэн, бодитой мэдээлэлд тулгуурласан бүртгэлийг гүйцэтгэх шаардлагатай байна.

Зургаадугаарт, бүртгэлийн үйл ажиллагааны хэрэгжилтэд хяналт тавих, мониторингийн тогтолцоог сайжруулах хэрэгтэй байна. Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын үйлдвэрлэл зэрэг бүртгэлийн ихэнх ажил нь хүний гараар хийгддэг тул тухайн үйл ажиллагаа хэвийн явагдаж байгаа эсэхийг хянах боломжтой болохын тулд ажлын явц болон үр дүнд хяналт тавих, хянах тогтолцоог бэхжүүлэх шаардлагатай байна.

3) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем

Автотээврийн хэрэгслийн талаарх иргэдийн ойлголт, хандлагын өөрчлөгдөж буйтай холбоотойгоор сүүлийн үед үйлдвэрлэгдэж буй тээврийн хэрэгслүүдийн хэмжээ, хэлбэр, ашигладаг түлшний төрөл улам бүр олон янз болсон бөгөөд энэ нь бүртгэлийн системд хадгалагдах, удирдах шаардлагатай мэдээллийн хэмжээ нэмэгдэхэд хүргэж байна. Мөн тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч иргэд нь өөрийн өмчлөлийн тээврийн хэрэгслийг бүртгүүлэх, холбогдох үйлчилгээг авахдаа хурдан шуурхай, хялбар аргаар шийдвэрлүүлэхийг эрмэлзэж байгаа бөгөөд төрийн зүгээс ч автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг үр ашигтай болгох зорилгоор шинэ төрлийн ажлын процессуудыг нэвтрүүлж байна. Эдгээр олон талт шаардлага, мөн бүртгэлийн системд хадгалагдаж буй төрөл бүрийн мэдээллийг найдвартай хамгаалах үүднээс автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийг мэдээллийн технологийн шинэ чиг хандлагад нийцүүлэн байнга шинэчилж, сайжруулах зайлшгүй шаардлагатай болсон.

Үүний хүрээнд Монгол Улсад ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийг шинэчлэх, сайжруулах ажил хийгдэж байгаа боловч, хэд хэдэн хүндрэл, шалтгааны улмаас хангалттай үр дүнд хүрэхгүй байгаа нь анзаарагдаж байна.

Тиймээс бүртгэлийн үйл ажиллагаа нь олон төрлийн баримт бичгийг нягтлан шалгаж, боловсруулах онцлогтой тул, шуурхай бөгөөд нарийн бодитой үйл ажиллагааг хангахын тулд илүү олон системтэй мэдээллийн уялдааг өргөтгөх, хэрэглэгчдэд ээлтэй UI/UX нэвтрүүлэх, систем дотор хадгалагдаж буй чухал мэдээллийг хамгаалах аюулгүй байдлыг бэхжүүлэх, гараар гүйцэтгэдэг үйл ажиллагааг хамгийн бага түвшинд хүргэх зорилгоор ажлын урсгалыг сайжруулах, гол үйл ажиллагаатай холбоотой олон нийтэд чиглэсэн үйлчилгээг өргөжүүлэх зэрэг нь шаардлагатай гэж үзэж байна. Үүний тулд шинэ систем боловсруулах шаардлага үүсэж байна.

3.2 Олон улсын туршлага

Монгол Улсад ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн ихэнх нь Япон, БНСУ, БНХАУ зэрэг орнуудаас импортоор орж ирсэн ашиглалтад оруулсан автомашинууд байдаг бөгөөд эдгээр төрлийн тээврийн хэрэгслийг үр ашигтай удирдахын тулд автотээврийн хэрэгслийн насжилтын менежментийн анхны шат болох бүртгэлийн үйл ажиллагааг шуурхай, үнэн зөв явуулах боломжтой орчныг бүрдүүлэх нь нэн чухал юм. Иймд БНСУ-ыг төв болгож, Монгол Улстай төстэй нөхцөл байдалтай орнуудын үйл ажиллагааны туршлагыг судалж, Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн журам, үйл ажиллагааны үр ашиг, цахим системийн сайжруулалттай холбоотой хэрэгцээт сургамж, туршлагыг тодорхойлохыг зорьж байна.

3.2.1 БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоо

1) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн төрөл

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй шууд холбоотойгоор 2 хууль, 2 Ерөнхийлөгчийн зарлиг, 1 сайдын тушаалаар баталсан журам үйлчилж байна. Үүнд: "Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль", "Автотээврийн хэрэгсэл болон тодорхой үл хөдлөх хөрөнгийн ипотекийн зээлийн тухай хууль"(ACT ON MORTGAGE ON MOTOR VEHICLES AND OTHER SPECIFIC MOVABLES) гэсэн хуулиуд, "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл", "Автомашин болон тодорхой үл хөдлөх хөрөнгийн ипотекийн зээлийн тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах"-тай

холбоотой Ерөнхийлөгчийн зарлигууд, сайдын тушаалаар баталсан "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дүрэм" журам багтана.

БНСУ-д автотээврийн хэрэгсэл бүртгэлгүйгээр замын хөдөлгөөнд оролцохыг хориглодог ба өмчлөх эрхийг олж авах, шилжүүлэх болон дуусгавар болгох үйлдэл бүртгэл хийсний дараа эрх зүйн хувьд хүчин төгөлдөр болдог.

Иргэн, өрхийн түвшинд эзэмших буюу бүртгүүлэх тээврийн хэрэгслийн тоонд ямар нэгэн хязгаарлалт тогтоогоогүй бөгөөд бүс нутгийн хувьд ч бүртгэлийн тоонд хязгаарлалт тавьдаггүй. Ялангуяа, автомашины насжилт өндөр болсон шалтгаанаар бүртгэлийг хориглодоггүй боловч Сөүл зэрэг нийслэлийн бүсэд насжилт өндөр дизель автомашины хөдөлгөөнийг хязгаарлах журмыг хэрэгжүүлж байна.

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх үйл ажиллагааг зарчмын хувьд өөртөө засах мужийн захирагч, аймаг, нийслэлийн Засаг дарга зэрэг бүс нутгийн захиргааны байгууллагын эрхлэх ажил боловч, практикт сум, дүүргийн Засаг дарга нар энэ үүргийг гүйцэтгэж байна. Өмнө нь тухайн бүртгүүлэх гэж буй бүсийн бүртгэлийн байгууллагад бүртгэлийн хүсэлт гаргадаг байсан бол, одоо аж ахуйн зориулалтын тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын бүсчилсэн ялгаа арилж, автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн санд суурилсан цахим системийг нэвтрүүлснээр улсын аль ч газраас бүртгэлийн хүсэлт гаргах боломжтой болсон.

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлд тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар, улсын бүртгэлийн дугаар, автомашины нэршил, өмчлөгчийн мэдээлэл, хөдөлгүүрийн төрөл, зүтгүүр аккумляторын таних дугаар, автомашины төрөл, зориулалт, техникийн өөрчлөлт хийсэн байдал, техникийн хяналтын үзлэгийн хүчинтэй хугацаа, автомашинд бүртгэгдсэн зээлийн барьцааны мэдээлэл зэрэг багтана

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл нь шинээр бүртгэх, өөрчлөлтийн бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл, бүртгэлээс хасах, битүүмжлэл тавих бүртгэл гэсэн төрлүүдтэй. Эдгээр бүртгэлийн төрлүүдийг товч тайлбарлавал дараахын адил байна.

- Шинээр бүртгэх

Шинэ автомашин худалдаж авсан, бүртгэлээс хасагдсан тээврийн хэрэгслийг дахин бүртгүүлэх, эсвэл гадаадад ашиглаж байсан тээврийн хэрэгслийг эх орондоо оруулж ирээд анх удаа бүртгүүлэх тохиолдолд энэхүү бүртгэлийг хийдэг. Шинээр бүртгэх хүсэлтийг автомашин худалдан авсан этгээд өөрөө гаргах ёстой ч, бүртгэлийг шуурхай болгох үүднээс үйлдвэрлэж, импортолсон автомашины хувьд үйлдвэрлэгч, борлуулагч нь хэрэглэгчийг төлөөлөн бүртгэлийн хүсэлт гаргах үүрэгтэй байдаг.

- Өөрчлөлтийн бүртгэл

Бүртгэлд орсон чухал мэдээлэл өөрчлөгдсөн тохиолдолд бүртгэлд өөрчлөлт оруулах шаардлагатай. Жишээлбэл, техникийн өөрчлөлтөөр тээврийн хэрэгслийн бүтцэд өөрчлөлт орсон, эсвэл өмчлөгчийн нэр өөрчлөгдсөн бол бүртгэлийн мэдээлэлд өөрчлөлт оруулах ёстой. Гэвч практикт өөрчлөлтийн үзлэгийг хийсэн бол тусдаа бүртгэлийн хүсэлт шаардлагагүй. Мөн нэр, хаяг зэрэг мэдээлэл нь иргэний бүртгэлийн мэдээллийн сантай уялдсан тохиолдолд автоматаар бүртгэлийн өөрчлөлт хийгдсэнд тооцдог.

- Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл

Бүртгэлд орсон мэдээллүүдээс өмчлөгчийн эрх шилжсэн тохиолдолд энэ бүртгэлийг хийдэг. Энэ нь ихэвчлэн худалдах, өвлүүлэх зэрэг шалтгаанаар хийгдэнэ. Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийг шинэ өмчлөгч өөрөө гаргах ёстой боловч, улсын бүртгэлд бүртгэгдсэн хуучин автомашин худалдах эрх бүхий этгээдээр дамжсан тохиолдолд худалдааны байгууллага өмчлөгчийг төлөөлөн бүртгэлийн хүсэлт гаргадаг. Энэ нь бүртгэлийн ажиллагааг хялбарчилж, бүртгэл хийгдэхгүй өнгөрөхөөс сэргийлнэ.

- Бүртгэлээс хасах

Автомашин ашиглалтаас гарсан, эсвэл хулгайд алдсан тохиолдолд бүртгэлээс хасах бүртгэлийг хийдэг. Хэрвээ хулгайлагдсан автомашиныг олсон бол шинээр бүртгэх хэлбэрээр

бүртгэлээ сэргээдэг. Автомашиныг ашиглалтаас гаргах тохиолдолд улсын бүртгэлд бүртгэгдсэн хасалтын эрх бүхий байгууллага өмчлөгчийг төлөөлөн бүртгэлээс хасуулах үүрэгтэй. Нийт тээврийн хэрэгсэл, тухайлбал автобус гэх мэт нь хуульд заасан ашиглалтын хугацааг хэтрүүлсэн тохиолдолд бүртгэлээс заавал хасна. Мөн экспортлохоор болсон тохиолдолд ч бүртгэлээс хасна. Хэдийгээр автомашинд татварын өр болон битүүмжлэл тавигдсан байж болох ч, тухайн тээврийн хэрэгсэл тодорхой ашиглалтын хугацаа хэтэрч, эдийн засгийн үнэ цэнээ алдсан бол холбогдох журмын дагуу бүртгэлээс хасуулах боломжтой.

- Битүүлэх бүртгэл

Энэ бүртгэл нь татвар төлөөгүй, шүүх болон бусад байгууллагын хүсэлтээр хийгддэг. Үүнээс гадна барьцааны эрх, мэдээлэл залруулах, урьдчилсан бүртгэл хийх гэх мэт бүртгэлийн төрөл байдаг.

2) Автотээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд түр оролцох

БНСУ-д зөвхөн томоохон, жижиг хэмжээний автомашин үйлдвэрлэгч, эсвэл импортлогч байгууллагын үйлдвэрлэсэн, импортолсон тээврийн хэрэгсэл төдийгүй, хувь хүн гадаадад ашиглаж байсан хуучин автомашиныг эх орондоо оруулж ирээд бүртгэл хийлгэхээс өмнө улсын дугааргүйгээр замын хөдөлгөөнд оролцохоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор түр хугацаанд замын хөдөлгөөнд оролцохыг зөвшөөрдөг “түр зөвшөөрөл олгох журам”-ыг хэрэгжүүлж байна. Тээврийн хэрэгсэл нь даатгалд хамрагдсаны дараа, хамгийн ихдээ 10 хоногийн хугацаанд замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийг олгож, түр улсын дугаар тэмдэг олгон, техникийн хяналтын үзлэг зэрэгт оролцох зорилгоор зорчих боломжийг бүрдүүлдэг. Бүртгэл нь албан ёсоор хийгдсэний дараа түр зөвшөөрлийн бичиг болон түр улсын дугаарыг бүртгэлийн байгууллагад буцаан хураалгадаг.

<Хүснэгт 3-1> Замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн журмын харьцуулалт

БНСУ	Монгол Улс
- Албан ёсны бүртгэлд хамруулахаас өмнө түр хугацаанд хөдөлгөөнд оролцох тохиолдолд, 10 хоногийн дотор түр хугацааны хөдөлгөөнд оролцох зөвшөөрөл олгож, зөвшөөрлийн бичиг олгон, түр улсын дугаар тэмдгийг бэхэлнэ.	- Экспортын (гадаад руу гаргах) тохиолдолд 72 цагийн дотор түр улсын дугаар олгох зохицуулалт байгаа боловч, импортын (гадаадаас оруулж ирэх) тохиолдолд түр хөдөлгөөний журам бүрэн боловсруулаагүй байна.

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

3) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн хугацаа

БНСУ нь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн төрөл болон бүртгэлийн шалтгаанд үндэслэн тодорхой хугацааг тогтоон хэрэгжүүлдэг бөгөөд, энэ хугацааг мөрдөхгүй тохиолдолд торгууль зэрэг захиргааны хариуцлага хүлээлгэдэг.

Шинээр бүртгүүлэх тохиолдолд, тээврийн хэрэгслийг шинээр худалдан авсан бол бүртгүүлэх хугацааны хязгаар заагаагүй. Харин хуучин тээврийн хэрэгслийг бүрэн хасалтын бүртгэл хийсэн байсан бөгөөд дахин бүртгүүлэх тохиолдолд хугацааны хязгаар тогтоосон байдаг. Жишээлбэл, хулгайд алдаад хасалтын бүртгэл хийсэн боловч дараа нь тээврийн хэрэгслийг олсон, эсвэл экспортод зориулан бүрэн хасалт хийсэн боловч тодорхой хугацаанд экспортлоогүй, эсвэл шинэ тээврийн хэрэгслийг (шинээр угсарсан тээврийн хэрэгсэл) худалдан аваад гэмтэл, доголдлын улмаас буцаан өгч хасалтын бүртгэл хийсэн тохиолдолд, зарчмын хувьд 3 сарын дотор шинээр бүртгүүлэх хүсэлт гаргах ёстой. Хэрэв энэ хугацаанд шинээр бүртгүүлэх хүсэлт гаргаагүй бол 1,000,000 вон хүртэлх торгууль ногдуулдаг.

Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл нь худалдах, өв залгамжлал, нэгтгэх, шүүхийн шийдвэр гэх мэтээр өмчлөл шилжсэн тохиолдолд хамаарна. Ерөнхийдөө, шалтгаан үүссэн өдрөөс хойш 15 хоногийн дотор бүртгүүлэх хүсэлт гаргах ёстой. Харин бэлэглэлийн тохиолдолд 20 хоног, өв залгамжлалын тохиолдолд шалтгаан (нас баралт) үүссэн сарын сүүлийн өдрөөс хойш 6 сарын дотор шилжилт

хөдөлгөөний бүртгэлийг хийлгэх ёстой. Хэрэв хугацаанд бүртгүүлэх хүсэлт гаргаагүй бол 2 жилээс доош хугацаагаар хорих, эсвэл 20,000,000 вон хүртэлх торгууль ногдуулж болно.

Өөрчлөлтийн бүртгэл гэдэг нь тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын зориулалт, таних тэмдгийн дугаарын өөрчлөлт, техникийн өөрчлөлт зэрэг бүртгэлийн мэдээлэлд өөрчлөлт орсон тохиолдолд хамаарна. Өөрчлөлтийн шалтгаан үүссэн өдрөөс хойш 30 хоногийн дотор бүртгүүлэх хүсэлт гаргах шаардлагатай. Харин техникийн өөрчлөлт зэрэг шалтгаанаар тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд өөрчлөлт орсныг тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийдэг байгууллагаас баталгаажуулсан тохиолдолд, уг бүртгэлийг хийсэнд тооцдог тул нэмэлт бүртгэлийн хүсэлт гаргах шаардлагагүй. Хэрэв хугацаанд бүртгүүлэх хүсэлт гаргаагүй бол 500,000 вон хүртэлх торгууль ногдуулна.

Хасалтын бүртгэл нь тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас гаргах, өв залгамжлалын шалтгаан, буцаалт зэрэг тохиолдолд заавал хийх ёстой бөгөөд, зарчмын хувьд хасалтын шалтгаан үүссэн өдрөөс хойш 1 сарын дотор бүртгэлийн хүсэлт гаргах ёстой. Хэрэв хугацаанд бүртгүүлэх хүсэлт гаргаагүй бол ашиглалтаас гаргах шалтгаантай тохиолдолд 1,000,000 вон хүртэлх, бусад шалтгаантай тохиолдолд 500,000 вон хүртэлх мөнгөн дүнгээр торгууль ногдуулна.

3.2.2 БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа

1) Шинээр бүртгэх

БНСУ нь төрөл бүрийн автотээврийн хэрэгслийг үйлдвэрлэдэг, мөн гадаадаас импортолдог улс тул шинээр бүртгэх үед тухайн тээврийн хэрэгсэл хэрхэн үйлдвэрлэгдсэн буюу импортлогдсон хэлбэрээс хамааран техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг бүрдүүлэх болон бүртгэх үйл ажиллагаанд ялгаа байдаг. Тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэх арга нь “Hyundai”, “Kia” зэрэг томоохон үйлдвэрлэгч компаниудын үйлдвэрлэл, болон жижиг хэмжээний үйлдвэрлэгчийн үйлдвэрлэл гэж ангилагдана. Харин тээврийн хэрэгсэл импортлох арга нь томоохон импортлогч, жижиг импортлогч, эсхүл хувь хүн өөрийн хэрэглэж байсан тээврийн хэрэгслийг нүүж ирэхдээ ачаа хэлбэрээр оруулж ирэх гэсэн гурван үндсэн хэлбэртэй. Гэсэн хэдий ч, тухайн тээврийн хэрэгсэл ямар хэлбэрээр үйлдвэрлэгдсэн, импортлогдсон байсан ч замын хөдөлгөөнд оролцохын тулд заавал шинээр бүртгүүлэх ёстой байдаг тул, БНСУ-д мөрдөгдөж буй тохиолдол тус бүрийн техникийн үзүүлэлт бүрдүүлэх болон бүртгэлийн үйл явц дараах байдлаар явагдана.

① Үйлдвэрлэсэн тээврийн хэрэгслийн бүртгэл

- Томоохон үйлдвэрлэгч үйлдвэрлэсэн бол:

Томоохон үйлдвэрлэгч нь анх үйлдвэрлэсэн шинэ тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг оруулан, БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газарт уг үзүүлэлтийг бүртгэдэг. Дараа нь ижил техникийн үзүүлэлт бүхий тээврийн хэрэгслийг үргэлжлүүлэн үйлдвэрлэж, өөрийн баталгаажуулалтаар (өөрөө батлан дааж) хэрэглэгчдэд худалдаалдаг. Үйлдвэрлэгч нь хэрэглэгчид тээврийн хэрэгслийг борлуулах үед “тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ” (тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгдсэн тухай гэрчилгээ)-г олгодог бөгөөд уг мэдээлэл нь борлуулалтын хамт автоматаар Солонгосын Автотээврийн Хэрэгслийн Мэдээллийн Систем (цаашид: VMIS)[16] руу оруулдаг.

[16] Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем (VMIS) нь Засгийн газраас автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой үйл ажиллагааны үр ашиг, олон нийтэд үзүүлэх үйлчилгээний хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”-д үндэслэн ажиллуулж буй үндэсний мэдээллийн систем юм. Энэхүү системийн тусламжтайгаар автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар, ашиглалтаас гаргах зэрэг автотээврийн хэрэгслийн бүхий л төрлийн удирдлага, хяналтын үйл ажиллагаа нэг дор төвлөрөн цахим хэлбэрээр хийгдэж, зохион байгуулагддаг төдийгүй, татвар, зам тээврийн осол, даатгал зэрэг төрийн бусад холбогдох үйл ажиллагаанд ч өргөнөөр ашиглагдаж байна. Түүнчлэн, уг системийг суурилуулах болон ашиглалтын үйл ажиллагааг холбогдох хууль, журмын дагуу БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газраас Засгийн газрын нэрийн өмнөөс хариуцан гүйцэтгэдэг.

Үүний дараа, тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь бүрдүүлсэн бүртгэлийн өргөдөл болон даатгалын гэрчилгээ зэргийг хавсарган бүртгүүлэх хүсэлтээ гаргана. Улмаар орон нутгийн захиргааны нэгжүүд дээр (Монголын "сум"-тай адил түвшний нэгж) байрладаг бүртгэлийн байгууллагын ажилтан нь, өмнө нь үйлдвэрлэгчээс VMIS-д оруулсан техникийн үзүүлэлт болон үйлдвэрлэлийн гэрчилгээний мэдээллийг шалгаж, бүртгэлийн мэдээллийг эцэслэн баталгаажуулсны дараа улсын дугаарын тэмдэг болон бүртгэлийн гэрчилгээг олгодог.

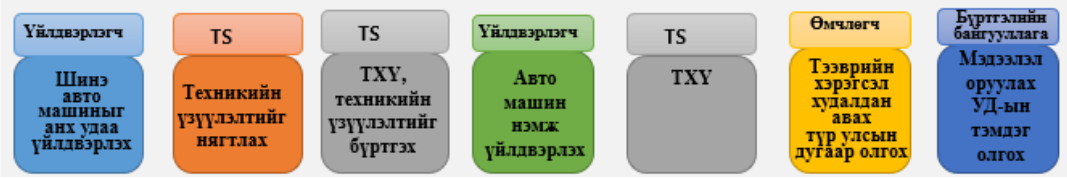
<Зураг 3-2> > БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх шат дараалал (Томоохон үйлдвэрлэгч үйлдвэрлэсэн автотээврийн хэрэгсэл)

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

- Жижиг үйлдвэрлэгч тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэсэн бол:

Жижиг үйлдвэрлэгч тээврийн хэрэгслийг анх удаа үйлдвэрлэсэн 1 ширхэг тээврийн хэрэгсэлд БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын KATRI[17]-аас техникийн дүгнэлт гаргана. Мөн үзлэгийн төхөөрөмжөөр аюулгүй байдлын үзлэг хийсний дараа техникийн үзүүлэлтийг бүртгэнэ. Үүний дараа ижил техникийн үзүүлэлт бүхий тээврийн хэрэгслийг дахин үйлдвэрлэн худалдаанд гаргана. Хоёр дахь болон түүнээс хойш үйлдвэрлэсэн тээврийн хэрэгсэл нь Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын орон даяар байрлах 27 техникийн хяналтын үзлэгийн төвд үзлэгт хамрагдаж, бие даасан баталгаажуулалтын тэмдэг тавьсны дараа худалдаанд гаргана.

Үүний дараа автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь бүртгэлийн өргөдөл, даатгалд хамрагдсан тухай нотлох баримт болон бусад хавсралт бичиг баримтыг бүрдүүлэн бүртгэлийн өргөдөл гаргаснаар, бүртгэлийн байгууллагын холбогдох ажилтан нь өмнө бүртгэгдсэн техникийн үзүүлэлт болон үйлдвэрлэлийн гэрчилгээний мэдээллийг Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем (VMIS)-ээс шүүж үзээд бүртгэлийн мэдээллийг эцэслэн баталгаажуулж, улсын дугаар болон бүртгэлийн гэрчилгээ олгоно.



<Зураг 3-3> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх шат дараалал (Жижиг үйлдвэрлэгч үйлдвэрлэсэн автотээврийн хэрэгсэл)

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

[17] KATRI нь БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын харьяа, бие даасан мэргэжлийн судалгааны байгууллага юм. Автотээврийн хэрэгсэл болон түүний эд ангийн аюулгүй байдлын судалгаа, туршилт (ослын туршилт, шинэ тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын үнэлгээ (K-NCAP) зэрэг багтана), олон улсын аюулгүй байдлын стандартын судалгаа, боловсруулалт болон стандартын төсөлд оролцох, үйлдвэрлэгчийн гологдлын шинжилгээ зэрэг уламжлалт чиг үүргээс гадна, өөрөө явагч тээврийн хэрэгслийн туршилтын хотхон (K-City)-ыг байгуулах, ажиллуулах, холбогдох аж ахуйн нэгжүүдийг дэмжих, цахилгаан тээврийн хэрэгслийн нэгдсэн баталгаажуулалтын хяналт зэрэгт хамрагдах замаар аюулгүй, байгальд ээлтэй ирээдүйн хөдөлгөөний орчныг бүрдүүлэх олон төрлийн үйл ажиллагаа явуулж байна.

② Импортын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл

- Томоохон импортлогчоор дамжуулан импортолсон бол

Гадаадад үйлдвэрлэсэн тээврийн хэрэгслийг жилд 500 ширхгээс дээш хэмжээгээр албан ёсоор оруулж ирдэг борлуулагч нь бие даасан баталгаажуулах чадвартай, томоохон импортлогчоор бүртгэнэ. Ийм импортлогчийг дотоодын томоохон үйлдвэрлэгчтэй ижил түвшинд авч үзнэ. Тодруулбал, эхлээд тухайн импортлогчийг автомашин үйлдвэрлэгчээр Газар, дэд бүтэц, тээврийн яаманд бүртгүүлнэ. Дараа нь гадаадын үйлдвэрлэгчийн шинээр үйлдвэрлэсэн автомашины техникийн үзүүлэлтийг оруулж, БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газарт техникийн үзүүлэлтээ бүртгүүлсний дараа, ижил үзүүлэлт бүхий автомашиныг нэмэлтээр импортлон өөрийн баталгаажуулалтын тэмдэг бүхий байдлаар хэрэглэгчид худалдаалдаг. Импортлогч тээврийн хэрэгслийг хэрэглэгчид борлуулсны дараа автомашины үйлдвэрлэлийн гэрчилгээг олгодог бөгөөд уг гэрчилгээний мэдээллийг борлуулалтын хамт VMIS (Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем)-д бүртгэнэ. Холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу бие даан баталгаажуулах шаардлагатай тул үйлдвэрлэгч нь өөрийн зохион байгуулалтаар тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг хийнэ.

Үүний дараа автомашин худалдан авсан этгээд бүртгэлийн хүсэлт, даатгалын гэрчилгээ болон бусад хавсралт бичиг баримтыг бүрдүүлэн бүртгэлийн хүсэлт гаргаснаар, бүртгэлийн байгууллагын холбогдох албан хаагч нь VMIS-ээс өмнө бүртгэгдсэн техникийн үзүүлэлт, үйлдвэрлэлийн гэрчилгээний мэдээллийг шүүж үзээд бүртгэлийг эцэслэн баталгаажуулж, улсын дугаар болон бүртгэлийн гэрчилгээ олгоно.

- Жижиг импортлогчоор дамжуулан импортолсон бол

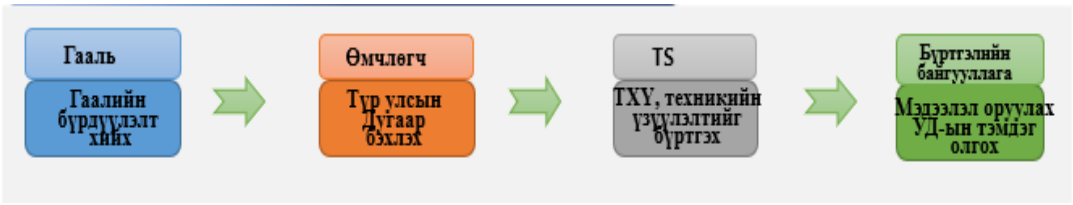
Томоохон импортлогчийн шалгуурыг хангаагүй жижиг импортлогч нь, анх удаа импортолж буй 1 ширхэг тээврийн хэрэгслийн хувьд БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын харьяа KATRI байгууллагаас техникийн дүгнэлт гаргуулж, хяналтын тоног төхөөрөмж ашиглан техникийн хяналтад оруулсны дараа тухайн тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг мэдээллийн системд бүртгэнэ. Үүний дараа ижил үзүүлэлтэй автомашиныг нэмэлтээр импортолж борлуулдаг.

Техникийн үзүүлэлтийг бүртгүүлсэн автомашиныг нэмэлтээр импортолсны дараагаар, тус тээврийн хэрэгслийг улсын хэмжээнд байрлах 27 техникийн хяналтын үзлэгийн төвд үзлэгт оруулж, бие даасан баталгаажуулалтын тэмдэгтэйгээр борлуулна. Жижиг импортлогч хэрэглэгчид автомашин борлуулсан тохиолдолд ч мөн үйлдвэрлэлийн гэрчилгээг олгох ба энэхүү мэдээлэл нь борлуулалтын дараа шууд VMIS системд бүртгэгдэнэ.

Үүний дараагаар хэрэглэгч бүртгэлийн хүсэлт, даатгалын гэрчилгээ болон бусад хавсралт баримтуудыг бүрдүүлэн бүртгэлд хамрагдах бөгөөд бүртгэлийн ажилтан VMIS-с техникийн үзүүлэлт, үйлдвэрлэлийн гэрчилгээний мэдээллийг шүүж, бүртгэлийн мэдээллийг баталгаажуулсны дараа улсын дугаар болон бүртгэлийн гэрчилгээ олгоно.

- Хувь хүн өөрийн тээврийн хэрэгслийг оруулж ирсэн бол

Гадаад улсад 1 жилээс дээш хугацаагаар оршин суусан иргэн өөрийн ашиглаж байсан тээврийн хэрэгслийг эх орондоо оруулж ирэх тохиолдолд, эхлээд гаалийн байгууллагаар дамжуулан гаалийн бүрдүүлэлт хийнэ. Үүний дараа автомашины өмчлөгч нь бүртгэлийн байгууллагаас замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл авч, түр улсын дугаарын тэмдэг авч бэхэлсний дараа БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвд анхны үзлэгт хамруулж техникийн үзүүлэлтийг бүртгэнэ. Техникийн хяналтын үзлэгт үндэслэн бүртгэлийн байгууллага автомашиныг шинээр бүртгэж, улсын дугаар болон бүртгэлийн гэрчилгээ олгоно. Хувь хүн өөрийн хэрэглээнд байсан тээврийн хэрэгслийг оруулж ирж буй тохиолдолд, “импортын мэдүүлгийн гэрчилгээ” эсвэл “импортын баримт бичиг”-ийг бүртгэлийн хүсэлтийн хамт бүрдүүлэн ирүүлэх шаардлагатай. Хувь хүн өөрөө автомашин үйлдвэрлэгч эсвэл импортлогчоор бүртгүүлэх шаардлагагүй ба, үйлдвэрлэгч буюу импортлогчоос шаардагддаг бие даан баталгаажуулах үйл явц нь холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу чөлөөлөгдөнө.



<Зураг 3-4> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх шат дараалал (Хувь хүн хувьдаа ашиглаж байсан автотээврийн хэрэгслийн хувьд)

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

2) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлттэй холбоотой өөрчлөлтийн бүртгэл

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн хувьд, БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын техникийн хяналтын үзлэгийн төвөөс тухайн техникийн өөрчлөлтөд хяналтын үзлэг хийлгэж, дүнг Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн цахим систем (VIMS)-д бүртгүүлсэн тохиолдолд техникийн өөрчлөлтийн бүртгэл хийгдсэнд тооцогдож, нэмэлтээр бүртгэлийн байгууллагад өөрчлөлт бүртгүүлэх хүсэлт гаргах шаардлагагүй. Хэрэв тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн овог, нэр, төрсөн огноо, хаяг, тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар эсвэл хөдөлгүүрийн загварын тэмдэглэгээ өөрчлөгдсөн бол мөн бүртгэлийн өөрчлөлт хийх шалтгаан болно. Гэсэн хэдий ч, овог, нэр, төрсөн огноо, хаяг нь Иргэний бүртгэлийн цахим системд өөрчлөгдсөн бол, эсвэл тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар болон хөдөлгүүрийн загварын тэмдэглэгээ нь БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газарт өөрчлөлтийн хүсэлт гаргасан тохиолдолд өөрчлөлтийн бүртгэлийн хүсэлт гаргасан гэж үзэн, дахин бүртгэлийн мэдүүлэг гаргах шаардлагагүй. Харин тээврийн хэрэгслийн өнгө өөрчлөгдсөн тохиолдолд энэ нь техникийн хувьд ялимгүй өөрчлөлтөд тооцогдох тул бүртгэлийн өөрчлөлт хийх шаардлагагүй.

3) Автотээврийн хэрэгслийн цахим бүртгэл

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн зарим хэсэг болон нийт бүртгэл цахим хэлбэрээр хийгддэг. Автотээврийн хэрэгслийн цахим үйлчилгээний нэгдсэн портал болох car365.go.kr вэбсайтаар дамжуулан шинэ бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл, өөрчлөлтийн бүртгэл, бүртгэлээс хасах, барьцааны эрхийн бүртгэл зэрэг үйлчилгээг цахимаар шийдвэрлэх боломжтой. Мөн бүртгэлийн гэрчилгээний дахин хэвлэл, бүртгэлийн лавлагаа, бүртгэлээс хасагдсан тухай гэрчилгээ, техникийн хяналтын хугацаа сунгуулах зэрэг үйлчилгээг ч мөн цахимаар авах боломжтой. Доорх хэсэгт хамгийн түгээмэл явагддаг шинэ бүртгэл болон шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийн дэлгэрэнгүй шат дараалыг үзүүлэв.

<Хүснэгт 3-2> Цахим бүртгэлийн шат дараалал

Ангилал	Д/Д	Дэлгэрэнгүй үйл ажиллагаа
Шинэ бүртгэл	1	Иргэний цахим гарын үсэг болон тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэгчийн гэрчилгээ бэлтгэх
	2	car365.gor.kr цахим хуудсаар нэвтэрч, автотээврийн хэрэгслийн шинэ бүртгэлийн хүсэлт гаргах: Оршин суугаа газрын мэдээлэл оруулах. Шинэ бүртгэлийг хянах эрх бүхий бүртгэлийн байгууллага болон улсын дугаарыг хэрхэн авах (санамсаргүй буюу сонгон авах), мөн төлөөлөгчөөр бүртгүүлэх эсэхийг зааж өгөх
	3	Сонгосон бүртгэлийн байгууллага бүртгэлийн хяналт, үнэлгээ хийнэ
	4	Холбогдох төлбөрийг төлөх (үйлчилгээний хураамж, татвар, бондын төлбөр гэх мэт)
	5	Улсын дугаар сонгох (санамсаргүй дугаар авахыг сонгосон тохиолдолд автоматаар олгогдоно / сонголтоор авах тохиолдолд 10 дугаараас сонгох боломжтой)

	6	Бүртгэлийн хүлээгдэж буй төлөвт
	7	Бүртгэлийн байгууллага эцсийн бүртгэлийг гүйцэтгэнэ
	8	Бүртгэлийн байгууллагад биечлэн очих (иргэний үнэмлэх, замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл, түр дугаарын тэмдгийг хураалгана – бүртгэлийн гэрчилгээ, улсын дугаарын тэмдэг хүлээн авч, тээврийн хэрэгсэлд бэхэлнэ)
Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл	1	Шилжүүлэгч болон шилжүүлэн авагч нь хоёулаа цахим гарын үсэгтэй байх / автотээврийн хэрэгслийн шилжүүлэх гэрчилгээ бүрдүүлсэн байх шаардлагатай
	2	Шилжүүлэгч car365.gor.kr цахим хуудсаар нэвтэрч, "Автотээврийн хэрэгслийн шилжүүлэх гэрчилгээний хүсэлт"-ийг цахимаар бөглөнө
	3	Шилжүүлэн авагч цахим хуудсаар нэвтэрч, шилжилтийн бүртгэлийн хүсэлт гаргах (шаардлагатай хавсралтууд: оршин суугаа газрын мэдээлэл / шилжүүлэх гэрчилгээ) – бүртгэлийг хянах бүртгэлийн байгууллагыг сонгох
	4	Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийн хяналт болон татварын үнэлгээ хийгдэнэ (сонгосон бүртгэлийн байгууллага)
	5	Хяналт дуусмагц - төлбөр төлөлтийн хүлээгдэж буй төлөвт шилжинэ – татварын тайлагнал ба төлбөрийг цахимаар гүйцэтгэнэ (цахим хуудсаар дамжуулан) / татвар, бондын төлбөр зэргийг виртуал дансаар төлнө
	6	Бүртгэлийн хүлээгдэж буй төлөвт
	7	Бүртгэлийн байгууллага эцсийн бүртгэлийг баталгаажуулна
	8	Шилжүүлэн авагч иргэний цахим үйлчилгээний порталаас бүртгэлийн гэрчилгээг хэвлэн авна

4) Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэг олгох, бэхлэх тухай

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэг нь урьдчилан тухайн бүсийн бүртгэлийн байгууллагын хариуцсан ажилтнаас тодорхойлон үйлдвэрлүүлсэн бөгөөд, автомашин өмчлөгч нь тээврийн хэрэгслээ бүртгүүлэх үед уг дугаарын тэмдгийг сонгон авч тээврийн хэрэгсэлдээ бэхэлнэ. Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг бүсийн бүртгэлийн байгууллагын хариуцсан ажилтан ашиглах боломжтой дугаар хомсдож байна гэж үзвэл, төрийн холбогдох байгууллагын дугаар хариуцсан албан хаагчид VMIS системээр дамжуулан хүсэлт гаргадаг. Улмаар төрийн албан хаагч тухайн дугаарыг тогтоосон журам, ангиллын дагуу төрөл тус бүрээр нь хуваарилж өгнө. Ийнхүү дугаар олгогдсоны дараа л тухайн орон нутгийн бүртгэлийн байгууллага улсын дугаарын тэмдгийг үйлдвэрлүүлж, өмчлөгчид олгох боломж бүрдэнэ.

Өмнө нь БНСУ-д ашиглагдаж байсан автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарт өмчлөгчийн оршин суугаа газрын бүс нутгийн тэмдэглэгээ бичигддэг байсан тул тухайн оршин суугаа газрын харьяа бүртгэлийн байгууллагад бүртгүүлэх боломжтой байв. Харин 2000 оноос эхлэн аж ахуйн зориулалтын бус болон түрээсийн зориулалттай тээврийн хэрэгсэлд олгогдох улсын дугаарт бүс нутгийн тэмдэглэгээ тусгахгүй болсон тул оршин суугаа газрын харьяаллаас үл хамааран бүртгүүлэх боломжтой болсон. Гэсэн хэдий ч, тээврийн хэрэгслийн ангилал тус бүрд хамаарах ангиллын код хадгалагдсаар байгаа бөгөөд суудлын автомашин нь 01–69, бага оврын автобус 70–79, ачааны машин 80–97, тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл 98–99 гэсэн дугаар авдаг18. Эдгээр ангиллын код нь улсын бүртгэлийн дугаарын хамгийн эхэнд бичигддэг.

18 Тээврийн хэрэгслийн тоо өссөнтэй холбоотойгоор улсын дугаарын дугаарлалтын хүрэлцээ хомсдох асуудлыг шийдэхийн тулд, 2020 оноос эхлэн автомашины төрлийн ангиллын кодыг шат дараатайгаар гурван оронтой болгон өөрчилсөн. Өөрөөр хэлбэл суудлын автомашин: 100–699, бага оврын автобус: 700–799, ачааны автомашин: 800–979, тусгай зориулалтын автомашин: 980–997 гэж өргөтгөн шинэчилсэн болно.

3.2.3 БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем

БНСУ-ын анхны автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын систем нь бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг нэгэн цогц системээр хэрэгжүүлдэг байсан бөгөөд нэг системд хоёр төрлийн үйл ажиллагаа хосолсон байв. Гэвч 2000-аад оны эхэн үед өмнөх Client-Server хэлбэрийн системийг WEB хэлбэрт шилжүүлж, бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаанд олон төрлийн нэмэлт функц нэвтрүүлсний үр дүнд автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем болон техникийн хяналтын үзлэгийн системийг тусад нь салгаж ашиглах болсон бөгөөд эдгээр хоёр систем нь шаардлагатай өгөгдлүүдийг бодит цаг хугацаанд харилцан солилцох байдлаар ажилладаг.

Одоогийн байдлаар БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем нь ойролцоогоор 26.3 сая тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээллийг агуулж байгаа бөгөөд өмчлөгчийн мэдээлэл болон төрөл бүрийн холбогдох мэдээллийг багтаасан үндэсний чухал систем болж хөгжсөн. Энэхүү систем нь тээврийн хэрэгслийн шинээр бүртгэл хийх болон бүртгэлийн өөрчлөлт оруулах, өмчлөх эрх шилжүүлэх, барьцаа болон битүүмжлэл бүртгэх, улсын бүртгэлээс хасах болон ашиглалтаас гаргах бүртгэлийг хийх, улсын дугаар олгох болон удирдах, дипломат тээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон тусгай нөхцөлд хамаарах бүртгэл, тээврийн хэрэгслийн статистик болон захиргааны тайлан мэдээ гаргах, албан журмын даатгалын гэрээний бүртгэл зэргийг хариуцан хэрэгжүүлдэг бөгөөд төр, захиргааны байгууллагууд болон иргэд тээврийн хэрэгслийг үр ашигтай удирдахад өргөн ашигладаг.

БНСУ нь автомашин үйлдвэрлэгч улс учраас олон улсын түвшинд хүлээн зөвшөөрөгдөх техникийн үзүүлэлтийн бүртгэл үүсгэх, удирдах функцтэй бөгөөд тус улсын авто замын нөхцөлд нийцсэн олон төрлийн бизнес үйл ажиллагаа болон иргэдэд зориулсан олон нийтийн үйлчилгээний функцүүдийг агуулдаг.

Сүүлийн жилүүдэд автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын үйл ажиллагааг илүү хялбар, хурдан, интернэтээр хийх боломжийг бүрдүүлэх зорилгоор үүлэн тооцооллын суурьтай шинэ системийг бий болгож, үйлчилгээний найдвартай байдал болон хэрэглээний хялбар байдлыг эрс сайжруулсан. Тухайлбал, зөвхөн компьютер ашиглан хийх боломжтой байсан бүртгэлийн үйл ажиллагааг ухаалаг утас болон таблет зэрэг гар утасны төхөөрөмжөөс ч хэрэглэх боломжтой болгож, цахим гэрчилгээний хэрэглээг нэвтрүүлж, хураамжийн төлбөрийн аргыг сайжруулсан.

3.2.4 Бусад жишээ

Автотээврийн хэрэгслийг үр ашигтайгаар ашиглан удирдахын тулд улс орон бүр өөр өөрийн онцлогт тохирсон бодлогыг хэрэгжүүлдэг. Ийм бодлогууд нь тухайн улсын онцгой нөхцөл байдалтай уялдсан байдаг бөгөөд БНСУ зэрэг автомашинаа гадаад улсаас импортолдог улс орнуудад хэрэгжиж буй бодлогуудаас, Монгол Улсад хэрэгжүүлэх боломжтой, онцлог жишээнүүдийг онцлон дурдмаар байна.

1) Замын хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй, эзэнгүй орхигдсон автотээврийн хэрэгсэл болон хуучирсан автомашинд авах арга хэмжээ

БНСУ-ын хувьд, автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч эсхүл эзэмшигч нь тухайн тээврийн хэрэгслийг зам талбай, эсвэл бусдын газарт зөвшөөрөлгүйгээр удаан хугацаагаар орхисон тохиолдолд, бүртгэлийн эрх бүхий байгууллага нь тодорхой журмын дагуу уг тээврийн хэрэгслийг дуудлага худалдаагаар худалдах, эсвэл ашиглалтаас гаргах зэрэг арга хэмжээ авах эрхтэй. Өөрөөр хэлбэл, тодорхой шалтгаангүйгээр бусдын газар дээр 2 сараас дээш хугацаагаар орхигдуулсан бол, тухайн газарт хамаарах орон нутгийн захиргаа нь уг тээврийн хэрэгсэл "зөвшөөрөлгүй орхигдсон" эсэхийг тогтоож, автомашиныг тодорхой байршилд зөөж, өмчлөгчид нь өөрөө буцаан авах, зохих арга хэмжээ авах үүрэг бүхий мэдэгдэл хүргүүлнэ. Хэрэв өмчлөгч нь дээрх мэдэгдлийн дагуу зохих арга хэмжээ авахгүй эсвэл өмчлөгчийг тогтоох боломжгүй бол, тухайн тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас гаргах эсхүл худалдах тухай бичгээр мэдэгдэл

хүргүүлэх буюу олон нийтэд зарлан мэдээлнэ (өмчлөгчийг мэдэх боломжгүй тохиолдолд нийтэд зарлана). Мэдэгдэл, зарласны дараа тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас гаргах буюу худалдах боломжтой ба, ашиглалтаас гаргасан тохиолдолд тухайн тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байсан орон нутгийн захиргаанд ашиглалтаас гаргасан тухай мэдэгдэж, бүртгэлээс хасах ажиллагааг сааталгүй явуулна. Зөвшөөрөлгүй орхигдсон тээврийн хэрэгслийн эсрэг арга хэмжээ авах журам, үе шатыг <Хүснэгт 3-3>-т үзүүлэв.

<Хүснэгт 3-3> БНСУ-ын зөвшөөрөлгүй орхигдсон тээврийн хэрэгсэлд авах арга хэмжээ

Ангилал	Дэлгэрэнгүй
Шалтгаан	- Автотээврийн хэрэгслийг тодорхой газар хөдөлгөөнд ашиглах бус өөр зориулалтаар байршуулсан тохиолдол - Автотээврийн хэрэгслийг олон нийтийн зам талбайд удаан хугацаагаар орхих - Зөвшөөрөлгүйгээр бусдын газар дээр 2 сараас дээш хугацаанд (эсвэл задарч эвдэрсэн, ашиглалт боломжгүй тохиолдолд 15 хоног) байршуулсан
Шат дараалал	- Автотээврийн хэрэгсэл орхигдсон газарт харьяалагдах хотын захирагч, сумын засаг дарга, дүүргийн засаг дарга (цаашид "засаг дарга" гэх) нь тухайн тохиолдол үндэслэлтэй эсэхийг тогтоож, тээврийн хэрэгслийг тогтоосон байршилд шилжүүлэн байршуулж, өмчлөгчид нь зохих арга хэмжээ (ашиглалтаас гаргах, хураах, буцаан авах гэх мэт) авахыг мэдэгдэнэ. - Засаг дарга нь өмчлөгч зохих арга хэмжээ аваагүй, эсвэл өмчлөгчийг тогтоох боломжгүй тохиолдолд уг тээврийн хэрэгслийг худалдах эсхүл ашиглалтаас гаргах тухай бичгээр мэдэгдэнэ (өмчлөгчийг тодорхойлох боломжгүй бол 7 хоногийн хугацаанд олон нийтэд зарлана). - Мэдэгдэл өгсний дараа тодорхой хугацаа өнгөрсөн тохиолдолд, засаг дарга ашиглалтаас гаргах* буюу худалдах арга хэмжээ авч болно (Бичгээр мэдэгдсэн бол: мэдэгдсэн өдрөөс хойш 20 хоногийн дараа / Олон нийтэд зарласан бол: зарын хугацаа дуусмагц / Өмчлөгч эрхээсээ татгалзсанаа илэрхийлсэн бол: тухайн үед) * < Ашиглалтаас гаргах боломжтой тохиолдлууд > - Бүртгэлгүй тээврийн хэрэгсэл (замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл авснаас бусад тохиолдолд) - Байршлыг өөрчлөх, ачих боломжгүй нөхцөлд байгаа - Ихэнх эд анги нь задарсан, эвдэрсэн, засварлах боломжгүй - Худалдах зардал хэт өндөр, эдийн засгийн хувьд ашиглалтаас гаргах нь оновчтой бол • (Автотээврийн хэрэгслийг ашигллатаас гаргасан тохиолдолд), тухайн тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байсан аймаг, нийслэлийн Засаг даргад ашиглалтаас гаргасан тухай даруй мэдэгдэнэ • Аймаг, нийслэлийн Засаг дарга нь мэдэгдэл авмагц тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас гаргах ажиллагааг сааталгүй явуулна
Зардлын тооцоо	- Засаг дарга нь ашиглалтаас гаргах эсхүл худалдахтай холбоотой зардлыг өмчлөгчөөс нөхөн төлүүлэх эрхтэй, худалдаж олсон, эсвэл ашиглалтаас гаргаснаар олсон орлогоос зардлыг хасаж тооцоолно - Илүүдэл мөнгийг өмчлөгчид олгох бөгөөд, өмчлөгчийг тогтоох боломжгүй бол тухайн дүнг нотариатаар хадгалуулна (гүйлгээний барьцаа/даатгал хэлбэрээр)

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

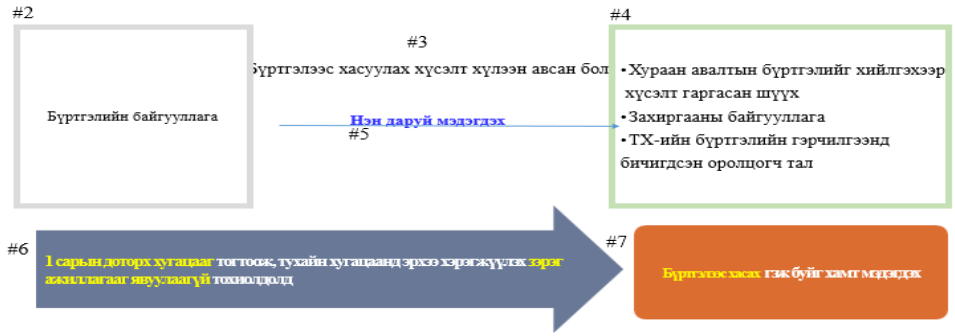
БНСУ-д мөн адил эдийн засгийн хувьд үнэ цэнгүй болсон буюу үнэ цэн багатай хуучирсан автотээврийн хэрэгслийн тухайд бүртгэлээс хасах ажиллагааг зөвшөөрдөг (“Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”-ийн 13 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг, “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл”-ийн зарлиг (Ерөнхийлөгчийн зарлиг) 31 дүгээр зүйл зэрэг). Өөрөөр хэлбэл,

татвар, торгууль зэрэг төлбөрийн өртэй учраас шүүх зэрэг байгууллагаас эд хөрөнгийн битүүмжлэл хийгдсэн байсан ч, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа дуусаж, эдийн засгийн үнэ цэнэгүй болсон гэж үзвэл тодорхой журмын дагуу бүртгэлээс хасуулах боломжтой. Хуучирсан эсэхийг дараах байдлаар тодорхойлно. Үүнд: суудлын автомашины хувьд ашиглалтын хугацаа 11 жилээс дээш, хөнгөн болон бага оврын автобус, ачаа, тусгай зориулалтын автомашины хувьд 10 жилээс дээш, дунд болон хүнд даацын бага оврын автобус тээврийн автомашин нь 10 жилээс дээш, дунд болон хүнд даацын ачааны болон тусгай зориулалтын автомашин нь 12 жилээс дээш байна. Эдийн засгийн үнэ цэнгүй болсон хуучирсан тээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс хасах үйл явц дараах 2 үе шаттайгаар явагдана.

Эхний шатанд, шаардлага хангасан автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүртгэлийн байгууллагад бүртгэлээс хасуулах хүсэлт гаргана. Хүсэлт хүлээн авсан бүртгэлийн байгууллага нь торгууль зэрэгтэй холбогдуулан эд хөрөнгө битүүмжлүүлэх хүсэлт гаргасан шүүх эсвэл захиргааны байгууллага болон автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээнд бүртгэгдсэн хамаарал бүхий этгээдүүдэд нэн даруй мэдэгдэнэ. Уг мэдэгдэлд 1 сарын хугацаа зааж, тухайн хугацаанд дуудлага худалдаа гэх мэт эрхээ хэрэгжүүлэх ажиллагаа явуулаагүй тохиолдолд бүртгэлээс хасна гэсэн агуулгыг багтаасан байна.

Хоёр дахь шатанд, бүртгэлийн байгууллагаас мэдэгдсэн хугацаанд эрхээ хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа хийгдээгүй бол, бүртгэлийн байгууллага автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгчид ашиглалтаас гаргах хүсэлт бичгийг олгоно. Үүний дараа өмчлөгч нь тус бичгийг тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас гаргах, устгах үйл ажиллагаа явуулдаг байгууллагад (хог хаягдлын боловсруулах үйлдвэр) хүргүүлж, автотээврийн хэрэгслийг устгуулах ашиглалтаас гаргах хүсэлтийг гаргана. Устгал хийсний дараа тус байгууллага нь тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчид хүлээн авсан тухай гэрчилгээ олгож, бүртгэлийн байгууллагад устгасан тухай мэдээллийг хүргүүлнэ. Эцэст нь, бүртгэлийн байгууллага нь хаягдал боловсруулах байгууллагаас авсан мэдээлэлд үндэслэн тухайн тээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс албан ёсоор хасна. Эдийн засгийн үнэ цэнэгүй болсон тээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс хасах үйл явцын <Зураг 3-5>-д үзүүлсэн болно.

Step1



Step2

<Зураг 3-5> Хураагдсан боловч хуучирч эдийн засгийн үнэ цэнэгүй болсон тээврийн хэрэгслийн бүртгэлээс хасах шат дараалал

Эх сурвалж: Газар, дэд бүтэц, тээврийн яам, 2023 оны Нутгийн удирдлага (хот, дүүрэг, дүүрэг) Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын албан хаагчийн сургалтын гарын авлага

2) Автотээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгчийн хяналтын удирдлага

БНСУ-ын хувьд автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандарт, байгаль орчны стандарт (яндангийн хий, дуу чимээ гэх мэт) зэрэг Засгийн газраас тогтоосон шаардлагыг хангаж буй эсэхийг автомашин үйлдвэрлэгч бие даасан баталгаажуулах тогтолцоог хэрэгжүүлдэг бөгөөд үүнийг "бие даасан баталгаажуулалт"(self certification) систем гэж нэрлэдэг. Автомашин үйлдвэрлэгч (угсрагч, импортлогчийг багтаана) нь үйлдвэрлэлийн цар хүрээнээс шалтгаалан бие даасан баталгаажуулалт буюу БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын тусламжтайгаар баталгаажуулах боломжтой. Бие даасан баталгаажуулалт хийх эрхтэй байх шалгуур нь жилд 2,500 буюу түүнээс дээш ширхэг тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэх, угсрах, эсвэл импортлох эсвэл ижил төрлийн автомашиныг жилд 500 ширхэг буюу түүнээс дээш хэмжээгээр үйлдвэрлэх, угсрах, импортлох ба техникийн хяналтын үзлэгийн лаборатори зэргийг бүрдүүлсэн байх шаардлагатай. Бие даасан баталгаажуулалт хийх боломжтой үйлдвэрлэгчийг “томоохон үйлдвэрлэгч”, үүнийг хангаагүйг “жижиг үйлдвэрлэгч” гэж нэрлэдэг.

Автомашин үйлдвэрлэгч (угсрагч, импортлогчийг багтаана) нь хуульд заасны дагуу Газар, дэд бүтэц, тээврийн сайдад үйлдвэрлэл, туршилт, техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламжийн бүртгэл хийлгэх ёстой. Бүртгүүлсэн мэдээлэлд өөрчлөлт орсон тохиолдолд дахин бүртгэл хийлгэх шаардлагатай. Автомашин үйлдвэрлэгчээр хүлээн зөвшөөрөгдөхийн тулд дараах баримт бичгийг бүрдүүлэн баталгаажуулах байгууллагад бүртгүүлэх хүсэлт гаргана.

- Автомашин үйлдвэрлэлийн цар хүрээ (сүүлийн 3 жилийн үйлдвэрлэл, угсралтын тайлан)
- ISO байгууллагаас олгосон тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN) тэмдэглэх эрхийн баримт бичгийн хуулбар (импортлогчид хамаарна) эсвэл ижил төрлийн

автомашины сүүлийн 3 жилийн аль нэг жилд хамгийн өндөр үйлдвэрлэлийн хэмжээг тусгасан тайлан
- Сайдын тушаалаар баталсан журамд заасан автомашины аюулгүй байдлын туршилтын байгууламжийн мэдээлэл
- Сайдын тушаалаар баталсан журамд заасан автомашины аюулгүй байдлын техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламжийн мэдээлэл
- ISO байгууллагаас тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэх эрх авсан эсвэл ижил төрлийн автомашиныг жилд 500 ширхгээс дээш үйлдвэрлэдэг анхны гадаад үйлдвэрлэгчийн дотоодын төлөөлөгчөөр томилогдсон тохиолдолд, үйлдвэрлэлийн доголдлыг засварлах тухай гэрээ болон холбогдох баримт бичиг (импортлогчид хамаарна)
- Сайдын тушаалаар баталсан журамд заасан автомашины ашиглалтын дараах засвар үйлчилгээний байгууламж болон мэргэжлийн ажиллах хүчнийг бүрдүүлсэн байдал эсвэл түүнийг бүрдүүлэх төлөвлөгөө (Бие даасан баталгаажуулалт хийж борлуулах тохиолдолд хамаарна)

Томоохон үйлдвэрлэгч нь үйлдвэрлэсэн автомашин нь стандартад нийцэж байгааг өөрөө бие даан баталгаажуулдаг бөгөөд зөвхөн техникийн үзүүлэлтийг БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын KATRI (цаашид 'KATRI' гэх) -д мэдэгдэх үүрэгтэй. Техникийн үзүүлэлт мэдэгдсэн автомашиныг бие даан баталгаажуулалт хийсний дараа борлуулах боломжтой бөгөөд ашиглалтын явцад засвар үйлчилгээ, эргүүлэн таталт (recall) зэрэг арын ажиллагааг гүйцэтгэнэ. Жижиг үйлдвэрлэгчид гэдэгт тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгч, жижиг аж ахуйн нэгж болон хувиараа импортлогчид орно. Эдгээр үйлдвэрлэгчдийн хувьд автомашины үйлдвэрлэлийн эхнээс эхлэн KATRI оролцдог. Үйлдвэрлэгчийн бүртгэлийг Газар, дэд бүтэц, тээврийн яаманд хийсний дараа анхны нэг ширхэг автомашинд техникийн баримт бичгийн шалгалт болон техникийн хяналтын үзлэгийг хийлгэнэ. Үүний дараа техникийн үзүүлэлтийг KATRI-д мэдүүлнэ. Дараагийн хоёр дахь болон түүнээс хойших автомашины хувьд БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын Газрын харьяа автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдан, бие даасан баталгаажуулалтын тэмдэглэгээ хийлгэсний дараа борлуулна. Борлуулсны дараа ашиглалтын явцад асуудал гарвал засвар, эргүүлэн таталт зэрэг арын ажиллагааг явуулна.

Томоохон болон жижиг үйлдвэрлэгч аль ч тохиолдолд техникийн үзүүлэлтийг KATRI-д мэдэгдсэн тохиолдолд KATRI тухайн автомашинд модификацийн дугаар олгодог бөгөөд автомашин борлуулсны дараа үйлдвэрлэгч нь автомашины техникийн мэдээллийг төрийн нэгдсэн бүртгэлийн системд оруулах үүрэгтэй. Борлуулж, бүртгүүлж, ашиглалтад орсон автомашинд асуудал гарвал төр нь KATRI-ээр дамжуулан баталгаажуулалтын нийцлийн судалгаа, доголдлын судалгаа, эргүүлэн таталт (recall) зэрэг арга хэмжээг авах эрхтэй.

3) Гана улсын ашиглалтад оруулсан автомашины импортын бодлого

Гана улсын Засгийн газар 2022 оны 4 дүгээр сард Дэлхийн худалдааны байгууллагад (WTO) Гана улсад экспортолж буй ашигласан автотээврийн хэрэгслийн стандарт (GS, Ghana Standard)-ын талаар мэдэгдсэн. GS 4500:2022 “Автотээврийн хэрэгсэл — Импортын ашигласан автотээврийн хэрэгсэлд тавих шаардлага” (Road vehicles — Requirements for imported used motor vehicles) хэмээх энэхүү журамд зааснаар, Гана улс руу орж ирж буй ашигласан автотээврийн хэрэгсэл нь тодорхой хэсгүүдэд аюулгүй байдлын техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаж, утаан дахь хорт бодисын хэмжээ тодорхой стандартыг хангах ёстой. Мөн Гана улс руу ашигласан автотээврийн хэрэгсэл экспортлохоор бол баталгаажсан гуравдагч этгээдийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууллага эсвэл сургалт дамжиж, эрх бүхий албан ёсны ашигласан автомашины худалдааны байгууллагаар дамжуулан техникийн үндсэн шаардлагыг хангасан тухай "нийцлийн гэрчилгээ" (conformity certificate) авах шаардлагатай. Гана улсын Засгийн газар энэхүү дотоод журмыг 2022 оны 11 дүгээр сарын дунд үеэс WTO-д мэдэгдсэн боловч баталгаажсан техникийн хяналтын үзлэгийн байгууллага болон албан ёсны худалдааны

төлөөлөгчийн жагсаалтыг нийтэд мэдээлэх ажил удааширч буй шалтгаанаар хэрэгжилт нь хойшлогдож байна.[19]

4) Австрали улсын ашиглалтад оруулсан автомашин импортлох бодлого

Австралид автомашин дотооддоо үйлдвэрлэдэг байсан ч 2017 оны аравдугаар сараас хойш үндсэндээ гадаадаас импортлох хэлбэрт шилжсэн. Энэ хэсэгт ашиглалтад оруулсан автомашин импортлохтой холбоотой асуудлыг голчлон авч үзнэ.

Японы зах зээлээс Австрали руу импортолж буй ашиглалтад оруулсан автомашинд Австралийн Хөдөө аж ахуй, ойн аж ахуйн яам (MAF, Ministry of Agriculture and Forestry)-аас техникийн хяналтын үзлэг хийдэг. Үүнд тухайн тээврийн хэрэгслийн техникийн бүрэн бүтэн байдал, аюулгүй байдал болон байгаль орчинд нөлөөлөх хүчин зүйлс (утаан дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх хэмжээ, дуу чимээ, чичиргээ зэрэг)-ийг хамруулан шалгахаас гадна, тээврийн хэрэгслийн хамт оруулж ирж буй хөрс, амьд ургамал, амьтан, шавж (үүнд эрвээхэй зэрэг)-ийн нэвтрэлт байгаа эсэхэд хяналт тавьж, техникийн хяналтын үзлэг хийдэг.

<Зураг 3-6> Австралийн Хөдөө аж ахуй, ойн аж ахуйн яам (MAF)-аас хийдэг ашиглалтад оруулсан автомашины техникийн хяналтын үзлэгийн явц

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

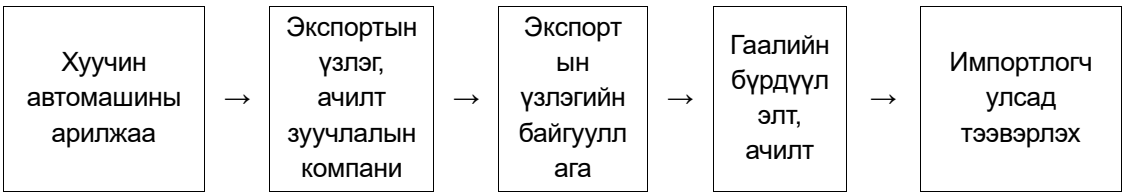
5) Япон Улсын ашиглалтад оруулсан автомашиныг экспортлохын өмнөх техникийн хяналтын үзлэг

2024 оны байдлаар Япон улс нийт 1 сая 566 мянган ширхэг хуучин автомашин экспортолсон бөгөөд (NNA ASIA, 2025.2.28 нийтлэлээс), энэ нь 4 дэх жилдээ дараалан өссөн үзүүлэлт юм. Япон улс нь ашиглалтад оруулсан автомашин экспортлох идэвхтэй орнуудын нэг бөгөөд импортлогч улсын шаардлагын дагуу экспортын өмнөх үзлэгийн тогтолцоог (Pre-Shipment Inspection) хэрэгжүүлдэг.

Экспортын өмнөх үзлэгийн зорилго нь гол төлөв тухайн автомашин импортлогч улсын Засгийн газраас тогтоосон шаардлагыг хангасан эсэхийг баталгаажуулах, ингэснээр тухайн улсын нутаг дэвсгэрт ашиглагдах автомашины чанар, техникийн аюулгүй байдлыг хангах явдал юм. Техникийн хяналтын үзлэгийн хүрээнд шалгагддаг зүйлс нь импортлогч улс бүрийн тогтоосон стандартын дагуу харилцан адилгүй боловч дараах шалгуур үзүүлэлтүүдэд үндэслэн ангилагдана.

Экспортын өмнөх үзлэгийг хувийн хэвшлийн байгууллагууд гүйцэтгэдэг бөгөөд тухайн тээврийн хэрэгсэл хүлээн авах улсын Засгийн газраас урьдчилан баталгаажуулсан, томилогдсон байгууллага тухайн улс руу экспортлогдох автомашиныг үзлэгт хамруулдаг. Үзлэгийн байгууллагууд нь ихэвчлэн экспортын боомтын ойролцоо үзлэгийн талбайтай бөгөөд ачаалахаас өмнө тээврийн хэрэгслийг шалгаж баталгаажуулдаг. Харин контейнерт ачиж тээвэрлэх автомашиныг газар дээр нь (ажлын хэсгээр) очиж үзлэг хийсний дараа тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа явагддаг. Ашиглалтад оруулсан автомашины худалдаанаас эхлэн экспортлох хүртэлх үйл явц дараах дараалаар явагддаг.

[19] АНУ-ын Худалдааны яамны Олон улсын худалдааны удирдлагын газрын (ITA) вэб сайтад мэдээлснээр (2025 оны 4-р сарын 21-нд хандсан. https://www.trade.gov/market-intelligence/ghana-automotive-new-safety-and-conformity-requirements-used-vehicles)



<Зураг 3-7> Японы хуучин автомашины арилжаа – экспортын үйл явц

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

Экспортын үзлэгийн байгууллага нь техникийн хяналтын үзлэгийн дүнг импортлогч улсын Засгийн газартай урьдчилан тохиролцсон сувгаар (албан бичиг, цахим шуудан, онлайн мэдээллийн систем гэх мэт) дамжуулан хүргэдэг. Япон улсаас экспортолж буй хуучин автомашины техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг Японы Газар, тээврийн яам тусгай цахим системээр экспортын шалгалтын байгууллагад нээлттэй өгдөг бөгөөд үзлэгийн дүн болон автомашины мэдээлэл хамт илгээх боломжтой байдаг.

3.2.5 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

Автомашины бүртгэл нь тухайн тээврийн хэрэгслийн хяналт, удирдлагыг хэрэгжүүлэх анхан шатны үйл ажиллагаа бөгөөд улс орон бүр өөрийн нөхцөл, онцлогт тохируулан автомашины бүртгэлийн тогтолцоог хэрэгжүүлж байна. Иймд ихэнх улс орнууд бүртгэлийн арга, үйл ажиллагааны шат дамжлагын хувьд тодорхой ялгаатай боловч өөрийн орны нөхцөл байдалд нийцсэн бүртгэлийн тогтолцоог нэвтрүүлэн хэрэгжүүлдэг. Монгол Улс ч мөн адил “Автотээврийн тухай хууль” болон “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам” зэрэг эрх зүйн баримт бичгийн хүрээнд автомашины бүртгэлийн тогтолцоог хэрэгжүүлж байна. Гэвч жил бүр шинэ хэлбэр, шинэ технологитой автомашинууд зах зээлд нэвтэрч буй өнөөгийн нөхцөл байдлыг харгалзан үзвэл, автомашины бүртгэлийн тогтолцоо нь орон нутгийн болон олон улсын хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн шинэчлэгдэх шаардлагатай байна. Иймд дараах байдлаар салбар тус бүрээр дүгнэлт, санал зөвлөмжийг гаргалаа.

1) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоо

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл нь үйлдвэрлэгчээс шинээр үйлдвэрлэгдсэн эсвэл импортоор орж ирсэн тээврийн хэрэгслийг системд бүртгэх энгийн үйл ажиллагаанаас давсан, илүү нарийн төвөгтэй, цогц процесс юм. Энэ нь зөвхөн техникийн үзүүлэлт бүрдүүлэхээс гадна, тээврийн хэрэгслийн давхардлыг арилгах зорилгоор хийдэг тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN)-ын хяналт, мөн бүртгэлийн ажлыг үр ашигтай зохион байгуулах үүднээс үйлдвэрлэгч болон импортлогч байгууллагуудын удирдлага, хяналтын тогтолцоо зэрэг олон талт үйл ажиллагааг багтаадаг. Мөн сүүлийн жилүүдэд автомашины хэрэглээтэй холбоотой иргэдийн хандлага өөрчлөгдөж, тээврийн хэрэгслийн хэмжээ, хэлбэр, түлшний төрөл улам олон янз болж байгаа нь хуулийн зохицуулалтад шинэчлэл хийх, системийн хувьд уян хатан байх шаардлагыг нэмэгдүүлж байна.

Тиймээс БНСУ нь дээрх нөхцөл байдлыг харгалзан, автомашин үйлдвэрлэлийн чиг хандлагад нийцүүлэн автомашины бүртгэлтэй холбоотой хууль, журмуудыг шуурхай шинэчилж, шаардлагатай тохиолдолд шинэ хууль, эрх зүйн орчныг бүрдүүлж хэрэгжүүлж байна.

Аж ахуйн зориулалтын бус тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарт тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчийн оршин суугаа газрын нэрийг бичихгүй байх бүртгэлийн тогтолцоог хэрэгжүүлснээр бүртгэлийн үйл ажиллагааг оршин суугаа газраас үл хамааран гүйцэтгэх боломжийг бүрдүүлж, мөн улсын дугааргүй тээврийн хэрэгсэл авто зам дээр хөдөлгөөнд оролцохоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор хатуу хяналттай замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн тогтолцоо, бүртгэлийн үр нөлөөг дээшлүүлэх зорилгоор бүртгэлийн хугацаа тогтоох, эзэнгүй орхигдсон

болон насжилт өндөртэй тээврийн хэрэгслийг үр ашигтай шийдвэрлэх зорилго бүхий бүрэн хасалтын бүртгэлийг өргөжүүлэх зэрэг арга хэмжээг Монгол Улсад хэрэгжүүлэх боломжтой гэж үзэж байна.

Түүнчлэн БНСУ-ын жишигт тулгуурлан, автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэлийн технологийн хөгжилд нийцсэн шуурхай бүртгэлийн тогтолцоог шинэчлэх, шинээр бий болгох нь чухал ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

2) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаа

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх үйл ажиллагаа нь тухайн тээврийн хэрэгслийг зөв зохистой бүртгэж, холбогдох татвар, захиргааны үйл ажиллагаанд шаардлагатай мэдээллийг (тээврийн хэрэгслийн болон өмчлөгчийн мэдээлэл) анх удаа системд оруулах, мөн бүртгэлийн мэдээлэлд өөрчлөлт орсон тохиолдолд түүнийг зохих журмын дагуу засварлах чухал үүрэгтэй ажиллагаа юм. Иймээс энэхүү бүртгэлийн үйл ажиллагаа нь үнэн зөв мэдээлэлд тулгуурлан, тогтоосон журмын дагуу гүйцэтгэгдэх шаардлагатай.

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн ажлыг үр ашигтай, нарийн зохион байгуулахын тулд төрөл бүрийн хууль, журмыг мөрдөж, төрийн зүгээс ажиллуулж буй Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын мэдээллийн систем (VMIS)-ийг ашиглан, тээврийн хэрэгслийн техникийн нарийвчилсан мэдээллийг үнэн зөв оруулах, ажлыг хурдан шуурхай хийх, иргэдэд зориулсан цахим бүртгэлийн үйлчилгээг хэрэгжүүлж байна.

Шинээр бүртгэх үед тээврийн хэрэгслийн техникийн мэдээллийг нарийн тодорхойлох үүднээс, шинэ тээврийн хэрэгслийн тохиолдолд үйлдвэрлэгч болон импортлогч өөрсдөө VMIS системд мэдээлэл оруулдаг бол бусад тохиолдолд техникийн хяналтын үзлэгийн инженер тухайн тээврийн хэрэгслийг шалгаж, мэдээллийг оруулдаг. Мөн VMIS системийг бусад байгууллагуудын системтэй мэдээллээр холбон, бүртгэлийн үйл явцыг хялбарчилж, иргэд бүртгэлийн байгууллагад биечлэн очих шаардлагагүйгээр олон төрлийн бүртгэлийн үйлчилгээг цахимаар авах боломжийг бүрдүүлэн, цахим бүртгэлийн үйлчилгээг өргөтгөн хэрэгжүүлж байна.

Дээр дурдсанчлан, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх үйл ажиллагаа нь тухайн тээврийн хэрэгслийн холбогдох мэдээллийг системд оруулах ажил юм. Өнгөрсөн хугацаанд энэхүү бүртгэлийн үйл ажиллагаа нь бүртгэлийн ажилтны оролцоотойгоор гар аргаар хийгддэг байсан бол орчин үед олон улс орнууд энэхүү ажлын үр ашиг, хурд, найдвартай байдлыг нэмэгдүүлэх үүднээс бүртгэлийн үйл явцыг цахимжуулах чиг хандлагатай байна. Мөн иргэдийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор цахим үйлчилгээг өргөжүүлэх хандлага давамгайлж байгаа тул үүнийг харгалзан Монгол Улсад хэрэгжүүлж буй автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг шинэчлэн сайжруулах шаардлагатай гэж үзэж байна.

3) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем нь бүртгэлийн үйл ажиллагааг шуурхай, үр ашигтай гүйцэтгэхэд зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд БНСУ-д уг системийг төрөөс онцгойлон анхаарч, тусгайлан хариуцан ажиллуулдаг. Мөн бүртгэлийн олон төрлийн үйл ажиллагааг цахимжуулж, мэдээллийг үнэн зөв, хурдан хугацаанд бүртгэх боломжийг бүрдүүлэх үүднээс системийг байнга шинэчлэн сайжруулж байна.

Дэлхийд нэр хүнд бүхий мэдээллийн технологийн зөвлөх үйлчилгээ үзүүлдэг Gartner компаниас танилцуулсан “ТОП 10 стратегийн технологийн чиг хандлага”-д хиймэл оюун ухааны нийтлэг хэрэглээ, ашиглахад хялбар програм хангамжийн хөгжүүлэлт, ухаалаг хэрэглээний систем, платформ инженерчлэл зэрэг нь ирээдүйн ажлын урсгалыг оновчтой болгоход чиглэх болно гэж дүгнэсэн байна.

Мөн мэдээллийн технологийн Dell компаниас гаргасан технологийн чиг хандлагад хиймэл оюун ухаан, клауд орчны өргөтгөл, өгөгдөлд суурилсан ирээдүйг бүтээх шаардлагыг онцолсон байна.

Иймд Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын систем нь дээрх чиг хандлагыг тусган, клауд (cloud)-д суурилсан, сүлжээний хязгаарлагдмал орчинд ч ажиллах боломжтой, олон төрлийн төхөөрөмжтэй мэдээлэл солилцох чадвартай байхаас гадна хуримтлагдсан өгөгдлийг

их өгөгдөл хэлбэрээр боловсруулж, статистик дүн шинжилгээ хийх, үүгээр дамжуулан үйл ажиллагааны үр ашиг, төлөвлөлт, шийдвэр гаргалтыг сайжруулах боломжтой байх ёстой.

Түүнчлэн, сүүлийн жилүүдэд БНСУ-д шинээр нэвтрүүлсэн автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийн жишгээр, иргэд гар утас зэрэг хөдөлгөөнт төхөөрөмжөөр дамжуулан тээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон бусад үйлчилгээг хялбар авах боломжтой цахим үйлчилгээний цар хүрээг нэмэгдүүлэх, мөн клауд орчинд суурилсан шийдлийг өргөн хүрээнд ашигласнаар дэд бүтцийн удирдлагыг оновчтой зохион байгуулах боломжийг бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

3.3. Сайжруулах санал

Автотээврийн хэрэгсэл нь зохистой аргаар удирдвал хүний амьдралыг хөнгөвчлөх боломжтой боловч, зохицуулалтгүй тохиолдолд нийгмийн олон асуудлын шалтгаан болох эрсдэлтэй. Иймээс ихэнх улс орнууд автотээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй сөрөг нөлөөллийг хязгаарлах зорилгоор хууль, журам болон удирдлагын арга хэрэгсэл ашиглан зохицуулалт хийдэг.

Өмнөх хэсгүүдэд дурдсанаар, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл нь автотээврийн удирдлагын үндсэн мэдээллийг бүрдүүлэх анхны шат юм. Монгол Улс ч мөн адил холбогдох хууль эрх зүй, бүртгэлийн систем, ажлын зохион байгуулалт, бүртгэлийн журам зэргийг ашиглан автотээврийн хэрэгслийг бүртгэж, хянаж байна. Гэсэн хэдий ч Монгол Улсад ашиглагдаж буй автомашины ихэнх хувийг гадаадаас оруулж ирсэн ашиглалтад оруулсан автомашинууд эзэлдэг тул, эдгээрт тохирсон бүртгэл, хяналтын оновчтой тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлага улам бүр нэмэгдэж байна.

Иймээс, Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоо, бүртгэлийн үйл ажиллагаа болон мэдээллийн системийг олон улсын (тухайлбал, БНСУ-ын) туршлагатай харьцуулан судалж, дор дурдсан сайжруулах арга замуудыг дэвшүүлж байна.

3.3.1 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоог сайжруулах арга зам

1) Улсын дугаар олгох тогтолцоо, бүртгэлийн үйл ажиллагааг нэгдмэл болгох

Аж ахуйн зориулалттай (жишээлбэл, зорчигч тээвэр, ачаа тээвэр гэх мэт) автотээврийн хэрэгслийн хувьд аж ахуйн нэгжийн хяналт болон үйл ажиллагааны бүсчлэлийг хангах зорилгоор орон нутгийн бүсчлэл (аймаг, дүүрэг)-ийн ялгаатай улсын дугаар олгох нь шаардлагатай гэж үзэж болно. Гэвч, ахуйн хэрэглээний (хувийн эзэмшлийн) автомашины хувьд тухайн автомашин зөвхөн нэг бүс нутагт бус, улс даяар зорчих боломжтой тул бүсчилсэн дугаар олгох шаардлагагүй гэж үзэж байна. Үүнийг хэрэгжүүлэхийн тулд автомашины бүртгэлийн мэдээллийн системийг сайжруулж, бүртгэлийн үйл ажиллагааг зөвхөн тухайн орон нутгаар хязгаарлалгүй, улсын хэмжээнд нэгдсэн байдлаар гүйцэтгэх боломжийг бүрдүүлэх шаардлагатай.

Үүний тулд бүртгэлийн тогтолцоог нэгдмэл болгон шинэчлэх шаардлагатай. БНСУ-ын жишгээр, автомашинд улсын дугаар олгох, системийн хяналт, удирдлагыг төрийн захиргааны төв байгууллага хариуцан хэрэгжүүлж, орон нутгийн бүртгэлийн байгууллагууд нь зөвхөн бүртгэлийн техникийн үйл ажиллагааг гүйцэтгэх хэлбэрийг хэрэгжүүлэх нь зүйтэй гэж үзэж байна. Улаанбаатар хотын хувьд автотээврийн хэрэгслийн тооноос хамааралтай түгжрэл, агаарын бохирдол зэрэг асуудлууд бий тул, агаарын бохирдлын хязгаарлалтын стандартыг хангаагүй автомашинуудын хөдөлгөөнийг хязгаарлах зэрэг замын хөдөлгөөний бодлогуудыг ашиглах нь зүйтэй.

Мөн, хуучирсан, эзэнгүй орхигдсон автотээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй нийгмийн сөрөг нөлөөг шийдвэрлэх, шинэ автомашины хэрэглээг дэмжих зорилгоор эдгээр хуучирсан болон эзэнгүй автомашиныг тодорхой хууль, журмын дагуу бүртгэлээс хасах, дуусгавар болгох, албадан дуудлага худалдаагаар зарах зэрэг удирдлагын механизмыг нэвтрүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна (энэ талаар 3.3.4-д дэлгэрэнгүй тусгасан).

2) Замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл олгох журмыг сайжруулах тухай

Импортын автомашиныг албан ёсоор бүртгүүлэх хүртэл замын хөдөлгөөнд түр оролцуулах шаардлага гардаг бөгөөд үүнийг зохицуулах үүднээс даатгалд хамрагдсан тохиолдолд 10 хоногийн дотор түр ашиглах зөвшөөрөл олгодог замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн тогтолцоог нэвтрүүлэхийг санал болгож байна. Энэхүү замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл нь зөвшөөрлийн бичиг баримт байдлаар олгогдож, тухайн автомашины урд хэсэгт (салхины шил гэх мэт) тодорхой, харагдахуйц байдлаар байрлуулсан байх ёстой бөгөөд албан ёсны бүртгэл хийгдэх үед уг зөвшөөрлийг буцаан хураах зохицуулалттай байх шаардлагатай. Ийм зохицуулалтыг хэрэгжүүлэхийн тулд Монгол Улсад мөрдөгдөж буй "Автотээврийн тухай хууль" болон "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам"-д нэмэлт, өөрчлөлт оруулах шаардлагатай юм.

Одоогийн мөрдөж буй “Автотээврийн тухай хууль”-д автомашины өмчлөл шилжсэний дараа 72 цагийн дотор бүртгэл хийлгэх тухай заасан байдаг бөгөөд энэ нь замын хөдөлгөөнд түр оролцох хууль эрх зүйн үндэслэл дутмаг байгааг харуулж байна. Иймд 10 хоног болон түүнээс бага хугацаанд түр хөдөлгөөнийг зөвшөөрөх зохицуулалтыг хуульд тусгах шаардлагатай байна (17.1 зүйл шинэчлэн найруулах – Хавсралт 1-д үзүүлэв).

“Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”-д дараах заалтыг тусгах шаардлагатай байна. Үүнд: тодорхой хугацааны (жишээлбэл, 10 хоног гэх мэт) дотор замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл олгох болон тус зөвшөөрлийн бичгийг олгохтой холбоотой зохицуулалтыг тусгах. Нэмэлтээр, тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь түр хөдөлгөөнд оролцох зөвшөөрлийн хүчинтэй хугацаанд олгогдсон зөвшөөрлийн бичгийг тухайн тээврийн хэрэгслийн ил харагдах хэсэгт байршуулан замын хөдөлгөөнд оролцох, мөн бүртгэлийг албан ёсоор хөтлөх үед уг түр зөвшөөрлийн бичгийг бүртгэл хариуцсан байгууллагад буцаан өгөх тухай заалтыг журамд тусгах шаардлагатай байна [3.3.10 шинээр оруулах, 3.4.3, 3.5.2, 3.6.2, 3.7.2, 8.1 шинэчлэн найруулах, 8.1.5 шинээр оруулах, 8.2, 8.3 болон 13.11 шинэчлэн найруулах, хавсралт (түр зөвшөөрлийн бичиг) шинээр оруулах гэх мэт. Хавсралт 1-ийг үзнэ үү].

3) Бүртгэлийн төрөлтэй уялдуулан бүртгэлийн хугацааг тогтоох, хэрэгжүүлэх

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн хугацааг тодорхой тогтоож хэрэгжүүлэхийг санал болгож байна. Одоогоор өмчлөх эрхийг олж авснаас хойш 72 цаг, машиныг ашиглалтаас гаргаснаас хойш 1 сарын дотор бүртгэл хийлгэх журам байгаа ч, шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл, өөрчлөлтийн бүртгэл, хасалтын бүртгэл гэх мэт бүртгэлийн шалтгаан бүрд харгалзах нарийн хугацаа тогтоогдоогүй байна. Иймд, жишээлбэл, хуучин автомашиныг хасалт хийснээс хойш дахин бүртгэхэд тээврийн үйлчилгээний зөвшөөрөл хүчингүй болсон, тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар тохироогүй, хууль бус бүртгэл гэх зэрэг шалтгаанаас шалтгаалан 3 сар, буцаан өгсөн тохиолдолд 6 сар, экспортын шалтгаантай бол 9 сар гэх мэт тодорхой хугацаа тогтоож, уг хугацааг зөрчсөн тохиолдолд торгуулийн арга хэмжээ авах замаар бүртгэлийн харилцааг тодорхой болгохыг санал болгож байна. Журам шинэчлэхэд ашиглах үүднээс БНСУ-ын жишээг хүснэгтээр үзүүлэв.

<Хүснэгт 3-4> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн төрөл, шалтгаантай холбоотой бүртгэлийн хугацаа болон шийтгэлийн жишээ

Бүртгэлийн ангилал	Бүртгэлийн шалтгаан, хугацаа	Шийтгэл
Шинэ бүртгэл	**Шинэ автомашин: Бүртгэлийн хугацааны заалтгүй** **Хуучин автомашиныг хасалт хийсний дараах дахин бүртгэл** • Тээврийн үйлчилгээ (зорчигч/ачааны) эрхийн хүчинтэй хугацаа дууссан, эсхүл цуцлагдсаны улмаас хасалт хийсэн тохиолдол / ТХ-ийн таних тэмдгийн дугаар тохироогүйгээс хасалт хийсэн тохиолдол / Хууран мэхэлсэн буюу хууль бус аргаар бүртгүүлж, хожим хүчингүй болгосон тохиолдол / Хулгайд алдсан буюу завшсан автомашиныг хожим олсон тохиолдол: Хасалт хийсэн өдрөөс хойш 3 сарын дотор • Шинэ автомашиныг техникийн гэмтэл зэргээс болж үйлдвэрлэгчид буцаасан тохиолдол: Хасалт хийсэн өдрөөс хойш 6 сарын дотор • Экспортлох зорилгоор хасалт хийсэн тохиолдол: Хасалт хийсэн өдрөөс хойш 9 сарын дотор	1 сая хүртэлх воны торгууль ногдуулна
Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэл	**Худалдаа, бусад (нийлэлт, дуудлага худалдаа гэх мэт): Шалтгаан үүссэн өдрөөс хойш 15 хоногийн дотор** **Бэлэглэл: Бэлэглэлийг хүлээн авсан өдрөөс хойш 20 хоногийн дотор** **Өвлүүлэн авсан (өв залгамжлал): Нас барсан өдрийг багтаасан сарын сүүлчийн өдрөөс хойш 6 сарын дотор**	2 жил хүртэл хорих ял эсхүл 20 сая хүртэлх воны торгууль ногдуулна
Өөрчлөлтийн бүртгэл	Автомашины зориулалт (аж ахуйн - ахуйн (хувийн)) өөрчлөгдсөн, ТХ-ийн таних тэмдгийн дугаар солигдсон тохиолдол: Шалтгаан үүссэн өдрөөс хойш 30 хоногийн дотор	500 мянган хүртэлх воны торгууль ногдуулна
Хасалтын бүртгэл	**Энгийн тохиолдол (жишээ нь: тээврийн хэрэгслийг устгалд оруулах, зорчигч тээврийн үйлчилгээний зориулалттай тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын хугацаа хэтрэх, экспортлох зэрэг): Шалтгаан үүссэн өдрөөс хойш 1 сарын дотор бүртгэлээс хасуулах хүсэлт гаргана** **Өв залгамжлалын тохиолдол: Өв залгамжлал эхэлсэн өдөр (нас барагсдын өдөр) орсон сарын сүүлийн өдрөөс хойш 6 сарын дотор бүртгэлээс хасуулах хүсэлт гаргана**	• Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч: 500 мянга хүртэлх воны торгууль ногдуулна • Тээврийн хэрэгслийг устгах буюу экспортлохоор хариуцсан этгээд: 1 сая хүртэлх воны торгууль ногдуулна

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

3.3.2 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг сайжруулах арга зам

1) Импортын тээврийн хэрэгслийн мэдээлэл баталгаажуулалтыг сайжруулах

Монгол Улсад ашиглагдаж буй хуучин импортын автомашиныг харгалзан үзвэл тухайн тээврийн хэрэгслийн талаарх нарийн мэдээллийг бүрэн, үнэн зөвөөр олж авах нь зайлшгүй шаардлагатай юм. Иймд Монгол Улсад экспортлогдож буй тээврийн хэрэгсэл бүрд Монгол Улсын Засгийн газраас баталсан техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг агуулсан экспортын өмнөх үзлэгийн дүнгийн баримт бичиг эсхүл сүүлийн хоёр жилийн хугацаанд хийгдсэн техникийн хяналтын үзлэгийн дүнг заавал хавсарган ирүүлэх шаардлагатай. Үүний тулд "Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам"-ын 3.3.4 заалтыг шинэчлэн найруулж, техникийн үзүүлэлтийн хавсралтыг (буюу техникийн тодорхойлолт) шинээр нэмэх шаардлагатай. Мөн экспортлогч улсад техникийн үзүүлэлтийн мэдээлэл бүртгэх боломж бүхий цахим системийн процессыг сайжруулах, бүрэн дижиталжуулах ажлыг зэрэг хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

2) Шинэ болон техникийн өөрчлөлт хийсэн автомашиныг бүртгэх үйл явцыг хөнгөвчлөх

Шинэ тээврийн хэрэгсэл албан ёсны төлөөлөгч, борлуулагчаар дамжин орж ирж байгаа тохиолдолд үйлдвэрлэгчээс тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэсний дараа олгосон техникийн үзлэгийн гэрчилгээ зэрэг баримт бичгийг бүрдүүлж ирүүлсэн бол техникийн үзлэгийн төвд тусгайлан очих шаардлагагүйгээр шинэ автомашиныг бүртгэх боломжийг бүрдүүлэх нь зүйтэй.
Мөн автомашиныг техникийн өөрчлөлтөд оруулсан буюу техникийн үзүүлэлтэд өөрчлөлт орсон тохиолдолд техникийн хяналтын үзлэгийн төвөөс батламж гаргуулсны дараа бүртгэлийн байгууллагад дахин өөрчлөлтийн бүртгэл хийлгэх шаардлагатай байдгаас үүдэн иргэдэд хүндрэл учирч байна. Үүнийг шийдвэрлэхийн тулд техникийн хяналтын үзлэгийн дүнг Автотээврийн нэгдсэн мэдээллийн системд бүртгэгдсэн эсхүл батламж гарсан тохиолдолд автоматаар өөрчлөлтийн бүртгэлд хүлээн зөвшөөрдөг зохицуулалтыг журамд тусгаж, иргэдийн чирэгдлийг бууруулах, төрийн байгууллагын ажлын ачааллыг хөнгөрүүлэх шаардлагатай (Журмын 5.7 шинэчилж, Хавсралт 1-д тусгах).

3) Автомашин үйлдвэрлэгч/импортлогчийг бүртгэх, ангилан зохицуулах тогтолцоо нэвтрүүлэх

Монгол Улс автомашиныг гадаад улсаас импортоор ихэвчлэн оруулж ирдэг. Гэсэн хэдий ч дотооддоо үйлдвэрлэдэг тохиолдол ч байдаг тул үйлдвэрлэгч болон импортлогчийг бүртгэх, зохицуулах тогтолцоо нэвтрүүлэх шаардлагатай. БНСУ-ын жишээтэй адил үйлдвэрлэсэн/импортолсон тээврийн хэрэгслийн тоо хэмжээ, туршилтын тоног төхөөрөмжийн бүрдэл, гадаадын томоохон үйлдвэрлэгчийн Монгол дахь албан ёсны төлөөлөгчийн газар байгаа эсэх зэрэг шалгуурт үндэслэн томоохон болон жижиг үйлдвэрлэгч/импортлогчийг ангилан бүртгэж, хянах шаардлагатай.

Юуны өмнө тодорхой шалгуурыг тогтоож, шалгуур хангаж буй эсэхийг үйлдвэрлэгч/импортлогчийн бүртгэлийн ажиллагаа, бүртгэлийн мэдээлэлд тулгуурлан нягтлан шалгаж байх хэрэгтэй. Ялангуяа жижиг үйлдвэрлэгч болон импортлогчийн хувьд “АТҮТ” УТҮГ-аар дамжуулан техникийн шаардлагын дагуу тээврийн хэрэгслийг үйлдвэрлэсэн эсэхийг урьдчилан техникийн нягтлан шалгалтаар баталгаажуулж, хамгийн эхний (анхны) нэг тээврийн хэрэгсэлд аюулгүй байдлын үзлэг хийж, техникийн үзүүлэлтийг баталгаажуулан, тухайн техникийн үзүүлэлтийг үндэслэн тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үйл ажиллагаатай холбон зохицуулах шаардлагатай. Үүний дараа цаашид импортлох буюу үйлдвэрлэх хоёр болон түүнээс дээш тээврийн хэрэгслийн хувьд “АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдээр дамжуулан аюулгүй байдлын дахин үзлэг хийж, анхны тээврийн хэрэгсэлтэй ижил үзүүлэлттэй эсэхийг шалгаж, бүртгэлийн үйл ажиллагаанд шилжүүлэх нь зүйтэй.

Мөн автомашин үйлдвэрлэгч болон импортлогчийг бүртгэх, хянах тогтолцоотой уялдуулан, эдгээр этгээдүүдийн үйлдвэрлэж/импортолж, худалдсан тээврийн хэрэгслийн хувьд тодорхой хугацаанд голчлох эд анги, сэлбэг хэрэгслийг бэлэн байлгах, эвдрэл гэмтэл, согог гарсан тохиолдолд буцаан таталт (recall) зэрэг дараагийн шатны зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх эрх зүйн орчин бүрдүүлэх шаардлагатай.

Ийм төрлийн үйлдвэрлэгч, импортлогчийн бүртгэл, хяналтын тогтолцоо болон дараагийн шатны хариуцлагын хэрэгжилтийг хангахын тулд “АТҮТ” УТҮГ зэрэг мэргэшсэн байгууллагын судалгаа шинжилгээний хүн хүчний чадавх, тоног төхөөрөмжийн хүрэлцээ, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай.

4) Автотээврийн хэрэгслийн цахим бүртгэлийн үйл ажиллагааг идэвхтэй хэрэгжүүлэх

Монгол Улсад сүүлийн жилүүдэд автотээврийн хэрэгслийн тоо эрчимтэй нэмэгдэж, ашиглалт нь өсөн нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн ажил эрс өсөж байна. Түүн дотор шинээр бүртгэх болон шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийн үйл ажиллагаа хамгийн өндөр хувийг эзэлж, бүртгэлийн байгууллага болон хариуцсан ажилтнуудын ачааллыг нэмэгдүүлж байна. Иймээс БНСУ-ын туршлагатай адил цахим бүртгэлийг идэвхтэй ашиглах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Бүртгэлийн гэрчилгээ дахин олгох, бүртгэлийн гэрчилгээний лавлагаа гаргах, тээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс хассан тухай гэрчилгээ олгох, техникийн хяналтын үзлэгийн хугацааг сунгах зэрэг үйлчилгээнүүдээс гадна, шинээр бүртгэхтэй холбоотой хүсэлт гаргах, татвар, хураамж төлөх, бүртгэлийн гэрчилгээ болон шинэ улсын дугаарын тэмдэг хүргэлт, бэхлэх зэрэг бүхий л процессыг автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь төрийн байгууллага руу биечлэн очих шаардлагагүйгээр цахимаар шийдвэрлэх боломжтой байх нөхцөлийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Ялангуяа газар нутаг том, нийслэл хотод замын түгжрэл хүндрэлтэй байдаг Монгол Улсад хоёр дугуйт тээврийн хэрэгсэл болон дрон ашиглан бүртгэлийн гэрчилгээ, улсын дугаарын тэмдгийг зайнаас хүргэх, бэхлэх шаардлага өндөр байна.

Шилжилт хөдөлгөөний бүртгэлийн хувьд ч мөн адил, тээврийн хэрэгслийн худалдах, худалдан авах гэрээ, өмчлөх эрх шилжүүлэх бичиг баримтыг цахимаар хавсарган, автомашины шилжилт хөдөлгөөнийг баталгаажуулах, татвар, хураамжийг цахимаар төлөх боломжийг бүрдүүлэх, эцэст нь шинэ өмчлөгч нь бүртгэлийн гэрчилгээгээ интернэтээр авах нөхцөлийг хангахын тулд бүртгэлийн ажлын урсгалыг дахин зохион байгуулах, холбогдох мэдээллийн системийг шинэчлэх шаардлагатай.

Цахим бүртгэлийн системийг өргөн хүрээнд хэрэгжүүлснээр, төрийн үйлчилгээний чадавхыг нэмэгдүүлж, иргэдэд үзүүлэх үйлчилгээний хүртээмж, тав тухыг дээшлүүлэх боломжтой болно.

3.3.3 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийг сайжруулах арга зам

Ихэнх улс оронд автотээврийн хэрэгслийн зохистой хяналт, бүртгэл хөтлөлтийг хангах зорилгоор тухайн улсын авто замын хөдөлгөөний орчинд нийцүүлсэн тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийг боловсруулж, ашиглаж байна. Ийм систем нь тухайн улсын төрийн зүгээс хянадаг стратегийн чухал мэдээллийн системийн нэг бөгөөд төрийн байгууллагууд (засгийн газар, цагдаа, гааль болон бусад холбогдох байгууллагууд), мөн автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч иргэд энэ системийг ашиглан төрийн үйлчилгээ болон холбогдох хүсэлт, өргөдлийг шийдвэрлүүлдэг. Тиймээс тус системийг шинэчлэн сайжруулахын тулд олон талаас нарийвчлан судалгаа, шинжилгээ хийх шаардлагатай.

Иймд дараах байдлаар системийн үйл ажиллагааг дэмжих дэд бүтэц, вэб орчин дахь бүтэц, ажлын урсгалын зохион байгуулалтыг сайжруулах саналыг дэвшүүлж байна.

1) Дэд бүтцийн зохион байгуулалт

Олон улсын мэдээллийн технологийн чиг хандлагыг тусгасан байдлаар клауд (cloud) орчинд суурилсан системийн дэд бүтцийг нэвтрүүлэхийг санал болгож байна. Одоогийн байдлаар Монгол Улсад төрийн олон мэдээллийн системүүдийг “Үндэсний дата төв” УТҮГ-ын хариуцдаг клауд орчинд ажиллуулж байгаа тул, энэхүү тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийг ч мөн адил системүүдийг “Үндэсний дата төв” УТҮГ-ын клауд орчинд ажиллуулах нь удирдлагын үр ашиг, системийн найдвартай ажиллагааг нэмэгдүүлэх ач холбогдолтой. Мөн системийн арчилгаа, засвар үйлчилгээний зардлыг бууруулах зорилгоор нээлттэй эхийн кодтой (open source) арилжааны програм хангамжийг ашиглахыг нэмж санал болгож байна.

Дээр дурдсанчлан, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем нь олон төрлийн хэрэглэгчийн бүлгийг хамарч, бусад төрийн мэдээллийн системүүдтэй уялдан ажиллах шаардлагатай тул хэрэглэгч гадаад орчноос системд хялбар нэвтрэх боломжтой байхын зэрэгцээ, мэдээллийн аюулгүй байдал, кибер халдлага зэрэг гаднын эрсдэлд бэлтгэлтэй байх үүднээс аюулгүй байдлын тусгай төхөөрөмжүүд, програм хангамж суурилуулах шаардлагатай. Мөн системийн ажиллагаанд саатал үүсгэж болзошгүй байгалийн болон техникийн аливаа осол, сүйрэл, тасалдлын үед системийг шаргуу хугацаанд сэргээх боломжтой нөөц сервер (backup system)-ийн дэд бүтцийг бий болгохыг санал болгож байна.

2) Вэб сайтын зохион байгуулалт

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийн гол зорилго нь “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”-д заасан бүртгэлтэй холбоотой үйл ажиллагааг цахим хэлбэрт шилжүүлэх явдал боловч тухайн үйл ажиллагааг түргэн шуурхай гүйцэтгэх боломжийг бүрдүүлэхийн тулд ажилтан албан хаагчид ашигладаг дотоод цахим системийг суурь болгон, иргэдэд зориулсан автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой хүсэлт гаргах боломж бүхий олон нийтийн вэб сайт болон гар утасны апп, мөн системд хадгалагдаж буй мэдээлэлд үндэслэн төрөл бүрийн статистик мэдээллийг хурдан шуурхай гаргах боломжтой тусгай зориулалтын статистикийн вэб сайтыг бүтээхийг санал болгож байна.

Ажилтан албан хаагчдад зориулсан цахим систем нь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой журам, хууль тогтоомжид заасан үйл ажиллагааг түргэн шуурхай, үнэн зөв гүйцэтгэх нөхцөлөөр хангагдаж, хамгийн сүүлийн үеийн UI болон UX-д тулгуурлан хийгдэнэ. Иргэдэд зориулсан вэб сайт нь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой хүсэлт гаргах, болон холбогдох мэдээлэл лавлах боломжийг шинээр нэвтрүүлнэ. Статистикийн тусгай вэб сайт нь мэдээллийн сангийн ачааллыг бууруулан их хэмжээний мэдээллийг хялбархан боловсруулах боломжтой байх шаардлагатай гэж үзэж байна. Ялангуяа бүртгэлийн үйл ажиллагааг цахимжуулах явцад хувийн мэдээллийг хууль бус ашиглах эрсдэлээс сэргийлэх зорилгоор Монгол Улсад ашиглагдаж буй цахим гарын үсэг болон цахим танилт (дижитал баталгаажуулалт)-ын системийг нэвтрүүлэхийг санал болгож байна.

3) Ажил үйлчилгээг гүйцэтгэх арга

Цахим хэлбэрээр ажлыг гүйцэтгэх боломж нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан доорх гол ажлуудын одоо хэрэгжиж буй гүйцэтгэлийн аргыг сайжруулах санал дэвшүүлж байна.

- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийн бүртгэл үүсгэх

Автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд шаардлагатай техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг экспортлогч буюу импортлогч нь урьдчилан системд оруулах боломжийг бүрдүүлж, энэхүү мэдээллийг гааль болон тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвд ашиглан ажлыг гүйцэтгэх боломжтой болгоно.

- Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой ажил үйлчилгээ

Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь цахим хэлбэрээр үйлчилгээ хүссэн тохиолдолд, биечлэн ирж үйлчлүүлсэнтэй харьцуулахад өөр байдлаар материал, бүрдүүлсэн бичиг баримтыг шалгаж,

зөрчилгүй бол эх хувийн баримт бичгийг хадгалах байдлаар ажлыг дуусгавар болгох боломжтой байна.

- Автотээврийн хэрэгслийн мэдээлэл харах болон бичиг баримт олгох

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн хэлтэст биечлэн ирэх эсвэл холбоо барьж байж л шийдвэрлэгддэг байсан мэдээлэл лавлагаа болон баримт бичиг олгох ажлыг цахим баталгаажуулалтын журмаар шийдвэрлэх боломжтой болгоно.

- Архивын удирдлага

Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлтэй холбоотой ажил гүйцэтгэх явцад үүсэх архивын материалуудыг үр дүнтэй үүсгэж, хадгалах нөхцөлийг бүрдүүлж, нэг дор болон тусад нь боловсруулах хоёр төрлийн аргачлалыг хэрэгжүүлэх боломжтой болгоно.

- Ажлын гүйцэтгэл

Системээр дэмжигддэг ажлын гүйцэтгэлийн явцыг шалгах боломжийг ашиглан ажлын хэрэгжилтэд тусгах бөгөөд, ажлыг нарийвчлалтай гүйцэтгэхийн тулд шинээр нэмэгдэж буй төрөл бүрийн функцийг хэрэглээнд нэвтрүүлнэ.

3.3.4 Бусад

Хууль бусаар орхигдсон болон насжилттай, ашиглах боломжгүй болсон тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас гаргахтай холбоотой зохицуулалтын тогтолцоог шинээр нэвтрүүлэхийг санал болгож байна. Монгол Улсад бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн ихэнх нь насжилт өндөртэй хуучин автомашинуудаас бүрддэг бөгөөд эдгээрийн зарим нь ашиглагдах боломжгүй болсон шалтгаанаар эзэнгүйгээр зам талбай, олон нийтийн газар хаягдан, нийгмийн асуудал үүсгэж байна.

Иймд эхний ээлжид тодорхой журмын дагуу хууль бусаар орхигдсон тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас гаргах, эсвэл нээлттэй дуудлага худалдаагаар борлуулах зэргээр зохих арга хэмжээ авах боломжтой тогтолцоог бүрдүүлэхийг санал болгож байна. Урт хугацаанд орхигдсон тээврийн хэрэгслийг албан ёсны журмын дагуу бүртгэлээс хасах эсхүл нээлттэй худалдан борлуулах хэлбэрээр шийдвэрлэх тогтолцоог хэрэгжүүлснээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал хангагдаж, агаарын болон амьдрах орчны бохирдлыг бууруулахад хувь нэмэр оруулах боломжтой.

Дараагийн санал бол, торгууль, татвар болон бусад төлбөрийг төлөөгүй шалтгаанаар албадан хураагдсан боловч эдийн засгийн болон техникийн хувьд дахин ашиглах боломжгүй, зах зээлийн үнэ цэнгүй болсон тээврийн хэрэгсэлд холбогдуулан дараах зохицуулалтыг санал болгож байна. Үүнд: эрх бүхий байгууллагаас өмчлөгчид эрхээ хэрэгжүүлэх тухай мэдэгдэл хүргүүлсний дараа тодорхой хугацаанд ямар нэг арга хэмжээ авахгүй бол тухайн тээврийн хэрэгслийг бүртгэлээс хасаж, ашиглалтаас гаргах зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх нь хуучин автомашиныг зах зээлээс шахан гаргаж, шинэ автомашиныг нэвтрүүлэхийг дэмжих бодит үр нөлөөтэй байх юм.

4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг хөгжүүлэх арга зам

4.1. Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, агаарын бохирдлыг бууруулах, тээврийн хэрэгсэлд хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийж байгаа эсэхийг шалгах зэргээр аюулгүй, үр ашигтай тээврийн орчин бүрдүүлэх зорилготойгоор 1999 онд хөнгөн тэрэг болон 3.5 тонноос доош жинтэй тээврийн хэрэгслүүдэд хийж эхэлсэн. Авто зам, төмөр зам, агаарын тээвэр зэрэг бүх төрлийн тээврийн бодлогыг боловсруулах, хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Зам, тээврийн яам нь уг тогтолцоог бүхэлд нь хариуцан зохицуулж байна. Мөн 2005 онд байгуулагдсан, Зам тээврийн яамны харьяа “Автотээврийн Үндэсний Төв” УТҮГ-ын харьяа 26 үзлэгийн төв, хувийн хэвшлийн 14 үзлэгийн төв, мөн 8 ширхэг явуулын үзлэгийн станцаар дамжуулан автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийг гүйцэтгэж байна. 2024 оны байдлаар нийт 1,002,153 тээврийн хэрэгсэл үзлэгт хамрагдсанаас 994,465 нь (99.2%) тэнцсэн бол 7,688 нь (0.7%) тэнцээгүй гэсэн дүн гарсан байна.

4.1.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо

Монгол Улсад хэрэгжиж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь “Автотээврийн тухай хууль”-ийн 17-р зүйлд үндэслэгдэн хэрэгжиж байгаа бөгөөд энэ хуулийн дагуу “Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам” болон MNS Монгол Улсын Үндэсний стандарт зэрэг баримт бичгүүдийг баталсан. Эдгээр баримт бичгүүдийн дагуу автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг холбогдох үзлэгийн төвүүд хэрэгжүүлж байна.

1) Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам

Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам нь нийт таван үндсэн бүлэгт хуваагддаг бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд баримтлах хамгийн суурь зохицуулалтын баримт бичиг юм. Энэ журмын гол агуулга нь журмын үйлчлэх хүрээ буюу аль төрлийн автотээврийн хэрэгсэлд үйлчлэх тухай, техникийн хяналтын үзлэгийг гүйцэтгэх үзлэгийн төвүүд болон үзлэгийн инженер техникийн ажилтнууд баримтлах үүрэг, хариуцлага, автотээврийн хэрэгсэл өмлөгч, өмчлөгчдийн үүрэг, тэдний зүгээс биелүүлэх шаардлагууд журамласан бөгөөд бүлэг тус бүрийн дэлгэрэнгүй агуулга дараах байдлаар зохицуулсан болно.

<Хүснэгт 4-1> Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн журмын дэлгэрэнгүй агуулга

Ангилал	Гарчиг	Гол агуулга
1	Нийтлэг үндэслэл	Журмын үйлчлэлд хамаарах болон үл хамаарах автотээврийн хэрэгслийн төрлүүдийг тодорхойлсон
2	Техникийн хяналтын үзлэгийг зохион байгуулах	Техникийн хяналтын үзлэгийг тухайн үзлэгийн төвийн үзлэгийн арга, аргачлал, хугацаа зэргийг тусгасан техникийн картын дагуу үзлэгийн явуулах Техникийн хяналтын үзлэгийн дүнгийн мэдээг тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд бүртгэнэ

		Жолоочийн даатгалд даатгуулаагүй, авто зам ашигласны төлбөр төлөөгүй тохиолдолд тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулахгүй Тусгай тоноглол бүхий тээврийн хэрэгслийг эрх бүхий мэргэжлийн байгууллагын шалгаж, баталгаажуулсан дүгнэлтийг үндэслэн техникийн хяналтын үзлэгт хамруулна
3	Техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаа эрхлэгч байгууллагын эрх, үүрэг	Техникийн хяналтын үзлэгийн инженер нь тээврийн хэрэгсэлд үзлэг хийж тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлын талаар мэргэжлийн зөвлөгөө өгөх бөгөөд бодит дүгнэлтийг гаргана. Үзлэгт тэнцсэн тээврийн хэрэгслийн дүгнэлтийг цахимаар олгоно. Технологийн картыг үйл ажиллагааны онцлог тохируулан байгууллагын дарга батална. Үзлэгийн төвийн байршил, цагийн хуваарь зэрэг мэдээллийг нийтэд мэдээлэх, үзлэгт хамрагдах захиалгыг цахим сүлжээгээр хүлээн авах, дүгнэлтийг үйлчлүүлэгчид цахим хэлбэрээр хүргүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна. Техникийн хяналтын үзлэгт орох тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээг автоматаар таньснаар үзлэгийг эхлүүлнэ. Хэрэв гэрчилгээг алдаатай танивал энэ талаар тэмдэглэл үйлдэж, үзлэгийг эхлүүлж болно. Үзлэг дуусах үед улсын дугаарыг автоматаар таньснаар үзлэгийн үр дүнг баталгаажуулна. Тээврийн хэрэгслийн өнгө, хөдөлгүүр, зориулалт зэрэгт холбогдох хууль тогтоомж, дүрэм, журам стандартын дагуу техникийн өөрчлөлт хийсэн дүгнэлтийн хуудсыг тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн байгууллагад цахим хэлбэрээр хүргүүлнэ.
4	Тээврийн хэрэгслийг өмчлөгч, өмчлөгч иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагын эрх, үүрэг	Иргэн, хуулийн этгээд нь бүртгэлийн харьяаллаас үл хамааран техникийн хяналтын үзлэгийн аль ч төвд тээврийн хэрэгслээ үзлэгт хамруулах эрхтэй. Иргэн, хуулийн этгээд нь нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглагдаж байгаа тээврийн хэрэгслийг хагас жил тутамд, бусад тээврийн хэрэгслийг жилд нэг удаа тогтсон хугацаанд үзлэгт хамруулах үүрэгтэй. Иргэн, хуулийн этгээд нь техникийн хяналтын үзлэгт хамруулахын өмнө бэлтгэл ажлуудыг хангасан байвал зохино. Иргэн, хуулийн этгээд нь ① Хөдөлгүүр сольсон, өнгө өөрчилсөн, тээврийн хэрэгслийн зориулалтыг үйлдвэрлэгчийн зөвшөөрлөөр өөрчилсөн, нэмэлт төхөөрөмж суурилуулсан бол ② Тээврийн хэрэгсэлд засвар, үйлчилгээ хийлгэсний дараа өмчлөгч нь хүсэлт гаргасан бол③ Зам, тээврийн осолд өртөж хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх агрегат, зангилаа, механизмд эвдрэл, гэмтэл гарсан, түүнийг засварласан бол дахин замын хөдөлгөөнд оролцохын өмнө ④ Тээврийн хэрэгслийг Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, үйлдвэрлэгчийн технологийн шаардлагын дагуу угсарсан зэрэг тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулна.
5	Бусад	Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, өмчлөгч нь технологийн картын дагуу үзлэг хийхийг шаардаж, чанаргүй үйлчилгээ үзүүлсэн гэж үзвэл

		гомдлоо тухайн байгууллагын удирдлагад, шаардлагатай тохиолдолд тусгай зөвшөөрөл олгосон харьяалах дээд шатны байгууллагад хүсэлтээ гаргаж шийдвэрлүүлнэ.

2) Монгол Улсын Үндэсний Стандарт (Mongolia National Standard:MNS)

Монгол Улсын Үндэсний Стандарт буюу MNS нь бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, төрийн болон захиргааны үйл ажиллагааг үр ашигтай зохион байгуулахад зайлшгүй мөрдөх ёстой шаардлагын тогтолцоо юм. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаанд ч мөн эдгээр стандартуудыг өргөн хэрэглэж байна. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт ашигладаг MNS стандартууд нь “MNS 4598”, “MNS 4599”, “MNS 5011”, “MNS 5013”, “MNS 5014”, “MNS 5044”, бөгөөд лавлагаа болон нэмэлт стандартууд нь “NS 4410-1”, “MNS 4410-2”, “MNS-ISO 4030”, “MNS-ISO 3779”, “MNS-ISO 3780”, “MNS 6512” зэрэг байна. Монгол Улсын Засгийн газар автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг нарийн зөв гүйцэтгэхийн MNS стандартыг ашиглан “Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн журам”-д тусгагдсан автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн технологийн картыг автотээврийн хэрэгслийн төрөл тус бүрээр боловсруулан, үзлэгийн үеэр мөрдөх үүднээс хүснэгт болгон гаргаж, автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн шугамын дагуу байрлуулан ашиглаж байна.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаанд голчлон ашиглагддаг MNS-д тусгагдсан гол агуулга дараах хүснэгтэд үзүүлэв.

<Хүснэгт 4-2> MNS үндэсний стандартуудын гол агуулга

MNS	Гарчиг	Гол агуулга
MNS 4598	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага	Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр автозамын хөдөлгөөнд оролцох бүх төрлийн автотээврийн хэрэгсэлд тавихнийтлэг шаардлага Автотээврийн хэрэгслийн бүх жингийн зөвшөөрөх дээд хэмжээ Автотээврийн хэрэгслийн оврын зөвшөөрөх дээд хэмжээ (Урт, өргөн, өндөр) Автотээврийн хэрэгслийн тэнхлэг дээрх зөвшөөрөх хамгийн их ачаалал (Тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл хамаарна) Хүч дамжуулах ангийн ерөнхий үзлэгийн шалгуур, жолооны хүрдний сул эргэлт, градус Тоормослох үеийн хөдөлгөөний удаашралтын хамгийн доод хэмжээ Цахилгаан тоноглолын ерөнхий үзлэгийн шалгуур, гэрэлтүүлэх хэрэгслүүдийн өнгө Явах ангийн ерөнхий үзлэгийн шалгуур, дугуйн хээний гүний хэмжээ, суудлын автомашин, нийтийн үйлчилгээний такси, нийтийн үйлчилгээний автобус, ачаа тээврийн автомашин, тусай зориулалтын автотээврийн хэрэгсэлд тавих шаардлага
MNS 4599	Авто тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний эргономикийн үзүүлэлтүүд	Тээврийн хэрэгслийн утааны яндангаас гарах дуу чимээ, хэмжих арга, хэмжихэд тавих шаардлага, зөвшөөрөгдөх түвшин Хэмжилт хийх багаж хэрэгслийн техникийн тодорхойлолт

MNS	Гарчиг	Гол агуулга
MNS 5011		Автоээврийн хэрэгсэл жолоодоход шаардагдах хүч Автобус, суудал, түшлэг, бариул, шат, гишгүүрийн хэмжээ Бүхээг, кабин, суудал, түшлэг, суудлын бүрээст тавих шаардлага
	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх заавар. Ерөнхий шаардлага	Автотээврийн хэрэгслийн бүтэц, төхөөрөмжийн үзлэгийн аргачлал, үзлэгт тэнцсэн тэнцээгүй үнэлгээ хийх стандарт ※Техникийн үнэлгээ, дүгнэлтийн шалгуур Бага: Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, хүрээлэн буй байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл бага Их: Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, хүрээлэн буй байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл ихтэй, бусад замын хөдөлгөөнд оролцогч нарт эрсдэл учруулж болзошгүй Аюултай: Замын хөдөлгөөнд оролцохыг хориглоно, хүрээлэн буй байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл ихтэй, замын аюулгүй байдалд шууд нөлөөлж аюул учруулах Суудлын автомашин, ачааны болон хүнд даацын автомашин, нийтийн тээврийн автобус, мотоцикл, чиргүүл, механизм, нийтийн такси зэрэг тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлт боловсруулах аргачлал ※ Техникийн хяналтын үзлэгийн дүнгээр бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд “бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина. Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны загвар болон бөглөх шалгуур
MNS 5013	Бензин хөдөлгүүртэй автомашин – утааны найрлага дах хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга	Бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийн утааны найрлагад агуулагдах нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, нүүрсустөрөгчийн зөвшөөрөх дээд хэмжээ ※ 2001 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн хорт хийн ялгарал хянах системээр хянагддаг тээврийн хэрэгсэл утааны найрлагад агуулагдах нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн зөвшөөрөгдөх хэмжээ тахир голын эргэлтийн ихэсгэсэн давтамж (2000 RPM) 2 нөхцөлд байна Бензин хөдөлгүүртэй автомашины агаарын илүүдлийн коэффициент (λ)-ийн зөвшөөрөгдөх хэмжээ

MNS	Гарчиг	Гол агуулга
		※ Агаарын илүүдлийн коэффициент үйлдвэрлэгчээс тогтоосон хязгаарт байна. Үйлдвэрлэгчийн өгөгдөл байхгүй бол 1± 0.03 хязгаарт байна Хэмжилт хийх дараалал ※ Хөдөлгүүрийг тахир голын эргэлтийг хэмжихдээ тахометрийг холбон сул эргэлтийн давтамжид 20 секундээс багагүй хугацаанд, хөдөлгүүрийн тахир голын эргэлтийн давтамжийг ихэсгэсэн горимоор 15 секундээс багагүй хугацаанд хэмжинэ Хэмжих хэрэгсэлд тавих техникийн шаардлага, үзлэгийн дүнг тэмдэглэх аргачлал
MNS 5014	Дизель хөдөлгүүртэй автомашин - Утааны тортогжилтын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга	Автомашины дизель хөдөлгүүрийн утааны тортогжилтын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ※ 1980 оноос өмнө үйлдвэрлэгдсэн тээврийн хэрэгслийн зөвхөн нүдэн баримжаагаар шалгана. Үүнээс хойш үйлдвэрлэгдсэн тээврийн хэрэгслийг хэмжилтийн төхөөрөмж ашиглан үзлэг хийнэ. Хэмжилт хийх дараалал ※ Түлш өгөлтийн удирдлагын (хааз) дөрөөн дээр 0.5 – 1.0 секундийн хугацаанд жигд эрчтэйгээр тултал нь гишгэнэ. Гишгэсэн хэвээр 2 - 3 секунд барина. Дөрөөн дээрээс хөл аваад 8-аас 10 секундийн дараа дараагийн хэмжилтийн циклийг эхэлнэ. Чөлөөт хурдатгалын горимд 6 удаа хэмжилт хийж, сүүлийн 3 хэмжилтийн дунджийг хэмжилтийн дүн болгож авна. Хэмжих хэрэгсэлд тавих техникийн шаардлага, үзлэгийн дүнг тэмдэглэх аргачлал
MNS 5044	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв. Ангилал. Ерөнхий шаардлага	Техникийн хяналтын үзлэгийн төв нь RFID (Radio-frequency identification-Радио долгионы давтамж ашиглан бүртгэх) -ийн стандарт Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх байгууллагын ангилал Техникийн хяналтын үзлэгийн суурин төв: автомашин олноор төвлөрсөн, автозамын хөдөлгөөний нягтрал ихтэй хот, суурин газрын нутаг дэвсгэрт явуулна Техникийн хяналтын үзлэгийн явуулын төв: автотээврийн хэрэгслийн тоо харьцангуй цөөн, хөдөлгөөний нягтрал багатай, хот суурин газраас алслагдсан нутагт автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг хөдөлгөөнт, нүүдлийн нөхцөлд явуулна

MNS	Гарчиг	Гол агуулга
		Технологийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэлд тавих шаардлага Техникийн хяналтын үзлэгийн суурийн төв: Дугуйн хийн даралт хэмжигч, тоормосны стенд, дугуйн хээний гүн хэмжигч зэрэг 12 төрлийн багаж хэрэгсэл Техникийн хяналтын үзлэгийн явуулын төв: Дугуйн хийн даралт хэмжих багаж, тоормосны удаашрал хэмжих хэрэгсэл зэрэг 9 төрлийн багаж хэрэгсэл Техникийн хяналтын үзлэг явуулах барилга, байгууламж, хүний нөөцөд тавих шаардлага

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт лавлагаа болгон ашиглаж буй MNS стандартууд нь автомашины нийцлийн баталгаажуулалттай холбоотой бөгөөд энэ нь автомашиныг нарийн, үнэн зөв бүртгэж, хянахад чухал ач холбогдолтой зохицуулалт юм. Гэсэн хэдий ч тухайн журмыг ашиглан салбарын түвшний нарийвчилсан ажлуудыг гүйцэтгэхэд шаардлагатай MNS стандартууд бүрэн боловсруулагдаагүй тул, тухайн журамд нийцэхгүй нөхцөл байдал үүсэх үед зохих арга хэмжээ авах боломжгүй байдалд хүрэх эрсдэлтэй.

4.1.2 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламж

Монгол Улсад анх удаа автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэхийн тулд MNS стандартад нийцсэн үзлэгийн байгууламж, тоног төхөөрөмж, хүний нөөцийг бүрдүүлсний дараа Зам, тээврийн яаманд тусгай зөвшөөрөл авах хүсэлтийг гаргах шаардлагатай. ЗТЯ-ны холбогдох ажилтан баримт бичгийг шалган, зөвшөөрөл олгосны дараа техникийн үзлэгийг хийх эрхтэй болно. Монгол Улс газар нутгийн хувьд уудам бөгөөд ихэнх хүн ам болон тээврийн хэрэгсэл нь нийслэл Улаанбаатар хотод төвлөрсөн онцлогтой тул Улаанбаатар хотод суурин үзлэгийн байгууламжийг ашиглан их хэмжээний үзлэгийг хийдэг. Харин хөдөө орон нутагт явуулын үзлэгийн байгууламжийг түлхүү ашигладаг.

Тухайлбал, Улаанбаатар хотод нийтийн тээврийн хэрэгсэл болох автобус болон суудлын автомашинуудыг(такси) үр ашигтайгаар хянахын тулд хот өөрийн харьяа техникийн хяналтын үзлэгийн төвөөр дамжуулан үзлэг хийлгэхийг зохион байгуулдаг.

Үзлэгт ашиглагдаж буй тоног төхөөрөмжүүд нь 2000-аад оны эхээр Нордикийн хөгжлийн сангийн санхүүжилтээр нэвтрүүлсэн төхөөрөмжүүдээс эхлэн сүүлийн жилүүдэд суурилуулсан шинэ төхөөрөмжүүд хүртэл янз бүр байдаг. Эдгээр төхөөрөмжүүд нь тухайн үйлдвэрлэгчийн программ хангамжаар ажилладаг.

Автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн шугам тус бүрд суурилуулсан төхөөрөмжүүдээр хэмжсэн үр дүнг тоног төхөөрөмжийн програмын тусламжтайгаар "АТҮТ" УТҮГ-ын Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн систем (MVIS)-рүү дамжуулдаг.

1) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн шугам

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь хяналтын инженерийн хийдэг ерөнхий үзлэг болон тусгай тоног төхөөрөмж ашиглан гүйцэтгэх төхөөрөмжийн үзлэг гэсэн хоёр үндсэн хэсгээс бүрдэнэ. Иймд үзлэгийг үр дүнтэй явуулахын тулд тусгай бүтэц бүхий үзлэгийн шугам шаардлагатай байдаг.

Хэдийгээр Монгол Улсын MNS стандартуудад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн шугамын нарийн зохицуулалт тусгагдаагүй боловч үзлэгийн шугамыг хүнд даацын болон хөнгөн тэрэгний үзлэгийн шугам гэж хоёр төрөлд хуваан ашиглаж байна. Үзлэгийн шугам

дотор Европын орнуудад өргөн хэрэглэгддэг техникийн хяналтын төхөөрөмжүүдийг байрлуулах орон зай болон тээврийн хэрэгслийн доод хэсгийн гүүшингийн үзлэг хийх сувгаас бүрдэнэ.
Мөн түүнчлэн үзлэгийн шугамын дотор талд компьютерийн сүлжээ, цахим тоног төхөөрөмж, агааржуулалтын систем зэрэг шаардлагатай дэд бүтцийг суурилуулсан байдаг. Гэвч үзлэгийн шугамын нарийвчилсан стандарт бүтэц тогтоогдоогүй учир, техникийн хяналтын үзлэгийн төв бүр өөрийн талбайн хэмжээ, барилгын төлөвлөлтөд тохируулан үзлэгийн шугамын зохион байгуулалтыг хийж ашиглаж байна.

2) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тоног төхөөрөмж

MNS 5044 стандартын дагуу техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн үйл ажиллагааны төрлөөс хамааран заавал суурилуулах шаардлагатай үзлэгийн тоног төхөөрөмжийг дараах хүснэгтээр тодорхойлсон байдаг.

<Хүснэгт 4-3> Техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн үйл ажиллагааны төрлөөр суурилуулах шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн жагсаалт

Техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн төрөл	Суурилуулах шаардлагатай тоног төхөөрөмж
Суурин үзлэгийн төв	Дугуйн хийн даралт хэмжигч, тоормосны хүч хэмжигч, дугуйн хээний гүн хэмжигч, гэрлийн тусгал шалгагч, утаан дахь хорт бодис хэмжигч, тортогжилт хэмжигч, дуу чимээ хэмжигч, өргүүр, сувгийн данхраад, хийн алдагдал илрүүлэгч, гэрэл бууруулагч өнгөт, тунгалаг хальсны гэрэл нэвтрүүлэх чадварыг шалгах багаж, тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигч
Явуулын үзлэгийн төв	Дугуйн хийн даралт хэмжигч, тоормосны хүч хэмжигч, дугуйн хээний гүн хэмжигч, гэрлийн тусгал шалгагч, утаан дахь хорт бодис хэмжигч, тортогжилт хэмжигч, дуу чимээ хэмжигч, хийн алдагдал илрүүлэгч, гэрэл бууруулагч өнгөт, тунгалаг хальсны гэрэл нэвтрүүлэх чадварыг шалгах багаж

Мөн үзлэгийн чанар, найдвартай байдлыг хангах үүднээс гүйцэтгэл сул тоног төхөөрөмж суурилуулахаас сэргийлж, суурь техникийн шаардлагуудыг MNS стандартад тодорхойлсон байдаг. Гэсэн хэдий ч эдгээр шаардлагууд нь зөвхөн үндсэн шаардлагын түвшинд хязгаарлагддаг тул Европ, Япон, Хятад, БНСУ зэрэг улсуудад үйлдвэрлэсэн тоног төхөөрөмжүүдийг хольж ашиглаж байна. Сүүлийн жилүүдэд газарзүйн байршил, логистикийн нөхцөлөөс шалтгаалан Хятадад үйлдвэрлэсэн үзлэгийн тоног төхөөрөмжүүдийг илүүтэйгээр суурилуулах хандлага ажиглагдаж байна.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт ашиглагддаг тоног төхөөрөмж нь холбогдох дүрэм, журамд заасны дагуу жил бүр чанарын шалгалт (калибровк) хийгдэх шаардлагатай. Үүнийг гүйцэтгэх үүрэг бүхий байгууллага нь “АТҮТ” УТҮГ-ын харьяа Судалгаа, хөгжил, чанарын удирдлагын төв юм. Тус төвд ашигладаг чанарын хяналт, баталгаажуулалтын төхөөрөмжүүдэд утаан дахь хорт бодис хэмжих стандарт хий, тортогжилт хэмжих стандарт шүүлтүүр, стандарт дуу чимээ үүсгэгч, холын гэрлийн калибрын төхөөрөмж зэрэг багтана.

3) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн цахим систем (MVIS)

Монгол Улс нь "Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль"-ын 10 дугаар зүйлд заасны дагуу автотээврийн хэрэгслийг үр ашигтайгаар бүртгэж, хяналт тавих зорилгоор техникийн хяналтын үзлэг болон бүртгэлийн үйл ажиллагааг цахим системээр гүйцэтгэх

зохицуулалттай. Мөн "Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам"-д зааснаар техникийн хяналтын үзлэгийн явцад бүртгэгдсэн мэдээллийг тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системд дамжуулахыг заасан байдаг. Үүний дагуу Монгол Улсад хийгдэж буй бүх техникийн хяналтын үзлэг нь MVIS цахим системээр дамжин явагддаг.

MVIS системийг “АТҮТ” УТҮГ-ын Мэдээлэл технологийн хэлтсээс хариуцдаг бөгөөд энэ систем нь голчлон хоёр үндсэн үйлдлийн хэсэгтэй. Эхний үүрэг нь техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг цахимжуулах, хоёдугаарт үзлэгийн шугамд суурилуулсан тоног төхөөрөмжүүдийг удирдах болон үзлэгийн үр дүнг системд дамжуулах юм. Цахимжуулах үйл ажиллагааны хувьд MVIS нь нийт 6 үндсэн функц, 23 дэд функцээс бүрддэг бөгөөд зөвхөн техникийн үзлэг хийдэг ажилтнууд төдийгүй төрийн захиргааны байгууллагын албан хаагчид ч тус системийг ашигладаг.

MVIS системийг 2000-аад оны эхэн үед анхлан ажлын процессыг цахимжуулах зорилгоор C/S (Client/Server) загвараар хөгжүүлсэн. Гэвч өнөөгийн мэдээллийн технологийн хөгжлийн чиг хандлага, иргэдэд найдвартай, тасралтгүй үйлчилгээ үзүүлэх шаардлагыг харгалзан үзвэл, MVIS системийг шинэчлэн боловсруулж, орчин үеийн архитектурт шилжүүлэх хэрэгцээ үүсээд байна.

4.1.3 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн инженер техникийн ажилтнуудын удирдлага

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв нь зам, тээврийн салбарын мэргэшсэн байгууллага бөгөөд техникийн үзлэгийн үйл ажиллагааг хариуцан гүйцэтгэх инженер техникийн ажилтнуудыг үзлэгийн төвийн дарга, үзлэгийн инженер, техникч гэж ангилдаг.

Техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн дарга нь зам, тээврийн салбарт 5-аас дээш жил ажилласан туршлагатай, зөвлөх инженер эсвэл мэргэшсэн инженерийн зэрэгтэй байна.

Үзлэгийн инженер нь зам тээвэр, механикийн инженер мэргэжлээр мэргэшсэн байх, мөн энэ чиглэлээр 3-аас дээш жил ажилласан туршлагатай байх шаардлагатай.

Техникч нь зам тээвэр, механикийн инженерийн мэргэжлийн сургалтыг дүүргэсэн бол техникчээр ажиллах боломжтой. Гэхдээ техникч нь үзлэгийн дүгнэлт гаргах эрхгүй.

Инженер техникийн ажилтнууд нь тухайн ангиллын тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрхтэй байна. Мөн улсаас зохион байгуулдаг сургалтад хамрагдсан байх ёстой боловч, одоогоор сургалтын хичээл, хугацаа зэрэг нарийвчилсан заавар, журам тодорхойгүй байна.

Одоогоор Монгол Улсын хэмжээнд 61 инженер, 44 техникч ажиллаж байгаагаас Нийслэл Улаанбаатар хотод 34 инженер, 21 техникч ажиллаж байна.

4.1.4. Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

Автотээврийн хэрэгсэлд хандах парадигмын өөрчлөлтийн үр дүнд өнөөгийн үйлдвэрлэгдэж буй автомашинууд байгаль орчинд ээлтэй, дэвшилтэт технологитой болж байгаа бөгөөд автомашинаас үүдэлтэй нийгмийн олон асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд ихэнх улс орнууд техникийн хяналтын үзлэгийн аргачлал, тогтолцоогоо улам боловсронгуй болгож байна.

Монгол Улс нь дотооддоо автомашин үйлдвэрлэх хувь маш бага тул автомашин үйлдвэрлэгч орнуудын түвшинд хүрсэн техникийн хяналтын тогтолцоо хараахан бүрдээгүй бөгөөд техникийн хяналтын үзлэг нь хэлбэр төдий явагдаж байгаа нь ажиглагдаж байна. Үзлэг хийхэд шаардагдах хууль, журам, тоног төхөөрөмж, байгууламжийн хувьд бусад улс оронтой харьцуулахад сул биш ч гэсэн автотээврийн хэрэгслийг илүү системтэйгээр хянах, ард иргэд итгэлтэй байхаар хяналтын үзлэгийг явуулахын тулд дараах чиглэлүүдэд сайжруулалт хийх шаардлагатай гэж үзэж байна.

- (Үзлэгийн төрөл): Автотээврийн хэрэгслийн хяналт, зохицуулалтад зориулсан техникийн хяналтын үзлэгийг хийж байгаа боловч үзлэгийн зорилгоос шалтгаалсан төрөл зааглasан тодорхой ялгаа байхгүй.
- (Үзлэгийн хугацаа): Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журмын дагуу нийтийн тээврийн хэрэгслийг 6 сар тутамд, энгийн автомашиныг 1 жил тутамд үзлэгт хамруулах ёстой боловч үзлэг эхлэх, дуусах хугацааны тодорхой заалт

дутмаг бөгөөд эвдрэл гэмтэл, ослын улмаас автомашин урт хугацаагаар засварт орсон тохиолдолд үзлэгийг хойшлуулах арга байхгүй.

- (Тэнцээгүй тээврийн хэрэгслийн зохицуулалт): Тэнцээгүй гэсэн дүгнэлт авсан автомашины үзлэгт дахин хамрагдах хугацаа, аргачлал, хураамжийн талаарх журам тодорхой бус байна.
- (Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хянатлын үзлэгийн стандарт): Монгол Улсын техникийн хяналтын стандарт нь Европын холбооны хамгийн бага зөвлөмжид үндэслэсэн боловч зарим үзүүлэлтүүд нь суурилуулсан тоног төхөөрөмжийн хэмжих боломжийг харгалзаагүй, мөн цахилгаан автомашин болон LDWS (Lane Departure Warning System, LDWS) зэрэг дэвшилтэт технологид хамаарах үзлэгийн стандарт байхгүй.
- (Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хянатлын үзлэгийн арга): MNS стандартын дагуу автомашины төрлөөс шалтгаалан үзлэгийг хийж байгаа боловч шинээр үйлдвэрлэгдсэн автомашинд хэрэглэдэг үзлэгийн аргыг ашиглалтад байгаа автомашинд мөн адил хэрэглэж байна.
- (Үзлэгийн төвийн хяналт): Техникийн хяналтын үзлэг хийж буй төвүүдийг шалгах, үзлэгийг үнэн зөв хийж байгаа эсэхийг баталгаажуулах зорилгоор хяналт хийдэг ч түүний хууль, дүрэмд үндэслэсэн заалт дутмаг бөгөөд чанаргүй үзлэгийг урьдчилан сэргийлэх журам дутуу байна.
- (Үзлэгийн байгууламж): Үзлэгийн шугамыг хөнгөн тэрэгний болон хүнд даацын тээврийн хэрэгслийн гэж ангилан ашиглаж байгаа боловч шугамын хэмжээ болон суурь хэсгийн стандарт тогтоогдоогүй.
- (Үзлэгийн тоног төхөөрөмж): MNS-д заасан техникийн хяналтын үзлэг хийхэд зориулсан тоног төхөөрөмжийг суурилуулсан боловч хамгийн бага шаардлага хангасан төхөөрөмж их байгаа тул улсаас тавьсан шалгууруудыг биелүүлэхэд хүндрэлтэй байна.
- (Мэдээллийн систем): Одоогийн C/S загварын систем нь өнөөгийн мэдээллийн технологийн хөгжлийн чиг хандлагыг тусгаагүй бөгөөд найдвартай техникийн хяналтын тогтолцоо хэрэгжүүлэх, олон төрлийн олон нийтэд чиглэсэн үйлчилгээ үзүүлэхэд тохиромжгүй байна.
- (Чанарын шалгалт): Техникийн хяналтын үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн чанарын чанарын шалгалтын стандарт байгаа боловч шалгах арга болон үнэлгээний шалгуур байхгүй.
- (Даралтат савны хяналт): Хийн түлш ашигладаг автомашинд суурилуулсан даралтат сав нь хадгалах хийний төрлөөс шалтгаалан тэсрэх аюул, даралтын түвшинд ялгаатай ч ижил стандартыг мөрдөж байна.
- (Техникийн өөрчлөлтийн зохицуулалт): Монгол Улсад автомашинд техникийн өөрчлөлт хийх хэрэгцээ нэмэгдэж байгаа ч ийм олон төрлийн техникийн өөрчлөлтийг зохицуулах тогтолцоо сул байна.
- (Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын хяналт): Автомашин ашиглалтын явцад таних тэмдгийн дугаар бүдгэрэх, зэврэх зэрэг асуудал гарсан тохиолдолд шийдвэрлэх арга байхгүй байна.
- (Мэргэжлийн ажиллах хүчний хяналт): Инженер техникийн ажилтнуудыг тогтмол хянах, сургах тогтолцоо болон ажлын процесс дутагдалтай байна.

4.2. Олон улсын жишээний шинжилгээ

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь автомашин ашиглалтаас үүдэн үүсэж болзошгүй зам тээврийн осол, байгаль орчны бохирдол зэрэг асуудлуудаас урьдчилан сэргийлэх зорилготой бөгөөд дэлхийн 130 орчим оронд хэрэгжиж байгаа тогтолцоо юм. Үзлэгийг хэрэгжүүлж буй улс орон болгон автомашины техникийн байдал, ашиглалтын орчин нөхцөлд тохируулан үзлэгийн үзүүлэлт, аргачлал, стандартын хувьд ялгаатай байдаг. Иймд БНСУ-ыг багтаасан голлох улс орнуудын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо, хэрэгжүүлэлт болон удирдлагын системийг шинжилж, Монгол Улсын нөхцөл байдалд тохирсон, үр ашигтай техникийн хяналтын тогтолцоог бүрдүүлэхэд чиглэсэн санал, зөвлөмжийг гаргаж авах зорилготой байна.

4.2.1. БНСУ-ын жишээ

1) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төрөл

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль” болон “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангаж дүрэм”, мөн автомашин болон автомашины эд ангиудын гүйцэтгэл, стандартыг тогтоосон “Автотээврийн хэрэгсэл болон автотээврийн хэрэгслийн эд ангиудын гүйцэтгэл ба стандартын тухай дүрэм”-д үндэслэн явагддаг. Мөн энэхүү тогтолцоонд баримталж буй нэг онцлог нь автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэгийн хамрах хүрээнээс барилгын машин механизм болон хөдөө аж ахуйн техник хэрэгслийг хассан байдаг бөгөөд барилгын машин механизмыг тусдаа үзлэгийн тогтолцоогоор хяналт тавьдаг.

БНСУ-д хэрэгждэг автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгсэл болон аргачлалаас хамааран анхны үзлэг, тогтмол үзлэг, техникийн өөрчлөлтийн үзлэг, түр үзлэг, засварын үзлэг гэж ангилагддаг ба тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь тухайн үзлэгийн төрөлд хамаарах тохиолдолд хууль ёсны үүргийн дагуу техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах ёстой. Юуны өмнө анхны үзлэгт БНСУ-аас бусад улсад ашиглаж байгаад нүүхдээ оруулж ирсэн тээврийн хэрэгсэл болон бүртгэлээс хасагдсан тээврийн хэрэгслийг дахин бүртгүүлэхэд хамрагдах тээврийн хэрэгсэл хамаарна. Мөн тогтмол үзлэг нь ашиглалтад байгаа тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тогтмол хяналт хийх зорилгоор холбогдох журмын дагуу тогтоосон хугацаанд хийгддэг үзлэг бөгөөд үзлэгийн хүчинтэй хугацаа дуусахаас өмнөх 90 хоног болон дараах 31 хоногийн дотор хяналтын үзлэгийг дуусгасан байх ёстой. Мөн нийслэл орчмын бүс болон 500,000-аас дээш хүн амтай хотуудад замын хөдөлгөөнд оролцож буй нөхцөлтэй ижил төстэй нөхцөлд буюу ачаалалтай үеийн нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, нүүрсустөрөгчүүд(HC), азотын ислүүд (Nox), тортог зэрэг ялгаруулалтын хэмжээг шалгах хөдөлгүүрийн ачаалалтай үеийн ялгаруулалтын үзлэгийн аргыг ашиглан, анх бүртгүүлсэн өдрөөс хойш тодорхой хугацаа өнгөрсөн тээврийн хэрэгсэлд зориулсан иж бүрэн үзлэгийг хэрэгжүүлж байна.

<Хүснэгт 4-4> Автотээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарсан техникийн хяналтын үзлэгийн хүчинтэй хугацаа [20]

ТХУ	Ангилал				Техникийн хяналтын үзлэгийн хүчинтэй хугацаа(жилээр)
	ТХ-ийн төрөл	Арилжааны зориулалт	Хэмжээ	Насжилт	
Тогтмол үзлэг	Суудлын автомашин	Арилжааны бус	Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын	Бүгд	5-2-2-2-2····

20 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн хугацааг “Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын хэрэгжилтийг хангах дүрэм”-ийн [Хавсралт 15-2], мөн нэгдсэн үзлэгийн хамрах хүрээ ба хүчинтэй хугацааг “Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын нэгдсэн үзлэг зохион байгуулах дүрэм”-ийн [Хавсралт 1]-д тус тус заасан."

Ангилал					Техникийн хяналтын үзлэгийн хүчинтэй хугацаа(жилээр)
ТХУ	ТХ-ийн төрөл	Арилжааны зориулалт	Хэмжээ	Насжилт	
Тогтмол үзлэг		Арилжааны	Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын	Бүгд	2-1-1-1-1····
	Бага оврын автобус	Арилжааны бус/ Арилжааны	Хөнгөн, жижиг	4жил хүртэлх	2-2-2-2-2····
				4жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1-1····
			Дунд, хүнд даацын	8жил хүртэлх	1-1-1-1-1····
				8жилээс дээш	0.5-0.5-0.5-0.5····
	Ачааны машин	Арилжааны бус	Хөнгөн, жижиг	4жил хүртэлх	2-2-2-2-2····
				4жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1-1····
	Ачааны машин	Арилжааны бус	Дунд, хүнд даацын	8жил хүртэлх	1-1-1-1-1····
				8жилээс дээш	0.5-0.5-0.5-0.5····
		Арилжааны	Хөнгөн, жижиг	Бүгд	2-1-1-1-1····
			Дунд	5жил хүртэлх	1-1-1-1-1····
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
			Хүнд даацын	2жил хүртэлх	1-1-1-1-1····
				2жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
	Тусгай зориулалтын АТХ	Арилжааны бус/ Арилжааны	Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын	5жил хүртэлх	1-1-1-1-1····
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
Иж бүрэн үзлэг	Суудлын автомашин	Арилжааны бус	Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын	4жилээс хэтэрсэн	2-2-2-2····
		Арилжааны	Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын	2жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1····
	Бага оврын автобус	Арилжааны бус	Хөнгөн, жижиг	4жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1····
			Дунд	3жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1-1
				8жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····

Ангилал					Техникийн хяналтын үзлэгийн хүчинтэй хугацаа(жилээр)
ТХУ	ТХ-ийн төрөл	Арилжааны зориулалт	Хэмжээ	Насжилт	
			Хүнд даацын	3жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1-1
				8жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
		Арилжааны	Хөнгөн, жижиг	4жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1····
			Дунд	2жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1-1-1
				8жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
			Хүнд даацын	2жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1-1-1
				8жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
	Ачааны машин	Арилжааны бус	Хөнгөн, жижиг	4жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1····
			Дунд	3жилээс хэтэрсэн	1-1
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
			Хүнд даацын	3жилээс хэтэрсэн	1-1
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
		Арилжааны	Хөнгөн, жижиг	2жилээс хэтэрсэн	1-1-1-1····
			Дунд	2жилээс хэтэрсэн	1-1-1
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
			Хүнд даацын	2жилээс хэтэрсэн	1-1-1
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
	Тусгай зориулалтын АТХ	Арилжааны бус	Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын	3жилээс хэтэрсэн	1-1
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····
		Арилжааны	Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын	2жилээс хэтэрсэн	1-1-1
				5жилээс хэтэрсэн	0.5-0.5-0.5-0.5····

Техникийн өөрчлөлтийн үзлэг нь автомашины урт, өргөн, өндөр зэрэг бүтэц болон хөдөлгүүр, хүч дамжуулах анги, гэрэлтүүлгийн төхөөрөмж зэрэг тоноглолд өөрчлөлт оруулах тохиолдолд хийгддэг үзлэг юм. Түр үзлэг нь автомашины өмчлөгчийн хүсэлтээр, эсвэл аюулгүй байдлын шаардлага зөрчигдсөн шалтгаанаар төрийн байгууллагын зааврын дагуу хэрэгждэг. Засварын үзлэг нь зам тээврийн ослын улмаас бүрэн эвдэрч дахин засварлах боломжгүй болсон, эсвэл автомашины хохирлын дүн болон даатгалын компаниас төлөх зардлын нийлбэр нь тухайн автомашины даатгалын үнэлгээнээс хэтэрсэн тохиолдолд, тухайн автомашиныг дахин ашиглалтад оруулахаас өмнө хийгдэх үзлэг юм.

2) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийдэг байгууллагууд

БНСУ-д автомашины техникийн хяналтын үзлэг хийх эрх бүхий байгууллагуудыг БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газар (TS)-ын харьяа төрийн үзлэгийн төвүүд болон хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүд гэж ангилагдана. БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газрын харьяа үзлэгийн төвүүд нь “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”-ын дагуу бүх төрлийн техникийн үзлэгийг хийх эрхтэй байдаг. Харин хувийн үзлэгийн төвүүд зөвхөн тогтмол үзлэг болон иж бүрэн үзлэгийг хийх эрхтэй.

Өнөөдрийн байдлаар БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газрын харьяа 59 техникийн хяналтын үзлэгийн төв, мөн хувийн хэвшлийн 1,947 үзлэгийн төв үйл ажиллагаа явуулж байна. Тээврийн аюулгүй байдлын газар нь засгийн газрын даалгавраар автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэгийн үүргийг хэрэгжүүлдэг төрийн өмчит байгууллага бөгөөд түүний үйл ажиллагаанд засгийн газрын холбогдох байгууллагууд хяналт тавьдаг. Харин хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүд нь орон нутгийн захиргааны байгууллагуудын хяналт дор ажилладаг. Гэсэн хэдий ч, БНСУ-ын засгийн газраас хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүдэд тавих хяналтыг чангатгах зорилгоор жилд хоёр удаа Засгийн газрын холбогдох байгууллага болон Тээврийн аюулгүй байдлын газартай хамтран хяналт шалгалт, мониторингийн ажлыг зохион байгуулдаг.

3) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн арга

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь “замын хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгсэл нь аюулгүй байдлын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг тогтоох, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, дуу чимээ болон хорт утааны ялгарлыг бууруулах замаар байгаль орчны бохирдлоос сэргийлэх, мөн тээврийн хэрэгслийн нийцлийг баталгаажуулах замаар иргэдийн өмчийн эрхийг хамгаалах, хариуцлагын даатгалд хамрагдсан эсэх болон хууль бус техникийн өөрчлөлтийг илрүүлж, замын хөдөлгөөний дэг журмыг хангахад хувь нэмэр оруулах” зорилготой. Үзлэг нь тээврийн хэрэгслийн нийцлийг баталгаажуулах, техникийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг хэмжих, хөдөлгүүр, хүч дамжуулах анги, тоормосны систем гэх мэт нийт 23 төрлийн шалгах үзүүлэлтүүдэд тулгуурлан ерөнхий үзлэг болон тусгай зориулалтын тоног төхөөрөмж ашиглан хийгддэг. Дэлгэрэнгүй техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлтүүд болон хэрэгжүүлэх аргачлал нь дараах байдалтай байна.

<Хүснэгт 4-5> БНСУ-д хэрэгжүүлж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзүүлэлтүүд болон үзлэг хийх аргачлал[21]

Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлт	Үзлэг хийх аргачлал	Тайлбар
Нийцлийн баталгаажуулалт	АТХ-ийн таних тэмдгийн дугаар, хөдөлгүүрийн загвар болон бүртгэлийн дугаар нь бүртгэлийн мэдээлэлтэй нийцэж байгаа эсэх, мөн улсын дугаарын тэмдгийн бүрэн бүтэн байдал зэргийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг

21 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандрат, аргачлалыг “Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын хэрэгжилтийг хангах дүрэм”-ийн [Хавсралт 15]-д тусгасан.

Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлт	Үзлэг хийх аргачлал	Тайлбар
Жин ба хэмжээснүүд	Урт, өргөн, өндөр, газрын төвшнөөс дээш өргөгдсөн хэмжээ болон нийт жинг тусгай хэмжих багаж ашиглан хэмжинэ. Хэмжилтийн үр дүнг аюулгүй байдлын стандартад нийцэж байгаа эсэхийг нягтална	Техникийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг хэмжих
Хөдөлгүүр	Хөдөлгүүрийн хүчтэй чичиргээ, дотоод эвдрэлтэй дуу чимээ гарч байгаа эсэх, тос гоожиж байгаа эсэх болон тосны түвшнийг шалгана. Радиатор болон хөргөлтийн системийн гэмтэл, хөргөлтийн шингэний алдагдал байгаа эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг
Хүч дамжуулах анги	Арааны рычакийн ажиллагаа, тос гоожиж байгаа эсэх, түлхэгч гол болон холболтын хэсгүүдийн гэмтэл, гажилт байгаа эсэхийг шалгана. Авцуулах холбооны гишгүүрийн сул зөрүү болон автомат дамжуулагчийн рычакийн ажиллагааг шалгана.	Ерөнхий үзлэг
Тэнхлэг болон дугуй	Тэнхлэгийн гадна байдал, обуд болон дугуйн гэмтэл, гажилт, хөөсөн байдал, боолт, эрэг шургийн бэхэлгээ зэргийг шалгана. Дугуйн хээний гүн болон хийн даралтыг хэмжих багаж ашиглан шалгана. Мөн шавар хаагч болон дугуйн нөмрөгийн байрлалыг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Жолооны механизм	Урд дугуйн хажуу гулсалтын хэмжээг тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигчээр хэмжинэ, мөн жолооны шингэний урсгалын хэмжээг шалгана. Автомашины жолооны үйлдэлтэй холбоотой төхөөрөмжүүдийн суурилуулалтын байдал болон тос гоожсон эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Тоормосны механизм	Урд ба хойд тэнхлэгт суурилуулсан тоормосны механизмаас үүсэх тоормосны хүч болон зогсоолын тоормосноос гарах тоормосны хүчийг хэмжих төхөөрөмжөөр хэмжинэ. Тоормосны үйл ажиллагаатай холбоотой төхөөрөмжийн суурилуулалтын байдал, шингэн ба хийн алдагдал байгаа эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Амортизаторын механизм	**Пүршний зэврэлт, хугарал зэрэг гэмтлийн байдал болон амортизаторын гэмтэл, тос алдалт байгаа эсэхийг шалгана.**	Ерөнхий үзлэг
Түлшний механизм	Түлш дамжуулах хоолой, шланг зэрэг түлшний төхөөрөмжийн гэмтэл, деформац, зэврэлт болон түлш гоожиж байгаа эсэхийг шалгана. Хийн түлш ашигладаг автомашины хувьд хий алдагдаж байгаа эсэхийг хий алдагдал илрүүлэгчээр шалгаж, хадгалах савны зэврэлтийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг

Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлт	Үзлэг хийх аргачлал	Тайлбар
Цахилгаан болон электрон механизм	Аккумлятортой холбогдсон цахилгаан утасны холболтын хэсэг хөдөлгөөн орсон эсэх болон цахилгаан утасны гэмтэл, суурилуулалтын байдал шалгана. Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн суурилуулалт, цахилгаан утасны холболт, тусгаарлагчийн байдал болон цахилгаан гүйдэл дамжуулж буй хэсэг ил гарсан эсэхийг шалгана. Хөдөлгүүрийн батарей болон зорчигчийн бүхээг хооронд тусгаарлагч хана буюу хамгаалалтын хавтан байгаа эсэх, өндөр хүчдэлийн утасны хамгаалалтын төхөөрөмжийн гэмтэл болон цахилгаан утас нь улбар шар өнгөтэй эсэхийг шалгана. Өндөр хүчдэлийн төхөөрөмжийн гадна байрласан анхааруулах тэмдэглэл нь аюулгүй байдлын стандартад нийцэж байгаа эсэх, хойноос ойртож ирж буй явган зорчигч мэдрэх төхөөрөмж зөв ажиллаж байгаа эсэхийг шалгана. Тусгаарлах эсэргүүцэл хэмжигчээр цэнэглэгч холбогч ба автомашины их бие хоорондын тусгаарлах эсэргүүцэл 1 MΩ-аас дээш эсэхийг шалгана. Электрон оношилгооны төхөөрөмжөөр өндөр хүчдэлийн төхөөрөмжийн ажиллагаа, тусгаарлах эсэргүүцэл болон BMS холбоотой гэмтлийн кодыг шалгана. Электрон оношилгооны төхөөрөмжөөр хөдөлгүүр, ABS, TCS, LDWS, AEBS, аюулгүйн дэр болон цахилгаан/хосолсон автомашины анхааруулах дуу гаргах төхөөрөмжийн ажиллагааг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Кузов болон явах эд анги	Кузов болон явах эд анги нь зэврэлт, гагнуур, хэлбэр алдагдсан эсэх, арын хамгаалалтын хавтан болон хажуугийн хамгаалалтын хавтангийн гэмтэл, хэлбэр алдагдал байгаа эсэхийг шалгана. Даац нь автомашины бүртгэлийн гэрчилгээтэй тохирч байгаа эсэх болон машин дээр хурц ирмэг, гарч ирсэн хэсэг байгаа эсэхийг шалгана. Хүүхэд тээвэрлэх бага оврын автобусны их бие нь шар өнгөтэй эсэх, хамгаалалтын тэмдэг аюулгүй байдлын стандарттай нийцэж байгаа эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг
Чиргүүл ба холболтын механизм	Холболтын төхөөрөмж хэлбэрээ алдаагүй эсэхийг шалгаж, нийт жин нь 0.75 тонн-оос доош чиргүүлд нэмэлт холболтын төхөөрөмж бат бөх суурилсан эсэхийг шалгана	Ерөнхий үзлэг

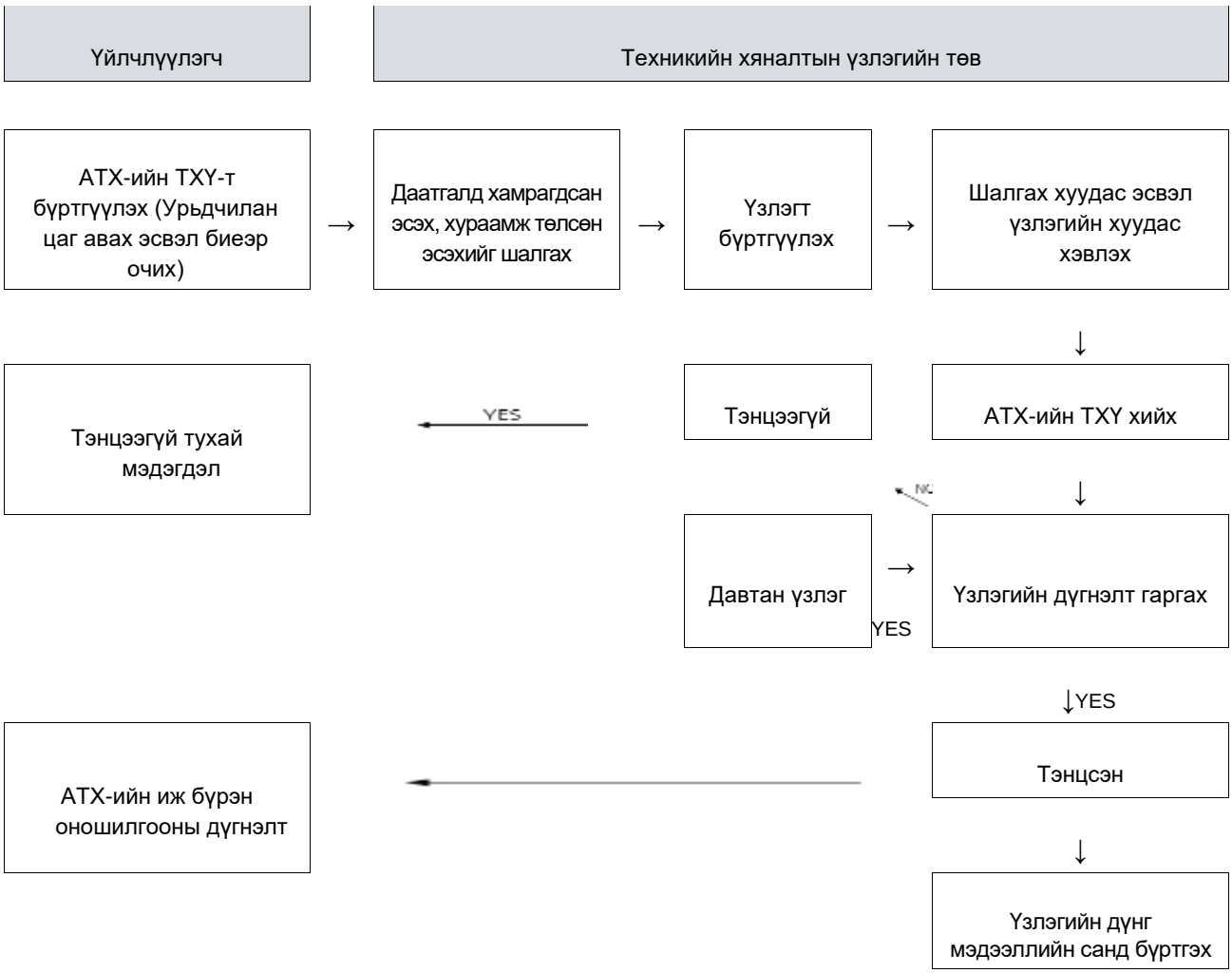
Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлт	Үзлэг хийх аргачлал	Тайлбар
Суудлын механизм	Суудал, зорчигч буух хаалга, гарц, суудлын хамгаалалтын бүс болон ослын гарц зэрэг суурилуулалтын байдал, суудлын тоо нэмэгдсэн эсэх, суудлын автомашин ба хөнгөн, жижиг тэрэг, бага оврын автобусны урд суудалд толгой тулгуур суурилсан эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг
Ачаа тээврийн төхөөрөмж	Ачааны тавцангийн ёроолын зэврэлт байгаа эсэх болон ачаа нэмэх зорилгоор тавцан өөрчлөгдсөн эсэхийг шалгана. Ачаа тээврийн төхөөрөмжийн хамгаалалтын цоож бат бөх эсэх, цэвэрлэгээний зориулалттай автомашин зэрэгт аюулгүй байдлын стандартад заасан бүрхүүл зөв суурилсан эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг
Цонхны шил	Шил нь стандартын дагуу хийсэн бүтээгдэхүүн эсэхийг шалгаж, харагдах гэрэл бууруулагч өнгөт, тунгалаг хальсны гэрэл нэвтрүүлэх чадварыг шалгах багажаар хүүхэд тээвэрлэх бага оврын автобусны бүх цонхны харагдах гэрлийн нэвтрэх чадвар 70%-иас дээш байгаа эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Яндангаас гарах хорт утаа ба дуу чимээг бууруулах төхөөрөмж	Яндангийн дуу чимээ болон хорт хийн найрлагыг хөдөлгүүрийн ачаалалтай үед тавигдах стандартад нийцэж байгаа эсэхийг хэмжигчээр хэмжинэ. Яндангийн хоолой, катализатор, дуу намсгагчийн хэлбэр өөрчлөгдсөн эсэх, яндангаас хорт хий алдагдаж байгаа эсэх, хийн хэмжилтэд нөлөөлж болзошгүй эвдрэл болон санаатай өөрчлөлт байгаа эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Гэрэлтүүлэх төхөөрөмж	Зүүн, баруун талын их гэрлийн хүч болон огтлолын шугамын хэлбэлзлийг их гэрлийн шалгагчаар шалгаж, огтлолын шугам баруун дээд тал руу чиглэсэн эсэхийг шалгана. Их гэрэл, эргэх чиг заах гэрэл, дугаарын гэрэл, тоормосны гэрэл, ухрах гэрэл, өргөний гэрэл, арын гэрэл, манангийн гэрэл болон аюулын дохионы гэрэл зэрэг хэвийн ажиллаж байгаа эсэх, эвдрэл байгаа эсэх, гэрлийн өнгө стандарттай нийцэж байгаа эсэхийг шалгана. Арын гэрэл ойлгогч болон тусгал хавтангийн суурилуулалтын байдал, аюулгүй байдлын стандартад харш гэрэлтүүлгийн төхөөрөмж байгаа эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Дуут анхааруулгын механизм	Дуут анхааруулгын дууны чанга нь аюулгүй байдлын стандарттай нийцэж байгаа эсэхийг дууны хэмжигчээр шалгаж, нэг төрлийн дуу эсэхийг шалгана.	ТТ ашиглах хийх үзлэг

Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлт	Үзлэг хийх аргачлал	Тайлбар
Харагдах хүрээг тодорхойлох төхөөрөмж	Арын толиор зүүн, баруун болон арын орчныг харах боломжтой эсэх, толины гарсан хэмжээ стандарттай нийцэж байгаа эсэх, шил угаагч болон шингэн цацагч хэвийн ажиллаж байгаа эсэхийг шалгана. Хүүхэд тээвэрлэх бага оврын автобусанд өргөн өнцгийн гадна арын толь суурилсан эсэхийг шалгана	Ерөнхий үзлэг
Хянах төхөөрөмж	40 км/цагийн хурдтай үед хурд хэмжигчийн заалтын алдааг хурд хэмжигчийн шалгагчаар шалгана. Хамгийн дээд хурд хязгаарлагч, замын бүртгэлийн төхөөрөмж болон гүйлтийн бүртгэлийн төхөөрөмжийн суурилуулалт болон ажиллагаа хэвийн эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг/ ТТ ашиглах хийх үзлэг
Гал унтраагч	Гал унтраагч зөв байрлалд суурилсан эсэхийг шалгана.	Ерөнхий үзлэг
Даралтат сав	Даралтат сав нь Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн дагуу баталгаажсан бүтээгдэхүүн эсэх, суурилуулалтын байдал болон ашиглах хугацааг шалгана.	Ерөнхий үзлэг

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг гэдэг нь тогтоосон стандартын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг шалгах үйл ажиллагаа бөгөөд стандартын шаардлагыг тогтоохын тулд автомашины нарийн үзүүлэлт, үйлдвэрлэсэн он зэрэг мэдээллийг ашиглах шаардлагатай. Үүний тулд эхний ээлжид автотээврийн хэрэгслийг мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын систем (Цаашид “VIMS [22] ” гэх)-д бүртгэх хэрэгтэй. Автотээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт бүртгэх үед мэдээллийн системээр дамжуулан даатгалд хамрагдсан эсэх, төлбөрийн төлөв зэргийг шалгах шаардлагатай.

Үүний дараа, автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын систем нь үзлэг хийх үүднээс үзлэгийн шугамд байрлах тус бүрийн автомашины хяналтын төхөөрөмжийн програм хангамжид бүртгэгдсэн автомашины мэдээллийг дамжуулна. Дамжуулсан мэдээллийн дагуу үзлэг хийгдэж дууссаны дараа, хяналтын төхөөрөмжийн програм хангамжаас мэдээллийн систем рүү хэмжилтийн үр дүнг дамжуулж, автоматаар тэнцсэн эсэхийг тогтоон, мэдээллийн санд бүртгэгдсэн автомашины техникийн хяналтын үзлэг дуусна.

22 Vehicle Inspection Management System



<Зураг 4-1> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл явц

Эх сурвалж: БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газрын материал дээр үндэслэн зохиогч боловсруулав

4) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур ба дүгнэлт

Сүүлийн үед үйлдвэрлэгдэж, ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслүүдэд жолоочийн ая тухтай, аюулгүй зорчих нөхцөлийг хангах үүднээс төрөл бүрийн дэвшилтэт төхөөрөмжүүд суурилуулагдаж байгаа ба, агаарын бохирдлоос сэргийлэхийн тулд хий эсвэл цахилгаанаар ажилладаг тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэх хандлагатай байгаа тул автотээврийн хэрэгслийн үндсэн бүтэц, төхөөрөмжөөс гадна төрөл бүрийн цахилгаан хэрэгсэлд зориулсан үзлэгийн төхөөрөмж болон ерөнхий үзлэгийн шалгуур байдаг. БНСУ-ын хууль, дүрэмд тусгагдсан автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн төхөөрөмжүүдийг ашиглан гаргадаг "тэнцсэн", "тэнцээгүй" гэсэн үнэлгээний шалгуур нь дараах хүснэгтэд үзүүлсэн болно.

<Хүснэгт 4-6> БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн арга[23]

23 “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах дүрэм” [Хавсралт 15] Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт ба аргачлал “Цэвэр агаар хүрээлэн буй орчныг хамгаалах тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах дүрэм” [Хавсралт 21] Ашиглалтын тээврийн хэрэгслийн утаан дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх хэмжээний стандарт

<table>
<tr><th>Ангилал</th><th>Техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур үзүүлэлт</th><th>Үзлэгийн төхөөрөмж</th></tr>
<tr><td>Тоормосны механизмын үзлэг</td><td>Урд тэнхлэгийн тоормосны хүч нь тухайн тэнхлэгийн ачааллаас 50 хувиас дээш, хойд тэнхлэгийн тоормосны хүч нь 20 хувиас дээш, зогсоох тоормосны (гар тоормос) хүч нь автомашины нийт жингийн 20 хувиас дээш байна.
Бүх тэнхлэгийн тоормосны хүчний нийлбэр нь автомашины нийт жингийн 50 хувиас дээш байна.
Нэг тэнхлэг дээрх баруун, зүүн талын тоормосны хүчний зөрүү нь 8% дотор байна.
Тоормос ажиллагааг зогсоосны дараа 3 секундийн дотор тухайн тэнхлэгийн ачааллын 20 хувиас доош тоормосны хүч рүү буурах ёстой.</td><td>Тоормос хэмжих төхөөрөмж</td></tr>
<tr><td>Их гэрлийн тусгалын үзлэг</td><td>Ойрын гэрлийн хүч 3,000 кандела (cd)-аас дээш байх
Хэрэв их гэрлийн суурилуулалтын өндөр 1 метрээс бага байвал, ойрын гэрлийн огтлолын шугам нь гэрлийн төвийн доош 0.5%–2.5% хооронд байрлах ёстой.
Хэрэв их гэрлийн суурилуулалтын өндөр 1 метрээс их байвал, ойрын гэрлийн огтлолын шугам нь гэрлийн төвийн доош 1.0%–3.0% хооронд байх ёстой.</td><td>Их гэрлийн тусгал шалгагч</td></tr>
<tr><td>Бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигч</td><td>(Хөдөлгүүрийн ачаалалгүй үеийн үзлэг) ATX-ийн төрөл (Суудлын, бага оврын, ачааны, тусгай зориулалтын ATX), хэмжээ (Хөнгөн, жижиг, дунд, хүнд даацын), үйлдвэрлэсэн огнооноос хамааран Co 1.0% ~ 4.5%, Hc 120ppm ~ 1,200ppm –ийн хооронд мөрдөгдөнө.
Суудлын автомашины зөвшөөрөгдөх хэм хэмжээ
<table>
<tr><th>Үйлдвэрлэсэн огноо</th><th>Нүүрстөрөгчийн дутуу исэл</th><th>Нүүрсустөрөгч</th><th>Агаарын илүүдлийн коэффициент</th></tr>
<tr><td>1987 оны 12-р сарын 31-ны өдрөөс өмнө</td><td>4.5% хүртэл</td><td>1200ppm хүртэл</td><td rowspan="4">1±0.1 дотор.
Гэхдээ,
хийн эргэлтийн хэлбэлзэл 1±0.15 дотор,
каталитаторгүй 1±0.20 хүртэл</td></tr>
<tr><td>1988 оны 1-р сараас 1 -нээс 2000 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>1.2% хүртэл</td><td>220ppm хүртэл
400ppm хүртэл
(Газан машин)</td></tr>
<tr><td>2001 оны 1-р сарын 1-нээс 2005 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>1.2% хүртэл</td><td>220ppm хүртэл</td></tr>
<tr><td>2006 оны 1-р сарын 1-нээс хойш</td><td>1.0% хүртэл</td><td>120ppm хүртэл</td></tr>
</table></td><td>4 төрлийн хий хэмжигч</td></tr>
<tr><td></td><td>(Хөдөлгүүрийн ачаалалтай үеийн үзлэг) Автомашины төрөл (суудлын, бага оврын автобус, ачааны, тусгай зориулалтын автотээврийн хэрэгсэл), түлшний төрөл (бензин, хийн түлш), автомашины жин болон үйлдвэрлэсэн огноог үндэслэн CO, HC, NOx–ийн зөвшөөрөгдөх хэм хэмжээг нарийвчлан тогтоож хэрэглэнэ.
Хөнгөн тэрэг (бензин)-т хамаарах зөвшөөрөгдөх хэмжээ
<table>
<tr><th>Үйлдвэрлэсэн огноо</th><th>Нүүрстөрөгчийн дутуу исэл</th><th>Нүүрсустөрөгч</th><th>Азотын исэл</th></tr>
<tr><td>1987оны 12-р сарын 31ээс өмнө</td><td>4.20% хүртэл</td><td>1,090ppm хүртэл</td><td>2,110ppm хүртэл</td></tr>
<tr><td>1988 оны 1-р сарын 1-ээс
2000 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>2.40% хүртэл</td><td>390ppm хүртэл</td><td>1,800ppm хүртэл</td></tr>
</table></td><td>Явах эд ангийн динамометр</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Ангилал</th><th>Техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур үзүүлэлт</th><th>Үзлэгийн төхөөрөмж</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Дизель хөдөлгүүрийн тортог хэмжих</td><td>
<table>
<tr><td>2001 оны 1-р сарын 1-ээс
2003 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>1.20% хүртэл</td><td>210ppm хүртэл</td><td>1,640ppm хүртэл</td></tr>
<tr><td>2004 оны 1-р сарын 1-ээс хойш</td><td>1.00% хүртэл</td><td>180ppm хүртэл</td><td>1,240ppm хүртэл</td></tr>
</table>
</td><td></td></tr>
<tr><td>(Хөдөлгүүрийн ачаалалгүй үеийн үзлэг) ATX-ийн төрөл, хэмжээ, үйлдвэрлэсэн огнооноос хамаарч 60% ~ 10% -ын хооронд мөрдөгдөнө
• Суудлын автомашин зөвшөөрөгдөх хэмжээ
<table>
<tr><th>Үйлдвэрлэсэн огноо</th><th>Тортог</th><th>Үйлдвэрлэсэн огноо</th><th>Тортог</th></tr>
<tr><td>1995 оны 12-р сарын 31ээс өмнө</td><td>60% хүртэл</td><td>2004 оны 1-р сарын 1-ээс
2007 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>40% хүртэл</td></tr>
<tr><td>1996 оны 1-р сарын 1-ээс
2000 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>55% хүртэл</td><td>2008 оны 1-р сарын 1-ээс
2016 оны 8-р сарын 31-н хүртэл</td><td>20% хүртэл</td></tr>
<tr><td>2001 оны 1-р сарын 1-ээс
2003 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>45% хүртэл</td><td>2016 оны 9-р сарын 1-ээс хойш</td><td>10% хүртэл</td></tr>
</table>
</td><td>Тортог хэмжигч</td></tr>
<tr><td>(Хөдөлгүүрийн ачаалалтай үеийн үзлэг) Үйлдвэрлэсэн огноо, Хөдөлгүүрийн ачаалалтай үеийн үзлэгийн аргачлал (KD147, Lug-Down3 горим), ATX-ийн даацаас хамаарч 70% ~ 10%-оос хооронд мөрдөгдөнө
• Солонгосын дизель 147 (KD147 горим) үзлэгийн аргачлалын зөвшөөрөгдөх хэмжээ
<table>
<tr><th>Үйлдвэрлэсэн огноо</th><th>Тортог</th><th>Үйлдвэрлэсэн огноо</th><th>Тортог</th></tr>
<tr><td>1992 оны 12-р сарын 31ээс өмнө</td><td>45% хүртэл</td><td>2001 оны 1-р сарын 1-ээс
2007 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>25% хүртэл</td></tr>
<tr><td>1993 оны 1-р сарын 1-ээс
1995 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>40% хүртэл</td><td>2008 оны 1-р сарын 1-ээс
2016 оны 8-р сарын 31-н хүртэл</td><td>15% хүртэл</td></tr>
<tr><td>1996 оны 1-р сарын 1-ээс
2000 оны 12-р сарын 31-н хүртэл</td><td>35% хүртэл</td><td>2016 оны 9-р сарын 1-ээс
2017 оны 12-р сарын 31 н хүртэл</td><td>8% хүртэл</td></tr>
</table>
</td><td>Явах эд ангийн динамометр</td></tr>
<tr><td>Электрон төхөөрөмж</td><td>Бензин хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн AFS (агаар-тууламж харьцаа мэдрэгч), O_2 мэдрэгч, WTS (усны температурын мэдрэгч), TPS (хөргөлтийн температур мэдрэгч) нь хэвийн ажиллаж байх.
Дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн даралтын мэдрэгч, температурын мэдрэгч, PM (тоосонцор) мэдрэгч нь хэвийн ажиллаж байх.
ABS, TCS, e-LSD, ESP, Airbag, ACC, LDWS, AEBS зэрэг аюулгүйн туслах төхөөрөмжүүд болон бага дуу чимээтэй автомашины анхааруулах дуу гаргах төхөөрөмж хэвийн ажиллаж байх.
Цахилгаан автомашины батарей, инвертер, хөтлөгч мотор, Fuel Cell зэрэг өндөр хүчдэл бүхий цахилгаан төхөөрөмжүүд нь сайн тусгаарлагдсан байдалтай, ажиллагаанд доголдолгүй байх.</td><td>Электрон төхөөрөмж оношилгооны төхөөрөмж</td></tr>
</table>

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт дууссаны дараа үзлэгийн инженер ерөнхий үзлэгийн дүн болон төхөөрөмж ашигласан үзлэгийн дүнг нэгтгэн эцсийн дүгнэлтийг гаргадаг.

БНСУ-д энэ үнэлгээг тэнцсэн, тэнцээгүй, Сайжруулах зөвлөмж бүхий (Тэнцсэн дотор багтдаг) гэсэн 3 ангиллаар гаргадаг бөгөөд тодорхой үзлэгийн заалт нь шалгуур үзүүлэлтийг хангаагүй тохиолдолд тухайн тээврийн хэрэгсэлд Тэнцээгүй гэсэн үнэлгээ өгдөг. Тэнцээгүй үнэлгээ авсан тээврийн хэрэгсэл нь заагдсан хугацаанд засвар үйлчилгээ хийх буюу хуучин байсан төлөвт оруулсны дараа дахин үзлэгт хамрагдах шаардлагатай. Энэ нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал болон байгаль орчны стандартыг хангах зайлшгүй арга хэмжээ юм.

Мөн автотээврийн хэрэгслийн үндсэн ажиллагаанд шууд нөлөөлөхгүй шалгалтын заалт нь шалгуурыг хангаагүй бол Зөвлөмж бүхий гэсэн үнэлгээ өгдөг ба энэ тохиолдолд техникийн хяналтын үзлэгийн дүнг Тэнцсэн гэж үзэн, тээврийн хэрэгсэл өмчлөгчид цаашид засвар үйлчилгээ хийхийг зөвлөдөг. Ийм үнэлгээний систем нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал болон байгаль орчныг хамгаалах зорилгыг хангаж, тээврийн хэрэгслийг шууд хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй нөхцөл болон засвар үйлчилгээ шаардлагатай нөхцөлд ангилан, илүү үр дүнтэй техникийн хяналтын үзлэг ба тээврийн хэрэгслийн менежментийг хэрэгжүүлэх боломжийг олгодог.

5) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламж

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь тухайн бүс нутагт байрлах суурин үзлэгийн төвүүд болон тээврийн хэрэгслээр очиж явуулдаг явуулын үзлэгийн төвүүдээр хийгдэж байна. Солонгосын нутаг дэвсгэрт суурин үзлэгийн төвүүд жигд байрласан тул ихэнх техник хяналтын үзлэг нь эдгээр суурин төвүүдэд явагддаг ба явуулын үзлэгийн төвүүд нь тусгай үүрэг гүйцэтгэдэг тээврийн хэрэгсэл, арлын бүс нутаг болон нэвтрэхэд хязгаарлалттай бүсэд байгаа тээврийн хэрэгслүүдэд үзлэг хийх зориулалттай. Суурин болон явуулын үзлэгийн төвүүдийн тоног төхөөрөмжийн хувьд ялгаа байхгүй боловч суурин төвүүд шиг үзлэгийн шугам байгуулах боломжгүй тул үзлэгийн аргын хувьд бага зэргийн ялгаатай. Мөн явуулын үзлэгийн төвийг хувийн байгууллагууд ажиллуулах боломжгүй бөгөөд зөвхөн Солонгосын Тээврийн аюулгүй байдлын газраас хариуцсан ажиллуулдаг.

Бүх суурин үзлэгийн төвүүд нь журмаар тогтоосон талбай болон тоног төхөөрөмжийн суурилуулалтын стандартыг хангаж байж автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаа явуулах эрхийг авдаг. Үзлэгийн шугамуудыг хүнд даацын болон хөнгөн тэрэгний гэж албан ёсоор ангилдаггүй боловч үзлэгийн төвүүд нь ажил үүргээ үр ашигтай гүйцэтгэх үүднээс өөрсдийн зохион байгуулалтаар хөнгөн болон хүнд даацын шугам болгон зохицуулдаг бөгөөд үүнд тохирсон үзлэгийн тоног төхөөрөмжийг суурилуулдаг. Тухайлбал, автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн зориулалтаар суурилуулсан тоног төхөөрөмж (жишээлбэл: тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигч, тоормос хэмжигч, их гэрэл хэмжигч гэх мэт) нь эхлээд суурилуулсан үзлэгийн шугам дээр магадлан итгэмжлэгдсэн байгууллагаар шалгуулж тэнцсэн тохиолдолд ашиглах боломжтой байдаг.

Солонгосын автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн шугамууд нь хэд хэдэн тээврийн хэрэгслийг дарааллаар нь шалгах боломжтойгоор хийгдсэн бөгөөд тус бүрийн тоног төхөөрөмжөөр шалгасан үр дүнг автотээврийн үзлэгийн мэдээллийн систем рүү дамжуулдаг. Хэрэв интернэт сүлжээнд саатал гарвал офлайн хэлбэрээр үзлэг явуулж, дараа нь дүнг дамжуулах боломжтой тусгай програм суурилагдсан байдаг тул үзлэгийн шугамын үйл ажиллагааны бүтээмж өндөр байдаг.

Ялангуяа, хорт утаа хэмжигч ба тортог хэмжигч төхөөрөмжүүдийн хувьд хэмжилтийн болон чанарын шалгалтын байдал нь өдөр бүр мэдээллийн системд илгээгддэг тул тухайн төхөөрөмжийн ажиллагааны хэвийн байдлыг гадна талаас хянах боломжтой болгож өгдөг.

<Хүснэгт 4-7> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламжид тавигдах шалгуур[24]

Ангилал	БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газар(TS)-ын Техникийн хяналтын үзлэгийн төв	Хувийн үзлэгийн төв
Талбайн хэмжээ	1,000㎡ -аас дээш	- Сувагтай байх 65㎡ -аас дээш - Өргүүртэй байх 60㎡ -аас дээш
Техникийн хяналтын үзлэгийн шугам (Урт×өргөн×өндөр)	1 Техникийн хяналтын үзлэгийн шугам тутамд 65㎡ -аас дээш	- Суваг 13m × 5m × 4m -аас дээш - Өргүүр 12m × 5m × 4m -аас дээш
Суваг	8m × 0.8m × 1.5m -аас дээш	8m × 0.8m × 1.5m -аас дээш
Өргүүр	4m × 2m × 1.5m -аас дээш	4m × 2m × 1.5m -аас дээш
Заавал суурилуулах тоног төхөөрөмж	Тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигч, тоормос хэмжигч, хурд хэмжигч, их гэрлийн тусгал шалгагч, дуу чимээ хэмжигч, утаан дахь хорт бодисын хэмжээ хэмжигч, тортог хэмжигч, хийн алдагдлыг илрүүлэгч, видео камер, электрон төхөөрөмжийн оношилгооны хэрэгсэл, тусгаарлагчийн эсэргүүцлийг шалгагч, утаа цуглуулах байгууламж, тауметр, стандарт хий болон тортгийн шүүлтүүр	

6) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төхөөрөмжийн хяналт, ашиглалт

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь үзлэгийн инженер хийж гүйцэтгэдэг ерөнхий үзлэгийн дүн болон үзлэгийн төхөөрөмжөөр хэмжсэн дүнг хослуулан эцсийн дүгнэлтийг гаргадаг тул үзлэгийн төхөөрөмжийн ажиллагааны гүйцэтгэл нь дүгнэлтэд нөлөөлөх учраас маш чухал юм. БНСУ-д төхөөрөмжийн гүйцэтгэлийг тогтвортой хадгалах үүднээс Олон улсын стандартчиллын байгууллага (ISO) 17020 стандартад нийцүүлэн ажилладаг магадлан итгэмжлэгдсэн байгууллагаар чанарын шалгалт хийлгэхийг журамласан байдаг.
Чанарын шалгалтад хамрагдах төхөөрөмжүүдэд тоормос шалгагч, их гэрэл шалгагч, тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигч, хурд хэмжигч, хийн алдагдал илрүүлэгч, утаан дахь хорт бодис хэмжигч, тортог хэмжигч болон дуу чимээ хэмжигч зэрэг орно. Эдгээрийг шинээр суурилуулсан тохиолдолд суурилуулсан өдрөөс хойш 30 хоногийн дотор анхны чанарын шалгалтад хамрагдах ёстой бөгөөд цаашид 12 сар тутамд тогтмол чанарын шалгалт хийлгэх үүрэгтэй.
Түүнчлэн чанарын шалгалтаар зөвхөн төхөөрөмжийн гүйцэтгэлийн байдал төдийгүй бүтэц нь үзлэгийн үйл ажиллагаанд тохирч байгаа эсэх, төхөөрөмжийг хууль бусаар өөрчилсөн эсэхийг хамтад нь шалгадаг тул жигд, нэг стандартаар үзлэгийн төхөөрөмжүүдийг хянан удирдах зорилгоор энэхүү систем нь зайлшгүй шаардлагатай юм.

[24] “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах дүрэм” [Хавсралт 16] Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг тусгай зөвшөөрлөөр төлөөлөн гүйцэтгэгчийн барилга байгууламж, инженер техникийн ажилтны стандарт, [Хавсралт 18] Зөвшөөрөлтэй авто засварын үйлчилгээ эрхлэгчийн техникийн хяналтын үзлэгийн ажлын хамрах хүрээ ба байгууламж, ИТА-дын стандарт

<Хүснэгт 4-8> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төхөөрөмжид чанарын шалгалт хийх арга[25]

Хамрагдах төхөөрөмж	ТХУ хийх арга	Тайлбар
Тоормос хэмжигч	Ашиглах төхөөрөмж: Тоормосны хүч хэмжигчийн ачааллын үүр, тэнхлэгийн ачааллын мэдрэгч, штангенциркуль, метр, туслах төхөөрөмж Гүйцэтгэх арга: Тэнхлэгийн ачаалал ба тоормосны хүчийг шалгах тусгай тоног төхөөрөмжийг үзлэгийн төхөөрөмжийн програмд холбон, тэнд тэнхлэгийн ачаалал ба тоормосны хүчний үзүүлэлтүүд гарч байхаар суурилуулна. Дараа нь хяналтын төхөөрөмжид гарч буй утгуудыг чанар шалгах төхөөрөмж (ачааллын үүр)-ийн заалттай харьцуулан, зөвшөөрөгдөх алдааны хязгаарт багтаж байгаа эсэхийг шалгана.	
Тэнхлэг хажуу гулсалт хэмжигч	Ашиглах төхөөрөмж: Дэлгэцтэй индикатор (дайал гейж), суналтын динамометр, V хэлбэрийн блок, метр Гүйцэтгэх арга: V блок ба дэлгэцтэй индикаторыг төхөөрөмжид тогтоон байрлуулж, тэнхлэгийн хажуу гулсалтын тавцанг дотогш болон гадагш чиглэлд түлхэн, төхөөрөмжийн програмд гарч буй заалт болон индикаторын заалтыг харьцуулж, зөвшөөрөгдөх алдааны хязгаарыг шалгаж дүгнэлт гаргана. Мөн суналтын динамометр ашиглан тавцанг гадагш түлхэх үед шаардлагатай хүчийг шалгана.	
Их гэрлийн тусгал шалгагч	Ашиглах төхөөрөмж: Гэрлийн тусгал тохируулагч (хол, ойрын гэрэл), дижитал тэгш ус, лазер түвшиндүүр, метр Гүйцэтгэх арга: Дижитал тэгш ус болон лазер түвшиндүүр ашиглан гэрлийн тусгал тохируулагчийг үзлэгийн төхөөрөмжийн замтай перпендикуляр байрлуулж, тохируулагчийн нүүрэн талд их гэрлийн шалгагч төхөөрөмжийг байрлуулна. Дараа нь гэрлийн тусгал тохируулагчийг ажиллуулж гэрэл хүч болон гэрлийн тэнхлэгийн өөрчлөлтийг шалгах төхөөрөмж дээрх утгатай харьцуулан, тохиргооны утгаас хазайлт байгаа эсэхийг шалгана.	
Хийн алдагдал шалгагч	Ашиглах төхөөрөмж: Хийн найрлагын стандарт хий Гүйцэтгэх арга: Стандарт хийг ашиглан хий алдагдах хэмжээг шат дараалалтайгаар оруулж, төхөөрөмжөөс тасралтгүй мэдрэгчээр илрүүлж буй эсэх болон заасан босго хэмжээнээс хэтэрч байгаа эсэхийг шалгана. Мөн хэмжсэн агууламжийн түвшинд дохиоллын систем ажиллаж байгаа эсэхийг шалгана.	
Дуу чимээний түвшин хэмжигч	Ашиглах төхөөрөмж: Стандарт дууны үүсгүүр, секунд хэмжигч Гүйцэтгэх арга: Стандарт дууны үүсгүүрийг ашиглан 250Hz болон 1,000Hz давтамжтай дууны долгионыг тус бүр А болон С шинж чанараар туршиж, стандарт дууны	

[25] “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах дүрэм” [Хавсралт 12] Тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгслийн чанарын шалгалтын стандарт ба техникийн хяналтын үзлэгийн аргачлал

	даралтын түвшин ба хэмжигч төхөөрөмжийн заалтыг харьцуулан, зөвшөөрөгдөх алдааны хязгаарыг шалгана.	
Утаан дахь хорт бодис хэмжигч	Ашиглах төхөөрөмж: Стандарт хий, секунд хэмжигч, штангенциркуль, мультиметр, метр Гүйцэтгэх арга: Стандарт хийг ашиглан хэмжигч төхөөрөмж дээрх заалт ба стандарт хийн агууламжийг харьцуулж, мөн стандарт хий ба секунд хэмжигч ашиглан хариу өгөх хугацааг шалгана	
Тортог хэмжигч	Ашиглах төхөөрөмж: Стандарт шүүлтүүр (40%, 50%, 60%, 80%), секунд хэмжигч, штангенциркуль, мультиметр, метр Гүйцэтгэх арга: Хэмжигч төхөөрөмжийг хэвийн ажиллагаанд оруулсны дараа тэглэх тохиргоо хийж, дараа нь стандарт шүүлтүүрийг оруулж, хэмжигч төхөөрөмж дээрх заалт ба стандарт шүүлтүүрийн заалтыг харьцуулан шалгана.	

7) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн цахим систем

Автотээврийн хэрэгслийг үр ашигтай, бүтээмжтэйгээр удирдах үндсэн нөхцөл нь бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгийн гол үйл ажиллагаанууд цахимжсан байх явдал юм. БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл ба техникийн хяналтын үзлэгийг цахимжуулахын тулд өмнө нь хоёр үйл ажиллагааг нэгтгэсэн системийг ашиглаж байсан ч, мэдээллийн технологийн үйл ажиллагааны чиг хандлага өөрчлөгдөж, илүү үр ашигтай удирдлага болон олон нийтэд үзүүлэх үйлчилгээний чанарыг сайжруулах үүднээс 2000-аад оны эхээр системээ дахин хөгжүүлж, өнөөдөр автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн систем болон техникийн хяналтын системийг тусад нь ажиллуулж байна. Эдгээр хоёр систем нь бодит цагийн мэдээлэл солилцох боломжтой тул техникийн хяналтын үзлэгийн дүн болон бүртгэлийн мэдээллийг шаардлагатай бусад төрлийн ажлуудад ашиглахад ямар нэг асуудал гардаггүй.

БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн цахим систем нь автотээврийн хэрэгслийн үзлэг, даралтат савны үзлэг, мотоциклийн үзлэг гэсэн 3 чиглэлд хуваагддаг. Хэрэглэгчийн хандах эрхийн түвшнээс хамааран ашиглах боломжтой ажлын хүрээ ангилагдсан бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн үйл ажиллагаа явуулдаг үзлэгийн төвүүдийг хамруулан төрийн захиргааны байгууллагууд ч ашиглах боломжтой WEB хэлбэрээр бүтээгдсэн байдаг.

2015 онд автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн иргэдэд зориулсан хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор гар утас болон интернэтэд суурилсан урьдчилан цаг захиалах системийг нэвтрүүлсэн бөгөөд сүүлийн үед үзлэгийн дүнг илүү нарийвчлалтайгаар шинжлэх боломжтой байлгах үүднээс үүлэн тооцоололд суурилсан систем рүү шилжиж байна.

Үзлэгийн мэдээллийн нарийвчлал, үр ашигтай удирдлагыг хангах үүднээс БНСУ-д үзлэгийн үр дүнг цахим системд шууд оруулах шаардлагатай бөгөөд алдаа гарсан тохиолдолд цахим баримт эсвэл бичгээр засвар оруулах хүсэлт гаргах журмыг тодорхой заасан байдаг. Тухайлбал, үзлэгийн найдвартай байдлыг нэмэгдүүлэхийн тулд үзлэгийн үеийн дүрс бичлэгийг хийж, цахим системд хадгалах журамтай бөгөөд үзлэгийн төхөөрөмж дээр тохируулсан үзлэгийн стандарт болон хэмжилтийн үр дүнг санаатайгаар өөрчилсөн, эсвэл өөрчлөхийг завдсан этгээдэд 1 жил хүртэлх хугацаагаар хорих эсвэл 10 сая вонын торгууль оногдуулах тухай хуульд зааж өгснөөр үзлэгийн мэдээллийг хуурамчаар үйлдэх болон хууль бус үйлдлээс урьдчилан сэргийлж байна.

Ийнхүү БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын цахим систем нь үзлэгийн найдвартай байдлыг хангах, захиргааны үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх болон өгөгдлийн удирдлагын үр ашигтай байдлын хувьд Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын системийг сайжруулахад хэрэгтэй жишээ болох боломжтой.

8) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудын удирдлага

2024 оны байдлаар БНСУ-ын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженерийн тоо нийт 5,752 бөгөөд үүнээс БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газарт харьяалагдах үзлэгийн төвүүдэд 680 хүн, хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүдэд 5,102 хүн ажиллаж байна. Эдгээр инженер техникийн ажилтнууд нь бүгд автотээврийн хэрэгслийн үзлэгтэй холбоотой мэргэжлийн гэрчилгээ эзэмшсэн байх ёстой бөгөөд тогтоосон сургалтыг дүүргэсэн тохиолдолд л техникийн хяналтын үзлэг хийх эрхтэй болдог.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженерүүдэд тавигдах мэргэжлийн гэрчилгээний шаардлага болон сургалтын хөтөлбөр нь холбогдох дүрэм журмуудад тусгагдсан байдаг ба, инженерүүдийг ажлын туршлагаас нь хамааруулан 3 ангилалд хуваан, гүйцэтгэх үүргийг нь тусад нь тодорхойлсон байдаг. Үзлэгийн ажлыг гүйцэтгэх инженер техникийн ажилтнууд нь төрөл бүрийн сургалтад хамрагдах шаардлагатай. Үзлэгийн ажлыг анхлан хийх гэж буй ажилтан нь шинэ ажилтны сургалтад хамрагдаж, суурь 20 цагаас дээших ёс зүйн сургалт болон автотээврийн холбогдох хууль, үзлэгийн төхөөрөмж, үзлэгийн үйл ажиллагааны талаар хичээл үздэг. Шинэ ажилтны сургалтыг дүүргэсний дараа 3 жил тутамд давтан сургалтад хамрагдах шаардлагатай бөгөөд 8 цагаас дээших автотээврийн хууль тогтоомж болон автомашины инженерчлэлийн чиглэлийн сургалтыг авах ёстой. Хуулийн шинэчлэл зэрэг онцгой тохиолдолд түр сургалт явагддаг ба энэ үед голчлон хууль тогтоомжид орсон өөрчлөлт болон анхны үзлэгийн технологиудын талаарх мэдээллийг олгодог.

Сүүлийн үед цахилгаанаар ажилладаг байгальд ээлтэй автомашинуудын хэрэглээ нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор, ийм төрлийн автомашиныг үзлэг хийх сургалт илүү чухал болж байгаа бөгөөд, цахилгаан автомашинд үзлэг хийх инженерүүд өндөр хүчдэлтэй цахилгаан төхөөрөмжийг хэрхэн аюулгүйгээр ажиллуулах талаар заасан заавал хамрагдах сургалтыг дүүргэсэн байх ёстой.

Мөн автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үед гарч болох алдаатай үзлэг болон алгассан үзлэг зэрэг хууль бус ажиллагааг таслан зогсоох үүднээс, үзлэгийн төвүүд дэх инженер техникийн ажилтнуудын тооноос хамааран үзлэг хийж болох автомашины тоог ялгаатайгаар тогтоосон байдаг. БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газарт харьяалагдах үзлэгийн төвүүдийн хувьд жилд хийж буй тогтмол үзлэгийн тоо 7,000-аас бага бол 1 инженер, 25,000-аас дээш бол 4 инженерээс доошгүй тоогоор ажиллуулах шаардлагатай. Хувийн үзлэгийн төвүүдийн хувьд сар бүрийн тогтмол үзлэгийн тоо 800-аас бага бол 1 инженер, 1,500-аас их бол 3-аас доошгүй инженер ажиллуулах шаардлагатай. Иж бүрэн үзлэгийн хувьд утаан дахь хорт бодисын нарийвчилсан хэмжилтийг хариуцах хүний нөөцийн хэмжээг харгалзан илүү өндөр шалгуурын шаардлагыг тавьдаг.

<Хүснэгт 4-9> Техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн үзлэгийн нэг шугамд ажиллах инженерийн тоо (Тогтмол үзлэг)[26]

Улсын Техникийн хяналтын үзлэгийн төв	Нэг үзлэгийн шугамд жилд үзлэг хийх автотээврийн хэрэгслийн тоо	Нэг үзлэгийн шугамд ажиллах инженерийн тоо
	(А) 7 мянгаас доош (Б) 7 мянгаас дээш 15 мянгаас доош (В) 15 мянгаас дээш 25 мянгаас доош (Г) 25 мянгаас дээш	1-ээс дээш 2 -ээс дээш 3-ээс дээш 4-ээс дээш
Хувийн Техникийн хяналтын үзлэгийн төв	Нэг үзлэгийн шугамд сард үзлэг хийх автотээврийн хэрэгслийн тоо	Үзлэгийн нэг шугамд шаардагдах хамгийн бага тооны шалгагч
	(А) 800 хүртэл (Б) 800-аас дээш 1,500 хүртэл (В) 1,500-аас дээш	1 2 3

9) Байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгсэл, даралтат савны үзлэг

Дэлхий даяар байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийг өргөн хэрэглээнд нэвтрүүлэх бодлогын хүрээнд нэмэгдэж буй цахилгаан автомашины аюулгүй байдлыг хангахын тулд БНСУ-д ерөнхий үзлэг, цахилгаан төхөөрөмжийн үзлэг, тусгаарлагчийн эсэргүүцэл шалгах зэрэг төрөл бүрийн үзлэгийн аргуудыг хэрэгжүүлж байна. Ерөнхий үзлэг нь тээврийн хэрэгслийн байдлыг нүдээр шалгах үе шат бөгөөд цахилгаан машины бүтцийн гэмтэл болон гадна талын эвдрэл зэргийг эрт үед нь илрүүлэх зорилготой. Цахилгаан төхөөрөмжийн үзлэг нь БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газраас өөрсдийн боловсруулж, ашиглаж буй тусгай тоног төхөөрөмж (KADIS)-ийг ашиглан автомашины өндөр хүчдэлийн систем болон гол мэдрэгчүүдээс үүссэн гэмтлийн кодыг шалгаж, цахилгаан-электрон системийн алдаа байгаа эсэхийг нягталдаг. Үүний ачаар цахилгаан машины дотоод цахилгаан-электрон системийн гэмтлийг нарийвчлан, хурдан хугацаанд оношлох боломжтой болдог.

Тусгаарлагчийн эсэргүүцэл шалгах үзлэг нь эсэргүүцэл хэмжигч (MEGA TESTER)-ийг ашиглан цахилгаан эд ангиудын тусгаарлах байдалд дүн шинжилгээ хийх арга юм. Цахилгаан машин үзлэг хийх үед гол зөрчлийн төрөлд хөдөлгүүрийн зогсолт эсвэл цахилгааны гэмтэл, өндөр хүчдэлийн системийн ажиллагааны доголдол, мэдрэгчийн алдаа ба гэмтлийн код, цэнэглэх системийн тусгаарлагчийн эсэргүүцэл хангалтгүй байх, цэнэглэх портын асуудал зэрэг орно. Эдгээр үзлэгийн зүйлс нь цахилгаан машин ашиглалтын явцад галын аюул ослоос урьдчилан сэргийлэх болон жолоочийн аюулгүй байдлыг хангахад зайлшгүй шаардлагатай шалгуур үзүүлэлт юм.

Өндөр даралттай асамтгай хий ашигладаг автомашинд суурилуулсан даралт тэсвэрлэх сав болон холбогдох эд ангиудын аюулгүй байдлыг хангахын тулд CNG болон устөрөгчийн даралтат саванд тусгай үзлэгийн тогтолцоог мөн хэрэгжүүлж байна. Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн дагуу даралтат савны үзлэгийг хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд даралтат савтай автомашины анхны үзлэгийн үед даралтат савны нийцэл ба тэмдэглэгээ, гэмтэл байгаа эсэх, элэгдэл, хавхалганы ажиллагааны байдлыг шалгаж, цаашид 3 жил тутамд тогтмол үзлэг хийснээр даралтат савны аюулгүй байдлыг тогтмол хянах боломжийг бүрдүүлдэг.

Даралтат савны үзлэгийн шалгуур нь олон улсын ISO 19078, ECE R110, CGA-6.4, ANSI NGV-2 гэх зэрэг стандартад үндэслэсэн бөгөөд нийцэл шалгах, савны гэмтэл, зэврэлт ба хагарал байгаа

[26] “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах дүрэм” [Хавсралт 16] Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг тусгай зөвшөөрлөөр төлөөлөн гүйцэтгэгчийн барилга байгууламж, инженер техникийн ажилтны стандарт, [Хавсралт 18] Зөвшөөрөлтэй авто засварын үйлчилгээ эрхлэгчийн техникийн хяналтын үзлэгийн ажлын хамрах хүрээ ба байгууламж, ИТА-дын стандарт

эсэх, хий алдагдал болон хавхалганы төлөв байдлыг шалгах зэрэг нарийвчилсан зүйлүүдийг багтаадаг. Мөн устөрөгчийн цахилгаан автомашин зэрэг өндөр даралтат хий ашигладаг ногоон тээврийн хэрэгслүүдэд нэмэлтээр хий алдагдал илрүүлэгч мэдрэгчийн ажиллагааны байдлыг шалгахыг шаарддаг. Эдгээр үзлэгүүдээр дамжуулан даралтат савны бүтцийн аюулгүй байдлыг хангаж, автомашины гал, хий алдагдах зэрэг эрсдэлтэй хүчин зүйлсээс урьдчилан сэргийлэх боломжтой болдог.

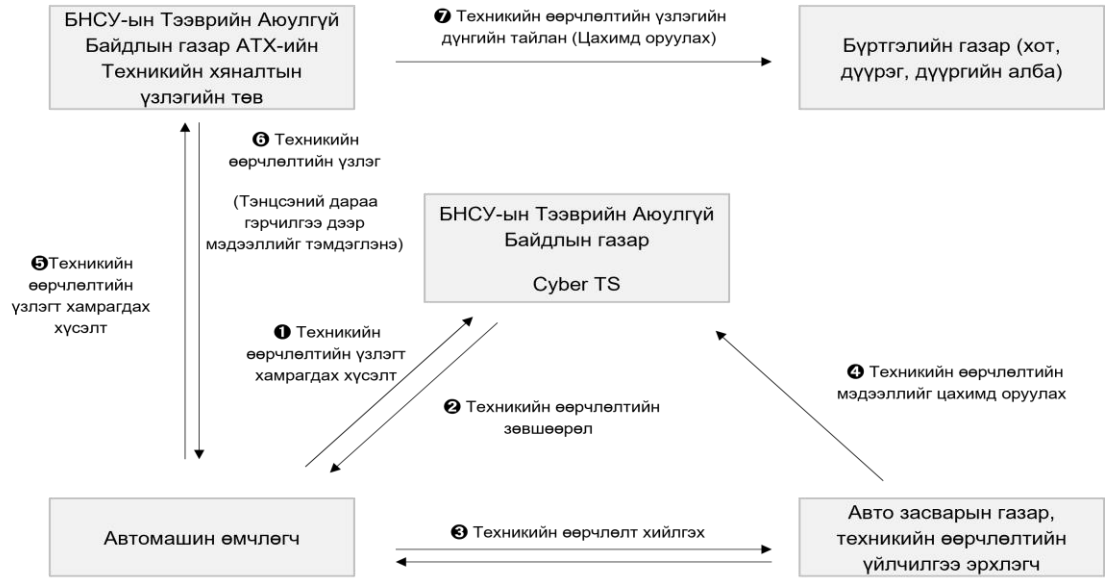
10) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлт

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлт нь автомашиныг тусгай зориулалтаар ашиглах боломжтой болгон өөрчлөх, эсвэл автомашины өмчлөгчийн хувь хүний онцлог, сонирхолд нийцүүлэн автомашины гадаад төрх болон үзүүлэлтийг өөрчлөх үйл ажиллагааг хэлнэ.

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлт нь Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн хүрээнд зөвшөөрөгдсөн хэмжээнд л боломжтой байдаг. БНСУ нь автомашины техникийн өөрчлөлт хийх боломжтой хүрээг бүтцийн болон төхөөрөмжийн гэж ангилан тодорхой заасан байдаг ба үүний дотор урт, өргөн, өндөр, нийт жин зэрэг бүтцийн элементүүд болон хөдөлгүүр, явах анги, түлшний систем зэрэг тодорхой төхөөрөмжүүдэд л техникийн өөрчлөлт хийхийг зөвшөөрдөг.

Техникийн өөрчлөлтийн үйл явц нь БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газрын зөвшөөрлөөр хийгддэг. Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь өөрчлөхийг хүссэн зүйлсийг тодорхойлон БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газарт хандан техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл хүсэх ёстой бөгөөд, зөвшөөрөл авсны дараа засварын газар эсвэл өөрчлөлт хийх тусгай байгууллага тухайн өөрчлөлтийн ажлыг гүйцэтгэнэ. Ажлыг дуусгасны дараа БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газрын харьяа үзлэгийн төвд техникийн өөрчлөлтийн үзлэгт хамрагдах шаардлагатай ба энэ үеэр хууль, аюулгүй байдлын стандартыг хангаж буй эсэхийг эцэслэн шалгана. Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл нь автомашины аюулгүй байдлын стандарт болон хууль тогтоомжид нийцсэн байх ёстой бөгөөд нийт жинг нэмэгдүүлэх, эсвэл автомашины аюулгүй байдлыг бууруулах эрсдэл бүхий тохиолдолд зөвшөөрлийг хязгаарладаг. Түүнчлэн, өөрчлөлт хийсэн автомашин нь эцэст нь аюулгүй байдлын хяналтын үзлэг болох техникийн өөрчлөлтийн үзлэгийг давж байж хууль ёсоор замын хөдөлгөөнд оролцох боломжтой болдог.

Мөн БНСУ нь техникийн өөрчлөлтөд ашиглагдах сэлбэг хэрэгсэл нь хуулиар шаардсан аюулгүй байдлын стандартыг хангасан эсэхийг урьдчилан шалгаж баталгаажуулан, сертификат бүхий тэмдэглэгээ хийх техникийн өөрчлөлтийн сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоо хэрэгжүүлдэг. Ингэснээр баталгаажсан сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдлыг автомашины үзлэг болон замын хяналтын явцад хялбархан шалгах боломжтой болдог бөгөөд энэ нь автомашины өмчлөгчийн техникийн өөрчлөлтийн хүртээмж, автомашины аюулгүй байдлыг дээшлүүлэхэд хувь нэмэр оруулж байна.



<Зураг 4-2> Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл ба үзлэгийн шат дарааллын схем

Эх сурвалж: БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газрын материал дээр үндэслэн зохиогч боловсруулав

11) Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын бүртгэл, хяналт

Автотээврийн хэрэгслийг үр ашигтайгаар удирдан зохицуулах арга хэмжээний хүрээнд дэлхий нийтээрээ ISO стандартын дагуу тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын бүртгэлийн тогтолцоог өөрийн улсын автомашин удирдлагын системд нэвтрүүлэн хэрэгжүүлж байна. Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар нь тухайн автомашинд давтагдашгүйгээр олгогдсон өвөрмөц таних тэмдгийн дугаар бөгөөд маш чухал утгатай байдаг. Гэвч автомашиныг ашиглах, засварлах явцад уг дугаар гэмтэх, зэврэх тохиолдол байнга гардаг ба автомашиныг шинээр угсрах, үйлдвэрлэх үе шатанд энэхүү дугаар эхлээд тэмдэглэгдээгүй байдаг учир улс орон бүр тус дугаарыг хариуцан удирдах тогтолцоотой байх шаардлагатай.

БНСУ нь автомашин үйлдвэрлэгч орон тул тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг цахим системээр бүртгэн удирдах тогтолцоотой. Энэхүү систем нь үйлдвэрлэгч компаниуд автомашиныг үйлдвэрлэх явцад ашиглагдахаас гадна, хэрэглээнд байгаа автомашины таних тэмдгийн дугаарт хүндрэл, доголдол үүссэн тохиолдолд мөн адил хэрэглэгддэг.

Ихэнхдээ хэрэглээнд байгаа автомашинд гардаг гол асуудал нь таних тэмдгийн дугаар зэврэлт, гэмтлийн улмаас уншигдахгүй болох явдал юм. Хэрэв таних тэмдгийн дугаар гэмтсэн эсвэл зэврэн танигдах боломжгүй болсон тохиолдолд дахин цохих шаардлагатай бөгөөд энэ тохиолдолд холбогдох журмын дагуу БНСУ-ын Тээврийн Аюулгүй Байдлын газарт хүсэлт гаргах ёстой. Хүсэлтийг хүлээн авсан Тээврийн Аюулгүй Байдлын газрын техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн ажилтан нь шаардлагатай бичиг баримтыг бүрэн шалгасны дараа, хэрэв бүрдэлд асуудалгүй бол цахим системээс шинээр олгогдсон таних тэмдгийн дугаар эсвэл хуучин

дугаараар дахин цохих ажлыг гүйцэтгэдэг.

<Зураг 4-3> Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг дахин цохих үйл явц

Эх сурвалж: БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газрын материал дээр үндэслэн зохиогч боловсруулав

4.2.2. Европын Холбоо (EU)

Европын Холбооны 2014/45/EU Дугаартай Зөвлөмж нь үзлэгт хамрагдах автотээврийн хэрэгслийн систем болон бүрэлдэхүүн хэсгүүдийг тодорхойлж, тэдгээрийг үнэлэх шалгуур, сорилын аргыг нарийвчлан тогтоосон байдаг. Энэхүү журам нь гол аюулгүй байдал болон байгаль орчны шаардлагыг шалгаж, үнэлэх зорилготой бөгөөд, хэрэгжүүлэхэд хүндрэлтэй тохиолдолд батлагдсан өөр аргачлалыг ашиглахыг зөвшөөрдөг. Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлтүүд нь тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал болон замын хөдөлгөөнд оролцох тохиромжтой эсэхтэй холбоотой бөгөөд зөвхөн хууль тогтоомжийн шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг үнэлэхэд хязгаарлагдахгүй. Ерөнхий үзлэг болон хэмжилтийн төхөөрөмж ашиглах зэрэг олон төрлийн аргачлалаар гүйцэтгэгддэг.

<Хүснэгт 4-10> Европын Холбооны техникийн хяналтын үзлэгийн гол үзүүлэлтүүд ба дэлгэрэнгүй

Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлтүүд	Үндсэн агуулга
Нийцлийн баталгаажуулалт	Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээлэл ба тухайн тээврийн хэрэгсэлтэй тохирч буй эсэхийг шалгах
Тоормосны механизм	Тоормосны үзүүлэлт болон холбогдох системүүдийн ажиллагааг шалгах
Жолоодлого болон удирдлагын систем	Жолооны механизмын үйл ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг шалгах
Харагдах хүрээг тодорхойлох төхөөрөмж	Жолоочийн үзэгдэх орчинд саад болж буй хүчин зүйл байгаа эсэхийг шалгах

Гэрэлтүүлэх төхөөрөмж болон цахилгааны систем	Гэрэлтүүлэг болон цахилгаан тоног төхөөрөмжийн хэвийн ажиллагааг шалгах
Тэнхлэг болон дугуй, гүүшин	Явах ангийн доод хэсэг болон гүүшингийн системийг шалгах
Явах анги ба түүний дагалдах эд анги	Явах анги болон холбогдох эд ангийн бүтцийн тогтвортой байдлыг шалгах
Бусад төхөөрөмж	Аюулгүй зорчиход зайлшгүй шаардлагатай тоног төхөөрөмжүүдийг шалгах
Яндангаас гарах хорт утааны үзлэг	Хүрээлэн буй орчны стандартад нийцсэн утаан дахь хорт бодисын хэмжээг шалгах
Зорчигч тээврийн хэрэгсэл (M2, M3)	Зорчигч тээвэрлэлтэд ашиглагддаг тээврийн хэрэгслүүдэд нэмэлт хяналт хийх

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үр дүнг “Автомашины техникийн хяналтын үзлэгийн гэрчилгээ” болон “Замын хөдөлгөөнд оролцох тохирлын гэрчилгээ”-гээр дамжуулан хянаж, баталгаажуулдаг. Юуны өмнө, автомашины техникийн хяналтын үзлэгийн гэрчилгээ нь тээврийн хэрэгслийн үндсэн таних мэдээллийг хамарсан байхаас гадна үзлэгийн үр дүнг тодорхой тэмдэглэсэн байдаг ба гишүүн улс бүр энэ гэрчилгээг олгож, хянаж байдаг. Гэрчилгээнд тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN), улсын бүртгэлийн дугаар ба улсын тэмдэг, үзлэг хийсэн газар ба огноо, тухайн үеийн одометрийн заалт, автомашины төрөл зэрэг мэдээллийг багтаасан байдаг. Мөн үзлэгийн явцад илэрсэн доголдлуудын дэлгэрэнгүй мэдээлэл болон үзлэгийн шалгуурыг хангаж байгаа эсэхийг тусгасан байдаг. Замын хөдөлгөөнд оролцох тохирлын гэрчилгээ нь тухайн тээврийн хэрэгсэл замын хөдөлгөөнд аюулгүй оролцох тодорхой стандартыг хангаж байгааг нотолсон албан ёсны баримт бичиг юм. Энэхүү гэрчилгээг Европын Холбооны гишүүн орнууд хоорондоо харилцан хүлээн зөвшөөрдөг бөгөөд, тухайн гэрчилгээний хүчинтэй хугацаа тухайн улсын үзлэгийн давтамжтай тохирч байвал дахин үзлэг хийхгүйгээр дахин бүртгэх боломжтой байдаг.

Евродын холбооны бүх үзлэгтэй холбоотой мэдээллийг 2021 оны 5-р сараас хойш цахим хэлбэрээр удирдаж байгаа бөгөөд гишүүн улс бүр энэ үзлэгийн мэдээллийг дор хаяж 36 сар хадгалах үүрэгтэй болсон. Үзлэгийн мэдээллийг цахимжуулах замаар тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн түүхийг хялбар шалгах, удирдах боломжийг сайжруулсан. Үзлэгийн үеэр өмнөх үзлэгийн бичлэг болон одометрийн мэдээллийг мэдээллийн системээр шалгах боломжтой бөгөөд одометрийн заалтын өөрчлөлт зэрэг хууль бус үйлдлээс сэргийлэх зохицуулалт болон шийтгэлийн заалтуудыг ч мөн боловсруулсан байдаг. Мөн тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч нь үзлэгийн дүн болон дараагийн үзлэгийн хугацаарь зэрэг мэдээлэл бүхий тохирлын гэрчилгээг хүлээн авах ба, эсвэл автомашин дээр наасан үзлэг дууссан тухай наалтаар дамжуулан энэ мэдээллийг хялбархан шалгах боломжтой.

Техникийн хяналтын үзлэгийг хянах байгууллага нь үзлэгийн төв болон үзлэгийн инженерүүдийн үйл ажиллагааг удирдан зохион байгуулж, үзлэгийн үйл явцын найдвартай байдлыг хангах үүрэгтэй. Үүний тулд үзлэгийн төхөөрөмж, байгууламжууд нь шаардлагыг хангаж буй эсэхийг хянаж, үзлэгийн ажилтнуудын сургалт болон мэргэжлийн шаардлагуудыг нарийн шалгах ёстой. Мөн тогтмол аудит болон хяналтаар дамжуулан үзлэгийн төвүүдийн үйл ажиллагааны тохирлыг нягтлан шалгаж, зөвшөөрлийн шаардлагыг хангаж байгаа эсэхийг баталгаажуулдаг. Үзлэгийн төвүүдэд тогтмол болон тусгай шалгалт хийж, үйл ажиллагааны ил тод байдлыг хадгалах бөгөөд ямар нэг асуудал гарсан тохиолдолд зохих арга хэмжээ авч хэрэгжүүлдэг. Мөн автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн чанарыг дээшлүүлэх зорилгоор санамсаргүй байдлаар дахин үзлэг, нууц худалдан авалтын шалгалт, үзлэгийн мэдээллийн дүн шинжилгээ гэх мэт олон төрлийн аргачлалыг ашиглан үзлэгийн үйл явцын нэгдмэл байдлыг шалгаж байдаг. Ялангуяа, нууц худалдан авалт нь “Автомашины гэмтлийг илрүүлэх чадамжийн

үнэлгээ” гэсэн тогтолцоогоор хэрэгждэг бөгөөд үүнд гэмтэлтэй тээврийн хэрэгслийг үзлэгт оруулж, тухайн үзлэгийн төв болон техникч гэмтлийг зөв илрүүлж байгаа эсэхийг үнэлдэг.

Европын Холбоо нь UN-ECE-ийн 19 болон 21-р дүрмийн дагуу 17 оронтой WMI тогтолцоог ашигладаг бөгөөд энэ нь үйлдвэрлэгчийн код, загварын мэдээлэл, үйлдвэрлэсэн үйлдвэр, цуврал дугаар гэх мэт стандартчлагдсан Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (Vehicle Identification Number)-ыг агуулдаг. Европын Холбоо нь гишүүн орнууд хоорондоо хулгайлагдсан автомашин, ослын түүх, өмчлөгчийн мэдээлэл зэрэг мэдээллийг хамарсан нэгдсэн мэдээллийн санд холбогдсон системийг бий болгосон бөгөөд ингэснээр хулгайлагдсан автомашины хууль бус шилжилт ба бүртгэлийг таслан зогсоох боломжтой болсон. Тусгайлан, Европын Холбоо нь утаа ялгаруулалтын бууруулах төхөөрөмжийг дур мэдэн салгах, өөрчлөхөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор PN (тоосонцрын тоо) үзлэгийг нэвтрүүлсэн ба, Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаартай холбож утаа ялгаруулалтын үзлэгийн үр дүнг цахим системд бүртгэснээр хууль бус өөрчлөлт хийсэн автомашиныг мөрдөн илрүүлэх боломжтой болгодог. Европын Холбооны ETIAS (Европын Аялал жуулчлалын мэдээлэл ба зөвшөөрлийн систем) болон гишүүн орнуудын хоорондох нэгдсэн мэдээллийн систем нь хулгайн тээврийн хэрэгсэл болон хууль бус бүртгэлийг таслан зогсооход чухал үүрэг гүйцэтгэдэг бөгөөд Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын хуурамч үйлдэл болон өөрчлөлтийн тохиолдолд эрүүгийн хариуцлага болон бүртгэл хүчингүй болгох зэрэг хатуу шийтгэлүүдийг хэрэгжүүлдэг.

4.2.3. Их Британи

Их Британид автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency – Жолооч ба Тээврийн Хэрэгслийн Стандартын Агентлаг) хариуцан хэрэгжүүлдэг бөгөөд, үзлэгийн мэдээллийн цахим удирдлага, хяналт, сургалт болон дадлагажуулалт зэрэг үйл ажиллагааг гүйцэтгэдэг. Үзлэг гүйцэтгэх байгууллагыг тээврийн хэрэгслийн төрлөөр ангилж, их оврын тээврийн хэрэгсэл (автобус, ачааны машин гэх мэт)-ийн хувьд DVSA өөрөө шууд үзлэг хийдэг бол, жижиг оврын тээврийн хэрэгслийн MOT үзлэгийг Засгийн газрын зөвшөөрөл авсан хувийн байгууллагууд гүйцэтгэдэг, үр ашигтай тогтолцоог бий болгосон.

Их Британид автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг анх 1932 онд хүнд даацын зорчигч тээврийн хэрэгслүүдэд зориулан нэвтрүүлсэн бөгөөд, үүнээс хойш үзлэгийн хамрах хүрээ болон шалгуур үзүүлэлтүүд аажмаар өргөжсөн. 1960 онд батлагдсан Motor Vehicle Regulations 1960 хуулийн дагуу насжилт нь 10 жилээс дээш тээврийн хэрэгслүүдэд тогтмол үзлэг заавал хийх журам хэрэгжиж эхэлсэн бөгөөд, 1967 онд тээврийн хэрэгслийг анх бүртгүүлснээс хойш гурав дахь жилд анхны үзлэгийг хийдэг журам нэвтэрсэн. 1968 онд ачааны автомашины үзлэгийг нэвтрүүлж, дугуйны үзлэгийн шалгуур орсон бол, 1991, 1992 онуудад тус тус бензин (Petrol) болон дизель (Diesel) хөдөлгүүртэй автомашины ялгаруулалтын үзлэгийг тусад нь нэвтрүүлсэн.

Үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгслийн тоо өссөн болон MOT (хувийн үзлэгийн төвүүд)-ийн хяналт, удирдлагыг сайжруулах шаардлагын улмаас, 2005 онд Их Британи VTS (Vehicle Testing Service) хэмээх нэгтгэсэн цахим системийг нэвтрүүлсэн. Үүгээр дамжуулан үзлэгийн үйл явцыг илүү системтэй удирдах, үзлэгийн өгөгдлийн нэгдмэл байдлыг хангах боломж бүрдсэн. Үүний дараагаар үзлэгийн шалгуур үзүүлэлтүүд чангарах болсон бөгөөд, 2012 онд SRS (Secondary Restraint System), цахилгаан төхөөрөмжүүд, хурд хэмжигч, жолоодлогын систем, аккумулятор, ECS (Electronic Control System) зэрэг нэмэлт үзлэгийн шаардлагууд нэмэгдсэн.

Их Британид техникийн хяналтын үзлэгийн шалгах зүйлст дараах үндсэн чиглэлүүд багтдаг: нийцлийн баталгаажуулалт, тоормосны механизм, жолоодлогын механизм, үзэгдэх орчин, гэрэлтүүлгийн систем, цахилгаан төхөөрөмжүүд, тэнхлэг, дугуй, амортизаторын систем, явах эд анги ба эдлэлүүд, ялгаруулалтын систем, бусад тоноглолууд. Эдгээрийг шалгахын тулд роллер тормоз шалгуур, утаан дахь хорт бодис хэмжигч, тортог хэмжигч, их гэрлийн тусгал хэмжигч, хурд хэмжигч, дугуйны ховилын гүн хэмжигч, дугуйн сул явдал шалгагч тоног төхөөрөмжүүдийг

ашигладаг. Өнөөдөр Их Британид автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, байгаль орчны хамгаалал болон замын хөдөлгөөнд оролцох тохирлын шаардлагыг хангах чухал шалгуур болон тогтмол хэрэгжиж буй үйл явц болж тогтсон.

4.2.4. Япон

Япон Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо нь замын тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандартад нийцэж байгаа эсэхийг шалгасны дараа, нийцсэн гэж үзсэн тээврийн хэрэгсэлд л бүртгэлийн гэрчилгээг дахин олгож, замын хөдөлгөөнд оролцохыг зөвшөөрдөг зарчмаар хэрэгждэг. Энэхүү тогтолцоо нь 1951 онд Автотээврийн хэрэгслийн тухай хууль батлагдсанаар бүрэлдэн тогтсон бөгөөд, үүнээс хойш хэд хэдэн удаагийн шинэчлэл, нэмэлт өөрчлөлтийн дараа өнөөгийн хэлбэрээр үйл ажиллагаагаа үргэлжлүүлж байна.

Япон Улсад техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгсэлд ердийн зорчих автомашин (суудлын), жижиг оврын автомашин (250cc-ээс дээш мотортой хоёр дугуйт), хүнд даацын тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл багтдаг бөгөөд 1973 оноос хойш хөнгөн автомашинууд ч энэ үзлэгийн хамрах хүрээнд багтах болсон. Хөнгөн тэрэг гэдэг нь урт нь 3.4 метр хүртэл, өргөн нь 4.8 метр хүртэл, өндөр нь 2 метр хүртэл бөгөөд нийт хөдөлгүүрийн багтаамж нь 0.66 литр хүртэл байх шаардлагыг хангасан тээврийн хэрэгслийг хэлнэ (хоёр дугуйт болон чиргүүл нь хамаарахгүй). Хөнгөн тэрэгнээс бусад бүх төрлийн тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг Япон Улсын Газар, Тээврийн Яамны харьяа байгууллага болох Автотээврийн Хэрэгслийн Техникийн Хяналтын Үзлэгийн Тусгай Захиргааны Байгууллага (NAVI) болон засгийн газраас батламжилсан оношилгоо, засвар үйлчилгээний төвүүд гүйцэтгэдэг. Харин хөнгөн тэрэгний үзлэгийг 1973 оны 10-р сараас хойш Хөнгөн Тэрэгний Үзлэгийн Холбоо (LMVIO) дангаараа хариуцан хэрэгжүүлж байна.

<Хүснэгт 4-11> Япон Улсын техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгслийн ангилал ба хэрэгжүүлэгч байгууллагууд[27]

Ангилал	Автотээврийн хэрэгсэл	ТХҮ	Бүртгэл	Мэдэгдэх	Хэрэгжүүлэгч байгууллага
Ердийн, хөнгөн тэрэг	Автобус, ачааны тэрэг, суудлын автомашин	O	O	×	NAVI Засгийн газраас баталгаажсан авто засварын төв
Жижиг оврын мотоцикл	251cc-аас дээш	O	×	O	
Хөнгөн мотоцикл	126～250cc	×	×	O	
Хүнд даацын тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл	Замын индүү, бульдозер	O	O	×	
Хөнгөн тэрэг	Хөнгөн тэрэг	O	×	O	Хөнгөн тэрэгний техникийн хяналтын үзлэгийн холбоо
Моторт дугуй	125cc хүртэл	×	×	O	Нутгийн захиргааны байгууллага (Аймаг, муж)

Япон Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь анхны үзлэг, тогтмол үзлэг (үргэлжилсэн үзлэг), түр үзлэг, бүтцийн өөрчлөлтийн үзлэг, урьдчилсан үзлэг гэх мэт хэд хэдэн төрлөөр ангилагддаг бөгөөд, үзлэгийн процедур нь БНСУ-ын системтэй төстэй юм. Зам

[27] Эх сурвалж: “Автотээврийн тухай хууль”-ийн 7, 58, 62, 74-3, 94-2 дугаар зүйл

тээврийн яам нь хууль бус техникийн өөрчлөлт, засвар үйлчилгээний доголдол зэрэг зөрчлийг хянах зорилгоор замын хажуугийн үзлэгийг тогтмол явуулдаг. Үүнийг Автотээврийн хэрэгслийн Техникийн Хяналтын Үзлэгийн Тусгай Захиргааны Байгууллага гол гүйцэтгэгч байгууллагаар ажиллаж, тээврийн хэрэгсэл аюулгүй байдлын стандартад нийцэж байгаа эсэхийг үе үе шалгаж ажилладаг. Зөрчил илэрсэн тээврийн хэрэгслийн хувьд, Зам тээврийн яамнаас засвар үйлчилгээний тушаал болон бусад захиргааны арга хэмжээ авч хэрэгжүүлдэг.

Мөн Япон улс нь LDWS (замын зурвасаас хазайх анхааруулах систем), FCWS (урд мөргөлдөхөөс сэргийлэх анхааруулга), LKAS (замын зурвас барих туслах систем) зэрэг дэвшилтэт аюулгүй байдлын системүүдийн үйл ажиллагааны байдлыг шалгах OBD (On-Board Diagnostics) үзлэгийг 2021 оны 10-р сараас хойш шинээр бүртгэгдсэн дотоодын үйлдвэрлэлийн тээврийн хэрэгсэл, мөн 2022 оны 10-р сараас хойш бүртгэгдсэн импортын тээврийн хэрэгсэлд нэвтрүүлж, 2024 оны 10-р сараас OBD үзлэгийг албан ёсоор хэрэгжүүлж эхлээд байна.

Японы Автомашины Техникийн Нэгдсэн Байгууллагад харьяалагддаг автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн инженер нь төрийн албан хаагч статустайгаар ажилд орж, Төв сургалтын төвд хоёр долоо хоногийн үндсэн сургалт дүүргэсний дараа үзлэгийн төвүүдэд томилогддог. Үүний дараа тэд албан ёсоор үзлэгийн инженерээр томилогдож, жил бүр (хоёр долоо хоногийн хугацаатай) тогтмол сургалт Төв төвд дахин хамрагдах үүрэгтэй байдаг. Харин хувийн хэвшлийн үзлэгийн байгууллагын инженерүүд нь төрийн албан хаагчтай ижил тогтмол сургалтад хамрагддаггүй. Гэвч хууль тогтоомж өөрчлөгдөх, удирдамж шинэчлэгдэх тохиолдолд орон нутгийн тээврийн газруудаас зохион байгуулдаг тусгай сургалтад хамрагдах шаардлагатай байдаг.

4.2.5. Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

БНСУ зэрэг томоохон улс орнуудын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо, үзлэгийн барилга байгууламж, төхөөрөмж, ажиллах хүчний удирдлагын арга барилыг судалж, төрөл бүрийн үзүүлэлт бүхий автомашинуудыг үр дүнтэй хянан удирдах боломжтой аргыг тодорхойлох зорилгоор дараах анхаарах зүйлс болон зөвлөмжийг гаргаж байна.

1) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо

БНСУ зэрэг томоохон улс орнуудад тээврийн хэрэгслийн өмчлөгчдийн техникийн хяналтын үзлэгт хамруулах үүргийг хуульчилж тодорхой заасан байдаг бөгөөд хяналтын зорилгоос шалтгаалан техникийн хяналтын төрөл, ангиллыг ялгаж тогтоосон байна. Мөн тээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалт, хүчин чадлын үзүүлэлтийг харгалзан тогтмол хугацаанд хийх хяналтын давтамжийг нарийн зааж өгсөн байдаг ба хөдөө аж ахуйн болон барилгын тусгай зориулалтын машинуудыг ердийн тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтаас ангид авч, тусгай журмаар хянаж зохицуулдаг.

Мөн БНСУ-ын хувьд техникийн хяналтын үзлэгийг үр ашигтай хэрэгжүүлэх зорилгоор техникийн хяналтын үзлэг хамрагдах хүсэлт гаргах хугацаа болон дахин үзлэгийн журмыг боловсруулан хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд, хугацаандаа техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаагүй тээврийн хэрэгсэлд торгууль оногдуулах, замын хөдөлгөөнд оролцохыг хориглох зэрэг захиргааны арга хэмжээг авч хэрэгжүүлдэг. Түүнчлэн зам тээврийн осол гэх мэт зайлшгүй нөхцөлд техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаж чадахгүй тохиолдолд үзлэгийн хугацааг сунгах зохицуулалтыг бий болгосон. Үүнээс гадна автомашинаас ялгарах хорт хий (нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, нүүрсустөрөгч, азотын исэл, тортог гэх мэт)-ийг чанд хянах үүднээс олон орон илүү нарийвчилсан стандарт болон шинэ үзлэгийн аргуудыг нэвтрүүлж байна. БНСУ ч мөн адил 2002 оноос эхлэн авто зам дээр яваа мэт нөхцөл бүрдүүлдэг явах эд ангийн динамометр ашиглан хөдөлгүүр ачаалалтай үед хийдэг үзлэгийн аргыг нэвтрүүлсэн. Ялангуяа 2020 оноос эхлэн нарийн тоосонцор болон озоны давхаргын сүйрлийг бууруулах зорилгоор дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэлд азотын ислийн хэмжилтийг нэмэлтээр хийж эхлээд байна.

2) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур ба аргачлал

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг тогтоосон шалгуур, аргачлалын дагуу явагддаг бөгөөд ихэнх улс орнууд техникийн хяналтын үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн төрөл, зам тээврийн орчны онцлогийг харгалзан тусгай тоног төхөөрөмж ашигласан үзлэгийн шалгуур болон ерөнхий үзлэгийн шалгуур зэргийг хуулиар тодорхойлон баталж, үйл ажиллагаандаа хэрэгжүүлдэг. Тухайлбал, ерөнхий үзлэгийн шалгуур болон эцсийн үнэлгээний шалгуур нь тухайн улсын зам тээврийн орчны онцлогоос ихээхэн хамаардаг тул улсын нөхцөл байдалд тохирсон тэнцсэн болон тэнцээгүй гэсэн ангиллын хязгаар нь орон бүрд өөр өөр байдаг. Мөн техникийн хяналт дууссаны дараа тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч өөрийн автомашины техникийн байдлыг үнэн зөв мэдэх шаардлагатай тул техникийн хяналтын үзлэгийн үнэлгээний шалгуур үзүүлэлтүүдийг хүснэгт болгон харуулах, энгийн ойлгомжтой болгох арга хэмжээ авдаг. Хяналтын шалгуур нь тухайн автомашины техникийн онцлогт бүрэн нийцсэн байх ёстой бөгөөд шалгалтыг гүйцэтгэж буй хяналтын ажилтнууд төдийгүй олон нийт ойлгож ойлгохуйц түвшинд боловсруулсан байх шаардлагатай. Бүх улс оронд хяналтын тоног төхөөрөмж байдлаар ашиглагддаг тоормосны хүч болон гэрлийн гэрэлтүүлгийн хяналтын төхөөрөмжүүд нь тухайн төхөөрөмжийн техникийн үзүүлэлтээс шалтгаалан шалгуур үзүүлэлт нь өөрчлөгдөх боломжтой тул улс орон бүр өөр өөрийн стандарттай байна. Харин хорт хий, тортог, дуу чимээ (яндангийн дуу болон дохионы дуу) зэргийг хянахдаа автомашины үйлдвэрлэсэн он, төрөл, хүчин чадлыг харгалзан ихэнх улс орон тусгай зөвшөөрөгдөх хязгаарыг тогтоон мөрддөг.

3) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн байгууламж

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг үр ашигтайгаар гүйцэтгэхийн тулд тусгай зориулалтаар зохион байгуулагдсан байршилд, шаардлагатай тоног төхөөрөмжүүдийг ашиглан үзлэгийг хийдэг. Иймээс БНСУ зэрэг олон улс орнууд техникийн хяналтын үзлэгт байгууламжид тавигдах шаардлагыг хуульчлан тогтоож, тухайн шаардлагад нийцсэн байгууламжийг захиргааны байгууллагаас зөвшөөрч, баталгаажуулан ашиглалтад оруулдаг. Мөн ихэнх улс орнууд нь хуульд заасан тохиолдлуудаас бусад үед суурин үзлэгийн төвтэй ижил тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон явуулын үзлэгийн төвийг үйлдвэрлэн ашиглаж байна.

Үзлэгийн шугамд суурилуулсан тоног төхөөрөмжийн хувьд гүйцэтгэлийн тогтвортой байдлыг хангах үүднээс итгэмжлэгдсэн туршилтын байгууллагаар чанарын шалгалт хийлгэж, мөн уг төхөөрөмжүүдээр авсан үр дүнгийн мэдээлэл нь автомашины техникийн үзлэгийн нэгдсэн мэдээллийн систем рүү бодит цагийн горимоор дамжуулагддаг. Ялангуяа БНСУ-ын хувьд, хорт хий ба тортог хэмжигч төхөөрөмжийг өдөр бүр тохируулан шалгаж, түүний үр дүнг мөн системд дамжуулдаг.

Автомашин үйлдвэрлэлийн чиг хандлага өөрчлөгдөж, олон төрлийн техникийн үзүүлэлт бүхий тээврийн хэрэгслүүд үйлдвэрлэгдэх болсон тул техникийн үзлэгийн шалгуур үзүүлэлтүүд ч мөн тухайн автомашины техникийн үзүүлэлт дээр үндэслэгддэг. Иймээс төрөл бүрийн үзүүлэлтийг үр ашигтай удирдаж ашиглах боломжтой мэдээллийн системийн ач холбогдол өнгөрсөн үетэй харьцуулахад ихээхэн нэмэгдсэн. Мөн энэхүү мэдээллийн систем нь зөвхөн техникийн хяналтын үзлэгийн ажилд бус, иргэдэд ч тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ болон техникийн үзлэгтэй холбоотой үйлчилгээнд хялбар байдлыг бий болгож байгаа тул олон улс орнууд мэдээллийн технологийн чиг хандлагад нийцүүлэн системийг хөгжүүлж, ашиглаж байна. БНСУ нь техникийн хяналтын үзлэгийн дүнг хэвлэн олгох, хадгалах үүргийг хуульчилж, онлайн хэлбэрээр ч үр дүнг шалгах боломжтой мэдээллийн системийг байгуулан ажиллуулж байна. Уг систем нь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээллийн системтэй бодит цагийн горимоор мэдээлэл солилцдог бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, даралтат савны үзлэг, мотоциклийн үзлэг зэрэг бүх төрлийн үзлэгийг нэгтгэн удирддаг. Түүнчлэн автомашины гүйлтийн мэдээллийг хянах зорилгоор техникийн хяналтын үзлэг хийх явцад тухайн тээврийн хэрэгслийн явсан километрийг системд оруулж бүртгэдэг ба, дутуу буюу хариуцлагагүй хийгдсэн үзлэгээс сэргийлэх үүднээс үзлэгийн явцыг бичлэг хийж, системд хадгалдаг. Мөн иргэдийн

техникийн үзлэгийн үйлчилгээ авахад дөхөм болгохын тулд гар утас болон интернэтэд суурилсан цаг захиалах системийг ч мөн ажиллуулж байна.

4) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудын удирдлага

БНСУ, Европ зэрэг орнуудад автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэгийн чанарыг дээшлүүлэх зорилгоор үзлэг гүйцэтгэх ажилтнуудад тавих мэргэжлийн шалгуур шаардлагыг хуульчилж, боловсрол, сургалтын тогтолцоог нэвтрүүлэн хэрэгжүүлж байна. Мөн техникийн ажилтнуудын ур чадварыг дээшлүүлэх үүднээс санамсаргүй байдлаар дахин үзлэг хийх, нууц хяналт, үзлэгийн дата мэдээлэлд дүн шинжилгээ хийх зэрэг арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж байна.

БНСУ-ын хувьд анх удаа техникийн хяналтын үзлэгийн ажил гүйцэтгэх гэж буй ажилтнууд шинэ ажилд орох сургалтад хамрагдах шаардлагатай бөгөөд, анхны сургалтаа дүүргэсний дараа 3-н жил тутамд тогтмол сургалтад хамрагдаж байх үүрэгтэй. Түүнчлэн үзлэгийн нарийвчлалыг хангах үүднээс техникийн үзлэгийн ажилтны тооноос хамааран өдөрт үзлэг хийх боломжит тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарладаг ба үзлэгийн төвүүдэд тогтмол хяналт шалгалт, мониторинг хийдэг.

5) Бусад

Аюулгүй байдлыг хангах төрөл бүрийн цахим системүүдийг автомашинд суурилуулах технологи хурдацтай хөгжиж байгаа бөгөөд, дэлхийн улс орнуудын хэрэгжүүлж буй нүүрстөрөгчийг саармагжуулалтын бодлогын дагуу автомашинуудын байгальд ээлтэй чиг хандлага улам бүр нэмэгдэж байна. Үүнтэй холбогдуулан БНСУ болон Европын улс орнуудад эдгээр шинэ төрлийн автомашинуудыг үр дүнтэй, найдвартай хэлбэрээр үзлэгт хамруулах судалгаа өргөн хүрээнд хийгдэж байгаа ба, судалгааны үр дүнг үндэслэн үзлэгийн шалгуур үзүүлэлт болон аргачлалд тасралтгүй шинэчлэл, сайжруулалт хийж байна. Мөн байгаль орчныг хамгаалах бодлогын хүрээнд өргөнөөр нэвтэрч буй шатамхай хий ашигладаг автомашинуудын янз бүрийн эд ангийн гэмтлээс үүдэн гарах дэлбэрэлтийн ослоос урьдчилан сэргийлэх зорилгоор техникийн хяналтын үзлэгээс гадна эдгээр автомашинуудыг тусгайлан давхар үзлэгт хамруулж байна.

Сүүлийн жилүүдэд тээврийн хэрэгслээ хувийн хэрэглээ, ажлын болон амралт, чөлөөт цагийн зориулалтаар өөрчлөхийг хүсэх иргэд олширч байна. Зарим улс оронд тодорхой тоног төхөөрөмж, эд ангид хязгаарлалтгүй техникийн өөрчлөлт хийх боломжийг зөвшөөрдөг боловч, олон улс орнууд автомашины аюулгүй байдлыг хангах, хуульд нийцээгүй буруу техникийн өөрчлөлт хийхээс сэргийлэх үүднээс тодорхой журмын дагуу зохицуулалт хийж, хяналт тавьж байна.

Жил бүр дэлхийн олон улс орны автомашин үйлдвэрлэгч компаниуд шинэ автомашинуудыг олноор үйлдвэрлэж байгаа бөгөөд үүний зэрэгцээ олон тооны автомашин ашиглалтаас гарч, хасагдаж байна. Улс орнууд автомашины үйлдвэрлэл, бүртгэл, ашиглалт, хасалт зэрэг бүхий л үе шатыг үр ашигтай удирдахын тулд ISO олон улсын стандартын дагуу автомашин үйлдвэрлэх үед олгогддог тээврийн хэрэгслийн таних тэмдэг (Vehicle Identification Number, VIN)-ийг ашиглан бүртгэл, хяналтыг хэрэгжүүлдэг. Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдэг нь тухайн автомашиныг таних, системтэй, үр ашигтайгаар удирдахад зориулагдсан дахин давтагдашгүй цорын ганц дугаар бөгөөд, олон улс орнууд өөрсдийн үндэсний нөхцөл байдалд тохируулсан VIN бүртгэл, удирдлагын бодлогыг боловсруулан, хэрэгжүүлж байна. БНСУ-ын хувьд ч VIN-ийг мэдээллийн системээр дамжуулан хяналттайгаар удирддаг бөгөөд, автомашин хөдөлгөөнд оролцож байх хугацаанд зам тээврийн осол, зөрчлөлт зэрэг шалтгаанаар VIN дугаар гэмтсэн, харагдахгүй болсон тохиолдолд уг дугаарыг дахин цохих, тэмдэглэгээ хийх зохицуулалтыг хууль, журмын хүрээнд хэрэгжүүлж байна.

4.3. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах санал, шийдлүүд

Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдал болон дэлхийн томоохон улс орнуудын автомашины техникийн хяналтын тогтолцоо, үзлэгийн төвүүдийн тоног төхөөрөмж, хүний нөөцийн удирдлагын байдалтай харьцуулсан судалгаа, шинжилгээний үндсэн дээр сүүлийн жилүүдэд өргөнөөр нэвтэрч буй цахилгаан автомашины аюулгүй ажиллагааг хангах, тээврийн хэрэгслийн техникийн доголдлоос үүдэлтэй зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, агаарын бохирдлыг бууруулах зэрэг олон талт зорилтуудыг биелүүлэхийн тулд Монгол Улсад хэрэгжүүлэх шаардлагатай автомашины техникийн үзлэгийн хөгжлийн чиглэлүүдийг тодорхойлсон болно.

4.3.1. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах тухай

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх зорилгоор "Автотээврийн тухай хууль" болон "Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам" батлагдан мөрдөгдөж байгаа боловч, автомашин өмчлөгчийн үзлэгт хамрагдах үүргийг хуульчлан тогтоосон тодорхой эрх зүйн зохицуулалт дутмаг байгаа тул техникийн хяналтын үзлэгийг тогтмол хэрэгжүүлэхэд хүндрэл учирч байна. Үүний улмаас үзлэгийн явцад нэгдсэн, ижил жишгийг баримтлахад хүндрэл үүсэж, техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаагүй эсвэл тэнцээгүй автомашинууд замын хөдөлгөөнд олноор оролцож байгаа нь зам тээврийн осол, агаарын бохирдол зэрэг олон нийтийн түвшинд нөлөөлөх ноцтой асуудлуудыг үүсгэж байна. Иймд дараах байдлаар тогтолцооны сайжруулалтыг санал болгож байна.

Нэгдүгээрт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг зорилгоос нь хамааруулан ангилах шаардлагатай. Үзлэгийг илүү оновчтой, үр дүнтэй зохион байгуулах үүднээс үзлэгийн зорилго болон төрөл бүрийн онцлогийг харгалзан шинээр 4 ангилалтайгаар (анхны, тогтмол үзлэг, техникийн өөрчлөлтийн үзлэг, түр үзлэг) зохион байгуулах хэрэгтэй. Үүнтэй уялдуулан, тухайн ангиллуудыг хуульчилж, "Автотээврийн тухай хууль"-д нэмэлт өөрчлөлт оруулж, техникийн хяналтын үзлэгийн хэрэгжилтийг хууль зүйн хувьд тодорхой болгох шаардлагатай.

Хоёрдугаарт, үзлэгт хамрагдах хүсэлт гаргах хугацаа болон дахин үзлэгийн журмыг тодорхой болгох хэрэгтэй. Техникийн хяналтын үзлэгийг хугацаанд нь хийлгэхийг уриалах үүднээс үзлэгийн мэдүүлгийн хугацааг үзлэгийн хугацааны өмнөх болон дараах 31 хоногийн дотор гэж заах шаардлагатай. Мөн тэнцээгүй дүгнэлт авсан автомашиныг тухайн үзлэг хийсэн газарт 31 хоногийн дотор дахин үзлэгт хамруулах зохицуулалт хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

Гуравдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн хугацааг сунгах боломжтой эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох хэрэгтэй. Хэрэв автомашин гэмтэл, осол зэрэг шалтгаанаар урт хугацаанд засварын ажил шаардагдах тохиолдолд техникийн үзлэгт заасан хугацаанд хамрагдаагүйгээс болж өмчлөгч нь хариуцлага хүлээхээс сэргийлэхийн тулд хугацаа сунгах боломж бүхий эрх зүйн зохицуулалт шаардлагатай.

Дөрөвдүгээрт, техникийн хяналтын үзлэгийн явцыг хянах, бүртгэх системийг сайжруулах шаардлагатай. Үзлэгийн бүх үйл явцыг видео бичлэгээр тэмдэглэж, мэдээллийн санд хадгалах замаар хяналт, мониторингийн зориулалтаар ашиглах, ингэснээр чанаргүй үзлэгээс сэргийлэх нөхцөлийг бүрдүүлэх ёстой. Мөн ашиглагдаж буй автомашины одоогийн гүйсэн километрийг бүртгэж, мэдээллийн системд оруулж хадгалах, улмаар ашиглалтын тоон үзүүлэлтүүдийг хуурамчаар өөрчилсөн тохиолдолд хуулийн дагуу хатуу арга хэмжээ авах зохицуулалт хэрэгтэй.

Тавдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгслийн ангиллыг тодорхой болгож, үзлэгийн давтамжийг сайжруулах шаардлагатай. Техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгслүүдийн дотор бүтэц, үйл ажиллагааны

хувьд ердийн замын хөдөлгөөнд оролцдог тээврийн хэрэгслээс ялгаатай, тусгай зориулалтаар ашиглагддаг тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгслийг ерөнхий үзлэгт чиглэсэн тусгай шалгуур, арга зүй, үзлэгийн төвүүд зэргийг тусгайлан зохицуулсан үзлэгийн тогтолцоогоор үр ашигтайгаар удирдах хэрэгтэй. Мөн одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй суудлын болон ачааны гэх мэт төрлөөр, арилжааны болон арилжааны бус гэх мэт зориулалтаар, хүнд, дунд, хөнгөн гэх мэт хэмжээгээр хуваасан хамааралгүйгээр нийтийн тээврийн хэрэгслийн хувьд 6 сар тутамд, бусад тээврийн хэрэгслийн хувьд 1 жил тутамд хийж буй техникийн хяналтын үзлэгийн давтамжийг замын хөдөлгөөнд оролцох давтамж, томоохон зам тээврийн осол гарах эрсдэл, засвар үйлчилгээний давтамж зэрэгт үндэслэн илүү нарийн ангилан зохион байгуулах шаардлагатай.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах нь үзлэгийн үйл ажиллагаа хариуцсан албан хаагчдыг оролцуулан иргэдийн итгэлийг хүлээсэн ил тод, нээлттэй үзлэгийн үйл явцыг хангах боломжийг бүрдүүлнэ. Хэрэв Монгол Улсад одоо мөрдөгдөж буй техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоонд санал болгож буй энэхүү шинэчлэлүүдийг хэрэгжүүлбэл, шаардлага хангаагүй болон үзлэгт хамрагдаагүй тээврийн хэрэгслийг системтэйгээр удирдан хянах боломжтой болж, улмаар автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг сайжруулж, агаарын бохирдлыг бууруулах үр дүнд хүрэх боломжтой. Мөн техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой хууль эрх зүйн үндэслэлийг бэхжүүлэх, үзлэгийн явцыг бичлэгээр баримтжуулах зэрэг арга хэмжээг хэрэгжүүлснээр олон нийтэд автотээврийн техникийн хяналтын үзлэгийн талаарх итгэлийг нэмэгдүүлэх үр нөлөөтэй гэж үзэж байна. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын тогтолцоог бодитойгоор сайжруулахын тулд Автотээврийн тухай хууль, Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам болон MNS стандартуудыг доорх байдлаар шинэчлэн боловсруулах, шинээр заалт тусгахыг санал болгож байна. Гэсэн хэдий ч барилгын машин механизм болон хөдөө аж ахуйн техник хэрэгслийн хувьд тусгай үзлэгийн тогтолцоо болон үзлэгийн давтамжийг шинэчлэх асуудал нь Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, ашиглалтын онцлог болон төрлөөр ангилсан нарийвчилсан судалгаа шаарддаг тул энэ чиглэлээр тусгай судалгааны ажил хэрэгжүүлэн шийдвэрлэх нь илүү оновчтой юм.

<Хүснэгт 4-12> Автотээврийн тухай хууль, Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам болон MNS стандартуудыг шинээр болон шинэчлэн найруулахтай холбоотой үндсэн агуулгууд

Ангилал	Үндсэн агуулга
Автотээврийн тухай хууль	**Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төрлөөр ангилж, автомашин өмчлөгч техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах эрх зүйн үндэслэлийг бүрдүүлэв** • Анхны үзлэг: Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан, эсвэл импортолсон (ашиглагдаж байсан автомашиныг багтаана) тээврийн хэрэгсэл шинээр бүртгүүлэх тохиолдолд хийгдэх үзлэг • Тогтмол үзлэг: Шинээр бүртгүүлсний дараа тодорхой хугацааны давтамжтайгаар тогтмол хийдэг үзлэг • Техникийн өөрчлөлтийн үзлэг: Тээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийх, өөрчлөлт оруулах тохиолдолд хийгдэх үзлэг • Түр үзлэг : Журмын зөрчил, хууль бус өөрчлөлт, зам тээврийн осол зэрэг нөхцөл байдлын улмаас төрийн байгууллагын шийдвэр эсвэл автомашины өмчлөгчийн хүсэлтээр төлөвлөгөөнд тусгагдаагүй байдлаар хийгдэх нэг удаагийн үзлэг
Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам	**Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах хүсэлтийг гаргах хугацаа болон дахин үзлэг хийх хугацааг тогтоож, дахин үзлэгийн журам болон хугацаа хэтэрсэн тохиолдолд авах хариуцлагын арга хэмжээг боловсруулав.** **Техникийн хяналтын үзлэгийн хугацааг сунгах эрх зүйн үндэслэл болон холбогдох журмыг тодорхойлов**

MNS 5011	**Үзлэгийн үйл явцад бичлэг хийх бөгөөд уг мэдээллийг цахим системд бүртгэх зохицуулалт хийнэ.** **Тээврийн хэрэгслийн гүйлтийн хэмжээг шалгаж, тухайн мэдээллийг цахим системд бүртгэн оруулна**

4.3.2. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур болон аргачлалыг сайжруулах тухай

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг төрөл бүрийн MNS стандартад үндэслэн хэрэгжүүлж байгаа хэдий ч, зарим үзлэгийн шалгуур нь батлагдсан хугацаа харьцангуй урт хугацаа өнгөрсөн, агуулга нь тодорхой бус тул техникийн хяналтын үзлэгийн явцад тодорхой бус байдал, зөрчил маргаан үүсэх нөхцөл бүрдэж байна. Мөн автомашины ялгаруулах утаан дахь хорт хий хэмжилттэй холбоотой үзлэгийн шалгуур, аргачлалын хүрээнд шинэчлэл шаардлагатай асуудлууд ажиглагдаж байна. Иймд дээрх асуудлуудыг шийдвэрлэн, Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, утаа, ялгарлын хяналтыг сайжруулах зорилгоор автомашины техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур болон аргачлалыг одоо мөрдөгдөж буй автомашины үйлдвэрлэл, ашиглалтын нөхцөл байдалд нийцүүлэн дараах байдлаар сайжруулахыг санал болгож байна.

Нэгдүгээрт, тоормос хэмжих шалгуурыг сайжруулах шаардлагатай. Одоогийн мөрдөж буй MNS стандартын тоормосны шалгуур нь зарим тохиолдолд техникийн хяналтын үзлэгийн төхөөрөмжид нийцэхгүй байгаа бөгөөд үзлэг хийж буй ажилтнуудын хувьд дүгнэхэд хүндрэлтэй байна. Иймд, техникийн хяналтын үзлэгийн төхөөрөмжийн хэмжилтийн онцлогт тохируулан тээврийн хэрэгслийн бүх дугуйн тоормосны механизм болон зогсоох тоормосны механизмын тоормосны хүчний шалгуурыг шинээр боловсруулж, стандартчилахыг санал болгож байна.

Хоёрдугаарт, их гэрлийн тусгал шалгуурыг шинэчлэх шаардлагатай. Одоогийн техникийн хяналтын үзлэгийн их гэрлийн тусгалын шалгуур нь голчлон холын гэрэлд төвлөрсөн байдаг. Монгол Улсын авто замын нөхцөл болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын онцлогийг харгалзан, хол, ойрын гэрлийн хүч болон оптик тэнхлэгийн шалгуурыг сайжруулж, шинэ заалтуудыг нэмэхийг санал болгож байна.

Гуравдугаарт, хийн түлшээр ажилладаг автомашины хий алдалтыг илрүүлэх хий мэдрэгчийг ашиглахыг заавал үүрэг болгох шаардлагатай. Хий алдалтаас үүдэлтэй гал түймрийн ослоос урьдчилан сэргийлэхийн тулд түлшний системийн хийн алдагдлыг хий алдагдал илрүүлэгч төхөөрөмжөөр шалгадаг байх шаардлагыг техникийн хяналтын үзлэгийн стандартад тусгахыг санал болгож байна.

Дөрөвдүгээрт, утаан дахь хорт бодис ба дуу чимээний зөвшөөрөгдөх хэмжээг сайжруулах шаардлагатай. Автомашины ашиглалтаас үүдэн үүсдэг байгаль орчны олон асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд бензин хөдөлгүүртэй автомашинд хамаарах хорт бодис ялгаруулалтын стандартыг чангатгах хүрээнд агаарын илүүдлийн коэффициентыг катализаторын байдал болон утаан дахь хорт бодис ялгаруулалтын хяналтын системийн хяналттай эсэхээр ангилж, CO-ийн зөвшөөрөгдөх хэмжээний хязгаарыг автомашины үйлдвэрлэгдсэн он (хуучин, шинэ байдлаар) тус бүрд дахин тогтоож, дизель хөдөлгүүртэй автомашины тортгийн зөвшөөрөгдөх хязгаарыг мөн үйлдвэрлэгдсэн оноор нь шинэчлэн тогтоох шаардлагатай. Түүнчлэн, хоёр дугуйт тээврийн хэрэгслийн яндангийн дуу намсгагчийг салгаснаас үүсдэг дуу чимээний асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд тус төрлийн тээврийн хэрэгслийн ялгарлын дуу чимээний стандартыг тусад нь тогтоох ёстой.

Тавдугаарт, байгаль орчинд ээлтэй автомашины өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжид (High-voltage Electric Device) хяналт тавих үзлэгийн шинэ стандартуудыг бий болгох шаардлагатай. Цахилгаан болон гибрид автомашины хэрэглээ нэмэгдэж буйтай холбоотойгоор батарейнаас үүдэлтэй гал түймэр зэрэг аюулгүй байдлын осол тасралтгүй гарч байгаа тул үүнийг урьдчилан сэргийлэх зорилгоор өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжид хяналт тавих системийг бий болгох шаардлагатай. Үзлэгийн шалгах үзүүлэлтэд цахилгаан утасны гэмтэл ба тусгаарлалтын байдал, хөтлөх аккумляторын тусгаарлагдсан байдал, цахилгаан утасны

хамгаалалтын төхөөрөмжийн бат бөх бэхэлгээ ба гэмтэл байгаа эсэх зэрэг автомашины эзэмшигчийн аюулгүй байдлыг хангах гол үзүүлэлтүүд багтах ёстой. Мөн үзлэг хийж буй ажилтны аюулгүй байдал ба мэргэжлийн ур чадварыг хангахын тулд хамгаалах бээлий, тусгаарлагч гутал зэрэг хамгаалалтын хэрэгсэл өмсөх ба техникийн ажилтны сургалт ч мөн хамрагдах ёстой. Цаашид ч цахилгаан болон гибрид автомашин зэрэг өндөр хүчдэлийн төхөөрөмж бүхий автомашины технологийн хөгжлийг харгалзан үзэж, холбогдох үзлэгийн стандартыг байнга шинэчлэх, сайжруулах шаардлагатай.

Зургаадугаарт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн явцад илэрсэн гэмтлийг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг хялбаршуулах шаардлагатай. Техникийн хяналтын үзлэгийг илүү үр дүнтэй зохион байгуулах үүднээс одоогийн 3 шатлалтай (аюултай, их, бага) гэмтлийн үнэлгээний системийг “тэнцсэн” ба “тэнцээгүй” гэсэн 2 шатлалт үнэлгээ болгон өөрчилж, анхааруулга шаардсан тохиолдолд тээврийн хэрэгслийг тэнцсэн гэж үнэлэх боловч жолоочид гэмтлийг засварлуулахыг зөвлөмж болгон, харин гэмтэлтэй тохиолдолд тэнцээгүй хэмээн үнэлж, дахин үзлэгт хамрагдах журмыг нэвтрүүлэх хэрэгтэй.

Үзлэгийн стандарт байхгүй, эсвэл тодорхой бус байдал нь техникийн хяналтын стандартчилсан үзлэг явуулахад хүндрэл учруулж, иргэд ч мөн үзлэгийн стандартад итгэх итгэлийг алдах нөхцөл бүрдүүлдэг тул автомашины үйлдвэрлэлийн технологи болон үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн онцлогт нийцсэн автомашины техникийн үзлэгийн стандарт, аргыг сайжруулах нь үнэн зөв үзлэг хийхэд зайлшгүй шаардлагатай юм. Монгол Улсад ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг сайжруулж, агаарын чанарыг дээшлүүлэхийн тулд доорх байдлаар MNS стандартыг шинэчлэхийг санал болгож байна.

<Хүснэгт 4-13> MNS үндэсний стандартыг шинээр болон шинэчлэн найруулах тухай үндсэн агуулга

<table>
<tr><th>Ангилал</th><th>Үндсэн агуулга</th></tr>
<tr><td>MNS 4598</td><td>Тоормосны шалгуурыг шинээр боловсруулах
• (Нийт тоормосны хүч) Тээврийн хэрэгслийн нийт жингийн 50%-иас дээш байх
• (Тэнхлэг тус бүрийн тоормосны хүч) Урд тэнхлэгийн жингийн 50%-иас дээш, хойд тэнхлэгийн 20%-аас дээш
• (Зөрүү) Тэнхлэгийн 8%-иас ихгүй, (Зогсоолын тоормос) Нийт жингийн 20% -аас дээш
<table>
<tr><th>Ангилал</th><th colspan="2">Гэрлийн хүч</th><th>Оптик</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Холын гэрэл</td><td colspan="2">Хол, ойр</td><td>1% ~ 3%</td><td rowspan="3">10,000cd ~ 225,000cd</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Зүүн, баруун</td><td>Зүүн</td><td>1.5 ~ 3%</td></tr>
<tr><td>Баруун</td><td>3% ~ 3%</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Ойрын гэрэл</td><td colspan="2">Хол, ойр</td><td>0.5% ~ 2.5%</td><td rowspan="3">3,000cd -аас дээш</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Зүүн, баруун</td><td>Зүүн</td><td>1.5 ~3%</td></tr>
<tr><td>Баруун</td><td>3% ~ 3%</td></tr>
</table>
Их гэрлийн тусгал гэрлийн хүч, оптик тэнхлэгийн стандартыг шинэчлэх</td></tr>
<tr><td>MNS 4599</td><td>Хоёр дугуйт тээврийн хэрэгслийн дуу чимээний зөвшөөрөгдөх хязгаарыг шинээр боловсруулах
• 1991 оноос өмнө үйлдвэрлэгдсэн: 110 dB хүртэл
• 1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн: 105 dB хүртэл</td></tr>
<tr><td>MNS 5011</td><td>Хийн түлштэй автомашины шатахуун дамжуулах системд хийн алдагдал илрүүлэх төхөөрөмжөөр шалгалт хийхийг заавал үүрэг болгох
Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн шалгуурыг 2 шатлалтай болгон хялбаршуулах
Тоормосны хүч болон их гэрлийн шинэчлэгдсэн шалгуур мөрдөх</td></tr>
<tr><td>MNS 5013</td><td>Бензин хөдөлгүүртэй автомашины утаан дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх хязгаарыг үйлдвэрлэсэн онтой уялдуулан өөрчилнө</td></tr>
</table>

	Агаарын илүүдлийн коэффициентын шалгуурыг тээврийн хэрэгслийн нөхцөл байдалд үндэслэн 3 төрөлд ангилан хэрэглэнэ
MNS 5014	**Дизель хөдөлгүүртэй автомашины тортгийн зөвшөөрөгдөх хязгаарыг үйлдвэрлэсэн онтой уялдуулан өөрчилнө**
MNS шинээр боловсруулах (Өндөр хүчдэл бүхий цахилгаан төхөөрөмжийн үзлэг)	**Өндөр хүчдэл бүхий цахилгаан төхөөрөмж суурилуулсан автомашины шалгалтад хамрагдах тээврийн хэрэгслийн төрөл, нэр томьёоны тодорхойлолт, шалгалтын шалгуур ба аргачлал, шалгалт гүйцэтгэх мэргэжилтний сургалтын талаар нарийвчлан зохицуулна**

4.3.3. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвийг сайжруулах тухай

Автомашин нь өдөр тутмын амьдралыг хөнгөвчилдөг ч, зохих ёсоор арчилгаа, хяналт хийгдээгүй тохиолдолд агаарын бохирдол зэрэг олон нийтийн тулгамдсан асуудлыг үүсгэх эрсдэлтэй. Үүнийг урьдчилан сэргийлэхийн тулд олон улс орнууд өөрсдийн байгаль орчны нөхцөл байдалд тохируулан тусгай зориулалтын барилгад автомашины техникийн хяналтын үзлэгийг хийдэг. Сүүлийн жилүүдэд Монгол Улсад иргэдийн амьдралын чанар дээшилж, автомашины бүртгэлтэй тоо нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан автомашиныг илүү үр дүнтэйгээр хянахын тулд техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийг нэмэгдүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна. Гэвч Монгол Улс өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй хэдий ч хүн ам болон автомашины тоо нь нийслэл Улаанбаатар хотод төвлөрсөн байдаг тул энэхүү нөхцөл байдлыг харгалзан үзэж, техникийн хяналтын үзлэгийг жигд, үр ашигтай хэрэгжүүлэх замаар агаарын бохирдол болон зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх боломжтой юм. Иймд доорх байдлаар үзлэгийн төв, тоног төхөөрөмж, систем зэрэг олон талт чиглэлээр сайжруулах арга замуудыг дэвшүүлж байна.

1) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв

Нэгдүгээрт, явуулын техникийн хяналтын үзлэгийн төвд тавигдах шаардлагыг сайжруулах шаардлагатай. Явуулын үзлэгийн төв нь төрөл бүрийн хяналтын төхөөрөмжөөр тоноглогдсон тусгай зориулалтын автомашиныг ашиглан алслагдсан бүс нутагт очиж техникийн хяналтын үзлэг хийх боломжийг бүрдүүлдэг бөгөөд Монгол шиг өргөн уудам нутагт хүн ам тархан суурьшсан оронд тохиромжтой шийдэл юм. Мөн явуулын хяналтын төвөөр дамжуулан техникийн үзлэгээс гадна авто зам дээр хэт их утаа гаргаж буй тээврийн хэрэгсэл болон хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийсэн автомашинуудыг илрүүлж, хяналт тавих боломжтой. Иймд Монгол Улсын бүс нутгийн онцлогийг харгалзан үзэж, явуулын үзлэгийн төвийг суурин хяналтын төвтэй ижил түвшинд техникийн хяналтын үйл ажиллагаа явуулах боломжтой байх нөхцөлийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Үүний тулд явуулын төвд зайлшгүй шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн стандарт, шаардлагыг тогтоож, суурин төвтэй адил чанартай техникийн хяналтын үйлчилгээ үзүүлэх нөхцөл бүрдүүлэх хэрэгтэй.

Хоёрдугаарт, техникийн хяналтын үзлэгийн суурин төвийн техникийн үзлэгийн шугамын стандартын шаардлагыг тодорхойлох шаардлагатай. Техникийн хяналтын үзлэгийн шугам нь хяналт, шалгалт явагддаг, мөн шаардлагатай тоног төхөөрөмжүүд суурилагддаг үндсэн орчин тул хяналтын ажлыг саадгүй явуулахын тулд тодорхой хэмжээс бүхий (хамгийн багадаа стандарт хэмжээг хангасан) шугам шаардлагатай. Иймд үзлэгийн шугамын талбай, өндөр, урт, өргөн зэрэг хэмжээсний стандартыг боловсруулж, шинээр байгуулагдах автомашины хяналтын үзлэгийн төвийн зөвшөөрөл олгоход ашиглахыг санал болгож байна.

2) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тоног төхөөрөмж

Нэгдүгээрт, цахим оношлуур (SCANNER)-ыг нэвтрүүлэх шаардлагатай. Монгол Улсад ч мөн адил аюулгүй хөдөлгөөнийг хангах зорилгоор LDWS, FCWS, LKAS, AEBS зэрэг төрөл бүрийн дэвшилтэт аюулгүйн системтэй автомашинууд олноор нэвтэрч байна. Иймээс БНСУ, Европын орнуудад ашиглагдаж буйтай адил эдгээр аюулгүйн системүүд хэвийн ажиллаж буй эсэхийг шалгах цахим оношлуурыг нэвтрүүлж, аюулгүй ажиллагааны системийн ажиллагаанд техникийн хяналт хийх шаардлагатай.

Хоёрдугаарт, техникийн хяналтын үзлэгийн төхөөрөмжүүдийн хэмжилтийн горим болон үр дүнгийн удирдлагыг сайжруулах шаардлагатай. Хяналтын найдвартай байдлыг хангахын тулд автомашины үзлэгийн ажилтнууд хэмжилтийн үр дүнг дур мэдэн засварлах боломжгүй байх нөхцөлийг бүрдүүлэх ёстой. Иймд тоормос шалгуур, урд гэрлийн тусгал хэмжигч, утаан дахь хорт бодис хэмжигч, тортог хэмжигч, тэнхлэгийн хажуугийн гулсалт хэмжигч зэрэг гол шалгах төхөөрөмжүүдээр хэмжсэн үр дүнг автоматаар нэгдсэн мэдээллийн системд дамжуулж оруулах хэрэгтэй. Мөн MNS стандартад заасан хяналтын дарааллын дагуу утаан дахь хорт бодисын хэмжээг хэмжиж байх шаардлагатай. Үүний тулд хэмжилтийн үр дүнг системд шууд дамжуулдаг, MNS-д нийцсэн хяналтын горимоор ажилладаг тоног төхөөрөмжийн ажиллагааны стандартчилал, сайжруулалтыг санал болгож байна.

Гуравдугаарт, хөдөлгүүр ачаалалтай үед утаан дахь хорт бодисын хэмжээг шалгах тоног төхөөрөмжийг нэвтрүүлэх шаардлагатай. Монгол Улсад бүртгэлтэй нийт автомашины 60 гаруй хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод ашиглагдаж байгаа тул хотын агаарын бохирдлыг бууруулах үүднээс Австрали, БНСУ зэрэг оронд хэрэглэгдэж буй, зам дээрх бодит нөхцөлтэй төстэй нөхцөлд утаан дахь хорт бодисын хэмжээг шалгах боломжтой ачаалал өгсөн утаа шалгах тоног төхөөрөмжийг нэвтрүүлэхийг санал болгож байна. Уг тоног төхөөрөмж нь тодорхой хугацаанд автомашиныг бодит хөдөлгөөнд оролцуулж буй мэт байдлаар шалгаж, хорт бодисын хэмжээ болон тортгийг хэмждэг ба одоо ашиглагдаж буй төхөөрөмжүүдээс хамгийн нарийвчлалтай, үр дүнтэй үзлэгийн арга юм.

Дөрөвдүгээрт, техникийн хяналтын үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн нарийвчлал, шалгах аргачлал, шалгуур үзүүлэлтийн стандартчлал шаардлагатай. Автомашины техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлдэг олон улсын туршлагатай улс орнууд тоног төхөөрөмжийн нарийвчлал, найдвартай байдлыг баталгаажуулахын тулд жил бүр чанарын шалгалт хийдэг. Монгол Улсад ч мөн адил хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагаар жилд нэг удаа баталгаажуулалт хийлгэхээр заасан байдаг. Гэвч тоног төхөөрөмж шалгах багажууд нь хуучирсан, үзлэгийн аргачлал, шалгуур, процесс тодорхой стандартад ороогүй тул хяналтын үр дүнд нийтийн итгэл буурах эрсдэл үүсэж болзошгүй. Иймээс энэ төрлийн асуудлыг урьдчилан сэргийлэх зорилгоор БНСУ-ын тоног төхөөрөмж шалгалт тохируулга хийх тогтолцоог загвар болгон шинэ MNS стандарт боловсруулахыг санал болгож байна.

3) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн цахим мэдээллийн систем

Хурдацтай хөгжиж буй автомашин үйлдвэрлэлийн шинэ технологид нийцсэн техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэх, мөн иргэдийн үйлчилгээ авахад тав тухтай орчин бүрдүүлэхийн тулд өндөр төвшний мэдээллийн систем зайлшгүй шаардлагатай. Монгол Улсад ч мөн адил C/S хэлбэрээр хөгжүүлсэн автомашины техникийн хяналтын мэдээллийн систем (MVIS)-ийг ашиглаж байгаа боловч, улам бүр нарийсаж буй автомашиныг илүү үр дүнтэй хянах, олон нийтэд интернэтэд суурилсан ил тод, хүртээмжтэй үйлчилгээ үзүүлэхийн тулд дараах байдлаар сайжруулалт хийхийг санал болгож байна.

Нэгдүгээрт, автомашины бүртгэлийн системтэй нэгдмэл ажиллагаатай болгох шаардлагатай. Автотээврийн хэрэгсэл нь бүртгэлээс эхлэн ашиглалт, ашиглалтаас хасах хүртэл амьдралын бүх үе шатыг хамарсан менежмент шаарддаг тул автомашины бүртгэлийн системтэй хамтран ажиллах нэгдсэн өгөгдлийн сан, дэд бүтэц, системийн ажиллагааны нэгдсэн орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай. Үүний тулд хоёр системийн үйл ажиллагааны хамрах хүрээ, ашиглалтын орчин, өгөгдлийн бүтцийг нарийвчлан судалж, өнөөгийн мэдээллийн технологийн чиг хандлагад

нийцсэн CLOUD (Үүлэн технологид суурилсан) шинэ системийн загварыг гарган, дахин хөгжүүлэх шаардлагатай.

Хоёрдугаарт, шинэ төрлийн аппликейшн (AP) хөгжүүлэх хэрэгцээ бий. Нийгэмд автомашинаас үүдэлтэй асуудлуудыг илүү үр дүнтэй шийдвэрлэх, мөн одоо байгаа үйл ажиллагааг илүү хурдан, нарийвчлалтай хийх нөхцөлийг бүрдүүлэхийн тулд шинэ менежментэд суурилсан програмууд хэрэгтэй.

Гуравдугаарт, олон нийтэд чиглэсэн үйлчилгээг өргөтгөх функцийн хөгжүүлэлт шаардлагатай. Автомашин өмчлөгч иргэд интернэтийг ашиглан техникийн хяналтын үзлэгийн урьдчилсан захиалга, үзлэгийн үр дүн, тээврийн хэрэгслийн талаарх бусад мэдээлэлд компьютер болон гар утсаар хандах боломжтой байлгахын тулд олон нийтэд зориулсан вэб сайт болон тусгай модуль шинээр хөгжүүлэхийг санал болгож байна.

Дөрөвдүгээрт, үзлэгийн явцад үүссэн өгөгдлийг кодлох, үр ашигтай ашиглах систем хэрэгтэй. Техникийн хяналтын үзлэгийн явцад үүсдэг мэдээлэл нь автомашины амьдралын мөчлөгийн удирдлагад чухал үүрэгтэй учир, үзлэгийн хүсэлт гаргаснаас эхлээд дүн гаргах хүртэлх бүх процессыг кодчлох, өгөгдлийг шууд тайлагнаж болох статистик боловсруулалт хийхэд тохиромжтой DB бүтэц зохион байгуулах шаардлагатай. Мөн өгөгдлийг дур мэдэн өөрчлөхөөс сэргийлсэн аюулгүй байдал, бүртгэлжүүлэлтийн удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай.

Тавдугаарт, сайжруулсан мэдээллийн аюулгүй байдлын бодлого хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Системд хадгалагдаж буй мэдээлэл нь автомашины талаарх мэдээллээс гадна автомашин өмчлөгчийн хувийн мэдээлэл агуулдаг тул зөвшөөрөлгүй этгээд мэдээлэлд хандахаас сэргийлэх хамгаалалтын бодлого, мэдээлэл алдагдахаас сэргийлэх орчин үеийн аюулгүй байдлын технологи нэвтрүүлэх шаардлагатай.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн систем, тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх, сайжруулах ажил нь богино хугацаанд шийдвэрлэх боломжгүй, дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөө шаардсан ажил юм. Төлөвлөгөө боловсруулахдаа одоо ашиглагдаж буй автомашины төрөл, үзлэгийн давтамж, төрийн бодлогын чиглэл зэрэг хүчин зүйлсийг харгалзан үзэх хэрэгтэй. Ялангуяа шинэ тоног төхөөрөмж худалдан авах болон систем шинэчлэх ажил нь ихээхэн төсөв шаардах тул ажлын ач холбогдлын дараалалд үндэслэн шат дараатайгаар хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

Эхний шатанд дараахын адил MNS стандартуудыг шинэчилж, одоо хэрэгжиж буй системийг сайжруулсны дараа, төсөв бүрдүүлэлтийн замаар техникийн хяналтын чанарыг дээшлүүлэх, агаарын чанарыг сайжруулах зорилгоор үзлэгийн дэд бүтцийн шинэчлэлийг хэрэгжүүлэхийг санал болгож байна.

<Хүснэгт 4-14> MNS үндэсний стандартыг шинээр болон шинэчлэн найруулах тухай үндсэн агуулга

Ангилал	Үндсэн агуулга
MNS 5044	**Техникийн хяналтын үзлэгийн мэдээллийн систем болон үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн хоорондын үр дүн дамжуулах шинэ горим нэвтрүүлэх** **Явуулын техникийн хяналтын үзлэгийн төвд суурилуулах тоног төхөөрөмжийн техникийн шаардлагыг шинэчлэн сайжруулах** **Суурин техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн нийт талбай, үзлэгийн шугамын урт, өргөн, өндөр болон үзлэгийн сувгийн урт, өргөн, өндрийн хамгийн бага шаардлагыг шинэчлэн тогтоох**

4.3.4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудын удирдлагын тогтолцоог сайжруулах тухай

Монгол Улс автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудад сургалт зохион байгуулахыг хуульчлан журамласан байдаг ч сургалтын нарийвчилсан агуулга, хугацаа зэрэг нь тодорхой бус байна. “АТҮТ” УТҮГ-ын дэргэдэх Судалгаа, хөгжил, чанарын удирдлагын төвөөс тогтмол бус сургалт зохион байгуулдаг хэдий ч автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн хэрэгжилтийн заавар болон бусад практик үйл ажиллагааг голчлон ажлын талбар дээрх туршлагад тулгуурлан гүйцэтгэж байна. Үүний улмаас хамгийн сүүлийн үеийн техникийн хяналтын үзлэгийн технологийг эзэмших хугацаа удаашрах, эсвэл үзлэгийн үр дүн үзлэгийн инженерээс хамааран ялгаатай гарах зэрэг асуудал үүсэж болзошгүй юм. Эдгээр асуудлыг шийдвэрлэхээс гадна иргэдийн итгэлийг хүлээсэн, мөн автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэлийн хурдацтай өөрчлөлтөд нийцсэн техникийн хяналтын үзлэгийг чанартайгаар хийж гүйцэтгэхийн тулд автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтны удирдлагын тогтолцоог доорх байдлаар сайжруулахыг санал болгож байна.

Нэгдүгээрт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженерүүдэд зориулсан сургалтыг заавал зохион байгуулж, системтэйгээр удирдан зохион байгуулах хэрэгтэй. Инженер техникийн ажилтнуудын ур чадварыг тогтвортой сайжруулахын тулд зорилго болон зорилтот бүлгээс нь хамааран сургалтыг ангилж, тухайн сургалтын чиглэл, онцлогт тохирсон оновчтой сургалтыг зохион байгуулах хэрэгтэй. Сургалтад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт ба аргачлал, практик үйл ажиллагаа, тоног төхөөрөмжийн ашиглалт зэрэг үндсэн агуулгыг хамруулахаас гадна цахилгаан тээврийн хэрэгслийн бүтэц, төхөөрөмж болон өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагаа зэргийг ч хамруулах хэрэгтэй. Мөн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудад зориулсан сургалтад цахилгаан автомашины техникийн хяналтын үзлэгийн технологи болон сүүлийн үеийн технологийн чиг хандлагыг тусган, автомашины салбарын өөрчлөлтөд уян хатан, үр дүнтэй хариу үйлдэл үзүүлэхүйц сургалтын хөтөлбөр хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Сургалтыг хэрэгжүүлэх аргачлал нь онол болон практик хосолсон байх ёстой ба практикийн сургалтыг нийт цагийн 50 хувиас дээш байхаар төлөвлөж, техникийн хяналтын үзлэгийн инженерүүдийн бодит чадварыг нэмэгдүүлэх нь зүйтэй.

Хоёрдугаарт, техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдэд хяналт шалгалтыг тогтмол явуулах шаардлагатай. Техникийн хяналтын үзлэгийг чанарын хяналт сулрах болон алдаа мадагтай үзлэгээс урьдчилан сэргийлэхийн тулд техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн үйл ажиллагааг хянах, удирдах нэгдсэн тогтолцоо шаардлагатай. Үзлэгийн төвүүдийг хяналт шалгалтад хамруулах ажлыг автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог ерөнхийд нь удирддаг Зам тээврийн яам хариуцаж, үзлэгийн стандартын мөрдөлт, тоног төхөөрөмж, байгууламжийн нөхцөл зэргийг тогтмол шалгах хэрэгтэй. Хэрэв шалгалтаар алдаа мадаг, тоног төхөөрөмжийн зохисгүй менежмент зэрэг зөрчил илэрсэн тохиолдолд холбогдох байгууллагын үйл ажиллагааг түр зогсоох зэрэг хатуу арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх ёстой.

Гуравдугаарт, техникийн хяналтын үзлэгийн төвд ажиллаж буй үзлэгийн инженерийн тоонд үндэслэн нэг өдөрт хийх үзлэгийн тоонд хязгаар тогтоох шаардлагатай Техникийн хяналтын үзлэгийг стандарт, аргачлалын дагуу үнэн зөв хэрэгжүүлэх, үзлэгийн төвийн үр ашигтай үйл ажиллагааг хангах үүднээс, БНСУ-ын жишигт тулгуурлан, үзлэгийн инженерийн тоонд үндэслэн хийж болох үзлэгийн дээд хэмжээг тогтоож, удирдах хэрэгтэй Үүний тулд техникийн хяналтын үзлэгийн инженерийн тооноос хамааран шаардлагатай үзлэгийн хугацааг тооцоолж, үзлэгийн боломжит тоонд зориулсан стандарт тогтоох нь зүйтэй.

Дөрөвдүгээрт, техникийн хяналтын үзлэгийн ажилтны ур чадварыг үнэлэх тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай. Техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн чанарыг бүх талаар сайжруулж, үнэлгээнд суурилсан доголдлын шинжилгээгээр дамжуулан тасралтгүй хөгжих бололцоог бий болгохын тулд техникийн үзлэгийн инженерүүдэд тогтмол үнэлгээ хийж, өндөр үнэлгээ авсан ажилтнууд болон үзлэгийн төвүүдэд шагнал, урамшуулал олгох системийг

хэрэгжүүлэх хэрэгтэй. Ингэснээр ажилтнуудын мэргэшлийг дээшлүүлэх, ажлын идэвхийг нэмэгдүүлэх боломжтой болно.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн чанар нь үзлэгийн ажилтнуудын ур чадвараас шууд хамааралтай. Сүүлийн үеийн үйлдвэрлэлийн болон үзлэгийн технологиудыг автомашины үзлэгт нэвтрүүлэхэд ажилтны сургалт, мэдлэг хамгийн чухал. Үүний зэрэгцээ, үзлэгийн үйл ажиллагаанд тогтмол хяналт тавих, ажилтны ур чадварыг үнэлэх тогтолцоо хэрэгжүүлснээр илүү нарийн, итгэл даахуйц үзлэг хийх боломжтой болно. Иймд дээр дурдсанчланаар автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн техникийн ажилтны удирдлагын тогтолцоог сайжруулахын тулд тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам болон MNS стандартыг шинэчлэхийг санал болгож байна. Үүнтэй холбоотойгоор, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн ажилтны тоонд үндэслэн нэг өдөрт хийж болох үзлэгийн дээд хязгаарыг тогтоох арга хэмжээг ард иргэдийн үзлэгт хамрагдах боломжийг хязгаарлахгүй байхаар, одоогийн хомсдолтой байгаа Монголын үзлэгийн төвүүдийг хангалттай хэмжээнд хүргэсний дараа хэрэгжүүлэх нь зүйтэй.

<Хүснэгт 4-15> Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам, MNS үндэсний стандарт шинээр болон шинэчлэн найруулах

Ангилал	Үндсэн агуулга
Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо явуулах журам	Техникийн хяналтын үзлэгийн төв болон үзлэгийн ажилтнуудын удирдлага, хяналтыг жилд нэгээс доошгүй удаа хэрэгжүүлэх тухай шинэчилсэн журам
MNS 5044	Техникийн хяналтын үзлэгийн инженерийн сургалтын хугацаа, хамрагдагсад, сургалтын хичээл болон цагийн хэмжээний шинэчилсэн зохицуулалт • (Сургалтад хамрагдагсад) Техникийн хяналтын үзлэгийн ажлыг анх удаа гүйцэтгэх гэж буй этгээд болон үзлэгийн ажил гүйцэтгэж буй ажилтан • (Сургалтын хичээл): Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой хууль, эрх зүйн зохицуулалт, хяналтын үзлэгийн төхөөрөмж, практик үзлэгийн аргачлал • (Сургалтын цаг) Анх томилогдсон этгээд нь 35 цагаас доошгүй, үзлэгийн ажил гүйцэтгэж буй ажилтан 3 жил тутамд 14 цагаас доошгүй

4.3.5. Автотээврийн хэрэгслийн бусад хяналтын удирдлагын тогтолцоо

Өмнө нь автотээврийн хэрэгслийг өртөг өндөртэй, тансаг хэрэглээнд тооцдог байсан учир хэрэглээний хувьд хязгаарлагдмал, өргөн хэрэглэгддэггүй байсан тул автомашинаас үүдэлтэй нийгмийн асуудал төдийлөн гардаггүй байв. Гэвч үйлдвэрлэлийн технологийн дэвшлийн улмаас автотээврийн хэрэгслийн үнэ буурч, олон төрлийн зориулалтаар ашиглагдаж эхэлсэнтэй холбогдуулан автотээврийн хэрэгслийн тоо огцом нэмэгдсэн бөгөөд үүний улмаас орчны бохирдол болон янз бүрийн зам тээврийн ослын гол шалтгаан болж байна. Иймээс олон улс орнууд дээрх нийгмийн асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор автотээврийн хэрэгслийн олон төрлийн хяналтын тогтолцоог хэрэгжүүлж байна. Ялангуяа Монгол Улсын хувьд өмнө нь ашиглагдаж байсан хуучин автотээврийн хэрэгслийн импортын хувь шинэ автотээврийн хэрэгслийн импортын хувиас илт давамгай байгаа энэ үед автотээврийн хэрэгслийн илүү системтэй хяналтын тогтолцоо шаардлагатай гэж үзэж, БНСУ-ын туршлагаас санаа авч дараах байдлаар автотээврийн хэрэгслийн шинэ хяналтын тогтолцоо нэвтрүүлэх болон одоогийн үйл ажиллагааны журамд шинэчлэл хийхийг санал болгож байна.

1) CNG даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой журам шинээр

боловсруулах тухай

Байгалийн шахсан хий (Compressed Natural Gas,CNG) түлшний даралтад тэсвэртэй савны дэлбэрэлтийн даралт нь 275 бар байдаг нь 18 бар даралт бүхий LPG савнаас хамаагүй өндөр түвшин тул сав урагдах юм уу гэмтсэн тохиолдолд ноцтой дэлбэрэлт, гал түймэр үүсэх эрсдэлтэй. Үүнээс шалтгаалан хүний амь нас, эд хөрөнгөд ихээхэн хохирол учрах магадлалтай байдаг. Иймд байгалийн хийгээр ажилладаг тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг сайжруулах зорилгоор дараах аргачлалаар даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын нарийвчилсан үзлэгийн тогтолцоог шинээр нэвтрүүлэхийг санал болгож байна.

Нэгдүгээрт, техникийн хяналтын үзлэгийг системтэй, үр ашигтай хэрэгжүүлэхийн тулд CNG даралтад тэсвэртэй савны үзлэгийг төрөлжүүлэхийг санал болгож байна. Монгол Улсад ашиглагдаж буй CNG автотээврийн хэрэгслүүдийн ихэнх нь БНСУ зэрэг гаднын улс орнуудаас импортлогдож орж ирдэг тул дараах гурван төрлийн техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна. Үүнд: импортоор анх орж ирэхэд аюулгүй байдлыг баталгаажуулах зорилготой анхны үзлэг, тодорхой хугацаа өнгөрсний дараа дахин шалгаж баталгаажуулах тогтмол үзлэг, осол, эвдрэл гэмтэл зэрэг онцгой нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд тогтмол бус үзлэг багтдаг.

Хоёрдугаарт, ISO 19078 болон CGA C-6.4 зэрэг олон улсын стандартуудтай нийцсэн аюулгүй байдлын шалгуур, үзлэгийн аргачлал боловсруулахыг санал болгож байна. Үзлэгийн шалгуурт CNG даралтад тэсвэртэй савны таних тэмдэглэгээ, бүтцийн байдал, түлшний тоноглол зэргийг хамруулах ба, үзлэгийн аргачлал нь савны гадаргуугийн гэмтэл, ан цав, зэврэлт, шатсан ул мөр зэргийг нүдэн баримжаагаар үнэлэх байдлаар хийгдэх тул тодорхой заавар, аргачлалтай байх шаардлагатай.

Гуравдугаарт, техникийн хяналтын үзлэгийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхийн тулд үзлэгийн инженер болон автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчийн гүйцэтгэх ёстой үүргүүдийг тодорхой зааж өгөхийг санал болгож байна. Учир нь CNG савны үзлэг гол төлөв нүдэн үзлэгээр хийгддэг тул автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч болон үзлэгийн инженерийн дунд маргаан гарах эрсдэл өндөр байдаг. Иймд техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагааг шударга, үр дүнтэй явуулахын тулд хоёр талын үүргийг нарийвчлан тогтоох шаардлагатай.

Энэ мэтчилэн тогтолцоог хэрэгжүүлж, цаг тухайд нь техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан ч хуучирсан CNG савнуудад техникийн доголдол гарах эрсдэл үргэлж байсаар байдаг. Иймд БНСУ-д мөрдөж буй CNG савны ашиглалтын дээд хугацаа болох 15 жилийг Монгол Улсад мөн адил мөрдүүлэх, мөн ашиглалтын хугацаа дуусах дөхсөн савтай автотээврийн хэрэгслүүдийг импортоор оруулахыг хязгаарлах санал гаргаж байна. Цаашид илүү нарийвчилсан, хариуцлагатай хяналт хэрэгжүүлэхийн тулд даралтад тэсвэртэй савны техникийн үзүүлэлтүүдийг бүртгэх, удирдах цахим системийг байгуулах, мөн доорх агуулга бүхий хууль, дүрэм журам шинэчлэх болон шинээр боловсруулахыг санал болгож байна.

<Хүснэгт 4-16> CNG даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой MNS стандартыг шинэчлэх болон шинээр боловсруулах гол агуулга

Ангилал	Үндсэн агуулга
MNS 6730	CNG түлшний системийг бүрдүүлж буй сэлбэг, эд ангиудад техникийн хяналтын үзлэг заавал хийх CNG даралтад тэсвэртэй саванд дараах мэдээллийг заавал тэмдэглэх: үйлдвэрлэгч (эсвэл импортлогч)-ийн нэр, Үйлдвэрлэлийн серийн дугаар туршилтад тэнцсэн огноо, загварын ашиглалтын хугацаа

Ангилал	Үндсэн агуулга
MNS стандарт шинээр боловсруулах (CNG даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэг)	CNG даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгийн төрөл • Анхны үзлэг: CNG автотээврийн хэрэгслийг импортоор оруулан бүртгэл хийлгэх үед хийгдэх техникийн хяналтын үзлэг • Тогтмол үзлэг: Анхны үзлэгт хамрагдсанаас хойш 3 жил тутам тогтмол хамрагдах техникийн хяналтын үзлэг • Тусгай үзлэг: Даралтад тэсвэртэй савыг сольсон, тухайн автотээврийн хэрэгсэл онхолдсон, шатсан, унасан, том хэмжээний осол гарсан зэрэг онцгой нөхцөлд хийгдэх техникийн хяналтын үзлэг CNG даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах хүсэлт гаргах, үзлэгийн үр дүнг боловсруулах, техникийн хяналтын үзлэгт дахин хамрагдах хугацаа болон үзлэгийн хүчинтэй хугацааг сунгах зэрэг үйл ажиллагааны журам CNG даралтад тэсвэртэй савны үзлэгийн техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур болон аргачлал

2) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлттэй холбоотой үйл ажиллагааг сайжруулах

Сүүлийн жилүүдэд автотээврийн хэрэгслийг төрөл бүрийн зориулалтаар олон талт хэрэглээнд нийцүүлэн үйлдвэрлэгдэж байгаа ч тухайн автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчийн хүсэл, хэрэгцээ, хувь хүний сонголтыг бүрэн тусгасан автотээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэх боломж хязгаарлагдмал хэвээр байна. Иймээс олон улс оронд хууль тогтоомжийн хүрээнд зөвшөөрөгдсөн бүтцийн болон эд анги, тоног төхөөрөмжид өөрчлөлт хийх, эсвэл нэмэлт тоноглол суурилуулах боломжийг олгодог техникийн өөрчлөлтийн журмыг хэрэгжүүлдэг.

Монгол Улсад ч мөн адил автомашины зориулалт, өнгө болон хөдөлгүүрийг өөрчлөх хүрээнд хязгаарлагдсан техникийн өөрчлөлт хийхийг зөвшөөрсөн журам хэрэгжиж байгаа хэдий ч, энэ нь автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчдийн төрөл бүрийн техникийн өөрчлөлт хийх хэрэгцээ, шаардлагыг бүрэн хангаж чадахгүй байгаа тул, дараах байдлаар техникийн өөрчлөлт хийх үйл ажиллагааг сайжруулах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Нэгдүгээрт, хуульд тусгасан техникийн өөрчлөлт хийх боломжтой хэсгүүдийн хүрээг өргөжүүлэх шаардлагатай. Автотээврийн хэрэгсэлд хийсэн зохисгүй техникийн өөрчлөлт нь тээврийн хэрэгслийн гүйцэтгэлийг бууруулахын зэрэгцээ хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэлтэй тул, БНСУ-ын жишигтэй адил техникийн өөрчлөлт хийх боломжтой автотээврийн хэрэгслийн бүтэц, тоноглолыг холбогдох хууль, тогтоомжид тодорхой заах шаардлагатай. БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн урт, өргөн, өндөр зэрэг бүтцийн өөрчлөлт; мөн хөдөлгүүр, тэнхлэг, жолоодлогын систем, тоормосны систем, яндангийн хий ялгаруулалтыг бууруулах төхөөрөмж зэрэг автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал болон агаарын чанарт нөлөөлөх эд ангиуд, түүнчлэн автотээврийн хэрэгслийн зориулалт болон өнгийг өөрчлөх зэрэг техникийн өөрчлөлт хийх зөвшөөрөл авах шаардлагатай байдаг.

Хоёрдугаарт, техникийн өөрчлөлттэй холбоотой ажлын явц болон шалгуур үзүүлэлтүүдийг нарийвчлан тодорхойлох шаардлагатай. Ерөнхийдөө техникийн өөрчлөлт нь дараах хоёр үе шаттайгаар явагддаг. Нэгдүгээрт, автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч нь хуульд нийцсэн техникийн өөрчлөлт хийхийн тулд холбогдох бичиг баримтыг бүрдүүлж, холбогдох эрх бүхий байгууллагын хариуцсан ажилтанд шалгуулах хүсэлт гаргана. Хоёрдугаарт, холбогдох ажилтан нь уг баримт бичгийг хянан үзэж, тухайн техникийн өөрчлөлт нь хуульд нийцэж байгаа эсэхийг баталгаажуулна. Уг үйл ажиллагааг үр ашигтай зохион байгуулахын тулд автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч нь холбогдох журмаар заасан бичиг баримтыг бүрдүүлэн ирүүлэх үүрэгтэй бөгөөд, хариуцсан ажилтан нь үүргээ зөв, нарийн биелүүлэхийн тулд холбогдох хууль, эрх зүйн мэдлэг болон инженерийн мэдлэг, ур чадвартай байх шаардлагатай. Иймд Засгийн газраас холбогдох хууль, эрх зүйн орчныг шинэчлэн боловсруулж, батлахын зэрэгцээ автотээврийн техникийн өөрчлөлт

хийлгэхийг хүссэн иргэдэд илүү хүртээмжтэй, хурдан шуурхай үйлчилгээ үзүүлэх зорилгоор цахим системийг нэвтрүүлэх шаардлагатай.

<Зураг 4-4> Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн үйл ажиллагааны (түр) журам

Зохих журмын дагуу зөвшөөрөлтэйгөөр хэрэгжүүлсэн техникийн өөрчлөлт нь автотээврийн хэрэгслийн гүйцэтгэл, үнэлэмжийг нэмэгдүүлэх боломжтой байдаг бол, үүний эсрэгээр хууль бусаар хийсэн техникийн өөрчлөлт нь дуу чимээний бохирдол, агаарын бохирдол зэрэг нийгмийн олон төрлийн сөрөг асуудлыг үүсгэхээс гадна автомашины аюулгүй байдлыг бууруулж, зам тээврийн ослын шалтгаан болох эрсдэлтэй. Иймд Монголын замын нөхцөл байдал, жолоодлогын дадал зуршил, автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээний онцлог зэрэг олон хүчин зүйлсийг тусгасан техникийн өөрчлөлтийн холбогдох дүрэм, журам шинэчлэн батлах нь туйлын чухал юм. Жишээ нь, БНСУ-д техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл зайлшгүй шаардлагатай өөрчлөлт, зөвшөөрөлгүйгээр хийх боломжтой өөрчлөлт, мөн зөвшөөрөл авахыг хязгаарласан өөрчлөлтийг нарийвчлан зохицуулдаг.

Эдгээрийг тодорхой болгосноор автомашин өмчлөгч болон хяналт, бүртгэлийн байгууллагын ажилтнууд ч ойлгож хэрэгжүүлэхэд хялбар, нэгдмэл журамтай байх боломж бүрдэнэ. Иймд доорх байдлаар техникийн өөрчлөлтийн шинэчилсэн журам, зохицуулалтыг бий болгож, тогтвортой, уялдаа холбоотойгоор хэрэгжүүлэхийг санал болгож байна.

<Хүснэгт 4-17> Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн үйл ажиллагаатай холбоотой MNS стандартын шинэчлэлийн гол агуулга

Ангилал	Үндсэн агуулга
MNS стандарт шинээр боловсруулах (Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлт)	- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн үйл ажиллагааг зөвшөөрлийн хүсэлт гаргах, зөвшөөрөл олгох, техникийн хяналтын үзлэг хийх гэсэн гурван үе шаттайгаар явуулж техникийн өөрчлөлтйн зөвшөөрөл олгох болон техникийн хяналтын үзлэгийг хэрэгжүүлэх байгууллагаар “АТҮТ” УТҮГ-ыг томилно. - Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл хүсэх, зөвшөөрөл олгох болон техникийн өөрчлөлтийн техникийн хяналтын үзлэгтэй холбоотой ажлын явц, зохицуулалтын журмыг тодорхойлно. - Зөвшөөрөл авч хийх техникийн өөрчлөлт, зөвшөөрөл авалгүйгээр хийж болох техникийн өөрчлөлт болон техникийн өөрчлөлт хийхийг

Ангилал	Үндсэн агуулга
	хязгаарласан хэсгүүдийг тодорхойлохоос гадна техникийн өөрчлөлтийн техникийн хяналтын үзлэг хийх аргачлалыг тогтооно. “АТҮТ” УТҮГ-ын техникийн өөрчлөлт хариуцан гүйцэтгэх ажилтнуудад зориулсан тогтмол сургалтыг заавал зохион байгуулах шаардлагатай.

3) Автотээврийн хэрэгсэлд таних тэмдгийн дугаар (VIN) цохих ажлыг шинээр нэвтрүүлэх тухай

Таних тэмдгийн дугаар нь тухайн автотээврийн хэрэгслийг бусад автотээврийн хэрэгслээс ялган таних зорилгоор кузов дээр цохих байдлаар тэмдэглэсэн тоо болон латин үсгүүдээс бүрддэг бөгөөд давхардал үүсгэхгүйн тулд WMI (World Manufacturer Identification) олон улсын стандартын дагуу хяналт, бүртгэл хийгддэг. Автотээврийн хэрэгсэл дээрх таних тэмдгийн дугаар нь тухайн автотээврийн хэрэгслийг анх үйлдвэрлэх үед үйлдвэрлэгчийн зүгээс цохин тэмдэглэдэг дугаар бөгөөд, үйлдвэрлэгч бүр дугаарыг тэмдэглэх байршил болон аргачлал өөр өөр стандартыг дагаж мөрддөг.

Монгол Улсын хувьд ч автотээврийн хэрэгслийн удирдлагыг үр ашигтайгаар зохион байгуулахад таних тэмдгийн дугаарыг ашиглах зорилгоор автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх үед таних тэмдгийн дугаарыг цахим системд оруулахаас гадна MNS стандартад заасны дагуу техникийн хяналтын үзлэгийн үед уг дугаарыг шалгах зохицуулалттай. Ихэнх автотээврийн хэрэгсэлийн хувьд таних тэмдгийн дугаар нь үйлдвэрлэгдсэн цагаас эхлэн хэрэглээнээс гарах хүртэл өөрчлөгдөхгүй тэр хэвээр хадгалагддаг боловч тухайн автотээврийн хэрэгслийн ашиглагдаж буй бүс нутгийн байгаль орчны нөхцөлөөс хамааран таних тэмдгийн дугаар нь зэврэх, эсвэл засвар үйлчилгээний явцад гэмтэх зэрэг нөхцөл байдал үүсэх эрсдэлтэй. Ийм нөхцөл байдалд зохих арга хэмжээ авахын тулд улс орнууд автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын явцад таних тэмдгийн дугаарыг хянах, удирдах боломжтой зохицуулалтын тогтолцоог хэрэгжүүлж байна. Жишээлбэл, БНСУ-ын хувьд таних тэмдгийн дугаарыг хянах, удирдах эрхийг тус улсын Тээврийн аюулгүй байдлын газар хариуцан ажилладаг ба таних тэмдгийн дугаар шинээр цохих, дахин цохих зэрэгтэй холбоотой ажлуудыг хийж гүйцэтгэж байна.

Монгол Улсын хувьд өвлийн улирал бусад оронтой харьцуулахад илүү удаан үргэлжилдэг тул авто зам дээр цас мөс цэвэрлэх үед хэрэглэгддэг кальцийн хлоридын нөлөөгөөр кузов зэврэх, эсвэл жижиг засварын газруудад хийсэн засварын явцад дугаар гэмтэх зэрэг эрсдэл өндөр байдаг. Иймд БНСУ-ын жишээгээр арлын дугаарыг үр дүнтэй удирдах менежментийн тогтолцоо шаардлагатай гэж үзэж байна. Үүний хүрээнд таних тэмдгийн дугаарын хяналт хариуцсан байгууллага, таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэх төрлүүд ба аргачлал, мөн дугаар тэмдэглэх ажлын гүйцэтгэлийн дараалллыг тусгасан таних тэмдгийн дугаарын удирдлагын шинэ журам, эсхүл үүнтэй холбоотой стандартын шинэчилсэн найруулгыг боловсруулахыг санал болгож байна.

<Хүснэгт 4-18> Таних тэмдгийн дугаар цохихтой холбоотой журам шинээр боловсруулах болон шинэчилсэн агуулгын үндсэн чиглэл

Ангилал	Үндсэн агуулга
Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн журам	Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах үед таних тэмдгийн дугаарыг шалгаж,зэврэлт болон гэмтэл илэрсэн тохиолдолд дахин цохих ажлыг гүйцэтгэхтэй холбоотой зохицуулалтыг шинээр тусгах.

MNS стандарт шинээр боловсруулах (Таних тэмдгийн дугаар цохих)	Таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэх ажлын ангилал • Шинээр тэмдэглэх: Автотээврийн хэрэгслийг шинээр үйлдвэрлэсэн, эсвэл таних тэмдгийн дугаар огт байхгүй тохиолдолд • Дахин тэмдэглэх: Таних тэмдгийн дугаартай хэсэг зэврэх юм уу эвдэрч гэмтсэн тохиолдолд Таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэх үйл ажиллагааны ангиллаас хамааран тухайн ажлыг гүйцэтгэхэд шаардагдах хүсэлт гаргах аргачлал, бүрдүүлэх бичиг баримтын жагсаалт, мөн тэмдэглэл хийгдсэний дараа холбогдох баримт бичгийг хадгалах арга зэргийг нарийвчлан тодорхойлох Таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэх үйл ажиллагааны ангилал тус бүрээр тэмдэглэх арга зүйг тогтоох Таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэх үйл ажиллагаанд алдаа гарсан тохиолдолд шийдвэрлэх арга, дарааллыг тодорхойлох

4) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийхэд ашигладаг тоног төхөөрөмжийн шалгалт тохируулгын ажлыг сайжруулах

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг инженер хийж гүйцэтгэдэг ерөнхий үзлэг болон тусгай тоног төхөөрөмж ашиглан хийдэг үзлэг гэж ангилдаг. Тиймээс техникийн хяналтын үзлэгт ашиглагдаж буй тоног төхөөрөмжүүд хэвийн ажиллагаатай байж, хэмжилтийн үр дүн нь найдвартай байх шаардлагатай.

Энэ хүрээнд олон улс оронд үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал болон хэмжилтийн үр дүнгийн нарийвчлалыг тогтмол шалгах зорилгоор шалгалт тохируулгын ажлыг тогтмол хэрэгжүүлдэг. Шалгалт тохируулгын ажлыг хэрэгжүүлэх давтамж, аргачлал болон шалгуур үзүүлэлтүүд нь тухайн улс оронд ашиглагдаж буй тоног төхөөрөмжийн онцлогт нийцүүлэн харилцан адилгүй байдаг.

Монгол Улсад мөн адил холбогдох журмын дагуу жилд нэг удаа техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдахаар заасан байдаг. Гэсэн хэдий ч шаардлагатай тоног төхөөрөмж, байгууламжийн хүрэлцээ дутмаг байдал болон ажлын явц, зохион байгуулалттай холбоотой журам, стандарт тодорхой бус байгаа нь уг үйл ажиллагааг тогтвортой, үр дүнтэй хэрэгжүүлэхэд хүндрэл учруулж буйг тогтоосон. Иймд БНСУ-ын туршлагад тулгуурлан шалгалт тохируулгын ажлыг дараах байдлаар сайжруулахыг санал болгож байна.

Нэгдүгээрт, шалгалт тохируулгад хамруулах тоног төхөөрөмжийн төрөл болон шалгалт тохируулга хийх хугацааг тодорхойлох шаардлагатай. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт олон төрлийн тоног төхөөрөмж ашиглагддаг тул шалгалт тохируулгад тогтмол хамрагдах шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн төрөл болон шалгалт тохируулга хийх хугацааг нарийвчлан заасан тодорхой стандарт, шалгуур шинэчлэн боловсруулж батлах шаардлагатай байна.

Хоёрдугаарт, тухайн тоног төхөөрөмжийг суурилуулсан цаг хугацаанд үндэслэн шалгалт тохируулгын ажлыг ангилан зохион байгуулах шаардлагатай. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт ашиглагддаг тоног төхөөрөмж нь үзлэгийн шугамд байнгын суурилагддаг болон зөөврийн гэсэн хоёр төрөлд хуваагддаг. Үзлэгийн шугамд суурилуулдаг тоног төхөөрөмжийн хувьд, суурилуулсан эсэхээс хамаарч хэмжилтийн утгад зөрүү гардаг тул анх суурилуулах үед хийх шалгалт тохируулга, суурилуулсны дараа тодорхой хугацаанд тогтмол хийх шалгалт тохируулга гэж ангилж зохицуулах шаардлагатай.

Гуравдугаарт, шалгалт тохируулгад хамрагдах тоног төхөөрөмж тус бүрд ижил төрлийн шалгалт тохируулга хэрэгжүүлэх боломжийг хангах үүднээс аргачлал болон шалгуур үзүүлэлтүүдийг тодорхойлон тогтоох шаардлагатай. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт ашигладаг тоног төхөөрөмж бүр нь үйлдвэрлэсэн компанийнхаа онцлогоос

хамаарч хэмжих, оношлох арга нь өөр өөр байдаг тул Монгол Улсын Засгийн газраас албан ёсоор хүлээн зөвшөөрсөн тоног төхөөрөмжүүдэд шалгалт тохируулга хийх арга, стандарттай байх нь зүйтэй

Шалгалт тохируулга хийх нь автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт ашиглагддаг тоног төхөөрөмжийн хэмжилтийн үр дүнгийн нарийвчлал, найдвартай байдлыг дээшлүүлэхээс гадна MNS стандартаар зохицуулагдаагүй, эсхүл хэвийн бус ажиллагаатай тоног төхөөрөмжийг тодорхойлох боломжийг бүрдүүлснээр иргэдэд найдвартай, итгэл хүлээсэн автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг үзүүлэх нөхцөлийг хангах чухал ач холбогдолтой ажил юм. Иймд доорх агуулгыг тусгасан шалгалт тохируулгын ажлын хэрэгжилтийн талаар шинэ MNS стандарт боловсруулан батлахыг санал болгож байна.

<Хүснэгт 4-19> Шалгалт тохируулгатай холбоотой шинэчлэн боловсруулах MNS стандартад тусгах үндсэн агуулга

Ангилал	Гол агуулга
Хамрагдах тоног төхөөрөмж	Тоормос шалгах төхөөрөмж, гэрлийн тусгал шалгах төхөөрөмж, хажуугийн гулсалт хэмжигч төхөөрөмж, хийн алдагдал илрүүлэгч, хорт хий хэмжигч, утааны тортог хэмжигч, дуу чимээ хэмжигч
Шалгах аргачлал	Баталгаажсан нэгж дамжуулгын төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл, стандарт хий, стандарт шүүлтүүр зэргийг ашиглан автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн гаргаж буй хэмжилтийн үр дүн нь хүлээн зөвшөөрөгдөх хэмжилтийн хүрээнд байгаа эсэхийг шалгана.
Шалгалт хийх хугацаа	Хамгийн эхний шалгалт тохируулга: Тоног төхөөрөмжийг шинээр суурилуулсан, эсвэл бүтцийн өөрчлөлт, зохион байгуулалтын өөрчлөлт хийсний дараа 30 хоногийн дотор Тогтмол шалгалт тохируулга: Хамгийн эхний шалгалт тохируулга хийсэн үеэс хойш жил бүр тухайн хугацаанд хийж гүйцэтгэнэ.
Шалгалтын шаардлага	Тоормос шалгах төхөөрөмж: Зүүн болон баруун талын тоормосны хүч болон ачааллын тохируулгын заалт ±5%-ийн хүлцлийн хүрээнд байх ёстой. Гэрлийн тусгал шалгах төхөөрөмж: Гэрлийн гэрэлтүүлгийн заалтын алдаа ±15%, гэрлийн гол тэнхлэгийн хазайлтын хэмжээ ±29/174 мм хүртэл зөвшөөрөгдөнө. Хажуугийн гулсалт хэмжигч төхөөрөмж: Гулсалтын хэмжилтийн заалтын хүлцэл ±0.2 мм-ийн дотор байх ёстой. Хийн алдагдал илрүүлэгч: Хийн доод дэлбэрэлт (LEL) 20%-ийн хүрээнд илрүүлэх чадвартай байна. Хорт хий хэмжигч төхөөрөмж: Стандарт хий бүрийн хэмжилтийн алдаа, концентраци 90%-иас дээш байх, хэмжилтийн хугацаа зэргийг хангасан байх. Утааны тортог хэмжигч: Давталтын нарийвчлал ±1%-ийн хүрээнд байх Дуу чимээ хэмжигч: Дууны хэмжилтийн алдаа ±0.5 dB-ийн дотор байх ёстой.

5. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, зохицуулалтын бодлогыг сайжруулах болон хэрэгжилтийн үр нөлөөг нэмэгдүүлэх стратеги

5.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын тогтолцооны өнөөгийн байдал

Сүүлийн жилүүдэд Монгол Улсад, ялангуяа нийслэл Улаанбаатар хотын төвлөрөл нэмэгдсэнтэй холбоотойгоор бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо огцом өсөж байгаа бөгөөд нийт хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгслийн ихэнхийг импортоор орж ирсэн хуучин автомашинууд бүрдүүлж байна. Ийм бүтэц нь тээврийн хэрэгслийн насжилт ихсэх, засвар үйлчилгээний түүх дутмаг байх, хорт утааны асуудал зэрэг олон төрлийн аюулгүй байдал ба хүрээлэн буй орчны эрсдэлийг дагуулж байгаа юм. Гэсэн ч эдгээр эрсдэлийг цогцоор нь хянах, удирдах эрх зүйн болон тогтолцооны суурь одоогоор хангалтгүй байна.

Монгол Улс автотээврийн хэрэгслийн ихэнхийг БНСУ, Япон зэрэг улсаас импортоор авч байгаа тул ашиглалтын шатанд үр дүнтэй хяналт тавихын тулд автомашин импортоор орж ирэх үедээ тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар зэрэг техникийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг бүрэн, үнэн зөвөөр бүртгэх нь зайлшгүй шаардлагатай. Мөн автомашин гаалийн бүрдүүлэлт хийсний дараа албан ёсны бүртгэлд орохоос өмнө түр ашиглах үе шатанд хөдөлгөөнд даатгалгүйгээр оролцох зэрэг эрсдэл үүсэж болзошгүй бөгөөд энэ нь зам тээврийн осол болон хохирол дагуулах магадлалтай. Иймд техникийн хяналт болон бүртгэлийн тогтолцоог холбож, энэ үе шатанд хяналтыг сайжруулах чиглэлээр холбогдох журам, зохицуулалтыг боловсронгуй болгох шаардлагатай.

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоо нь бүртгэл ба техникийн хяналтын үзлэгийн системд тулгуурлан хэрэгжиж байгаа бөгөөд эдгээр мэдээллийг ашигладаг нэгдсэн платформ нь ‘Autobox’ юм. Гэвч Autobox нь хязгаарлагдмал мэдээлэл л агуулж байгаа бөгөөд шинэ автомашин худалдан авах, ашиглах, засвар үйлчилгээ, арилжаа, ашиглалтаас хасах зэрэг автомашины амьдралын мөчлөгийг бүхэлд нь хамарсан цогц хяналтыг хэрэгжүүлж чадахгүй байна. Түүнчлэн тус платформоор дамжуулан иргэдэд үзүүлэх үйлчилгээний хувьд ихэвчлэн бүртгэл ба өмчлөл шилжүүлэх зэрэг цөөн хэдэн чиглэлд хязгаарлагддаг бөгөөд техникийн хяналтын үзлэгийн төв, даатгалын байгууллага, засварын газар зэрэг гадаад байгууллагуудтай өгөгдөл солилцох уялдаа холбоо хангалтгүй байдаг тул иргэдэд үзүүлэх үйлчилгээний хүртээмж болон төрийн байгууллагын ажил үйлчилгээг хөнгөвчлөхөд сөргөөр нөлөөлж байна.

Сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлтийн тогтолцоо ч мөн бүтэц талаасаа маш эмзэг байна. Монгол Улсад автомашины сэлбэгийн чанарын баталгаажуулалтын тогтолцоо байхгүй бөгөөд сэлбэгүүдийн ихэнх нь гүйцэтгэл, аюулгүй байдлын баталгаажуулалтгүйгээр чөлөөтэй худалдаалагдаж байна. Ялангуяа ашиглалтаас хасагдсан автомашинаас салгаж авсан хуучин сэлбэгүүд албан бус сувгаар зах зээлд нийлүүлэгдэж байгаа нь тухайн сэлбэгийн гэмтэлтэй эсэхийг урьдчилан тогтоох боломжийг хязгаарлаж, энэ нь зам тээврийн осол гарах эрсдэлийг шууд нэмэгдүүлж байна.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны хамгааллын хувьд ч институцийн зохицуулалт сул хэвээр байна. Хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийсэн автомашинууд, утаа бууруулах төхөөрөмжийг санаатайгаар салгаж авсан тээврийн хэрэгслүүд, утаан дахь хорт бодисын хүлцэх хэмжээнээс давсан хуучин автомашинууд хотын төвөөр чөлөөтэй хөдөлгөөнд оролцож байгаа ч эдгээрийг хянах, тогтмол хяналт тавих үр дүнтэй систем алга байна. Техникийн хяналтын тогтмол үзлэгийн тогтолцоо ч мөн төдийлөн үр нөлөөтэй бус, илүүтэйгээр хэлбэр төдий явагдаж байгаа бөгөөд үнэн хэрэгтээ үзлэгийн стандартаас хэтэрсэн автомашинуудын хувьд ч хөдөлгөөнд оролцохыг хориглох, албадан арга хэмжээ авах байдал маш сул байна. Ялангуяа Улаанбаатар зэрэг томоохон хотуудын агаарын бохирдлын гол

шалтгаануудын нэг болсон дизель хөдөлгүүртэй хуучин автомашиныг замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг хязгаарласан бодитой тогтолцоо одоогоор үгүй байна.

Эдгээр асуудлууд нь эцэстээ автотээврийн бодлогын нийтлэг чиглэлд уялдаа холбоо сул, дунд болон урт хугацааны төлөвлөлт дутмаг байдалд хүргэж байна. Монгол Улсын Засгийн газар нь "Алсын хараа–2050" зэрэг үндэсний хэмжээний хөгжлийн стратегийг боловсруулаад байгаа боловч, автотээврийн хэрэгслийн удирдлага, тэр дундаа техникийн хяналтын тогтолцооны чиглэлд энэхүү бодлогыг хэрэгжүүлэх нарийвчилсан төлөвлөгөө, хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр, эрх зүйн үндэслэл зэргийн дутагдал байсаар байна. Үүний үр дүнд автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчны хяналт, хэрэглэгчийн эрхийн хамгаалалт, мөн төрийн үйлчилгээний үр ашигтай байдал зэргийг сайжруулах бүтцийн шинэчлэл удааширч байгаа бөгөөд эдгээрийг шийдвэрлэхийн тулд цогц бөгөөд дунд, урт хугацааны бодлогын баримт бичиг боловсруулж хэрэгжүүлэх шаардлага тулгараад байна.

5.1.1 Импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт ба гүйцэтгэлийн хяналтын тогтолцоо

Монгол Улс автотээврийн хэрэгслийнхээ ихэнхийг гадаадаас импортоор авч байгаа тул бүртгэлийн үйл явцад автомашины техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийг зайлшгүй шалгах шаардлагатай. Импортын тээврийн хэрэгсэл Монгол Улсад ирмэгц эхлээд гаалийн байгууллагаар дамжуулан бүрдүүлэлт хийгдэж, автомашины үндсэн модификацыг системд бүртгэдэг. Үүний дараа автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвөөр орж, тухайн автомашины аюулгүй байдал болон үндсэн гүйцэтгэлийг шалгах үйл явц явагддаг. Энэхүү үзлэг нь ялангуяа хуучин автомашинуудын хувьд зайлшгүй шаардлагатай байдаг бол шинэ автомашин нь тогтолцооны хувьд үзлэгээс чөлөөлөгддөг ч, практик дээр шинээр орж ирж буй автомашинууд ч мөн техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах тохиолдол элбэг байдаг.

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийн мэдээлэл нь бүртгэлийн системд оруулж хадгалагддаг боловч, Монгол Улсад автомашины техникийн үзүүлэлтийн нэгдсэн удирдлагын тогтолцоо бүтэц талаасаа сул хэвээр байна. Системд бүртгэгдсэн техникийн үзүүлэлтийн мэдээлэл нь зөвхөн өмнө нь импортлогдож, бүртгэгдсэн автомашинуудын мэдээлэлд хязгаарлагдаж байгаа тул урьд өмнө бүртгэлд байгаагүй шинэ загварын автомашин орж ирэх үед, үзлэгийн инженер ижил төстэй автомашины үзүүлэлтийг дур мэдэн сонгох эсвэл гараар шинээр мэдээлэл оруулах байдлаар шийдвэрлэдэг. Үүний улмаас ижил загварын автомашинуудын хувьд ч системд бүртгэгдсэн техникийн үзүүлэлт зөрүүтэй байх явдал түгээмэл бөгөөд зарим тохиолдолд тухайн автомашины гүйцэтгэл, хүрээлэн буй орчны үзүүлэлтүүдийг зөв тодорхойлоход хүндрэл учруулж байна.

Мөн импортын тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг тодорхойлох үйл явц ч нарийн нягт биш байна. Одоогийн импортын тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлтүүд нь автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын тогтмол үзлэгтэй ижил бүтэцтэй бөгөөд, утаан дахь хорт бодисын ангилал, шатахуун зарцуулалт зэрэг хүрээлэн буй орчны гүйцэтгэлийг системтэйгээр үнэлдэггүй. Энэ нь стандартын шаардлага хангахгүй буюу хуучирсан тээврийн хэрэгслийг хяналтгүйгээр импортоор оруулж ирэх нөхцөлийг бүрдүүлж, цаашид замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон агаарын бохирдлын асуудлыг дордуулах эрсдэлийг бий болгодог.

Импортын тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийг шалгах тогтолцоог мөн сайжруулах шаардлагатай. Эхний техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг бүртгэлийн системд оруулах ажиллагаа системчлэгдээгүй, стандартчилал хангалтгүй тул мэдээллийн найдвартай байдал сул байна. Мөн тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг шалгах шалгуур хязгаарлагдмал, хүрээлэн буй орчны стандартыг бодитойгоор хэрэгжүүлдэггүйгээс чанарын баталгаажуулалтын чиг үүрэг хангалтгүй байна. Ийм нөхцөл байдал нь импортоор орж ирж буй тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор бүртгэл, хяналт, улсын дугаар олголтын үйл ажиллагаанд хүндрэл үүсгэж болзошгүй юм.

5.1.2 Autobox систем ба автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын мөчлөгийн хяналтын удирдлагын тогтолцоо

Монгол Улсын Autobox системийг Зам, тээврийн яамны харьяа “Автотээврийн Үндэсний Төв” ТӨҮГ ажиллуулдаг ба тээврийн хэрэгслийн техникийн үйлчилгээ, засвар үйлчилгээний түүх, эрх зүйн шаардлага, техникийн хяналтын үзлэгийн байдал, даатгалын мэдээлэл, зам тээврийн ослын бүртгэл зэрэг үндсэн мэдээллийг агуулдаг. Уг систем нь улсын хэмжээнд автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийг нэгтгэх замаар иргэдэд хялбар, хүртээмжтэй үйлчилгээ үзүүлэх зорилготой бөгөөд зарим чухал мэдээллийг олон нийтэд нээлттэй болгосон байдаг.

Одоогийн байдлаар Autobox систем нь тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, даатгал зэрэг зарим үе шатны захиргааны мэдээллийг бүртгэх үүрэгтэй хязгаарлагдаж байгаа бөгөөд тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шатыг (шинэ болон ашиглалтад оруулсан автомашин худалдан авах, ашиглах, худалдах, ашиглалтаас хасах гэх мэт) цогцоор нь хамарч менежмент хийх боломжгүй байна. Өөрөөр хэлбэл, Autobox систем нь автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын мөчлөгийг бүрэн хамарсан менежментийн тогтолцоо болж чадаагүй, зөвхөн хэсэгчилсэн чиг үүргийг гүйцэтгэж байгаа тул дараах хүндрэлтэй асуудлууд ажиглагдаж байна. Өөрөөр хэлбэл, Autobox систем нь автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын мөчлөгийн удирдлагын зөвхөн зарим чиг үүргийг гүйцэтгэж байгаа бөгөөд дараалалтайгаар бүрэн хэмжээний техникийн хяналтын тогтолцоо бүрдэх нөхцөл бүрдээгүй байна.

Нэгдүгээрт, мэдээлэл олголт хязгаарлагдмал байгаа нь асуудал болж байна. Одоогийн байдлаар Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын систем нь тухайн тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний түүх, техникийн үйлчилгээний бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэгийн байдал зэрэг зарим үндсэн мэдээллийг л иргэдэд санал болгож байна. Гэвч тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан нэгдсэн мэдээлэл өгөх боломж хязгаарлагдмал тул хэрэглэгчид шаардлагатай мэдээллийг системтэй, бүрэн дүүрэн байдлаар авахад хүндрэлтэй байна.

Хоёрдугаарт, автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой үйлчилгээг шийдвэрлэх цахим үйлчилгээний чадамж хангалтгүй байна. Техникийн хяналтын үзлэгийн урьдчилсан цаг авах, засвар үйлчилгээний захиалга өгөх, даатгалын гэрээг шинэчлэх зэрэг олон төрлийн өргөдлийг цахимаар хүлээн авч шийдвэрлэх систем бүрэн хөгжөөгүй байна. Үүний улмаас иргэд төрийн байгууллагад биечлэн хандах шаардлагатай болж, хэрэглэгчийн тав тух болон төрийн захиргааны ажлын үр ашиг буурахад нөлөөлж байна.

Гуравдугаарт, эрх зүйн үндэслэл дутмаг байна. Монгол Улсад ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн системийн хүрээнд мэдээлэл бүртгэх, түгээхтэй холбоотой эрх зүйн зохицуулалт тодорхой бус, нарийвчилсан заалт хангалтгүй байна. Эрх зүйн зохицуулалт сул байх нь мэдээлэл түгээх хүрээ, агуулгыг тогтворгүй болгож, мэдээллийн үнэн зөв байдал болон итгэлцлийг бууруулах эрсдэлтэй. Мөн төр, хувийн хэвшлийн байгууллагуудын хамтын ажиллагаа доголдож, мэдээлэл хамгаалах болон хувийн мэдээлэлтэй харьцах асуудлууд үүсэх нөхцөл бүрдэнэ.

Дөрөвдүгээрт, байгууллагууд хоорондын системийн уялдаа хангалтгүй байна. Монгол Улсын Autobox систем нь техникийн хяналтын үзлэгийн төв, засвар үйлчилгээний газар, даатгалын компани зэрэг холбогдох байгууллагуудтай бүрэн хэмжээнд уялдаагүй буюу уялдаа холбоо сул байна. Үүний улмаас тээврийн хэрэгслийн мэдээлэл олон байгууллагад салангид байдлаар хадгалагдаж, засвар үйлчилгээний түүх, даатгалын мэдээлэл зэрэг чухал өгөгдлийг нэгдсэн байдлаар бүртгэж, хянах боломж хязгаарлагдмал байна. Энэ нь тээврийн хэрэгслийн мэдээллийг үр ашигтай олгох, ашиглах үйл явцыг сааруулж байна.

Тавдугаарт, техникийн дэмжлэг болон мэдээлэл түгээх суурь нөхцөл сул байна. Одоогийн байдлаар Монгол Улсын тээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем нь цахим платформ болон гар утасны аппликейшн ашиглан мэдээллийг шуурхай, тасралтгүй олгох боломж дутмаг байна. Үүнээс шалтгаалан хэрэглэгчид шаардлагатай мэдээллийг цаг алдалгүй, хүртээмжтэй байдлаар хүлээн авахад хүндрэлтэй байгаа бөгөөд системийн үйл ажиллагааг тогтвортой байлгах, хөгжүүлж сайжруулах техникийн дэмжлэг ч хангалтгүй байна.

Сүүлд нь, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын мөчлөгийг хянан удирдах тогтолцоо үр ашиггүй байна. Автотээврийн хэрэгслийн худалдан авалт, ашиглалт, хуучин автомашины худалдаа, ашиглалтаас хасах үйл явц гэх мэт бүх үе шатыг хамарсан удирдлагын тогтолцоо дутмаг бөгөөд холбогдох мэдээлэл нь тогтмол, нэгдмэл байдлаар иргэд болон байгууллагуудад хүрдэггүй. Үүнээс шалтгаалан зөвхөн автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчид төдийгүй холбогдох байгууллагууд ч хүндрэлтэй тулгарч, автотээврийн хэрэгслийн нэгдсэн мэдээллийн системийг хөгжүүлэх шаардлага улам бүр тодорхой болж байна.

Дүгнэж хэлбэл, Монгол Улсад ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын мөчлөгийг бүртгэх систем болох Autobox нь мэдээлэл түгээх хүрээ хязгаарлагдмал, төрийн үйлчилгээ үзүүлэх боломжгүй, эрх зүйн үндэслэл дутмаг, байгууллагууд хоорондын системийн уялдаа сул, техникийн дэмжлэг болон мэдээллийн хүртээмж муу, мөн ашиглалтын мөчлөг бүрийг хамарсан удирдлагын тогтолцоо бүрэн хэрэгжээгүй зэрэг асуудлууд орно. Эдгээр асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд эрх зүйн үндэс суурийг бүрдүүлэх, байгууллагууд хоорондын уялдаа холбоог бэхжүүлэх, төрийн үйлчилгээг цахимаар үзүүлэх, шийдвэрлэх, бодит цагийн мэдээлэл түгээх чадамжийг сайжруулах зэрэг иж бүрэн арга хэмжээ авах шаардлагатай. Тодруулбал, Autobox нь одоогийн байдлаар Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг зэрэг тодорхой үе шатны мэдээллийг бүртгэх үндсэн систем боловч тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан цогц хяналтын удирдлагын систем болж хараахан төлөвшөөгүй байна. Өөрөөр хэлбэл, Autobox нь ашиглалтын мөчлөгийг бүрэн хамарсан удирдлагын тогтолцооны зөвхөн хэсэгчилсэн үүргийг гүйцэтгэж байгаа бөгөөд цаашид түүний үйл ажиллагааг өргөжүүлж, холбогдох байгууллагуудтай илүү нягт уялдаа холбоо бүхий систем болгон хөгжүүлэх шаардлагатай байна.

5.1.3 Автомашины сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлтийн тогтолцоо

Монгол Улсад автомашины сэлбэг хэрэгслийн ихэнх нь хуучин буюу ашиглагдсан хэлбэрээр гадаад улсаас импортлогдон, зах зээлд борлуулагдаж байна. Автомашины сэлбэг хэрэгслийн чанарын хяналт болон баталгаажуулалтын тогтолцоо бүрдээгүй байгаа бөгөөд хуучин автомашин болон түүний эд анги, сэлбэгүүд нь ямар нэгэн техникийн хүчин чадал, аюулгүй байдлын баталгаажуулалтгүйгээр чөлөөтэй арилжаалагддаг. Энэ нь зам тээврийн ослын гол шалтгаануудын нэг болоод байна. Одоогийн байдлаар Монгол Улсад автомашины сэлбэг хэрэгслийн чанарын баталгаажуулалтын тогтолцоо байхгүй, сэлбэгийн гарал үүсэл, ашиглалтын түүх болон аюулгүй байдлын талаарх мэдээлэл бүртгэгддэггүй.

Улмаар автомашины сэлбэг хэрэгслийн зах зээл нь зах зээлийн зарчмаар буюу зохицуулалтгүй, өөрөө өөрийгөө зохицуулж буй хэлбэрээр үйл ажиллагаа явуулж байгаа бөгөөд ихэнх хуучин автомашин, сэлбэгүүд нь ашиглалтаас гарсны дараа задаргаанд орж дахин борлуулагдах, эсхүл хууль бус аргаар худалдаалагдах явдал түгээмэл байна. Үүнтэй холбогдуулан сэлбэгийн техникийн үзүүлэлт, аюулгүй байдалд иргэдийн зүгээс болгоомжлол нэмэгдэж байгаа боловч төрийн зүгээс хяналт, зохицуулалт хангалтгүй байна. Бодит байдал дээр, сэлбэг солих, автомашин засварлах үед тухайн сэлбэгийн техникийн үзүүлэлт, аюулгүй байдлыг баталгаажуулах журам, шалгалт, баталгаа байхгүй тул зам тээврийн ослын эрсдэл өндөр хэвээр байна.

Монгол Улсад автомашины сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоо бүрдээгүй байгаа нь тухайн эд ангиудын чанар, техникийн үзүүлэлтийг албан ёсоор хянах боломжийг бүрдүүлж чадахгүйд хүргэж байна. Үүний улмаас хэрэглээнд өмнө нь ашиглагдаж байсан сэлбэгүүд нь ямар нэгэн шалгалт, хяналтгүйгээр зах зээлд нэвтэрч, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагаанд шууд сөрөг нөлөө үзүүлж байна. Мөн ашиглалтаас гарсан буюу осолд орсон тээврийн хэрэгслээс салгаж авсан эд ангиуд нь албан ёсны хяналт, үзлэг, баталгаажуулалтгүйгээр хууль бусаар арилжаалагдах тохиолдол олонтоо гарч байна. Энэ нь тухайн сэлбэгийн техникийн боломж, аюулгүй байдалд тодорхой бус байдал үүсгэж, эцсийн

дүндээ тээврийн хэрэгслийн найдвартай, аюулгүй ажиллагааг хангах нөхцөлийг бүрдүүлэхгүйд хүргэдэг.

Хуулийн зохицуулалтын тогтолцоо мөн хангалтгүй байгаа тул сэлбэг хэрэгслийн хууль эрх зүйн шаардлага болон хяналтын тогтолцоо бүрдээгүй байна. Үүний улмаас сэлбэг хэрэгслийн чанарын баталгаажуулалт, техникийн үзүүлэлтийн хяналт хийгдэхгүй, улмаар сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдал хангагдахгүй байх, чанарын зөрүүтэй байдал үүсэх зэрэг асуудал тулгарч байна.

Монгол Улс ашиглалтад оруулсан тээврийн хэрэгсэл болон тэдгээрийн хэрэглэгдсэн сэлбэг хэрэгслийг их хэмжээгээр импортлох хандлагатай байдаг. Үүний улмаас сэлбэг хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт, аюулгүй байдлыг нягтлан шалгах боломж хязгаарлагдаж, баталгаажуулалт болон чанарын баталгаа байхгүйгээс шалтгаалан тээврийн хэрэгслийн техникийн бэлэн байдал буурах, ослын эрсдэл нэмэгдэх нөхцөл бүрддэг. Мөн автомашины сэлбэг хэрэгслийн зах зээлд төрийн зохион байгуулалт, хяналт дутагдалтай байгаа нь сэлбэгийн аюулгүй байдал, чанар, нийлүүлэлтийн сүлжээг нэгдсэн зохицуулалтгүй болгоход хүргэж байна. Ийм нөхцөл байдал нь Монгол Улсын автотээврийн салбарын аюулгүй байдал болон хэрэглэгчдийн итгэлийг сулруулж, сэлбэг солих бүрд гүйцэтгэл болон аюулгүй байдлын тодорхойгүй байдал бий болгодог.

Төгсгөлд нь, хэрэглэгчид автомашины сэлбэг хэрэгслийн чанар болон аюулгүй байдлын талаарх ойлголт, мэдлэг дутмаг байна. Үүний улмаас стандартын шаардлага хангаагүй сэлбэг хэрэгсэл ашиглах, албан ёсны бус засвар, сэлбэгийн солилцоо хийх тохиолдол их бөгөөд энэ нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдалд итгэх олон нийтийн итгэлийг бууруулах нөхцөл болж байна.

5.1.4 Автозасвар үйлчилгээ ба хяналтын тогтолцоо

Монгол Улсад автозасвар үйлчилгээ, техникийн хяналтын тогтолцоо нь эрх зүйн зохицуулалт болон техникийн дэд бүтэц талаасаа хангалтгүй байгаагаас тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, ашиглалтын хугацааны удирдлагад ноцтой хязгаарлалт үүсгэж байна. Одоогийн байдлаар автозасварын үйлчилгээний ихэнх нь хувийн хэвшлийн засварын газар болон жижиг үйлчилгээний нэгжүүдээр хийгдэж байгаа бөгөөд тусгай зөвшөөрөл шаардахгүйгээр зөвхөн бүртгүүлснээр үйл ажиллагаа явуулах боломжтой байдаг. Үүний улмаас засварын үйлчилгээний чанар үйлчилгээ үзүүлэгч бүрд харилцан адилгүй, техникийн гүйцэтгэл нь албан ёсны стандарт бус, туршлага болон сэлбэгийн дахин ашиглалтад тулгуурласан байдал давамгайлж байна.

Засвар үйлчилгээний түүхийн бүртгэл, хяналт нь мөн адил бүтэц зохион байгуулалтын хувьд сул байна. Autobox системд зарим тээврийн хэрэгслийн засварын мэдээлэл бүртгэгддэг ч, засварын газруудтай шууд холбогдсон, бодит цагийн уялдаа холбоо байхгүй тул тухайн тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлыг үр дүнтэй хянах, тогтмол хөтлөх боломжгүй байна. Үүний улмаас хоёрдогч зах зээл дэх (хуучин машин) худалдан авалтын үед ослын түүх болон засварын мэдээллийн найдвартай байдал хангагдахгүй, хэрэглэгчид тээврийн хэрэгслийн техникийн нөхцөл байдлын талаар бүрэн мэдээлэлгүйгээр худалдан авалтын шийдвэр гаргах нөхцөлд хүрч, бүтэц зохион байгуулалтын хувьд тэнцвэргүй байдал үүсэж байна.

Автозасвар үйлчилгээ эрхэлж буй хүний нөөцийн мэргэшлийн тогтолцоо хангалтгүй байна. Тухайлбал, автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний чиглэлээр ажиллагсдад зориулсан албан ёсны мэргэшлийн гэрчилгээний тогтолцоо, тогтмол сургалтын тогтолцоо, техникийн стандартын нэгдсэн хангамжийн тогтолцоо зэрэг нь бүрдээгүй бөгөөд цахилгаан болон хосолмол хөдөлгүүртэй, жолоочийн туслах дэвшилтэт систем (ADAS)-тэй тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний чадавх ч мөн бараг байхгүй байна. Энэ нь цаашид цахилгаан болон байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийн хэрэглээ нэмэгдэхийн хэрээр өндөр хүчдэлийн батарей, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, тусгай зориулалтын хөргөлтийн систем зэрэг онцгой засварын технологийн хэрэгцээ нэмэгдэх ч, тэдгээрийг гүйцэтгэх мэргэшсэн хүний нөөц хангалтгүй байгаа нь ноцтой хүндрэл учруулах нөхцөл бүрдүүлж байна.

Хууль, эрх зүйн хүрээнд ч мөн адил автотээврийн хэрэгслийн техникийн засвар үйлчилгээний салбарт бүртгэлийн тогтолцоо, хяналт шалгалтын бүтэц, үйлчилгээ үзүүлж шийдвэрлэх систем бүрдээгүй байна. Одоогийн байдлаар бүртгэлгүйгээр үйл ажиллагаа явуулж буй олон тооны засварын газрууд ажиллаж байгаа бөгөөд эдгээрийн ихэнх нь албан ёсны сэлбэг хэрэгслийн оронд задаргаа хийсэн хуучин эд анги ашиглах, эсвэл техникийн шаардлага хангаагүй хууль бус техникийн өөрчлөлт хийх зэрэг зөрчил дутагдал гаргаж байна. Гэвч үүнийг зохицуулах, хяналт тавих хууль эрх зүйн үндэслэл, хэрэгжилтийн тогтолцоо сул учраас энэхүү үйл ажиллагаанд системтэй хяналт тавих боломжгүй байна.

Дээрх асуудлууд нь автозасвар, үйлчилгээний чанарыг бууруулахын зэрэгцээ зам тээврийн ослын эрсдэл нэмэгдэх, байгаль орчинд сөргөөр нөлөөлөх, хэрэглэгчийн эрх ашгийг зөрчих зэрэг олон талын сөрөг үр дагаварт хүргэж байна. Иймд Монгол Улсад найдвартай автозасварын үйлчилгээний тогтолцоо бүрдүүлэх зорилгоор цогц бодлогын шинэчлэл нэн яаралтай хэрэгцээтэй асуудал болж байна. Autobox системийг түшиглэн техникийн үйлчилгээний түүхийн мэдээллийг цахимжуулах, албан ёсны засварын газрын баталгаажуулалтын тогтолцоо нэвтрүүлэх, мэргэжлийн засварчны үнэмлэхийн болон сургалтын тогтолцоо бүрдүүлэх, мөн ашиглагдсан сэлбэг хэрэгслийн хэрэглээний стандартыг тогтоох зэрэг олон чиглэлийн сайжруулалт шаардлагатай байна. Үүнээс гадна БНСУ, Япон зэрэг хөгжингүй орнуудын засвар үйлчилгээний хяналт, зохицуулалтын туршлагыг судалж, Монгол Улсын нөхцөл байдалд нийцүүлэн нутагшуулах нь зүйтэй юм.

5.1.5 Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны хамгаалалд чиглэсэн хяналтын удирдлага

Монгол Улсад ихээхэн хэмжээний хуучин автомашин болон ашигласан сэлбэг хэрэгсэл импортоор орж ирж, хэрэглэгдэж байгаа бөгөөд эдгээр тээврийн хэрэгсэл нь ихэвчлэн хууль бусаар өөрчлөлт орсон, эсвэл аюулгүй байдлын техникийн шаардлага хангаагүй байх тохиолдол түгээмэл байна. Тухайлбал, утаа багасгах төхөөрөмжийг салгаж авсан автомашинууд хотын төвд хөдөлгөөнд оролцсоноор агаарын бохирдлын түвшин ноцтой хэмжээнд хүрч байна. Мөн хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийсэн автомашинууд замын хөдөлгөөнд олноор оролцож байгаа нь зам тээврийн ослын гол шалтгаануудын нэг болоод байна. Жишээлбэл, зөвшөөрөлгүйгээр өөрчилсөн тоормосны систем болон стандарт бус гэрэлтүүлгийн төхөөрөмжүүд нь зам тээврийн ослын эрсдэлийг нэмэгдүүлж байна. Одоогийн байдлаар Монгол Улсад эдгээр асуудлыг зохицуулах хууль эрх зүйн зохицуулалт болон хяналтын тогтолцоо сул хэвээр байна.

Монгол Улсад хууль бус тээврийн хэрэгслийг илрүүлэх байнгын хяналт шалгалтын тогтолцоо хангалтгүй байна. Техникийн хяналтын тогтмол үзлэг болон хяналт шалгалт нь тодорхой хүрээнд хязгаарлагдмал байж, хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийсэн тээврийн хэрэгсэл болон утаан дахь хорт бодисын стандарт хангаагүй автомашинуудыг илрүүлэх, хяналт тавих ажил хангалтгүй байна. Мөн зарим тээврийн хэрэгсэл нь техникийн үзлэгт тэнцээгүй байлаа ч хөдөлгөөнд оролцоор байгаа нь зам тээврийн осол гаргах, агаарын бохирдлыг нэмэгдүүлэх шалтгаан болж байна.

Түүнчлэн, утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийг зориудаар салгаж авсан тээврийн хэрэгсэл их хэмжээгээр хөдөлгөөнд оролцож байгаа нь Монгол Улсын агаарын бохирдлын байдлыг улам дордуулж байна. Хүрээлэн буй орчны стандартад нийцээгүй тээврийн хэрэгслийг илрүүлэн арга хэмжээ авах хяналтын тогтолцоо сул байгаагаас хууль бус тээврийн хэрэгслүүд агаарын чанарт сөргөөр нөлөөлж байна. Аюулгүй байдлын техникийн шаардлага хангаагүй тээврийн хэрэгслүүд Монголын авто замын хөдөлгөөнд өргөнөөр оролцож байгаа нь ноцтой асуудал юм. Хууль бусаар өөрчилсөн тоормосны систем болон зөвшөөрөлгүй гэрэлтүүлгийн төхөөрөмжүүд нь зам тээврийн осол гаргах эрсдэлийг нэмэгдүүлж байна. Мөн хууль бус техникийн өөрчлөлт нь автомашины их бие болон явах ангийн бүтцийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөх бөгөөд, осол гарах тохиолдолд хүний амь нас эрсдэх болон хүнд гэмтлийн хувь өндөр байх нөхцөлийг бүрдүүлдэг.

5.1.6 Автотээврийн хэрэгслийн дунд болон урт хугацааны төлөвлөлт

Монгол Улсад тээврийн хэрэгслийн тоо хурдацтай нэмэгдэж буйтай холбогдон, зам тээврийн осол болон хүрээлэн буй орчны асуудалд тулгарч байна. Бүртгэлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо огцом өсөж, хот доторх хөдөлгөөний ачаалал эрс нэмэгдсэн нь зам тээврийн ослын тоо, тэр дундаа явган зорчигчийн осол, гарц болон уулзварын осол, ухрах үед гардаг осол, хэт хурдны улмаас үүсэх осол зэрэг олон төрлийн ослын тохиолдлыг нэмэгдүүлж байна. Ялангуяа Улаанбаатар хот болон томоохон хот суурин газруудад энэ асуудал илүү хурц илэрч байна. Гэвч одоогийн байдлаар авто замын түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлж буй дунд болон урт хугацааны төлөвлөлт, тухайлбал зам тээврийн дэд бүтцийн өргөтгөл, уулзварын инженерийн шийдлийг сайжруулах, хөдөлгөөний дохионы системийг шинэчлэх зэрэг бодитой арга хэмжээ хангалтгүй байна. Мөн нийтийн тээврийн хэрэгслийн хүрэлцээ муу, ашиглаж буй тээврийн хэрэгслүүд нь насжилт өндөртэй байгаа нь иргэдийг хувийн тээврийн хэрэгсэлд илүүтэй найдах нөхцөл бүрдүүлж байгаа бөгөөд энэ нь замын түгжрэл болон агаарын бохирдлыг улам даамжруулж байна. Иймд автомашины тоо нэмэгдэх нөхцөл байдалд нийцсэн дунд болон урт хугацааны авто замын дэд бүтцийн төлөвлөлт, мөн нийтийн тээврийг дэмжих бодлогын арга хэмжээг боловсруулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Монгол Улсын техникийн хяналтын тогтолцоо болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлого нь богино хугацааны арга хэмжээнд хязгаарлагдаж, дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөө дутмаг байгаа нь бодлогын залгамж чанар, тогтвортой байдлыг хангаж чадахгүйд хүргэж байна. “Алсын хараа–2050” болон “2020–2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр” зэрэг улсын хөгжлийн бодлогууд байгаа боловч автотээврийн хэрэгсэл болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын чиглэлээр хэрэгжихүйц, тодорхой бодлогын чиглэл, арга хэмжээ дутуу байна. Ялангуяа, утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийг салгах, тээврийн хэрэгслийг хууль бусаар өөрчлөн сайжруулах үйлдэлд оногдуулах хууль зүйн хариуцлага сул, эрүүгийн шийтгэл болон торгуулийн хэмжээ нь олон улсын жишигт нийцэхгүй байна. Дунд болон урт хугацааны үндсэн төлөвлөгөө үгүйлэгдэж байгаа нь тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэхэд нийцсэн дэд бүтцийг сайжруулах, утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах зэрэг тогтвортой бодлого, шийдэл дэвшүүлж чадахгүй байгааг харуулж байна. Иймээс бодлогын залгамж чанар, тогтвортой байдлыг хангах дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөө боловсруулж, хууль эрх зүйн үндэслэлийг яаралтай бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

5.1.7 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

1) Ашиглалтад оруулсан импортын автомашины техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийн нэгдсэн тогтолцоог сайжруулах шаардлагатай

Монгол Улсад ашиглалтад оруулсан импортын автомашиныг бүртгэх явцад тухайн тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт, гүйцэтгэлийг шалгах тогтолцоо дутмаг байгаагаас үүдэн олон асуудал гарч байна. Техникийн үзүүлэлтийн мэдээлэл системд бүрэн хийгдээгүй бөгөөд импортын автомашины хувьд ихэнх тохиолдолд ижил төстэй автомашины мэдээллийг гараар оруулдаг нь нийтлэг үзэгдэл юм. Үүний улмаас ижил загварын автомашинуудын мэдээлэл зөрөх, өгөгдлийн алдаа гарч, цаашдын бодлого боловсруулахад ашиглах боломж хязгаарлагддаг. Мөн гүйцэтгэлийн шалгалтыг автомашины энгийн үзлэгтэй ижил аргаар хийдэг тул хуучин автомашины бодит аюулгүй байдал болон байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг үнэлэхэд хүндрэлтэй байна. Тухайлбал, утаан дахь хорт бодисын хэмжээ, гол эд ангиудын элэгдэл, ослын түүх зэрэг хуучин автомашинд онцгойлон хамаарах үнэлгээний шалгуур дутмаг байгаа нь бодит байдлыг бүрэн тусгаж чадахгүй байна.

Иймд ашиглалтад оруулсан автомашины бүртгэлийн найдвартай байдлыг дээшлүүлэхийн тулд стандарчлалтай техникийн үзүүлэлтийн нэгдсэн мэдээллийн санг бий болгох шаардлагатай.

Үүний зэрэгцээ, гүйцэтгэлийн шалгуур үзүүлэлтүүдийг нарийвчлан тогтоож, автомашины үйлдвэрлэсэн он, ашиглалтын байдлаас хамааран үзлэгийн хатуу чанга байдлыг ялгавартайгаар хэрэглэх аргачлалыг нэвтрүүлэх хэрэгтэй. Эдгээр сайжруулалт нь ашиглалтад оруулсан автомашины чанарыг баталгаажуулахаас гадна, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны хяналтын түвшнийг дээшлүүлэхэд чухал хувь нэмэр оруулах болно.

2) Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатанд суурилсан мэдээллийн нэгдсэн тогтолцоог бүрэн шинэчлэх шаардлагатай

Монгол Улс одоогоор Autobox системээр дамжуулан автомашины тодорхой засвар, техникийн үзлэгийн мэдээллийг хязгаарлагдмал хүрээнд хянаж байгаа боловч, тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, даатгал, худалдаа, ашиглалтаас хасах зэрэг ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан цогц хяналт, удирдлагын систем бүрэн дутагдалтай байна. Мөн төрийн болон хувийн хэвшлийн байгууллагууд хооронд өгөгдөл солилцох дэд бүтэц бүрдээгүй тул, даатгалын компани, авто засварын газар, техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүд тус тусдаа өөрсдийн мэдээллийг дангаар хадгалж, харилцан уялдаа холбоогүй ажиллаж байна. Үүний үр дүнд тээврийн бодлого боловсруулахад шаардлагатай статистик мэдээлэл хэсэгчилсэн, уламжлалт хэлбэртэй байсаар байгаа бөгөөд төрийн үйлчилгээ үзүүлэх үйл явцад ч зохион байгуулалтын болон үр ашигтай байдлын алдагдал гарч байна. Иймээс төрийн зүгээс тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатад суурилсан мэдээллийг цахим хэлбэрээр нэгдмэл байдлаар удирдах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, түүнчлэн төрийн болон хувийн хэвшлийн байгууллагуудын өгөгдлийг уялдуулах хамтын ажиллагааны платформ бий болгох шаардлагатай байна.

3) Сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдлыг баталгаажуулах болон албан ёсны нийлүүлэлтийн тогтолцоог яаралтай бий болгох шаардлагатай

Монгол Улсад автомашины сэлбэг хэрэгслийн чанарыг баталгаажуулах, аюулгүй байдлын стандартаар ангилах албан ёсны тогтолцоо бүрэн хомс байна. Тэр дундаа, ашиглалтаас хасагдсан автомашинаас салгаж авсан сэлбэгүүд шинжилгээ, баталгаажуулалтгүйгээр албан бус зах зээлээр өргөнөөр нийлүүлэгдэж, засвар үйлчилгээний явцад чөлөөтэй ашиглагдаж байгаа нь томоохон асуудал юм. Энэ нь тухайн автомашин засварлагдсаны дараа ч аюулгүй байдлыг бүрэн хангасан гэж үзэх боломжгүй системийн сул талыг үүсгэж байна. Цаашид зөвхөн төрийн баталгаажуулалт хийгдсэн, стандартад нийцсэн сэлбэг хэрэгслийг худалдаалах, ашиглахыг зөвшөөрөх эрх зүйн зохицуулалт зайлшгүй шаардлагатай. Үүнтэй зэрэгцэн, гадаадаас импортолж буй сэлбэг хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт, гүйцэтгэлийг шалгах тогтолцоог нэвтрүүлэх нь чухал ач холбогдолтой. Мөн сэлбэгийн гарал үүсэл, нийлүүлэлтийн түүхийг QR код болон бусад дижитал шийдлээр бүртгэж, хянах боломжтой системийг зэрэг хэрэгжүүлснээр нийлүүлэлтийн ил тод байдал, хэрэглэгчийн итгэлийг дээшлүүлэх, авто тээврийн аюулгүй байдлыг цогцоор нь сайжруулах нөхцөл бүрдэх юм.

4) Автозасварын байгууллагын баталгаажуулалтын тогтолцоо болон мэргэжлийн засварчны эрх олгох тогтолцоо шаардлагатай

Монгол Улсад автозасварын тогтолцоо нь хувийн хэвшилд түшиглэсэн бөгөөд засварын газрууд тусгай зөвшөөрөл авалгүйгээр зөвхөн бүртгүүлснээр үйл ажиллагаа явуулах боломжтой бөгөөд засварын техникийн стандарт, чанарын хяналтын тогтолцоо бүрэн төлөвшөөгүй байна. Үүний улмаас мэргэжлийн бус засварын газар болон хувь хүн автомашиныг засварлаж, тухайн тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, чанарыг хангаж чадахгүй нөхцөл байнга үүсэж байна. Ялангуяа цахилгаан болон хосолсон хөдөлгүүрт зэрэг шинэ техник технологид суурилсан тээврийн хэрэгсэлд хамаарах засвар үйлчилгээний чадавх дутагдалтай, мөн зөвшөөрөлгүй бүтэц өөрчлөлт болон баталгаажаагүй эд анги ашиглалт нь хяналтгүй байсаар байна. Үүнийг сайжруулахын тулд төрийн бодлогын хүрээнд тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ эрхлэх байгууллагыг баталгаажуулах тогтолцоо нэвтрүүлж, тодорхой сургалт болон мэргэжлийн шалгалтад хамрагдсан ажилтнуудад албан ёсны эрх олгодог журам хэрэгтэй. Мөн тээврийн

хэрэгслийн засвар үйлчилгээний түүхийг Autobox системтэй уялдуулан, ашиглалтад оруулсан автомашины худалдааны үед хэрэглэгчид мэдээлэл олгох боломжтой болгох шаардлагатай.

5) Хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийсэн болон хүрээлэн буй орчны стандартад нийцээгүй тээврийн хэрэгсэлд хяналт тавих бодит тогтолцоо сул байна

Одоогоор Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо хэрэгжиж байгаа боловч үр нөлөө багатай байгаа тул стандарт хангаагүй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах, торгууль оногдуулах, эрүүгийн хариуцлага хүлээлгэх зэрэг бодитой арга хэмжээ бараг авдаггүй. Улаанбаатар хот зэрэг томоохон хотуудад насжилт өндөртэй дизель хөдөлгүүртэй автомашин, мөн утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийг салгаж авсан тээврийн хэрэгслүүд хэвийн хөдөлгөөнд оролцсоор байгаа бөгөөд хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийсэн автомашинууд ч мөн ямар нэг хариуцлага хүлээлгүйгээр ашиглагдаж байна. Энэ нь агаарын бохирдлыг нэмэгдүүлж, зам тээврийн ослын шалтгаан болж байна. Цаашид техникийн хяналтын үзлэгийн үр нөлөөг нэмэгдүүлж, стандартад нийцээгүй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах ухаалаг хяналтын систем нэвтрүүлэх шаардлагатай. Мөн хууль бус бүтэц, хийцийн өөрчлөлтөд холбогдох гомдол, мэдээлэл хүлээн авах тогтолцоо, түүнчлэн замын хажуугийн хяналт хийх чиг үүрэг бүхий тусгайлсан байгууллага байгуулах асуудлыг судалж үзэх хэрэгтэй.

6) Бодлогын тогтвортой байдлыг хангах зорилгоор автотээврийн салбарын дунд болон урт хугацааны хөгжлийн замын зураглал боловсруулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна

Монгол Улсад “Алсын хараа–2050” зэрэг урт хугацааны үндэсний хөгжлийн бодлого байгаа боловч автотээвэр болон зам, хөдөлгөөний салбарт чиглэсэн тодорхой хэрэгжилтийн төлөвлөгөө болон жил бүрийн үйл ажиллагааны хуваарь дутмаг байна. Үүний улмаас замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчны хамгаалалт, хэрэглэгчийн эрх ашиг, засвар үйлчилгээний салбарын хөгжүүлэлт зэрэг гол бодлогын чиглэлүүд богино хугацааны арга хэмжээнд хязгаарлагдаж, харилцан уялдаагүй, тус тусдаа хэрэгжиж байна. Автотээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор дэд бүтцийн өргөтгөл, замын түгжрэлийг бууруулах, байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийн нэвтрүүлэлт, засвар үйлчилгээний мэргэжилтэн бэлтгэх зэрэг олон талт бодлогын асуудлыг дунд болон урт хугацааны стратегид нэгдсэн, уялдаа холбоотой байдлаар тусгах шаардлагатай. Үүний тулд “Үндэсний автотээврийн хяналтын тогтолцоо болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө” (урьдчилсан нэршил) гэх мэт салбар хоорондын уялдаатай бодлогын баримт бичиг боловсруулж, түүнтэй зэрэгцүүлэн хөрөнгө санхүүгийн эх үүсвэрийг бүрдүүлэх болон хууль, эрх зүйн орчныг шинэчлэх ажлыг хамтад нь хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

5.2 Олон улсын туршлага, жишиг судалгаа

Орчин үеийн нийгэмд автомашин нь иргэдийн зорчих эрхийг хангахаас гадна, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, агаарын чанар, аж үйлдвэрийн хөгжил зэрэг олон салбарт шууд болон шууд бус нөлөө үзүүлдэг стратегийн салбарын нэг юм. Иймээс хөгжингүй улс орнууд автотээврийн хэрэгслийн нийт ашиглалтын мөчлөгийг цогцоор нь удирдах систем, эрх зүйн зохицуулалтыг боловсруулж, хэрэгжүүлэн ажиллаж байна. Тухайлбал, тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, автозасвар, сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалт, ашиглалтаас хасалт зэрэг бүх үе шатанд хууль, журам боловсруулж, эдгээрийг дэмжих мэдээллийн систем болон зохион байгуулалтын тогтолцоог цогцоор нь бүрдүүлсэн байдаг.

БНСУ нь төрийн бодлогын хүрээнд шинээр худалдан авсан автомашинаас эхлээд бүрэн ашиглалтаас гарах хүртэлх мэдээллийг “Car 365” гэх мэт нэгдсэн платформоор дамжуулан иргэдэд ил тод, хүртээмжтэй байдлаар хүргэж, сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалт, автозасвар үйлчилгээ эрхлэх байгууллагын бүртгэл, утаан дахь хорт бодисын хяналт зэрэг олон төрлийн

бодлогоор аюулгүй байдал ба байгаль орчныг зэрэг хамгаалах чиглэлээр амжилттай хэрэгжүүлж байна.

АНУ нь тээврийн хэрэгслийн удирдлагыг мужийн захиргаа болон хувийн хэвшлийн байгууллагууд хуваан гүйцэтгэдэг зохион байгуулалтын онцлогтой боловч мэдээллийн ил тод байдал, олон нийтийн хяналтад тулгуурласан бодлогыг хэрэгжүүлдэг. Жишээлбэл, Үндэсний тээврийн хэрэгслийн түүхийн мэдээллийн систем (NMVTIS), Байгаль орчныг хамгаалах агентлаг (EPA)-аас хэрэгжүүлдэг утаан дахь хорт бодисын хяналт, мөн тээврийн хэрэгслийн эргүүлэн таталтын (recall) мэдээллийн систем зэрэг нь хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалж, байгаль орчныг хамгаалах хоёр зорилгыг зэрэг хангаж ажилладаг.

Япон улс нь дэлхийд хамгийн хатуу чанга тогтолцоотой техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо болон засвар үйлчилгээний байгууллагын баталгаажуулалтын системийг хэрэгжүүлдэг. Мөн сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдлын баталгаажуулалт, насжилт өндөртэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний хязгаарлалт, автомашины ашиглалтаас хасалт болон дахин ашиглалтын систем зэрэг олон чиглэлд нарийн зохион байгуулалттай, өндөр түвшний эрх зүйн тогтолцоог бүрдүүлсэн байдаг. Ялангуяа “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээллийн систем” болон “Техникийн хяналтын үзлэг, бүртгэлийн төв”-өөр дамжуулан тээврийн хэрэгслийн нийт ашиглалтын мөчлөгийг төрөөс төвлөрсөн байдлаар хянаж, удирддаг.

Эдгээр жишээтэй ижлээр, БНСУ, АНУ, Япон нь өөр өөрийн хууль, тогтолцооны онцлог болон бодлогын чиг баримжаанд тулгуурлан автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын мөчлөгийн удирдлагыг өндөр түвшинд хөгжүүлж байна. Монгол Улс нь эдгээр олон улсын сайн туршлагыг судалж, өөрийн нийгэм, эдийн засгийн нөхцөл байдалд тохирсон бодлогын шинэчлэл, эрх зүйн орчны сайжруулалтын чиглэлийг тодорхойлох боломжтой юм.

5.2.1 БНСУ

1) Импортын ашиглалтад оруулсан тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийг шалгах тогтолцоо

БНСУ нь импортын ашиглалтад оруулсан тээврийн хэрэгслийг улсын бүртгэлд бүртгэхийн өмнө техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийг нарийвчлан шалгах тогтолцоотой.

Юуны өмнө, тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг Үйлдвэрлэгчийн тохирлын гэрчилгээ (COC) эсхүл экспортлогч улсад бүртгэлтэй баримт бичгээр баталгаажуулж, Газар, дэд бүтэц тээврийн яамны автотээврийн хэрэгслийн хяналтын удирдлагын мэдээллийн системд бүртгэнэ. Хэрэв тухайн автомашины мэдээлэл бүртгэлд байхгүй бол бие даасан баталгаажуулалтын журмын дагуу баталгаажуулалт хийлгэнэ. Техникийн нөхцөл байдлын шалгалт нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын шаардлага, утаан дахь хорт бодисын хэмжээ болон дуу чимээний баталгаажуулалт зэрэг нарийвчилсан үзлэгээр хийгддэг бөгөөд энэхүү үзлэгт тэнцсэн тохиолдолд улсын бүртгэлд бүртгэх боломжтой. Уг процедурыг KATRI болон эрх бүхий хувийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүд гүйцэтгэдэг бөгөөд Байгаль орчны яамны KENCIS системтэй уялдуулан холбодог. Мөн ашиглалтад оруулсан автомашиныг худалдах үед тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал болон ослын түүх зэрэг мэдээллийг ил тод нээлттэй байлгах зорилгоор заавал “техникийн үзлэг, оношилгооны бүртгэл”-ийг хөтлөх үүрэгтэй.

2) “Car 365” систем

“Car 365” систем нь БНСУ-ын Газар, дэд бүтэц, тээврийн яам болон Тээврийн аюулгүй байдлын газраас хамтран хэрэгжүүлдэг, тээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн бүхий л үе шатыг хамарсан мэдээлэл, үйлчилгээний нэгдсэн цахим платформ юм. Энэ систем нь шинэ автомашин худалдан авалт, улсын бүртгэл, ашиглалт, засвар үйлчилгээ, техникийн хяналтын үзлэг, ашиглалтад оруулсан автомашины арилжаа, хасалт буюу устгал зэрэг тээврийн хэрэгслийн бүх үе шаттай холбоотой мэдээллийг багтаасан бөгөөд төрийн үйлчилгээг цахимаар үзүүлэх боломжийг олгодог.

Тус систем нь автомашины бүртгэлийн мэдээлэл, өмчлөгчийн мэдээлэл, даатгалын бүртгэл, ослын болон усанд автсан түүх, техникийн хяналтын үзлэг болон засварын түүх зэрэг үндсэн мэдээллийг ил тод байдлаар үзүүлдэг. Мөн хуучин автомашины арилжаанд шаардлагатай зах зээлийн ханш, түүхийн лавлагаа, эргүүлэн таталтын (recall) мэдээлэл, утаан дахь хорт бодисын хэмжээний ангилал болон утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийн суурилуулалт зэрэг мэдээлэлд хандах боломжийг олгодог. Түүнчлэн, шинэ бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн, бүртгэлээс хасах зэрэг бүртгэлийн үйлчилгээг, автомашины үзлэгийн цаг авах болон хариу дүнг цахимаар хүлээн авах зэрэг төрийн үйлчилгээний өргөдөл, хүсэлтийг цахим хэлбэрээр, иргэний биечлэн очих шаардлагагүйгээр шийдвэрлэх боломжтой болгосон.

“Car 365” систем нь БНСУ-ын Газар, дэд бүтэц, тээврийн яам, Байгаль орчны яам, Цагдаагийн ерөнхий газар, Даатгалын мэдээллийн хөгжлийн төв зэрэг төрийн байгууллагууд болон хувийн хэвшлийн платформуудтай мэдээлэл солилцох нэгдсэн суурьтайгаар ажилладаг. Уг систем нь мобайл болон веб суурьт цахим үйлчилгээний хэлбэрээр иргэдэд хүртээмжтэй байдлаар боловсруулагдсан. Энэхүү нэгдсэн системийг нэвтрүүлснээр ашиглалтад оруулсан автомашины арилжааны ил тод байдлыг нэмэгдүүлж, хууль бус техникийн өөрчлөлт хийх, утаан дахь хорт бодисын хэмжээ ихтэй тээврийн хэрэгслийн хяналт, зам тээврийн аюулгүй байдлыг сайжруулах, хүрээлэн буй орчны бохирдлыг бууруулах зэрэг олон талын үр дүнг үзүүлж байна.

“Car 365” систем нь Монгол Улсад ашиглагдаж буй “Autobox” системтэй үндсэн мэдээллийн хүрээнд ижил төстэй боловч, тээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн шат бүрд хэрэглэгчийн хэрэгцээнд нийцсэн мэдээллийг олгох, төрийн үйлчилгээний цахим хэлбэрээр ашиглах боломжийг бүрдүүлсэн хөгжингүй тогтолцоотой. Мөн энэхүү системийн үйл ажиллагааг хууль, журамд үндэслэн зохицуулснаар, түүний үр нөлөө, хэрэгжилтийг бодитой хангаж байна.

<Хүснэгт 5-1> “Car 365” системийн мэдээлэл ба холболтын бүтэц

Төрийн (Сайт)	Засгийн газар (Сайт)	Хувийн хэвшил (Сайт)
Даатгал Автотээврийн хэрэгслийн даатгалын хувь хэмжээний мэдээллийн портал Автотээврийн хэрэгслийн даатгалын тарифын зэрэглэлтэй холбоотой портал Автотээврийн хэрэгслийн цахим техникийн хяналтын үзлэгийн төв Автозасвар Автотээврийн хэрэгслийн эд ангийн мэдээлэл Автотээврийн хэрэгслийн утаан дахь хорт бодисын хэмжээн ангилал Автотээврийн хэрэгслийн утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмж суурилуулалт Автотээврийн хэрэгслийн ослын түүх Хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой Автотээврийн хэрэгслийг задалж дахин ашиглах	Автотээврийн хэрэгслийн иргэдэд зориулсан нэгдсэн үйлчилгээний портал	Ашигласан сэлбэг хэрэгслийн онлайн дэлгүүр Ашигласан сэлбэг хэрэгсэл

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

<Хүснэгт 5-2> Autobox(Монгол) болон "Car 365"(БНСУ)-ын харьцуулалт

Ангилал	Autobox	"Car 365"
Шинэ автотээврийн хэрэгсэл худалдан авах үе шат	Тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний түүх Үйлчилгээний түүх Тээврийн хэрэгслийн хуульд заасан шаардлага, техникийн хяналтын үзлэгийн байдал Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээлэл Өмчлөгчийн мэдээлэл, улсын бүртгэлийн дугаар Үйлдвэрлэгч, загвар зэрэг мэдээлэл Тээврийн хэрэгслийн даатгалын мэдээлэл Зам тээврийн ослын түүх	Тээврийн хэрэгсэл худалдан авахтай холбоотой мэдээлэл (Үйлдвэрлэгчийн мэдээлэл, шинэ автомашины улсын бүртгэлийн тоон үзүүлэлтүүд) Автомашины даатгал, шинэ автомашины бүртгэлийн зардал Шинээр бүртгүүлэх (Цахимаар шинэ бүртгэлийн хүсэлт гаргах ба баталгаажуулах)
Ашиглалтын үе шат		Техникийн хяналтын үзлэгийн цаг урьдчилан авах ба үзлэгт хамрагдах Засвар үйлчилгээ, эргүүлэн таталт, солих/буцаан олгох Зам, тээврийн мэдээлэл лавлагаа Автомашины сэлбэг, автомашины хүрээлэн буй орчны мэдээлэл Автомашины татвар, автомашины даатгал Автотээврийн хэрэгсэлд эрх хязгаарлалт (барьцаа, эд хөрөнгийн эрх) байгаа эсэх
Ашиглалтад оруулсан автомашины худалдааны үе шат		Ашиглалтад оруулсан автомашины зах зээлийн үнэ Ашиглалтад оруулсан автомашины худалдаанд байгаа тээврийн хэрэгсэл хайх Ашиглалтад оруулсан тээврийн хэрэгслийн түүхийн лавлагаа - Ашиглалтад оруулсан автомашины зах зээл Ашиглалтад оруулсан автомашины бүртгэлийн зардал Ашиглалтад оруулсан автомашин худалдан авах зөвлөмж, анхаарах зүйлс Автомашины даатгал Ашиглалтад оруулсан автомашины бүртгэл
Тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас хасах(устгах) үе шат		Тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас хасах талаарх мэдээлэл Тээврийн хэрэгсэл устгалын газрын хайлт Бүртгэлээс хасах Ашигласан сэлбэг хэрэгслийн зах зээл

Эх сурвалж: Зохиогч боловсруулав

3) Автомашины сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоо

БНСУ нь автотээврийн хэрэгслийн бүрэн бүтэн байдал, техникийн шаардлагыг хангах зорилгоор "Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль"-д тулгуурласан сэлбэг, эд ангийн баталгаажуулалтын тогтолцоог хэрэгжүүлдэг. Энэхүү тогтолцооны хүрээнд гол эд ангиудад бие даасан баталгаажуулалтын тогтолцоо үйлчилдэг бөгөөд техникийн болон аюулгүй байдлын шаардлагыг хангасан эсэхийг шалгасны үндсэн дээр баталгаажуулалт олгодог.

Баталгаажуулалтын шаардлагатай эд ангиудад тоормосны гуурс, суудлын хамгаалах бүс, хойд манангийн гэрэл зэрэг тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд шууд нөлөөтэй эд ангиуд хамрагдана. Сэлбэг хэрэгсэл үйлдвэрлэгч нь тухайн эд ангийн гүйцэтгэлд туршилт хийсний дараа Газар, дэд бүтэц, тээврийн яаманд бүртгүүлж баталгаажуулалт авна. Баталгаажсан сэлбэг, эд ангид баталгаажуулалтын тэмдэг тэмдэглэгдэнэ бөгөөд энэ нь хууль ёсоор зөвшөөрөгдсөн аюулгүй сэлбэг хэрэгсэл гэж үздэг.

Сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын үйл явцыг Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын судалгааны хүрээлэн (KATRI) хариуцан гүйцэтгэдэг бөгөөд сэлбэг, эд ангийн чанарын хяналт болон дараагийн шатны арга хэмжээг нарийн хэрэгжүүлдэг. Тухайлбал, эд ангийн аюулгүй байдалд асуудал илэрсэн тохиолдолд эргүүлэн татах (recall) тогтолцооны хүрээнд нэн даруй арга хэмжээ авах нөхцөл бүрдсэн байдаг

4) Автотээврийн хэрэгслийн засвар, арчилгааны тогтолцоо

БНСУ нь автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны шаардлагыг хангах зорилгоор автотээврийн хэрэгслийн засвар, арчилгааны тогтолцоог хууль, эрх зүйн хүрээнд зохицуулан хэрэгжүүлж байна. Энэхүү тогтолцоо нь “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”, “Агаарын чанарыг хамгаалах тухай хууль”, мөн холбогдох хэрэгжилтийг хангах ерөнхийлөгчийн зарлиг, дүрэм, журамд үндэслэн хэрэгждэг. Автотээврийн хэрэгслийн засвар, арчилгааны тогтолцоо нь засварын аж ахуйн нэгжийн бүртгэл, засварын түүхийн мэдээллийн сан, мэргэжлийн үнэмлэхийн тогтолцоо, хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалах систем зэргийг багтаасан, нэгдсэн цахим мэдээллийн систем бүхий цогц зохицуулалт болон хөгжсөн.

Автомашин засварын үйл ажиллагаа нь бүртгэлийн журмаар зохицуулагддаг бөгөөд бүх засварын газрууд нь Зам, тээврийн хөгжлийн яам эсхүл тухайн нутаг дэвсгэрийн засаг захиргаанд бүртгүүлсэн байх шаардлагатай. Засварын газрууд нь тодорхой түвшний тоног төхөөрөмж, ажлын байр, мэргэжлийн хүний нөөцтэй байх ёстой. Засварын үйл ажиллагаа нь ерөнхий автозасвар, жижиг хэмжээний автозасвар, төрөлжсөн автозасвар (Жишээлбэл: цахилгаан тоноглол, будгийн ажил гэх мэт), иж бүрэн авто засвар гэж ангилагддаг ба эдгээр төрлүүд тус бүрд зориулалтын талбай, тоног төхөөрөмж, мэргэжлийн ажилтны шаардлагыг нарийвчлан тогтоосон байдаг.

Автозасварын түүхийг бүрэн бүртгэх заавал шаардлагатай тогтолцоо одоогоор үйлчилдэггүй боловч тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн түүхийг “Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын систем (VIMS)” дээр цахим хэлбэрээр бүртгэн хөтөлдөг. Осол, усанд автах, даатгалын нөхөн төлбөрийн мэдээлэл, эргүүлэн таталтын талаарх мэдээллийг “Car 365” цахим системээр дамжуулан тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон өмчлөгч хянах боломжтой. Ийнхүү тээврийн хэрэгслийн түүх ил тод болсноор ашиглалтад оруулсан автомашины худалдаа болон ослын дараах нөхцөл байдлыг бодитой үнэлэх боломжтой болж, арилжаа наймааны ил тод байдал, харилцан итгэлцэл нэмэгдэж байна.

Засвар үйлчилгээний ажилтанд мэргэжлийн эрх олгох тогтолцоо нэвтрүүлсэн бөгөөд “Автомашины засварчин”, “Автомашины засварын техникч”, “Автомашины засварын инженер” зэрэг улсын шалгалтаар олгогддог мэргэжлийн үнэмлэхийн дагуу боловсон хүчнийг бэлтгэдэг. Мөн засварын газарт ажиллагсад нь холбогдох мэргэжлийн үнэмлэхтэй байх шаардлагатай бөгөөд зарим өндөр эрсдэлтэй ажил, засварын тохиолдолд тухайн чиглэлийн мэргэжлийн үнэмлэхтэй хүн шууд гүйцэтгэх ёстойгоор хуульчилсан байдаг. Үүнээс гадна, засвар үйлчилгээний ажилтан нь тогтмол хугацаанд мэргэжил дээшлүүлэх сургалт болон хөдөлмөрийн аюулгүй байдлын сургалтад хамрагдах ёстой.

Сэлбэг хэрэгслийн найдвартай байдал болон засвар үйлчилгээний чанарыг сайжруулах зорилгоор автомашины сэлбэг хэрэгслийн бие даасан баталгаажуулалтын тогтолцоог хэрэгжүүлж байгаа ба энэ нь тоормосны хоолой, аюулгүйн бүс, гэрэлтүүлэгч, манангийн гэрэл зэрэг аюулгүй ажиллагаатай шууд холбоотой эд ангид хамаарна. Ийм сэлбэг хэрэгсэл нь заавал гүйцэтгэлийн туршилтад орж, бие даасан баталгаажуулалтын дугаар авсны дараа зах зээлд нийлүүлэгдэх, эсвэл засварт ашиглагдах эрхтэй болдог. Энэхүү баталгаажуулалтын тогтолцоо нь эд ангийн чанарын хяналт, баталгаат хугацааны дараах хяналт болон эргүүлэн таталтын тогтолцоотой уялдан хэрэгждэг.

Нөгөөтэйгүүр, хэрэглэгчийг хамгаалах болон хууль бус засвар үйлчилгээг таслан зогсоох зорилгоор засвар үйлчилгээний үнийн мэдээллийг заавал урьдчилан мэдэгдэх, дутуу буюу чанаргүй засварын тохиолдолд дахин засварлах болон нөхөн олговор олгох, мөн маргаан шийдвэрлэх зохицуулалт зэрэг олон төрлийн тогтолцоог нэвтрүүлэн хэрэгжүүлж байна. Хэрэв хэрэглэгч нь хууль бус засвар үйлчилгээ эсхүл зөвшөөрөлгүй техникийн өөрчлөлт хийлгэх зэрэг

асуудалтай тулгарвал Зам, тээврийн ослын аюулгүй байдлын газар, Хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалах байгууллага зэрэг холбогдох байгууллагаар дамжуулан гомдол гаргаж, хохирлоо барагдуулах боломжтой. Харин зөрчил гаргасан засварын байгууллагад торгууль, үйл ажиллагааг түр зогсоох зэрэг захиргааны арга хэмжээ авдаг.

Мөн Засгийн газраас байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж буйтай уялдуулан цахилгаан болон устөрөгчөөр ажилладаг автомашинд зориулсан тусгай засвар үйлчилгээний байгууллагын баталгаажуулалтын тогтолцоо болон холбогдох инженер техникийн ажилчдыг бэлтгэх хөтөлбөрийг зэрэг хэрэгжүүлж байна. Ийм төрлийн шинэ технологийн тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний стандарт, шаардлагатай тоног төхөөрөмж, аюулгүй ажиллагааны журмыг тусгайлан тогтоож, албан ёсоор баталж мөрдүүлж байна.

Ийнхүү БНСУ-ын автозасвар, хяналтын удирдлагын тогтолцоо нь хууль эрх зүй, технологи, дата мэдээлэл, хүний нөөц, хэрэглэгчийн эрхийг хамгаалах гэсэн таван үндсэн тулгуурт үндэслэсэн нэгдсэн бүтэцтэйгээр хэрэгжиж байгаа бөгөөд энэ нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй, найдвартай ашиглалтыг хангаж, засвар үйлчилгээний чанар, хэрэглэгчийн итгэлийг дээшлүүлэхийн зэрэгцээ зам тээврийн осол болон хүрээлэн буй орчны бохирдлоос урьдчилан сэргийлэхэд бодитой хувь нэмэр оруулж байна.

5) Тогтмол бус хяналтын тогтолцоо

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах болон утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах зорилгоор тогтмол бус хяналт хяналтын тогтолцоог хэрэгжүүлдэг. Энэхүү тогтолцоо нь хууль бусаар хийсэн техникийн өөрчлөлт, аюулгүй байдлын стандартыг зөрчих, улсын дугаарын танигдалтыг алдагдуулсан зэрэг аюулгүй байдлын шаардлага хангахгүй тээврийн хэрэгслийг тогтмол илрүүлж, хяналт тавих, мөн утаа бууруулах төхөөрөмжийг санаатайгаар салгах, хууль бусаар техникийн өөрчлөлт хийх зэрэг зөрчлийг илрүүлэн таслан зогсоох зорилготой.

Хяналт шалгалтын ажиллагааг цагдаагийн байгууллага, Зам, тээврийн хөгжлийн яам, орон нутгийн захиргааны тээврийн хариуцсан албан тушаалтнууд болон БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газрын харьяа хөдөлгөөний аюулгүй байдлын байцаагчид хамтран хэрэгжүүлдэг. Тэд замын хажуугийн хяналт хийж, тээврийн хэрэгслийн бүтэц, тоног төхөөрөмжийн байдлыг газар дээр нь шалгаж байна. Үүний хүрээнд зөөврийн болон хөдөлгөөнт шалгалтын төхөөрөмжийг ашиглахаас гадна, хяналтын камержуулалт (CCTV), автомашины улсын дугаар таних систем (LPR) зэрэг дэвшилтэт технологийг ашиглан зөрчил гаргасан тээврийн хэрэгслийг автоматаар илрүүлж байна.

БНСУ-д автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг бэхжүүлэх, мөн утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах зорилгоор замын хажуугийн гэнэтийн шалгалт болон техникийн хяналтын явуулын үзлэгийн төхөөрөмжийг ашигласан үр дүнтэй хяналт шалгалтын тогтолцоог бүрдүүлсэн. Хяналт шалгалтын үр дүнг улсын нэгдсэн мэдээллийн санд шууд бүртгэж, зөрчил гаргасан тохиолдолд торгууль ногдуулах болон бусад захиргааны арга хэмжээг шуурхай авч хэрэгжүүлж байна.

БНСУ нь автотээврийн хэрэгслийн утааны хяналтыг сайжруулах зорилгоор тогтмол бус хяналтыг эрчимжүүлж, тусгай утаа хяналтын байнгын багийг ажиллуулж байна. Эдгээр байцаагчид замын хажуугийн утаан дахь хорт бодис хэмжих төхөөрөмжийг ашиглан автомашины утааны төлөв байдлыг тогтмол хянаж шалгадаг. Хяналт, шалгалтын явцад, бензин болон шингэрүүлсэн шатдаг хийн (LPG) хөдөлгүүртэй автомашинд нэгж гарц дахь нүүрстөрөгчийн дутуу исэл (CO), нүүрсустөрөгч (HC), мөн агаарын илүүдлийн коэффициент (λ)-г хэмжиж, харин дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн хувьд тортог (PM)-ын агууламжийг хэмжих замаар утаа ялгаруулалтын зөвшөөрөгдөх хэм хэмжээг хэтрүүлсэн эсэхийг шалгадаг.

Утаан дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх хэмжээг давсан тээврийн хэрэгсэлд даруйхан засвар үйлчилгээ хийлгэх үүрэг (ашиглалт зогсоох) өгч, 500,000 воноос хэтрэхгүй хэмжээний торгууль ногдуулдаг. Харин ижил зөрчлийг 3 удаа давтан гаргасан тохиолдолд тухайн тээврийн хэрэгслийн ашиглалтыг бүрэн зогсоох шийдвэр гаргаж, замын хөдөлгөөнд оролцохыг хориглодог.

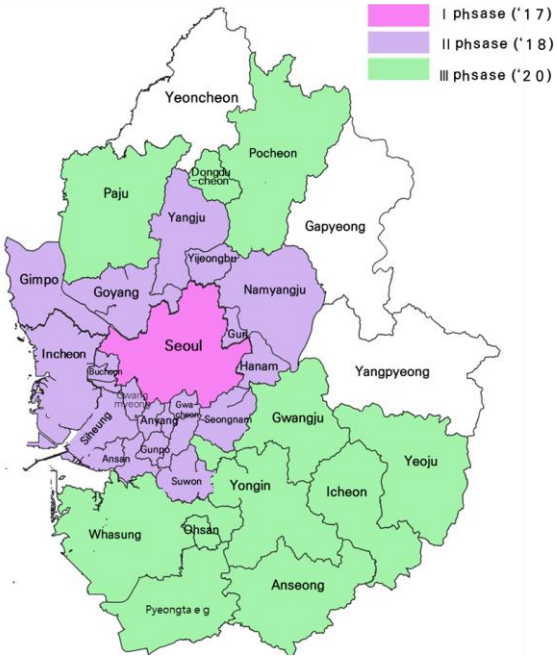
БНСУ-д утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах зориулалттай төхөөрөмжийг санаатайгаар салган авах эсвэл тээврийн хэрэгслийг хууль бусаар өөрчлөн тоноглосон тохиолдолд хатуу хууль эрх зүйн хариуцлага тооцдог бөгөөд энэ нь торгууль ногдуулах, ашиглалтыг зогсоох, цаашлаад эрүүгийн хариуцлагад татах хүртэлх шат дараалсан арга хэмжээтэй.

Мөн утаан дахь хорт бодисын хэмжээний хэмжилтийн дүнг улсын нэгдсэн мэдээллийн санд бүртгэж, утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмж суурилуулсан эсэх, мөн зөвшөөрөгдөх хэмжээ хэтрүүлсэн эсэх зэрэг мэдээллийг орон нутгийн захиргаа болон холбогдох төрийн байгууллагуудтай бодит цаг хугацаанд харилцан хуваалцаж байна. Ийнхүү утааны хяналтын ил тод байдлыг сайжруулж, үр дүнтэй хяналт шалгалтын тогтолцоог бүрдүүлж байна.

6) Насжилт өндөртэй дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах болон утаа бага ялгаруулалтын бүс (LEZ)-ийн тогтолцоо

① Утаа бага ялгаруулалтын бүс (LEZ)-ийн тогтолцоо

БНСУ нь агаарын чанарыг сайжруулах арга хэмжээний хүрээнд насжилт өндөртэй дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийг хүн ам төвлөрсөн хэсэг рүү нэвтрэхийг хязгаарлах тогтолцоог хэрэгжүүлж байна. Энэ нь утаа ихээр ялгаруулдаг тээврийн хэрэгслийг хотын төвөөр зорчихыг хязгаарласнаар хот доторх агаарын бохирдлыг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээ юм. Тухайлбал, хөдөлгөөний ачаалал өндөртэй, агаарын бохирдол ихтэй бүс нутгууд, тухайлбал өглөө, оройн оргил цагийн үед хотын төв хэсгийн тодорхой зам, бүсэд 2003 оноос өмнө үйлдвэрлэгдсэн (EURO 3 стандартын ангилалд хамаарах) хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарладаг. Хэрэв энэхүү хөдөлгөөний хязгаарлалтыг зөрчсөн тохиолдолд торгууль ногдуулдаг.



<Зураг 5-1> Замын хөдөлгөөний хязгаарлалт бүхий хяналтын бүс

- Хөдөлгөөний хязгаарлалт хамаарах тээврийн хэрэгсэл: 2003 оноос өмнө үйлдвэрлэгдсэн, EURO 3 стандартын шаардлага хангасан хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй автомашин
- Хөдөлгөөний хязгаарлалттай бүс нутаг: Сөүл болон Инчон хотын бүх нутаг дэвсгэр, мөн Кёнги мужийн 17 хотын нутаг дэвсгэр
- Хөдөлгөөний хязгаарлах хугацаа: Өдөр бүрийн 06:00–21:00 цагийн хооронд байнгын хяналттай

- Зөрчлийн торгууль: Хөдөлгөөний хязгаарлалт зөрчсөн тохиолдолд нэг удаагийн зөрчил тутамд 100,000 воны торгууль ногдуулна
- Хорт утаа бага ялгаруулах арга хэмжээ аваагүй тээврийн хэрэгслийг илрүүлэх систем: Хот доторх хязгаарлалттай бүсүүдийг CCTV болон улсын дугаар таних автомат системээр бодит цагийн горимоор хянаж, зөрчил гаргасан тээврийн хэрэгслийг автоматаар илрүүлж, торгууль ногдуулдаг

② Нарийн ширхэгт тоосонцрын улирлын хяналтын тогтолцоо

БНСУ-д нарийн ширхэгт тоосонцрын (PM2.5) өндөр агууламжтай үеийн агаарын бохирдлыг бууруулах зорилгоор нарийн ширхэгт тоосонцрын улирлын хяналтын тогтолцоог хэрэгжүүлдэг. Уг тогтолцоо нь 12 дугаар сарын 1-нээс дараа оны 3 дугаар сарын 31-ний өдрийг хүртэлх нарийн ширхэгт тоосонцрын өндөр агууламжтай хугацаанд хэрэгжих бөгөөд ашиглалтаас гарсан буюу ашиглалтын хугацаа дууссан дизель хөдөлгүүртэй, ялгаруулах хийн 5 дугаар зэрэглэлийн тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарласнаар хот суурин газрын агаарын чанарыг сайжруулах, хүн амын эрүүл мэндийг хамгаалах зорилготой.

Хөдөлгөөний хязгаарлалтад хамаарах тээврийн хэрэгсэл нь ашиглалтын хугацаа дууссан, тортог ялгаруулалтын 5 дугаар зэрэглэлтэй дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэл бөгөөд 2005 оноос өмнө үйлдвэрлэгдсэн, Евро-3 стандартын шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл хамрагдана. Эдгээр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг нарийн ширхэгт тоосонцрын өндөр агууламжтай тухай сэрэмжлүүлэг гарснаас хойших өдрөөс эхлэн сэрэмжлүүлэг цуцлагдах хүртэл өглөөний 06:00 цагаас оройн 21:00 цагийн хооронд хязгаарлана.

Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд оролцохыг хязгаарласан журмыг зөрчсөн тохиолдолд өдөрт 100,000 воны торгууль ногдуулж, зөрчлийн тоогоор торгууль нэмэгдэн тооцогдож, давтан зөрчил гаргасан тээврийн хэрэгсэлд холбогдох захиргааны хариуцлагыг хатуугаар хэрэгжүүлж байна.

Гэсэн хэдий ч, дизелийн тоосонцрын шүүлтүүр суурилуулсан тээврийн хэрэгсэл, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний тээврийн хэрэгсэл, тусгай зориулалтын (төрийн) тээврийн хэрэгсэл зэрэг нь хөдөлгөөнд оролцох хязгаарлалтаас чөлөөлөгдөхөөр журамд тусгагдсан бөгөөд, Байгаль орчны яамнаас тогтоосон ялгарах хийн зэрэглэлээр бага ялгаралттай гэж баталгаажсан тээврийн хэрэгсэл мөн адил хязгаарлалтад хамаарахгүй.

БНСУ нь агаарын бохирдлыг бууруулах зорилгоор “Нарийн ширхэгт тоосонцрын улирлын хяналтын тогтолцоо”-г хэрэгжүүлж, агаарын бохирдол ихсэх улиралд тортог ялгаруулалтын 5 дугаар зэрэглэлтэй хуучирсан тээврийн хэрэгслийн төвийн бүсээр зорчих хөдөлгөөнийг хязгаарлаж байгаа бөгөөд нарийн ширхэгт тоосонцрын онцгой бууруулах арга хэмжээ зарлагдсан үед төрийн байгууллагын тээврийн хэрэгслийн сондгой, тэгш дугаарын хязгаарлалтын арга хэмжээг давхар хэрэгжүүлдэг.

<Хүснэгт 5-3> Нарийн ширхэгт тоосонцрыг бууруулах онцгой үеийн арга хэмжээний хүрээнд тортог ялгаруулалтын 5 дугаар зэрэглэлийн хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах эрх зүйн тогтолцоо

Хөдөлгөөнийг хязгаарлах тээврийн хэрэгсэл	Байгаль орчны яамны тортог ялгаруулалтын зэрэглэлийн ангилалд 5 дугаар зэрэглэлээр ангилагдсан хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэл
Хөдөлгөөнийг хязгаарлах бүс нутаг	Нарийн ширхэгт тоосонцрыг бууруулах онцгой үеийн арга хэмжээг хэрэгжүүлэхээр зарлагдсан бүс нутгуудад хамаарна (Агаарын чанарын хэмжилтийн үр дүнгээр PM2.5 хэмжээ нь арга хэмжээ авах түвшинд хүрсэн тохиолдолд тухайн нутгийн захиргааны нэгжийн шийдвэрээр хэрэгжинэ)
Хөдөлгөөнийг хязгаарлах хугацаа	Нарийн ширхэгт тоосонцрыг бууруулах онцгой үеийн арга хэмжээний сэрэмжлүүлэг зарлагдсан дараах өдрөөс эхлэн арга хэмжээ цуцлагдах хүртэл (Өглөөний 06:00 цагаас оройн 21:00 цаг хүртэл)

Зөрчлийн торгууль	Эхний зөрчлийг илрүүлсэн байршилд 100,000 вонын торгууль ногдуулна
Хөдөлгөөнийг хязгаарлахаас чөлөөлөх тээврийн хэрэгсэл	Дизелийн тоосонцрын шүүлтүүр суурилуулсан болон LPG хөдөлгүүртэй болгож өөрчилсөн тээврийн хэрэгсэл. Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний тэмдэг бүхий тээврийн хэрэгсэл, төрийн тусгай зориулалт бүхий тээврийн хэрэгсэл болон “Нарийн ширхэгт тоосонцрыг бууруулах хяналтын удирдлагын тухай тусгай хуулийн хэрэгжилтийг хангах ерөнхийлөгчийн зарлиг”-ийн 9 дүгээр зүйлд заасан тээврийн хэрэгсэл хамаарахгүй

③ Ногоон тээврийн тусгай арга хэмжээний бүсэд (Сөүл хотын жишээ) тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах тухай

Сөүл хот нь төвийн бүсийн агаарын чанарыг сайжруулах зорилгоор Жүнг дүүргийг ногоон тээврийн тусгай арга хэмжээний бүс болгон зарлаж, чангатгасан бодлогыг хэрэгжүүлж байна. Энэхүү бүсэд тортог ялгаруулалтын 5 дугаар зэрэглэлд хамаарах хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хориглох бөгөөд ажлын өдрүүдийн өглөөний 09:00 цагаас оройн 18:00 цагийн хооронд уг арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ. Хязгаарлалтын журмыг зөрчсөн тохиолдолд 100,000 воны торгууль ногдуулна. Ийм төрлийн арга хэмжээнүүд нь хотын төвийн агаарын чанарыг сайжруулах, олон нийтийн эрүүл мэндийг хамгаалахад чухал үүрэг гүйцэтгэж байна.

<Хүснэгт 5-4> Ногоон тээврийн хөгжлийн бүсэд дизель хөдөлгүүртэй хуучирсан тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах эрх зүйн тогтолцоо

Хөдөлгөөнийг хязгаарлах тээврийн хэрэгсэл	Байгаль орчны яамны тортог ялгаруулалтын зэрэглэлийн ангилалд 5 дугаар зэрэглэлээр ангилагдсан дизель хөдөлгүүртэй хуучирсан тээврийн хэрэгсэл
Хөдөлгөөнийг хязгаарлах бүс нутаг	Жунг дүүрэг: Чонгүнхюжа хороо, Сажиг хороо, Самчонг хороо, Гахы хороо, Жунг ру 1,2,3,4 га хороо, Жунг ру 5,6 га хороо, Ихва хороо, Хехва хороо Жүнг дүүрэг: Сугунг хороо, Хыхён хороо, Мёнг хороо, Пил хоро, Жангчүнг хороо, Гвангхы хороо, Ылжиру хороо
Хөдөлгөөнийг хязгаарлах хугацаа	Байнгын хяналт шалгалттай (Хязгаарлалтын цаг: 06:00–21:00)
Зөрчлийн торгууль	Нэг удаагийн зөрчилд 100,000 воны торгууль ногдуулна
Хөдөлгөөнийг хязгаарлахаас чөлөөлөх тээврийн хэрэгсэл	Дизелийн тоосонцрын шүүлтүүр суурилуулсан болон LPG хийн хөдөлгүүртэй болгосон хуучин дизель хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэл, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний тэмдэг бүхий тээврийн хэрэгсэл, яаралтай тусламжийн болон улсын онцгой зориулалттай тээврийн хэрэгсэл, улсын гавьяат зүтгэлтэн, апельсин хорт бодисын хордлогын үр дагаварт өвчилсөн хүн зэрэг иргэдэд зориулсан тусгай хэрэгслийн машин

Тайлбар: Энэхүү журмыг тухайн бүс нутаг дахь хүлэмжийн хий ялгаруулалтыг бууруулах, суудлын автомашины хөдөлгөөнийг зохистой түвшинд байлгах зорилгоор хэрэгжүүлж байна.

7) Автотээврийн хэрэгсэл болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын дунд, урт хугацааны бодлого төлөвлөгөө боловсруулах эрх зүйн үндэслэл

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн удирдлага болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлогын хэрэгжилт хангалтгүй, дунд болон урт хугацааны бодлогын хариу арга хэмжээний төлөвлөлт бүрдээгүй байгаа тул тухайн бодлогыг үе шаттай хэрэгжүүлэх чадамж сул, дунд хугацааны төлөвлөгөө болон жил жилийн хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг уялдуулан хэрэгжүүлэх тогтвортой тогтолцоо бүрэн бүрдээгүй байна. Монгол Улс автотээврийн

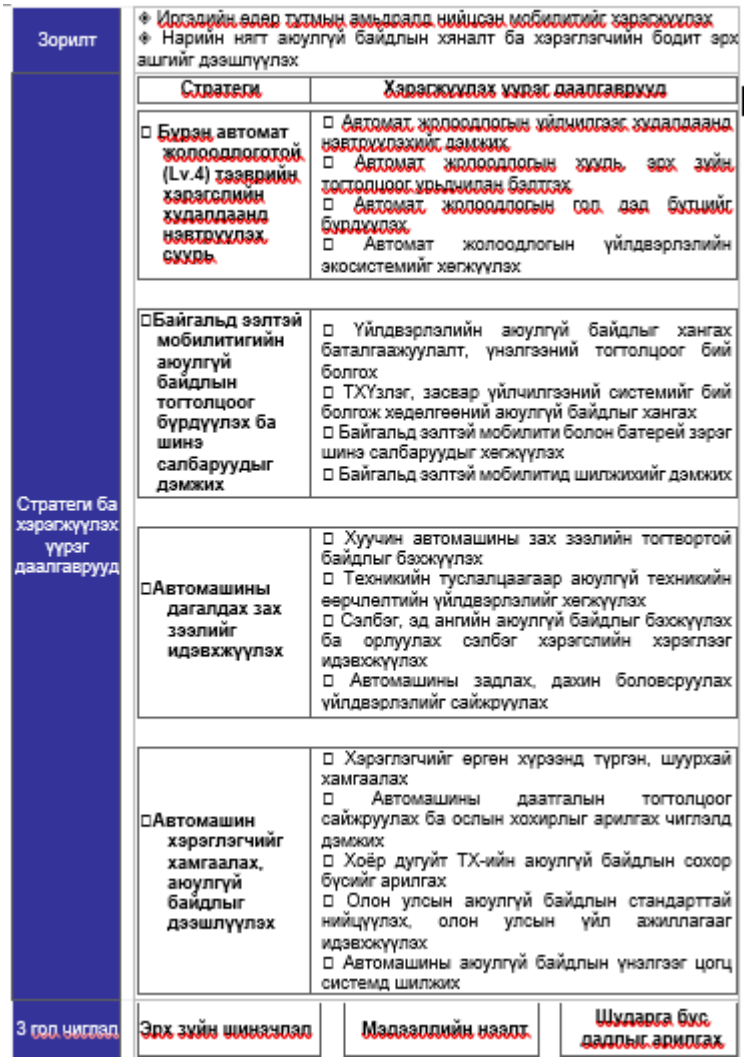
хэрэгсэл болон хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах засаглалын тогтолцоог тодорхой хэмжээнд бүрдүүлсэн боловч, дунд болон урт хугацааны үндсэн төлөвлөгөө боловсруулах эрх зүйн үндэслэл дутмаг байна.

Монгол Улсын одоогийн засаглалын бүтэц нь “Автотээврийн тухай хууль” болон “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-аар зохицуулагдаж байна. “Автотээврийн тухай хууль” нь автозамын тээврийн харилцаанд төрийн зүгээс хэрэгжүүлэх бүрэн эрхийг тодорхойлж Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийн бүтэц, үйл ажиллагааны журмыг батлах, автозамын тээврийн төрийн бодлогыг боловсруулах үүргийг хүлээдэг. “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль” нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг зохицуулах тухай хууль бөгөөд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөлийг байгуулах, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги болон улсын хэмжээний төсөл хөтөлбөрийн төлөвлөгөө, дүрэм журмын төслийг боловсруулах чиг үүрэгтэй.

Иймд дунд болон урт хугацааны автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой бодлого болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө боловсруулах боломжийг бүрдүүлэхийн тулд холбогдох хуульд нэмэлт өөрчлөлт оруулах, шинэчлэн найруулах шаардлагатай. “Автотээврийн тухай хууль” болон “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-д холбогдох заалтуудыг нэмж тусган, төлөвлөгөө боловсруулах эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Тухайлбал, “Автотээврийн тухай хууль”-ийн 6 дугаар зүйлд автотээврийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөө боловсруулах тухай заалтыг шинээр тусгаж, энэхүү үндсэн төлөвлөгөөний зорилго, агуулга, хэлэлцэх байгууллагын бүрэлдэхүүн зэргийг тодорхой зааж өгөх нь зүйтэй. Дараах нь БНСУ-ын жишээ юм.

<Хүснэгт 5-5> < БНСУ-ын жишээ > Автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөөний гол агуулга

< БНСУ-ын жишээ >
Автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөөний гол агуулга
1. Автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой техник, технологийн хөгжлийн төлөв байдал болон автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, удирдлагын бодлогын чиг хандлага
2. “Хуулийн 29 дүгээр зүйл”-д заасны дагуу автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандарттай холбоотой судалгаа, хөгжүүлэлт, суурь бүтцийн бүрдүүлэлт болон олон улсын зохицуулалттай нийцүүлэх асуудал
3. Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг сайжруулахтай холбоотой асуудал
4. Автотээврийн хэрэгслийн хяналтын удирдлагын тогтолцоо болон хэрэглэгчийн эрхийг хамгаалах асуудал
4-2. Connected cars зэрэг шинэ технологи ашигласан автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэгийн стандарт, аюулгүй байдлын удирдлага болон автомашины үзлэгт хэрэглэгдэх техник, төхөөрөмжийн судалгаа, хөгжүүлэлт, түгээн нэвтрүүлэх асуудал
5. Бусад автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал болон удирдлагатай холбоотой шаардлагатай асуудлууд
Хэрэгжүүлэгч байгууллага: Газар, дэд бүтэц, тээврийн яам
Холбогдох хууль эрх зүй: “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль” 4 дүгээр зүйлийн 2 дахь заалт
Хэрэгжүүлэх арга хэлбэр: 5 жил тутам боловсруулж, хэрэгжүүлнэ
Автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөө (5 жил тутмын, 2011 оноос хойш тогтмол боловсруулж байгаа)



Автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөө – 3 дахь үе шат (2022–2026 он) (Жишээ)

Зам тээврийн ачуулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөөнд зааснаар, одоо мөрдөгдөж буй “Замын хөдөлгөөний ачуулгүй байдлын тухай хууль” нь зам тээврийн ачуулгүй байдлыг хангах үндэсний стратегийг боловсруулахаар тусгасан байдаг (7 дугаар зүйл, 6-1 дэх хэсэг), мөн үүн дээр үндэслэн зам тээврийн ачуулгүй байдлыг хангах төрийн бодлого болон төсөл хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхийг журамласан (6 дугаар зүйл, 1-2 дахь хэсэг). Ялангуяа, “Замын хөдөлгөөний ачуулгүй байдлын тухай хууль”-ийн 7 дугаар зүйлд зам тээврийн ачуулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө боловсруулахтай холбоотой заалтыг шинээр нэмж, уг төлөвлөгөөний зорилго, агуулга, болон хэлэлцэх байгууллагын талаар тусгасан байдаг.

- Зам тээврийн ачуулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө

БНСУ-ын Зам тээврийн ачуулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө нь зам тээврийн ослоос үүдэлтэй хүний амь нас эрсдэх болон гэмтэл бэртлийн тоог бууруулах зорилгоор 5 жил тутамд боловсруулан хэрэгжүүлдэг. Уг төлөвлөгөө нь 1982 оноос хойш “Замын хөдөлгөөний ачуулгүй байдлын тухай хууль”-д үндэслэн боловсруулагдаж ирсэн бөгөөд, зам тээврийн ослыг бууруулах бодлогын зорилт, дэд бүтцийн сайжруулалт, арга хэмжээ зэргийг тодорхой тогтоосны дараа жил бүр хэрэгжилтийн байдлыг хянаж, БНСУ-д зам тээврийн ослыг бууруулахад голлох үүрэг гүйцэтгэсээр ирсэн. Одоо 9 дэх удаагийн үндсэн төлөвлөгөө хэрэгжиж байна.
Зам тээврийн ачуулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө нь зам тээврийн ачуулгүй байдлын талаарх дунд, урт хугацааны цогц бодлогын чиглэл, салбар бүрийн зам тээврийн ослын үүсэл байдал

болон шалтгааны дүн шинжилгээ, тээврийн хэрэгсэл болон тээврийн байгууламжийн төрлөөр зам тээврийн ослыг бууруулах зорилтууд, зам тээврийн аюулгүй байдлын мэдлэгийг түгээх болон тээврийн соёлыг сайжруулах зорилтууд, мөн зам тээврийн аюулгүй байдлын бодлогын хэрэгжилтийн дүн шинжилгээ, үнэлгээ, зорилтоо хэрэгжүүлэх салбар тус бүрийн үйл ажиллагааны стратеги зэргийг багтаадаг. Мөн салбар, байгууллага, жил тус бүрийн нарийвчилсан хэрэгжилтийн төлөвлөгөө болон хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөө, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын байгууламжийг шинэчлэх, өргөтгөх төлөвлөгөө, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэргэжлийн хүн хүчийг бэлтгэх, зам тээврийн аюулгүй байдлын холбогдох хөрөнгө оруулалтын төслүүд болон тэргүүлэх чиглэлүүд, тодорхой захиргааны байгууллагуудын хоорондох зам тээврийн аюулгүй байдлын арга хэмжээний уялдаа холбоо болон хэрэгжилтийг сайжруулах арга замууд ч мөн гол агуулгад ордог. Түүнчлэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшнийг сайжруулахад чиглэсэн олон төрлийн бодлогын асуудлуудыг хамардаг.

- Хүрээлэн буй орчны сайжруулалтын төлбөр

Хүрээлэн буй орчны бохирдлын эх үүсвэр болох этгээдээс орчныг сайжруулахад шаардагдах төлбөрийг хариуцах үүргийг ногдуулж, орчны сайжруулалтад зориулсан хөрөнгө оруулалтын санхүүжилтийг зүй зохистойгоор бүрдүүлснээр улсын тогтвортой хөгжлийн үндэс суурь болох тав тухтай орчныг бүрдүүлэх зорилготойгоор батлагдсан. Уг журмын эрх зүйн үндэс нь Орчны сайжруулалтын зардлын хариуцлагын тухай хууль, Орчны сайжруулалтын төлбөрийн хариуцлагын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах ерөнхийлөгчийн зарлиг болон Орчны сайжруулалтын төлбөрийн хариуцлагын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах дүрэм юм.

Хүрээлэн буй орчны сайжруулалтын төлбөрийн хариуцлагын тухай хуулийн зорилго нь тогтвортой орчны сайжруулалтын хөрөнгө оруулалтын санхүүжилтийг баталгаажуулах, бохирдлын эх үүсвэрт ногдуулах үүргийн зарчмыг хэрэгжүүлэн орчны бохирдлыг бууруулах явдалд оршино. Хариуцлагын хүрээнд түлш нь дизель хөдөлгүүртэй автомашинууд багтдаг ба Евро5 стандартаас дээштэй автомашинууд хариуцлагаас чөлөөлөгдөнө. Үнийн тооцоолол нь автомашины хувьд үндсэн хураамжийн дүн дээр хураамжийн тооцоолох коэффициент, бохирдол үүсгэгч коэффициент, ашиглалтын хугацааны коэффициент болон бүсийн коэффициентуудыг үржүүлэн тогтоогдоно. Хүрээлэн буй” орчны сайжруулалтын зардлын жил тутмын хураамжийн хэмжээ нь “Орон нутгийн татварын бус орлого”-д ангилагдана.

<Хүснэгт 5-6> > Орон нутгийн татварын бус орлогын төлөлтийн байдал, жилээр

Он	Төлбөрийн дүн	Төлбөрийн хувь	Төлөлтийн хувь
2019	29.4 их наяд	84.3%	17.3%
2020	29.9 их наяд	83.6%	19.3%
2021	33.9 их наяд	85.8%	19.8%
2022	-	83.9%	-

Хүрээлэн буй орчны сайжруулалтын төлбөрийн зориулалт нь төр болон аж ахуйн нэгжээс хэрэгжүүлж буй агаар ба усны орчныг сайжруулах төсөлд санхүүгийн дэмжлэг үзүүлэх, зээл олгох, мөн автомашины яндангаас гарах утаан дахь хорт бодисын хэмжээг багасгах технологи зэрэг бага бохирдолтой, бохирдолгүй дэвшилтэт техник, технологи хөгжүүлэх төслүүдийг дэмжихэд ашиглагдана.

5.2.2 АНУ

Америкийн Нэгдсэн Улсад холбооны болон мужийн засаг захиргаа нь автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой тогтолцоог төвлөрсөн бус эрхийн хүрээнд хэрэгжүүлдэг бөгөөд мэдээллийн удирдлага, техникийн хяналтын үзлэг, автозасвар, сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчны зохицуулалт, дунд болон урт хугацааны төлөвлөлтийн чиглэлээр практик хэрэглээтэй, хариуцлагад суурилсан тогтолцоог бүрдүүлсэн байдаг.

1) Ашиглалтад оруулсан импортын автомашины техникийн үзүүлэлт ба гүйцэтгэлийн баталгаажуулалтын тогтолцоо

Америкийн Нэгдсэн Улсад ашиглалтад оруулсан импортын автомашины хувьд техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийг нарийвчлан шалгах тогтолцоог хэрэгжүүлдэг. Тухайн тээврийн хэрэгсэл нь АНУ-д импортлогдохын тулд Холбооны моторт тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандарт (FMVSS) болон Байгаль орчныг хамгаалах агентлаг (EPA)-ийн утаан дахь хорт бодисын хэмжээний стандартыг хангах шаардлагатай бөгөөд энэ нь тээврийн хэрэгслийн таних дугаар (VIN) болон үйлдвэрлэгчийн баталгаажуулалтын гэрчилгээгээр техникийн үзүүлэлт болон загварын баталгааг нягталснаар нотлогдоно. Хэрэв тухайн тээврийн хэрэгсэл баталгаажаагүй бол Бүртгэгдсэн импортын төлөөлөгч (Registered Importer)-өөр дамжуулан бүтэц, эд ангид өөрчлөлт оруулах болон зохих туршилт, шалгалт хийх замаар зохицуулалтад нийцүүлэх ёстой.

Гүйцэтгэлийн шалгалтыг муж улсын түвшинд зохион байгуулдаг ба утаан дахь хорт бодисын хэмжээг шалгалт болон анхан шатны аюулгүй байдлын үзлэгт тэнцсэн байх шаардлагатай. Ялангуяа Калифорни муж нь хамгийн өндөр түвшний хүрээлэн буй орчны стандарт болох CARB (California Air Resources Board)-ын шаардлагыг мөрддөг. Мөн ашиглалтад оруулсан импортын автомашиныг бүртгүүлэхийн өмнө Carfax, AutoCheck зэрэг хувийн хэвшлийн тээврийн хэрэгслийн түүх шалгах үйлчилгээ ашиглан ослын түүх, усанд автах, одометрийн өөрчлөлт зэрэг мэдээллийг шалгах нь түгээмэл бөгөөд АНУ нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний газар (NHTSA) ч мөн адил импортын автомашины баталгаажуулалтын мэдээллийг олон нийтэд нээлттэй хүргэж өгдөг.

2) Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем

Америкийн Нэгдсэн Улсад автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем нь БНСУ-ын төрийн нэгтгэсэн портал системээс ялгаатай бөгөөд тус бүрийн муж улсын Тээврийн хэрэгслийн газар (DMV: Department of Motor Vehicles) нь тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, жолооны үнэмлэх, техникийн үзлэгийн мэдээллийг хариуцан удирддаг. Харин хувийн хэвшил эдгээр мэдээлэлд тулгуурлан төрөл бүрийн нэмэлт үйлчилгээг хөгжүүлэн иргэдэд санал болгодог бүтэцтэй.

- Тээврийн хэрэгслийн талаарх мэдээлэл нь CARFAX, AutoCheck зэрэг хувийн байгууллагуудаар цуглуулж, боловсруулагдан, хэрэглэгчдэд төлбөртэйгөөр хүргэгддэг
- Автозасварын түүх, ослын бүртгэл, эргүүлэн татсан (recall) байдал, өмчлөгч солигдсон бүртгэл, даатгалын түүх зэрэг бүхий л тээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн мэдээллийг багтаан хэрэглэгчдэд мэдээлнэ
- Засгийн газар нь эдгээр мэдээллийг нэг стандартад оруулах, үнэн зөв байдал, эргүүлэн татсан тухай мэдээллийн ил тод байдал зэргийг хууль, журмаар тогтоон хянаж байдаг
- Энэхүү систем нь ашиглалтад оруулсан автомашины зах зээлд үүсэх мэдээллийн тэгш бус байдлыг арилгаж, хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалахад үр нөлөөтэй
- Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг шинэчлэх, техникийн хяналтын үзлэгийн цаг захиалах зэрэг цахим үйлчилгээг тус бүрийн муж улсын DMV системээр дамжуулан санал болгодог

3) Автотээврийн хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоо

АНУ нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний газар (NHTSA)-аас автомашин болон түүний гол эд ангиудад холбогдох Холбооны моторт тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандарт (FMVSS) тогтоож, уг стандартад нийцүүлэн бие даасан баталгаажуулалт (Self-Certification)-ын тогтолцоог хэрэгжүүлж байна.

- Автомашин болон сэлбэг хэрэгсэл үйлдвэрлэгч нь өөрийн бүтээгдэхүүн нь FMVSS стандартыг хангаж буйг өөрсдийн зүгээс нотолж, зах зээлд нийлүүлнэ.
- Бүтээгдэхүүнд доголдол илэрсэн, эсхүл аюулгүй байдлын асуудал гарсан тохиолдолд заавал эргүүлэн татах (recall) арга хэмжээг авч, холбогдох байгууллагад мэдээлж, хэрэглэгчдэд мэдэгдэнэ.
- Эргүүлэн татсан(recall) талаарх мэдээллийг NHTSA-ийн эргүүлэн таталтын цахим порталд нийтэд ил тод байршуулж, иргэд өөрийн тээврийн хэрэгсэл нь эргүүлэн таталтад хамрагдсан эсэхийг цахимаар шалгах боломжтой.

АНУ-ын Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний газар (NHTSA) нь автомашины сэлбэг хэрэгсэлд урьдчилсан баталгаажуулалтын тогтолцоо хэрэгжүүлдэггүй боловч, үйлдвэрлэгч өөрийн бүтээгдэхүүн дээр баталгаажуулалтын тэмдэг (DOT) байршуулан тухайн сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдал болон гүйцэтгэлийг бие даан баталгаажуулах боломжийг олгож байгаа. Уг үйл явцын хүрээнд сэлбэг хэрэгслийн үйлдвэрлэгч нь ташаа баталгаажуулалт хийсэн буюу тогтоосон шаардлагад нийцэхгүй сэлбэг хэрэгсэл нийлүүлсэн тохиолдолд өндөр хэмжээний торгууль оногдуулах замаар хатуу хяналт, зохицуулалт хэрэгжүүлж байна.

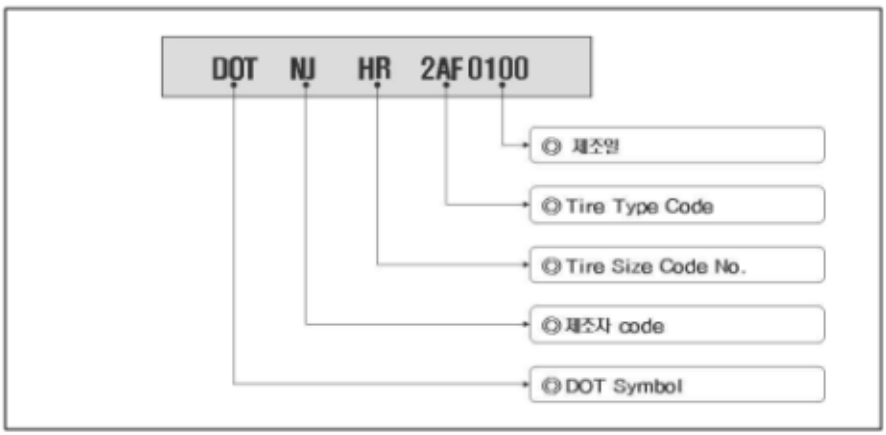
Тухайлбал, дугуй, тоормосны хоолой зэрэг хөдөлгөөний аюулгүй байдалд чухал ач холбогдолтой эд ангиудад бие даасан баталгаажуулалтын үйл ажиллагааг шаардах ба баталгаажсан эд ангид DOT тэмдэглэгээ олгоно. Ийм тогтолцоо нь эд ангийн аюулгүй байдлыг хангах, хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ.

АНУ болон БНСУ-ын дээрх жишээ нь Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоог бүрдүүлэхэд чухал лавлагаа мэдээлэл болж, аюулгүй, найдвартай сэлбэг эд ангийн нийлүүлэлтийг бий болгох үндэс суурийг тавихад хувь нэмэр оруулах болно.

<Хүснэгт 5-7> <АНУ-ын жишээ>

< АНУ-ын жишээ >

- Баталгаажуулалтад төрөөс урьдчилан зөвшөөрөл авах шаардлагагүй бөгөөд зөвхөн үйлдвэрлэгч гэдгээ нотлох бичиг баримтыг NHTSA (АНУ нь Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний газар)-д хүргүүлж, бүтээгдэхүүн дээр баталгаажуулалтын тэмдэг (DOT) тавина.
- Хэрэв үйлдвэрлэгч (импортлогч) нь ташаа баталгаажуулалт хийсэн буюу шаардлагад нийцэхгүй автомашин, сэлбэг эд анги үйлдвэрлэж, худалдаалах (импортлох) үйлдэл илэрвэл өндөр хэмжээний торгууль оногдуулж болно.
- Баталгаажуулалтын хамаарах бүтээгдэхүүн: Дугуй, тоормосны хоолой зэрэг 16 төрлийн бүтээгдэхүүн



4) Автозасвар болон техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо

АНУ-д тээврийн хэрэгслийн автозасвар болон техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо нь муж улсын түвшинд хэрэгждэг бөгөөд үзлэгийн давтамж, үзүүлэлт, чөлөөлөх нөхцөл зэрэг нь муж бүрд харилцан адилгүй байна. Зарим муж (Жишээлбэл: Калифорни, Нью-Йорк) нь аюулгүй байдлын үзлэг (Safety Inspection) болон утаан дахь хорт бодисын хэмжээг шалгах үзлэгийн (Smog Check)-ыг 1–2 жилийн давтамжтайгаар тогтмол явуулдаг.

Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцээгүй тохиолдолд тухайн тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг сунгах боломжгүй бөгөөд засвар үйлчилгээ хийсний дараа дахин үзлэгт хамрагдах шаардлагатай.

Засварын газрууд нь засвар үйлчилгээний баталгаажуулалтын тогтолцоо (Auto Repair Certification)-ны хүрээнд бүртгэгдэж, ASE мэргэшлийн гэрчилгээтэй (Automotive Service Excellence) засварчин заавал ажиллаж байх ёстой

Зарим муж улс нь OBD (On-Board Diagnostics) системд суурилсан цахим хяналтын үзлэгийн аргаар тээврийн хэрэгслийн утаан дахь хорт бодисын хэмжээ болон засвар үйлчилгээний төлөв байдлыг хянаж байна.

5) Хууль бус тээврийн хэрэгсэлд хяналт тавих болон техникийн хяналтын тогтмол бус үзлэгийн тогтолцоо

АНУ нь хууль бусаар бүтэц, хийцэд өөрчлөлт оруулах, улсын дугаарын тэмдэгт санаатайгаар гэмтээх, утаан дахь хорт бодисын хүлцэх хэмжээнээс хэтрэх зэрэг зөрчлийн эсрэг холбооны болон муж улсын түвшинд хяналт, шалгалтын тогтолцоог бүрдүүлсэн байдаг.

- EPA (Байгаль орчныг хамгаалах агентлаг), муж улсын байгаль орчны агентлаг, замын цагдаа болон бусад мужийн холбогдох байгууллагууд хамтран шалгалт, хяналт гүйцэтгэдэг.
- Техникийн хяналтын үзлэгийн үйл ажиллагаанд явуулын үзлэгийн төхөөрөмж, улсын дугаар таних ухаалаг хяналтын камер (CCTV), мөн OBD (On-Board Diagnostics) системд суурилсан хорт утааны цахим хяналтын арга зэргийг ашигласан технологид суурилсан хяналтын тогтолцоо нэвтрүүлсэн.
- Хууль бусаар утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийг салгасан, улсын бүртгэлгүй тээврийн хэрэгсэлд торгууль оногдуулах, зорчих эрхийг хязгаарлах, эсхүл эрүүгийн хариуцлага хүлээлгэх зэрэг арга хэмжээ авдаг.

6) Хуучирсан автомашины ашиглалтыг хязгаарлах болон байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг нэмэгдүүлэх бодлого

АНУ нь Европын орнуудтай харьцуулахад шууд ашиглалтаас хасах арга хэмжээнээс илүүтэйгээр зах зээлийг чиглэсэн бодлогоор байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийг дэмжиж, хуучин автомашины хэрэглээг бууруулахыг зорьдог.

- Cash for Clunkers (Хуучирсан автомашиныг солих татаасны хөтөлбөр): Шатахуун зарцуулалт өндөр хуучирсан автомашиныг буцаан өгч, шатахуун зарцуулалт бага шинэ автомашин худалдан авсан тохиолдолд татаас олгоно.
- ZEV зохицуулалт: Калифорни зэрэг зарим муж улсад цахилгаан, устөрөгчөөр ажилладаг зэрэг тэг ялгаруулалттай тээврийн хэрэгслийн (ZEV) борлуулалтын доод хэмжээг хуульчилж тогтоодог.
- - Холбооны болон муж улсын түвшний цахилгаан автомашины татаас: Холбооны засгийн газраас хамгийн ихдээ 7,500 ам.долларын татаас, муж улсын хэмжээнд нэмэлт урамшуулал олгодог.
- Цэнэглэх дэд бүтцийг дэмжих татаас болон суурилуулалтын үүргийг зэрэг хэрэгжүүлдэг.

7) Автотээврийн хэрэгсэл болон хүрээлэн буй орчны чиглэлээр дунд болон урт хугацааны бодлого, төлөвлөлт

АНУ нь холбооны түвшинд түлш зарцуулалт болон хорт утааны ялгарлын зохицуулалтын замын зураглал (roadmap) боловсруулж, үүгээрээ үйлдвэрлэгчдийг технологийн шинэчлэл хийхэд чиглүүлж, бодлогын тогтвортой байдлыг хангадаг.

- EPA–NHTSA хамтарсан түлшний хэмнэлтийн зохицуулалтын төлөвлөгөө: 2032 он гэхэд шинэ автомашины дундаж түлшний зарцуулалтыг 1 галлон тутамд 58 миль (58mpg) буюу түүнээс дээш хэмжээнд хүргэж, хүлэмжийн хийн ялгарлыг 50 хувь ба түүнээс дээш бууруулах зорилт тавьсан.
- Цахилгаан автомашины борлуулалтын хувь хэмжээг нэмэгдүүлэх замын зураглал: 2030 он гэхэд шинээр борлуулагдаж буй автомашины 50-аас дээш хувийг цахилгаан автомашин болгохыг зорьж байна.
- Дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын тухай хууль (2021 Infrastructure Law): тус хуулийн хүрээнд нийт 500,000 нэгж цахилгаан автомашины цэнэглэх цэгийг улс даяар байгуулах төлөвлөгөөг зарласан.

5.2.3 Япон улс

Япон улс нь нарийн зохион байгуулалттай төрийн захиргааны систем болон хууль эрх зүйн үндэслэл дээр тулгуурлан тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, засвар үйлчилгээ, техникийн хяналтын үзлэг, сэлбэг эд ангийн аюулгүй байдал, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны зохицуулалтыг уялдуулан, нэгдсэн байдлаар хэрэгжүүлдэг.

1) Импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийн баталгаажуулалтын тогтолцоо

Япон улс нь импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад оруулсан автомашинд бүртгэл олгохоос өмнө техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийн үзлэгийг нарийн, чанд хэрэгжүүлдэг. Импортын автомашиныг бүртгүүлэхийн тулд эхлээд Японы Газар, дэд бүтэц, тээврийн яамнаас техникийн загварын баталгаажуулалт авах шаардлагатай. Үүний тулд автомашины үйлдвэрлэлийн гэрчилгээ, техникийн тодорхойлолтын хуудас, хорт утааны гэрчилгээ зэрэг холбогдох баримт бичгийг бүрдүүлэн өгнө. Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN) болон техникийн мэдээллийг цахим системд бүртгэснээр, тухайн автомашин Японы техникийн шаардлагыг хангаж буй эсэхийг урьдчилан шалгах боломжтой болгодог. Гүйцэтгэлийн баталгаажуулалт нь тухайн бүс нутгийн тээврийн хэлтсүүдэд явагддаг автомашины техникийн хяналтын үзлэгээр хийгддэг. Энэхүү үзлэгийн хүрээнд тоормосны систем, жолоодлогын механизм, гэрэлтүүлэг, утаа тортог, дуу чимээ, доод эд ангийн зэврэлт зэрэг аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны үзүүлэлтийг цогцоор нь шалгадаг. Ялангуяа импортын ашиглалтад оруулсан автомашин нь Японы техникийн стандартад нийцээгүй тохиолдолд тодорхой техникийн өөрчлөлт хийх бол тус бүрд нь баталгаажуулалт (индивидуаль зөвшөөрөл) авах шаардлагатай бөгөөд энэ тохиолдолд нэмэлт үзлэг, туршилт шаардагддаг. Мөн импортын автомашиныг бүртгүүлэх үед тухайн автомашины импортын түүх, одометр, осолд орсон эсэх зэрэг түүхэн мэдээлэл бүртгэгдэж, энэхүү мэдээлэл нь хэрэглэгчдэд нээлттэйгээр хүргэгддэг.

2) Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем

Япон улс нь Газар, дэд бүтэц, тээврийн яамны санаачилгаар тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээллийн системийг ажиллуулж, тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, ашиглалтаас хасалт, өмчлөгчийн шилжилт хөдөлгөөн зэрэг мэдээллийг төв түвшинд нэгтгэн удирддаг.

- Тээврийн хэрэгслийн мэдээлэл нь Бүс нутгийн тээврийн товчоо(Тээврийн салбар газар)-ны системээр дамжин улс даяар төвлөрсөн байдлаар удирдагддаг бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээтэй хамт түүхэн мэдээллийг олгодог.
- Хэрэглэгч нь Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн бүртгэлийн мэдээллийн нийгэмлэг цахим хуудсаар дамжуулан тухайн тээврийн хэрэгслийн

бүртгэлийн түүх, техникийн хяналтын үзлэгийн хуваарь, эргүүлэн таталтын мэдээллийг шалгах боломжтой.

- Ашиглалтад оруулсан автомашины арилжааны үед JAAA, USS, Goo-net зэрэг хувийн хэвшлийн цахим худалдааны платформууд нь засвар үйлчилгээний түүх, ослын түүх, элэгдэл хорогдлын уналтын мэдээллийг санал болгодог.
- Бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, ашиглалтаас хасах, даатгал зэрэг мэдээллийг харилцан уялдуулсан тээврийн хэрэгслийн насжилтын мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын тогтолцоо нь эрх зүйн хувьд бүрэн төлөвшсөн.

3) Автомашины сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоо

Япон Улсад автомашины загварын баталгаажуулалтын тогтолцоо (Type Approval)-гоор дамжуулан сэлбэг, эд анги болон тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчны шаардлагыг урьдчилан шалгадаг бөгөөд ялангуяа техникийн өөрчлөлт болон aftermarket ангиллын эд ангиудын баталгаажуулалт, зөвшөөрөл олгох журам маш нарийн зохицуулагдсан байдаг.

- Аюулгүй байдлын сэлбэг хэрэгслүүдийг Япон улсын Газар, дэд бүтэц, тээврийн яамнаас зөвшөөрсөн JIS стандартад нийцүүлэн үйлдвэрлэх ба баталгаажуулалтын тэмдэглэгээ наах нь заавал хийгдэх шаардлагатай
- Сэлбэг хэрэгсэл үйлдвэрлэгч нь Загварын баталгаажуулалт авсан байх ёстой бөгөөд баталгаагүй сэлбэг хэрэгсэл бүхий автомашин нь улсын бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгт тэнцэх боломжгүй
- Автомашины Техникийн Нэгдсэн Мэдээллийн Төв (JASIC) нь сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалт болон олон улсын нийцлийн стандартын мэдээллийг ханган нийлүүлдэг
- Эргүүлэн таталтын тогтолцоо нь үйлдвэрлэгчийн өөрийн санаачилгаар хийх эргүүлэн таталт болон Япон улсын Газар, дэд бүтэц, тээврийн яамны хяналт-шинжилгээний тогтолцоогоор хэрэгждэг

4) Автозасвар, техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо

Япон Улс нь дэлхийд хамгийн чанга автотээврийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог хэрэгжүүлдэг. Тээврийн хэрэгсэл нь анх бүртгүүлснээс хойш 3 жилийн дараа, түүнээс хойш 2 жил тутам техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах үүрэгтэй бөгөөд уг үзлэгт тэнцээгүй тохиолдолд замын хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй.

Техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлт: Тоормосны систем, жолоодлогын механизм, гэрэлтүүлэг болон цахилгаан систем, утаан дахь хорт бодисын хэмжээ, дугуй, кузовын эвдрэл гэмтэл гэх мэт

Үзлэгийг баталгаажсан авто засварын газар эсвэл Бүс нутгийн тээврийн товчоо гүйцэтгэх боломжтой

Автозасварын газар нь “Зөвшөөрөгдсөн Засварын Газрын Тогтолцоо” (Designated Garage System)-ны дагуу Япон улсын Газар, дэд бүтэц, тээврийн яам(MLIT)-наас баталгаажуулалт авсан байх ёстой ба автомашины засварчин нь заавал “Автомашины Засварын Техникийн Мэргэшлийн үнэмлэх”-тэй байх

Засварын дараа “Засварын Бүртгэлийн Дэвтэр” (Maintenance Record Book)-ийг бөглөж, хадгалах үүрэгтэй

Цахилгаан автомашин зэрэг өндөр хүчдэлтэй тээврийн хэрэгслийн засварыг тусгай техникийн стандартад нийцсэн, магадлан итгэмжлэгдсэн мэргэшсэн засварчин гүйцэтгэнэ

5) Хүрээлэн буй орчны зохицуулалт ба хууль бус тээврийн хэрэгслийн хяналтын тогтолцоо

Япон Улс нь "Хорт утаа бага ялгаруулдаг автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжих тухай хууль" болон "Агаарын бохирдлоос сэргийлэх тухай хууль"-ийн дагуу автомашинаас ялгарах хорт утааны зохицуулалтыг чангатгаж, хот суурин газруудад утаа бага ялгаруулалтын бүс (LEZ)-тэй төстэй бүхий хөдөлгөөний хязгаарлалтын арга хэмжээ хэрэгжүүлж байна.

- Дизель хөдөлгүүртэй хуучирсан тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг нийслэл орчмын бүс нутаг (Токио, Сайтама, Чиба, Канагава)-ийн хэмжээнд хязгаарладаг
- Хууль бус техникийн өөрчлөлт хийх, утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийг салган авсан тохиолдолд жолооны үнэмлэхийг түдгэлзүүлэх, автомашины бүртгэлийг хүчингүй болгох хүртэл арга хэмжээ авч болно
- Зөвшөөрөлгүйгээр хувийн үзлэгийн төв ажиллуулах, авто засварын газрын хууль зөрчсөн үйлдэл зэргийг ч мөн хатуу шийтгэдэг
- Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцээгүй тээврийн хэрэгслийг автоматаар бүртгэлээс хасах буюу тодорхой хугацаагаар түдгэлзүүлэх зохицуулалт үйлчилдэг

6) Насжилт өндөртэй автомашины хөдөлгөөнийг хязгаарлах ба байгальд ээлтэй тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжих

Япон Улс насжилт өндөртэй автомашиныг шууд хориглодоггүй боловч эдийн засгийн дарамт болон техникийн хяналтын үзлэгийг чангатгах замаар иргэдийг автомашинаа сайн дурын үндсэн дээр ашиглалтаас хасахад чиглэсэн арга хэмжээ авч хэрэгжүүлдэг.

- Насжилт өндөртэй автомашины хувьд техникийн хяналтын үзлэгийн давтамж богиносох, тээврийн хэрэгслийн татвар нэмэгдэх, даатгалын шимтгэл өсөх зэрэг ашиглалтын зардал нэмэгддэг
- Цахилгаан болон хосолсон хөдөлгүүрт автомашины хэрэглээг нэмэгдүүлэх зорилгоор татаас, дэмжлэгийн хөтөлбөр хэрэгждэг
- Зарим нутгийн захиргаанаас байгальд ээлтэй автомашинд зориулан авто зогсоолын төлбөрийн хөнгөлөлт, хурдны замын төлбөрийг багасгах, түгжрэлтэй бүсэд зорчих төлбөрийн чөлөөлөлт зэрэг урамшуулал олгодог
- Токио муж нь “Тэг ялгаралттай тээврийн хэрэгсэл” (ZEV – Zero Emission Vehicle)-ийн хэрэглээг нэмэгдүүлэх бодлогын хүрээнд 2030 он гэхэд дотоод шаталтын хөдөлгүүртэй шинэ автомашины борлуулалтыг зогсоох зорилт дэвшүүлсэн

7) Дунд болон урт хугацааны бодлого, хүрээлэн буй орчны төлбөрийн тогтолцоо

Япон Улс “Автомашины үйлдвэрлэлийн стратеги” болон “Байгальд ээлтэй автомашины стратеги”-ийн хүрээнд автомашины технологийн өөрчлөлтөд урт хугацаанд бэлтгэх, хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах, салбарын өрсөлдөх чадварыг бэхжүүлэх бодлогыг хэрэгжүүлж байна.

- 2030 он хүртэлх ZEV (тэг ялгаруулалттай автомашин) хэрэглээнд нэвтрүүлэх зорилт: Суудлын автомашиныг 100% байгальд ээлтэй автомашин болгох (хосолсон хөдөлгүүрт автомашин хамаарна)
- 2050 он гэхэд автомашины үйлдвэрлэлийн салбарт нүүрстөрөгчийн төвийг сахисан (carbon neutral) төлөв байдалд хүрэх төлөвлөгөө боловсруулаад байна
- Тээврийн хэрэгслийн татвар (жилийн татвар), жингийн татвар, хүрээлэн буй орчны гүйцэтгэлийн татвар зэргийг ашиглалт, утаан дахь хорт бодисын хэмжээтэй уялдуулсан хэлбэрээр тооцдог татварын систем үйлчилдэг
- Утаан дахь хорт бодисын хэмжээ өндөртэй автомашинуудад илүү өндөр татвар ногдуулж, харин байгальд ээлтэй автомашины хувьд татварын хөнгөлөлт болон татаас олгодог

5.2.4 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

БНСУ, АНУ, Япон зэрэг улсын жишээнээс харахад хамгийн гол нийтлэг шинж нь автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шатыг хамарсан цогц удирдлагын систем бүрдсэн байдаг бөгөөд үүнийг дэмжсэн хууль, эрх зүйн орчин бүрэн боловсруулагдсан байдаг явдал юм. Эдгээр улс орон нь автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, даатгал, ашиглалтаас хасах зэрэг үе шат бүрд үүсдэг мэдээллийг нэгдсэн байдлаар цуглуулж, удирдан зохион байгуулдаг бөгөөд энэ нь бодлого боловсруулах, хэрэгжилтийг хангахад чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Монгол Улсад автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой мэдээлэл нь өдгөө хэсэгчлэгдсэн, төрийн байгууллагууд хоорондын мэдээллийн уялдаа холбоо сул, бодлого урт хугацаандаа тогтвортой хэрэгжих нөхцөл хангагдаагүй байгааг харгалзан үзвэл, дээрх хөгжингүй орнуудын туршлагаас дараах хэд хэдэн тодорхой анхаарах зүйлс болон зөвлөмжийг гаргах боломжтой юм.

Нэгдүгээрт, импортоор орж ирж буй ашиглалтад оруулсан автомашины техникийн үзүүлэлтүүдийг тодорхойлох, гүйцэтгэлийн үзлэг шалгалтыг системтэйгээр хэрэгжүүлэх шаардлагатай. БНСУ, АНУ, Япон зэрэг улсын жишээнээс харахад, импортоор орж ирж буй ашиглалтад оруулсан автомашины техникийн үзүүлэлт, гүйцэтгэлийн үзлэгийг системтэй бөгөөд цахимжсан хэлбэрээр гүйцэтгэж байгааг харж болно. Эдгээр гурван улс бүгд тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN)-ыг ашиглан автомашины техникийн үзүүлэлтийг автоматаар шүүж харх, эсвэл албан ёсны баримт бичгээр баталгаажуулах хэлбэрээр бүртгэлийн системтэй уялдуулан найдвартай мэдээллийг удирдан зохицуулж байна. Түүнчлэн, зөвхөн энгийн техникийн хяналтын үзлэг хийгээд зогсохгүй, утаан дахь хорт бодис, аюулгүй байдлын төхөөрөмжүүд, дуу чимээ, ослын түүх зэрэг автомашины гүйцэтгэлийн бүхий л үзүүлэлтүүдийг нарийвчлан шалгаж байна. Эдгээр туршлагаас харахад, Монгол Улс ч гэсэн автомашины модификацыг стандартчилах, өгөгдлийн сан бүрдүүлэх, VIN дугаарт суурилсан баталгаажуулалтын тогтолцоо нэвтрүүлэх, техникийн хяналтын үзлэгийн үзүүлэлтийн хүрээг өргөжүүлэх шаардлагатай байна. Мөн, импортоор оруулж ирж буй автомашины түүхэн мэдээллийг ил тод байдлаар удирдах, техникийн хяналтын үзлэг, бүртгэл, хүрээлэн буй орчны баталгаажуулалтыг нэгтгэсэн цахим системийг бий болгох нь урт хугацаандаа зөв чиглэл болно.

Хоёрдугаарт, хууль эрх зүйн үндэслэлтэйгээр автомашины мэдээллийн системийг нэгдсэн байдлаар бүрдүүлэх шаардлагатай. БНСУ-ын “Car 365” систем нь Автотээврийн удирдлагын тухай хуулийн үндсэн дээр ажилладаг бөгөөд засгийн газар болон төрийн өмчид газрууд үүргийг хуваарилан нэгдсэн үйлчилгээ үзүүлж байна. Японд ч мөн адил Автотээврийн хэрэгслийн тухай хуулийн дагуу автомашины бүртгэл болон техникийн хяналтын үзлэгийн мэдээллийг нэгдсэн байдлаар удирддаг бол, АНУ-д холбооны болон муж улсын хуулиудын дагуу Үндэсний Автотээврийн Хэрэгслийн Мэдээллийн Систем (NMVTIS)-ийг ажиллуулж байна. Харин Монгол Улсад ашиглагдаж буй “Autobox” систем нь хууль эрх зүйн үндэс, тогтолцооны уялдаа холбоо дутмаг байгаагаас автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой бодлогын хэрэгжилт болон хэрэглэгчдийн итгэл буурахад хүргэж буй сул талтай. Иймд тухайн системд мэдээлэл оруулах үүрэгтэй этгээд, мэдээлэл хариуцан бүртгэх болон мэдээлэл олгогч байгууллагуудын үүрэг хариуцлагыг холбогдох хууль тогтоомжоор тодорхой тогтоох шаардлагатай юм.

Гуравдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шаттай холбоотой мэдээллийг нэгтгэсэн цогц платформоор удирдаж, үйлчилгээний хэлбэрт оруулах тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай. БНСУ-ын “Car 365” систем нь автотээврийн хэрэгслийн шинээр бүртгэх, даатгал, татвар, засвар үйлчилгээний түүх, хуучин автомашины арилжаа, хасалт хүртэлх бүхий л үйл явцыг нэг платформоор дамжуулан харах, хүсэлт гаргах боломжтой байдлаар зохион байгуулагдсан байдаг. Япон Улсын хувьд ч мөн адил, техникийн хяналтын үзлэг болон засварын түүхийг багтаасан мэдээлэлд үндэслэн автомашины насжилтад тохирсон бодлого хэрэгжүүлж байна. Харин Монгол Улсад техникийн хяналтын үзлэг, бүртгэл, засвар үйлчилгээ, даатгал зэрэг мэдээлэл нь тус тусдаа байгууллага, системд тархай байрлаж байдаг тул хэрэглэгч шаардлагатай мэдээллээ авахад хүндрэлтэй, бодлого боловсруулагчид ч цогц дата мэдээлэлд үндэслэн шинжилгээ хийх, бодлого хэрэгжүүлэх боломж хязгаарлагдмал байна. Иймд Монгол

Улс ч мөн адил нэгтгэсэн автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн платформыг байгуулах шаардлагатай бөгөөд энэ нь төрийн болон хувийн хэвшлийн байгууллагуудын мэдээллийг уялдуулан, иргэд болон төрийн байгууллагуудад бодитой, үр нөлөө бүхий мэдээлэл, үйлчилгээ хүргэх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

Дөрөвдүгээрт, автомашины сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах, автозасварын салбарын найдвартай байдлыг дээшлүүлэх зорилгоор чанарын баталгаажуулалт болон мэргэжлийн ажиллах хүчийг бэлтгэх тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай. Япон улсад засварын газрын баталгаажуулалтын тогтолцоо болон инженер техникийн ажилчдын мэргэжлийн зэрэглэл тогтоох тогтолцоо хэрэгжиж байгаа бол, АНУ нь хувийн хэвшилд тулгуурласан бие даасан баталгаажуулалтыг холбооны стандартаар давхар зохицуулж байна. БНСУ-ын хувьд Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын судалгааны хүрээлэн (KATRI)-гийн оролцоотойгоор бие даасан баталгаажуулалтын тогтолцоо болон авто засварын түүхийн удирдлагын систем (VIMS)-ийг хэрэгжүүлж, бүх засварын түүхийг цахим хэлбэрээр бүртгэн, хэрэглэгч өөрөө мэдээлэлд хандах боломжийг бүрдүүлээд байна. Харин Монгол Улсын хувьд, засварын байгууллагын бүртгэлийн тогтолцоо, засварын инженер техникийн ажилчдын ур чадварын зэрэглэл тогтоох эрх зүйн тогтолцоо, баталгаажсан сэлбэг хэрэгслийн хяналтын систем хангалтгүй байгаагаас хэрэглэгчийн зүгээс засварын чанарт итгэх итгэл сул, мөн хуучин автомашины арилжаанд тээврийн хэрэгслийн техникийн байдлыг үнэлэхэд хүндрэл учирдаг. Иймд Монгол Улс нь засварын байгууллагын бүртгэлийн шалгуур, инженер техникийн ажилчдын мэргэжлийн зэрэглэл тогтоох тогтолцоо, засварын түүхийг бүртгэх үүргийг хуульчилсан байдлаар нэвтрүүлж, эдгээрийг цахим платформтой уялдуулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Тавдугаарт, агаарын чанарыг сайжруулах болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах болон байнгын хяналт шалгалтын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай. БНСУ нь байгаль орчин болон хүн амын эрүүл мэндийг нэгэн зэрэг харгалзан үзсэн бодлогоор бага ялгаруулалттай тээврийн хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоо, утаа бага ялгаруулалтын бүс (LEZ), нарийн ширхэгт тоосонцрын улирлын зохицуулалтын хөтөлбөр зэргийг хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд зөрчил гаргасан тээврийн хэрэгслийг CCTV болон автомашины дугаар таних технологи ашиглан бодит цаг хугацаанд хянан шалгаж байна. Япон ч мөн адил насжилт өндөртэй автомашины техникийн хяналтыг чангатгах, их хэмжээний ялгаруулалттай тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах замаар замын хөдөлгөөний орчныг сайжруулж байна. Харин Монгол Улсын хувьд Улаанбаатар хотод агаарын бохирдол ноцтой түвшинд хүрсэн ч, уг асуудлыг системтэйгээр зохицуулах эрх зүйн болон техникийн үндэс сул байна. Иймд өндөр агууламжтай нарийн ширхэгт тоосонцор (PM)-ын улирал, эсвэл тодорхой бүс нутагт насжилт өндөртэй автомашины хөдөлгөөнийг хязгаарлах боломжтой хууль, дүрмийг баталгаажуулж, үүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай технологийн дэд бүтэц (жишээлбэл, CCTV, хяналтын төхөөрөмж зэрэг)-ийг бүрдүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна.

Төгсгөлд нь, дунд болон урт хугацааны бодлогын төлөвлөгөө боловсруулснаар автотээврийн хэрэгсэл болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тогтвортой хяналтын удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай. БНСУ нь 5 жил тутам автотээврийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөө болон зам, тээврийн аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөөг боловсруулж, бодлогын залгамж чанар болон хэрэгжилтийн үр нөлөөг хангаж байгаа бөгөөд эдгээрийн хэрэгжилтийн эрх зүйн үндэслэлийг “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль” болон “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-д тусгасан байдаг. Япон улс ч мөн техникийн хяналтын тогтмол үзлэгийг бодлого хэрэгжилттэй уялдуулан, насжилт өндөртэй тээврийн хэрэгслийг үе шаттайгаар зах зээлээс шахан гаргах бодлого хэрэгжүүлж, үүний зэрэгцээ холбогдох үйлдвэрлэл, үйлчилгээний салбарыг хөгжүүлж байна. Монгол Улс ч автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой бодлого нь нэг удаагийн, үргэлжлэх хугацаа богино хандлагатай байсаар ирсэн хязгаарлалтыг даван туулахын тулд, холбогдох хууль, тогтоомжид дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөө боловсруулах үүргийг тодорхой тусгаж, таван жил тутам автотээврийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөө болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөвлөгөөг баталж, түүнд жил бүрийн хэрэгжилтийн төлөвлөгөө болон шаардлагатай төсвийг тусгах боломжтой бодлого, зохион байгуулалтын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай.

5.3 Хөгжлийн чиглэл

Сүүлийн жилүүдэд Монгол Улсад автомашины тоо эрчимтэй өсөж, хотжилт нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор авто замын түгжрэл, агаарын бохирдол, тээврийн хэрэгслийн насжилт, зам тээврийн осол зэрэг асуудлууд хурцдаж байна. Ялангуяа нийслэл Улаанбаатар хотод автомашин ашиглалтын эрэлт төвлөрч, тээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцооны сул дорой байдлаас үүдэн нийгмийн зардал тасралтгүй нэмэгдсээр байна. Гэвч өнөөгийн Монгол Улсын тээврийн хэрэгслийн хяналтын тогтолцоо нь худалдан авалт, бүртгэл, авто засвар, техникийн хяналтын үзлэг, худалдаа, ашиглалтаас хасах зэрэг үе шат бүрд салангид, уялдаагүй хэлбэрээр явагдаж байгаа бөгөөд эдгээрийг цогц байдлаар зохион байгуулж, уялдуулан хянах эрх зүйн болон институцийн суурь дутмаг хэвээр байна.

Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан мэдээллийн тасралт, ашиглалтад оруулсан автомашин худалдааны ил тод бус байдал, бүртгэлгүй засварын газруудын хяналтгүй нэмэгдэл, сэлбэг хэрэгслийн чанарын тодорхойгүй байдал зэрэг нь автомашины техникийн аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөхөөс гадна, зам тээврийн осол болон агаарын бохирдлын голлох шалтгаануудын нэг болж байна. Түүнчлэн, автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой бодлого, төлөвлөлт боловсруулж хэрэгжүүлэхэд шаардагдах үнэн зөв, найдвартай мэдээллийг бүрдүүлэхэд төрийн байгууллагууд хүндрэлтэй тулгарсаар байна.

Ийм нөхцөлд дээрх асуудлуудыг цогцоор нь шийдвэрлэхийн тулд автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шатыг хамарсан нэгдсэн хяналтын удирдлагын тогтолцоог бий болгож, хууль эрх зүйн орчныг шинэчлэн сайжруулж, хүрээлэн орчинд ээлтэй тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг нэмэгдүүлэх болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлого, арга хэмжээг уялдуулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Үүний зэрэгцээ, БНСУ зэрэг бодлого хэрэгжилтийн амжилттай туршлагатай улс орнуудын шилдэг жишээг судлан, Монгол Улсын бодит нөхцөл байдалд нийцсэн институцийн шинэчлэлийн чиглэлийг тодорхойлох нь зүйтэй. Ингэснээр иргэдийн амьдралын аюулгүй байдал, тав тухыг нэмэгдүүлж, хүрээлэн буй орчны тогтвортой хөгжил болон төрийн бодлогын хэрэгжилтийн үр нөлөөг хангах боломж бүрдэнэ.

Энэ бүлэгт Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн хяналтын удирдлагын тогтолцоог сайжруулахын тулд дараах долоон чиглэлд төвлөрсөн дунд болон урт хугацааны бодлогын зорилт, эрх зүйн шинэчлэлийн санал, шийдлүүдийг танилцуулж байна.

- Импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад оруулсан автомашины техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийг системтэйгээр хянах, шалгах тогтолцоог бүрдүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шатын нэгдсэн хяналтын удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлж, худалдан авалтаас эхлэн ашиглалтаас хасах хүртэлх бүх үе шатын мэдээллийг нэгтгэн, цахим суурьтай системээр удирдах боломжоор хангах
- Автомашины сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлтийн тогтолцоог сайжруулж, аюулгүй байдалд нөлөөтэй гол нэр төрлийн сэлбэгт баталгаажуулалтын тогтолцоо нэвтрүүлж, хуучин сэлбэгийн чанарын хяналт болон олон улсын стандартыг нэвтрүүлэх
- Автозасварын хяналтын удирдлагын тогтолцоог шинэчилж, албан ёсны засварын газрын баталгаажуулалтын тогтолцоо болон засварын инженер техникийн ажилчдын ур чадварын зэрэглэл тогтоох тогтолцоог нэвтрүүлэх, засвар үйлчилгээний түүхийг цахимжуулан хянах боломжийг бүрдүүлэх
- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны хяналтыг сайжруулах хүрээнд хорт утааны тогтмол хяналт шалгалтын тогтолцоо, утаа бага ялгаруулалтын бүс (LEZ)-ийн тогтолцоо, олон нийтэд чиглэсэн боловсрол болон хууль эрх зүйн зохицуулалтыг бэхжүүлэх
- Зам тээврийн ослыг бууруулж, автотээврийн хэрэгслийн техникийн аюулгүй байдлыг хангахын тулд урт хугацааны хэтийн төлөвт нийцүүлэн техникийн хяналтын үзлэгийн чиг үүргийг дахин тодорхойлж, шинээр зохион байгуулна.
- Дунд болон урт хугацааны автотээврийн хэрэгслийн бодлого боловсруулж, хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах стратеги, байгаль орчинд ээлтэй автомашинд шилжих хөтөлбөр, зам тээврийн ослоор нас баралт бууруулах зорилт зэргийг эрх зүйн хүрээнд тодорхой тусгана.

Эдгээр арга хэмжээг хэрэгжүүлснээр Монгол Улс илүү системтэй, үр ашигтай автотээврийн хэрэгслийн хяналтын удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлж, иргэдийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны хамгааллын түвшнийг нэмэгдүүлэхийн зэрэгцээ, тогтвортой тээврийн системд шилжих суурийг тавих боломжтой болно.

5.3.1 Импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийн үзлэгийн тогтолцоог бүрдүүлэх арга зам

Монгол Улсын хувьд одоогийн байдлаар автомашины ихэнх хувийг гадаад улсаас хуучин буюу ашиглалтад оруулсан хэлбэрээр импортолж байгаа бөгөөд энэ нөхцөлд тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт болон гүйцэтгэлийн мэдээллийг импортын үе шатнаас эхлэн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг хүртэл бүх үйл явцад системтэйгээр удирдан зохицуулах нь туйлын чухал юм. Иймээс импортоор оруулж ирж буй ашиглалтад ор0уулсан автотээврийн хэрэгслийг урьдчилан нягтлах, бүртгэлийн шаардлагыг чанд мөрдөх нь зайлшгүй хэрэгцээтэй. Үүнийг хангах тодорхой сайжруулалтын арга хэмжээнүүд нь дараах байдалтай байна.

1) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг автоматаар нягтлан шалгах систем боловсруулах

Импортын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн найдвартай байдлыг дээшлүүлэхийн тулд тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN)-т суурилсан техникийн үзүүлэлтийг автоматаар баталгаажуулах системийг нэвтрүүлэх шаардлагатай. Тээврийн хэрэгсэл импортлох үед гаалийн мэдүүлгийн шатанд оруулсан тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар, экспорт-импортын гэрчилгээ, техникийн үзүүлэлтийн хуудас зэрэг гол мэдээллүүдийг цахим системд автоматаар холбож, өмнө нь бүртгэгдсэн мэдээллийн сантай харьцуулан зөрүү, хуурамч байдал илэрсэн тохиолдолд бодит цагийн анхааруулга өгч, хяналтын ажиллагааг автоматаар эхлүүлэх зохицуулалт шаардлагатай. Үүнтэй зэрэгцэн, импортын мэдүүлгээс өмнө урьдчилсан мэдээллийг бүртгэхийг заавал болгож, тээврийн хэрэгсэл Монгол Улсад ирэхээс өмнө техникийн үзүүлэлт болон аюулгүй байдлын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг урьдчилан нягтлах боломжийг бүрдүүлэх ёстой. Энэхүү арга хэмжээ нь бичиг баримт хуурамчаар үйлдэх, буруу мэдээлэл оруулах эрсдэлийг хааж, импортын автомашиныг бүртгэхэд тохиромжтой эсэхийг урьдчилан үнэлэхэд чухал хувь нэмэр оруулах юм.

2) Автотээврийн хэрэгслийн урьдчилан мэдүүлэх, техникийн хяналтын урьдчилсан үзлэгийг нэвтрүүлэх

Монгол Улс нь импортын тээврийн хэрэгсэлд бүртгэлээс өмнөх үе шатанд техникийн хяналтын болон хүрээлэн буй орчны үзлэгийн урьдчилсан тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай бөгөөд үүний тулд бүртгэлийн шалгуурыг ялган ангилах, техникийн хяналтын үзлэгийн дэд бүтцийг орчин үеийн түвшинд хүргэх хэрэгтэй байна. Одоогийн байдлаар Монгол Улс нь тээврийн хэрэгслийг бүртгэсний дараа зөвхөн үндсэн аюулгүй байдлын үзлэг хийдэг бөгөөд утаан дахь хорт бодисын хэмжээ, дуу чимээ, тоормос, жолоодлогын гүйцэтгэл зэрэг нарийвчилсан хүрээлэн буй орчин болон аюулгүй байдлын шалгуур нь тогтоосон боловч шаардлагатай тоног төхөөрөмж, чадавх дутмаг байдгаас бүрэн хэрэгжиж чадахгүй байна. Мөн үзлэгээр шаардлага хангаагүй нь тогтоогдсон тохиолдолд бүртгэл хязгаарлах, хөдөлгөөнд оролцохыг хориглох зэрэг бодитой хориг арга хэмжээ сул хэрэгждэг.

Харин БНСУ болон Япон Улс нь бүртгэлээс өмнөх үе шатанд урьдчилсан үзлэгийг заавал хийдэг бөгөөд тодорхой насжилттай хуучин автомашин болон импортын тээврийн хэрэгсэлд голлох аюулгүй байдал, хүрээлэн орчны шалгуурыг чанд мөрддөг. Стандарт хангаагүй тээврийн хэрэгслийг бүртгэхийг зөвшөөрдөггүй бөгөөд зөвхөн зарим тохиолдолд авто засвар, техникийн өөрчлөлт хийсний дараа дахин үзлэгт хамрагдах нөхцөлтэйгөөр бүртгэхийг зөвшөөрдөг.

Монгол Улс нь үүнтэй адил тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн шалгуурыг ашиглалтын насжилт, түлшний төрөл, утаа ялгаруулалтын ангилал зэрэг үзүүлэлтээр ялган тогтоож, стандарт хангаагүй тээврийн хэрэгсэлд бүртгэл олгохыг хязгаарлах буюу нарийвчилсан дахин үзлэг хийхийг шаарддаг байдлаар тогтолцоог боловсронгуй болгох шаардлагатай. Мөн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн тоног төхөөрөмж, хүрээлэн буй орчны нөхцөлийг сайжруулж, өндөр нарийвчлалтай хэмжилтийн багаж, агааржуулалтын систем болон мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын тогтолцоог нэвтрүүлэх замаар үзлэгийн үр дүнгийн найдвартай байдал, үзлэгийн инженерийн ажлын бүтээмжийг нэгэн зэрэг дээшлүүлэх ёстой.

3) Тээврийн хэрэгслийн гүйцэтгэл, хүрээлэн буй орчны стандартыг чангатган, системчлэх

Ашиглалтад оруулсан автомашины аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх нөлөөг харгалзан үзвэл, одоогийн техникийн хяналтын үзлэгийн энгийн стандарт нь хангалтгүй байна. Иймээс утаан дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх хэмжээ, дуу чимээний түвшин, эрчим хүчний үр ашиг (түлш зарцуулалт) зэрэг хүрээлэн буй орчны хүчин зүйлийг хамарсан гүйцэтгэлийн үзлэгийн тогтолцоонд шилжих шаардлагатай. Ялангуяа насжилт өндөртэй автомашинд гол зангилаа эд ангийн нөхцөл байдал, засвар үйлчилгээний түүхийг үндэслэн үзлэгийн давтамж, үзлэгийн үзүүлэлтүүдийг нэмэгдүүлэх нь зүйтэй. Гүйцэтгэлийн үзлэгийн тогтолцоог дараах байдлаар бүрдүүлж болно.

- Аюулгүй ажиллагааны гүйцэтгэлийн үзлэг: Тоормосны систем, жолоодлогын механизм, дугуй ба гүүшин, кузов болон явах эд ангийн үзлэг
- Хүрээлэн буй орчны гүйцэтгэлийн үзлэг: Утаан дахь хорт бодисын хэмжээ, дуу чимээний түвшин, эрчим хүчний үр ашиг (түлшний хэмнэлт) үнэлгээ гэх мэт
- Тээврийн хэрэгслийн түүх ба эд ангийн нөхцөл байдлын шалгалт: Авто засвар үйлчилгээний бүртгэл, осол болон усанд автаж эвдэрсэн түүх, насжилт өндөртэй автомашины үзлэг.

Мөн тодорхой стандарт хангаагүй тохиолдолд автомашиныг шаардлагатай техникийн өөрчлөлт, засвар хийсний дараа дахин үзлэгт хамрагдаж бүртгэхийг зөвшөөрөх, эсвэл бүртгэлийг бүхэлд нь хориглох зохицуулалтыг зэрэг хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

4) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн удирдлагын системийг орчин үеийн түвшинд хүргэх

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл болон тээврийн хэрэгслийн мэдээллийн удирдлагын тогтолцоо нь цахим хэлбэрт бүрэн шилжээгүй, төр болон хувийн хэвшлийн байгууллагуудын хооронд мэдээллийн уялдаа хангалтгүй байгаа нь мэдээлэл ашиглалт, төрийн үйлчилгээний бүтээмж хоёуланд нь саад болж байна. Энэ байдлыг сайжруулахын тулд үүлэн технологид суурилсан автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн нэгдсэн удирдлагын системийг нэвтрүүлж, бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, даатгал, ашиглалтаас хасах зэрэг автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан төвлөрсөн мэдээллийн сан байгуулах шаардлагатай. Энэхүү систем нь одоо ашиглагдаж буй Autobox-той уялдан ажиллаж, автомашины техникийн үзүүлэлт (модификац), үзлэгийн үр дүн, засвар үйлчилгээний түүх зэрэг мэдээллийг бодит цагийн горимд удирдах боломжтой байх ёстой. Мөн төрийн байгууллагууд хооронд мэдээлэл хуваалцах, даатгалын компаниудтай өгөгдөл холбох, иргэдэд зориулсан мэдээлэл лавлах үйлчилгээг хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлэх хэрэгтэй. Ингэснээр төрийн үйлчилгээний бүтээмж, мэдээллийн найдвартай байдал, бодлогын хэрэгжилтийг сайжруулах боломжтой болно.

5) Экспортлогч орнуудтай хамтын ажиллагааны тогтолцоог бэхжүүлэх

Монгол Улс нь гол импортын түнш болох Япон, БНСУ зэрэг улстай хамтран ажиллаж, автомашин экспортлох үе шатанд техникийн үзүүлэлтийн мэдээлэл, аюулгүй байдлын баталгаажуулалтын гэрчилгээ, утаан дахь хорт бодисын хэмжээний гэрчилгээ зэрэг стандарт

баримт бичгийн тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай. Ингэснээр автотээврийн хэрэгслийг тээвэрлэлтийн өмнөх шатанд чанарын урьдчилсан баталгаажуулалт хийж, Монгол Улсад орж ирэх үед илүүц давхардсан үзлэг, баримт бичгийн дутуу мэдээллээс үүдэлтэй асуудлыг урьдчилан сэргийлэх боломжтой. Мөн БНСУ-ын “Бие даасан баталгаажуулалтын тогтолцоо”, Япон Улсын “Загварын баталгаажуулалтын тогтолцоо”-г жишиг болгон авч үзэж, Монгол Улсад ч мөн тодорхой стандарт хангасан импортын автомашинд хялбаршуулсан бүртгэлийн үйл явцыг санал болгодог баталгаажуулалтын тогтолцоог нэвтрүүлэх боломжийг судалж болно.

6) Асуудалтай тээврийн хэрэгслийг хэрэгсэл урьдчилан хянах тогтолцоог бүрдүүлэх

Монгол Улс ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгслийг импортлох явцад цацрагийн бохирдолтой, усанд автсан, осолд орсон, гүйлтийн заалтыг өөрчилсөн зэрэг эрсдэл бүхий тээврийн хэрэгсэл нэвтрэх магадлалтай байдаг. Иймээс импортын автотээврийн хэрэгслийн түүхийн мэдээллийг тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN)-т тулгуурлан заавал ирүүлэхийг үүрэг болгох хэрэгтэй. Тээврийн хэрэгслийн түүхийн мэдээлэлд цацрагийн бохирдлын шинжилгээний үр дүн, усанд автсан болон ослын бүртгэл, гүйлтийн заалтын түүх, хулгай болон битүүмжлэгдсэн эсэх, голлох засвар үйлчилгээ болон техникийн хяналтын үзлэгийн бүртгэлийг багтаах ёстой бөгөөд, уг мэдээллийг бүртгэл хийхийн өмнө заавал шалгаж баталгаажуулах журмыг хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Мөн бүртгэлийн явцад цацрагийн хурдавчилсан хэмжигч, зэврэлтийн илрүүлэгч зэрэг тоног төхөөрөмжийг ашиглан газар дээр нь хяналтын үзлэг хийх замаар хэвийн бус тээврийн хэрэгслийг урьдчилан илрүүлэн бүртгэлээс хасах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх ёстой. Ийм тогтолцоог хэрэгжүүлснээр иргэдийн эрүүл мэнд, аюулгүй байдлыг хамгаалж, импортын хуучин автомашины чанар, найдвартай байдлын түвшнийг дээшлүүлэх боломжтой.

5.3.2 Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатны хяналтын удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх арга зам

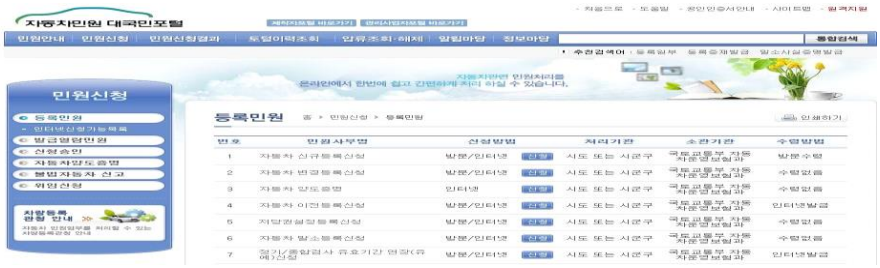
1) Автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой мэдээллийг сайжруулах чиглэл

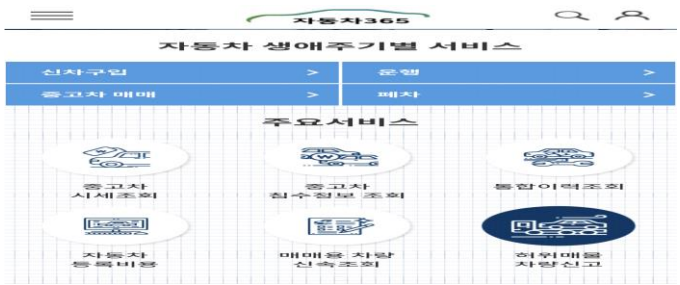
Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн мэдээлэл олголтыг сайжруулах ажлыг олон талаас нь авч үзэх шаардлагатай. Юуны өмнө, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан цогц хяналтын мэдээллээр үр дүнтэй хангах зорилгоор нэгдсэн мэдээллийн санг бүрдүүлэх шаардлагатай. Уг мэдээллийн сан нь техникийн хяналтын үзлэгийн төв, автозасварын газар, худалдаа эрхлэгч, даатгалын компани зэрэг эх сурвалжаас оруулсан олон төрлийн мэдээллийг хадгалж, хянан удирдах боломжтой байх ёстой. Ингэснээр автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой мэдээллийг нэгдсэн байдлаар бүртгэн хөтлөх нөхцөл бүрдэнэ. Ийм интеграцчилсан систем нь хэрэглэгчдэд шаардлагатай мэдээллээ нэг цэгээс хялбархан хайж, шалгах боломжийг олгоно.

Мөн цахим платформ болон гар утасны аппликейшний үйл ажиллагааг сайжруулах шаардлагатай. Үүний хүрээнд тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн цаг авах, даатгалын мэдээлэл шалгах болон сунгах, тээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас хасах хүсэлт гаргах, хянах зэрэг олон төрлийн үйлдлийг нэмснээр хэрэглэгчид шаардлагатай үйлчилгээг бодит цагийн горимоор авах боломжтой болно. Үүнтэй зэрэгцэн техникийн хяналтын үзлэгийн хуваарь, даатгалын хугацаа сунгалт, ашиглалтаас хасах үйл явц зэрэг чухал мэдээллийг урьдчилан мэдэгдэх системийг нэвтрүүлж, хэрэглэгчид шаардлагатай арга хэмжээг цаг тухайд нь авах нөхцөлийг бүрдүүлэх хэрэгтэй.

Эцэст нь, хууль эрх зүйн болон захиргааны дэмжлэг шаардлагатай. Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шатны хяналтыг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хууль тогтоомжийг батлан хэрэгжүүлснээр эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх ёстой. Үүний тулд Зам, тээврийн яам, Байгаль орчны яам, Цагдаагийн ерөнхий газар зэрэг холбогдох байгууллагуудын хамтын ажиллагааны тогтолцоог бүрдүүлж, тээврийн хэрэгслийн мэдээллийн нэгдсэн удирдлагыг үр

дүнтэй зохион байгуулах шаардлагатай. Ийм цогц сайжруулалтын үр дүнд Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн систем нь хэрэглэгчдэд илүү өндөр бүтээмжтэй, найдвартай мэдээлэл хүргэж, автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой үйлчилгээг ашиглах тав тухыг дээшлүүлэхэд хувь нэмэр оруулна.





<Зураг 5-2> Car 365

Эх сурвалж: Car 365 веб сайт[28]

2) Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын үе шат тус бүрийн мэдээллээр хангах арга зам

Шинэ автомашин худалдан авах хэрэглэгч шаардлагатай мэдээллийг хялбархан авах боломжтой байхаар төрөл бүрийн үйлчилгээг хүргэх шаардлагатай. Үүнд автомашины загвар, үнэ, техникийн гүйцэтгэл, борлуулалтын цэг зэрэг үндсэн мэдээллээс гадна, загвар тус бүрийн ялгаа, урт хугацааны ашиглалтын зардал, шатахууны зарцуулалт, засварын түүх зэрэг худалдан авах шийдвэр гаргахад бодитойгоор туслах мэдээллийг багтаах хэрэгтэй.

Автотээврийн хэрэгслийн даатгал сонгохтой холбоотойгоор даатгалын тариф, ослын үед даатгалын нөхөн төлбөр шийдвэрлэх арга, даатгалын компани тус бүрийн давуу тал зэрэг мэдээллийг харьцуулан үзэх боломжтой нэгдсэн платформ бий болгох шаардлагатай. Ингэснээр хэрэглэгч тухайн автомашины загвар бүрийн даатгалын тарифыг шалгаж, өөрт тохирсон даатгалын бүтээгдэхүүнийг сонгох нөхцөл бүрдэнэ.

Шинэ автомашины бүртгэлтэй холбоотойгоор бүртгэлийн үйл явц болон зардлыг тодорхой зааж, цахимаар шинээр бүртгүүлэх хүсэлт гаргах, бүртгэлийн баталгаажуулалтыг шалгах үйлчилгээг нэвтрүүлэх ёстой. Мөн иргэний баталгаажуулалтын арга, өмчлөх эрх шилжүүлэх шат дарааллын талаар дэлгэрэнгүй тайлбар өгөх шаардлагатай.

① Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үе шатанд шаардлагатай мэдээллээр хангах арга зам

Шинээр автотээврийн хэрэгсэл бүртгүүлэх болон ашиглалтад оруулахад шаардлагатай техникийн хяналтын үзлэгийг цагийг цахимаар урьдчилан захиалах боломжийн талаарх мэдээллийг хүргэх шаардлагатай. Үүний үр дүнд хэрэглэгч үзлэгийн төвийн байршлыг хайх,

[28] Car 365 веб сайт (Хайлтын огноо: 2024 оны 11-р сар)

үзлэгийн хүчинтэй хугацааг шалгах, цахимаар цаг авах боломжийг ашиглах нөхцөл бүрдэнэ. Ийм үйлчилгээ нь хэрэглэгчийн тав тухыг нэмэгдүүлэхэд хувь нэмэр оруулна.

Мөн автомашины засвар үйлчилгээтэй холбоотой мэдээлэл олгох нь чухал. Хэрэглэгч шаардлагатай засвар үйлчилгээг авах боломжтой байхаар мэргэжлийн засварын газар болон засвар үйлчилгээ үзүүлэх боломжтой байгууллагын жагсаалтыг санал болгох систем хэрэгтэй. Ялангуяа, тодорхой брэндийн автомашины засварыг мэргэшсэн газруудаас гадна аккумляторын батарей, хүчдэл хувиргагч, өндөр хүчдэлийн систем зэрэг тусгай эд анги ашигладаг цахилгаан автомашины онцлогийг харгалзан, тусгай тоног төхөөрөмж болон технологитой цахилгаан автомашины мэргэжлийн засварын газрыг хялбархан олох боломжийг бүрдүүлэх ёстой. Ингэснээр хэрэглэгч өөрийн тээврийн хэрэгслийн төрөлд тохирсон засвар үйлчилгээг илүү хялбар авах нөхцөл бүрдэнэ.

Замын хөдөлгөөнтэй холбоотой мэдээлэл нь замын хөдөлгөөнд оролцоход чухал хүчин зүйл юм. Замын хөдөлгөөний дүрэм, жолоодлогын аюулгүй байдлын мэдээлэл, цахилгаан автомашины засвар үйлчилгээ үзүүлэх боломжтой байгууллагуудын талаарх мэдээллийг хүргэх шаардлагатай бөгөөд ийм мэдээллийг үндэсний түвшинд удирдан зохицуулах ёстой. Холбогдох хууль тогтоомж болон аюулгүй ажиллагааны зааврыг бодит цагийн горимоор шинэчилж хэрэглэгчдэд хүргэх шаардлагатай.

Автомашины сэлбэг хэрэгслийн мэдээллийг мөн хүргэх ёстой. Үүнд брэнд бүрийн сэлбэгийн мэдээлэл, оригинал болон хуулбар сэлбэг хэрэгслийн ялгаа, сэлбэг солих хугацаа болон хэрэглээний материалтай холбоотой мэдээллийг багтаасан систем хэрэгтэй.

Автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой хүрээлэн буй орчны мэдээллээр хангах зайлшгүй шаардлагатай. Утаан дахь хорт бодисын хэмжээнээс хамаарсан зэрэглэл, утаа бууруулах төхөөрөмжийн суурилуулалтын байдал, цахилгаан автомашины цэнэглэх цэгийн байршил зэрэг нь замын хөдөлгөөнд оролцоход чухал мэдээлэлд хамаарна. Мөн хүрээлэн буй орчны зохицуулалт болон төрөөс авч хэрэгжүүлж буй утаа бууруулах бодлогын талаарх мэдээллийг бодит цагийн горимоор шинэчилж хүргэх ёстой.

Тээврийн хэрэгслийн албан татвартай холбоотой мэдээллээр мөн хангах шаардлагатай. Үүнд тээврийн хэрэгслийн албан татварын тооцоолсон хэмжээ, төлбөрийн арга, төлөх хугацаа зэрэг мэдээллийг багтааснаар хэрэглэгч урьдчилан бэлтгэлтэй байх боломж бүрдэнэ.

Автотээврийн хэрэгслийн даатгалын талаарх мэдээлэл ч чухал ач холбогдолтой. Даатгалын хугацаа сунгах үе, даатгалын хураамжийн өөрчлөлтийн талаарх мэдээллийг хүргэснээр хэрэглэгч даатгалын хугацаа дуусахаас өмнө сунгалт хийх нөхцөл бүрдэнэ. Мөн даатгалын бурруутай этгээдийн хариуцлагын талаарх мэдээллийг бодит цагийн горимоор хүргэж, хэрэглэгч даатгалын тохиолдол үүсэхэд өөрт ашигтай нөхцөлийг сонгох боломжтой болно.

Тээврийн хэрэгсэл барьцаалах эсвэл битүүмжлэх нөхцөл үүссэн тохиолдолд үүнийг шалгах болон чөлөөлөх аргын талаарх мэдээллийг хүргэх нь зүйтэй. Ингэснээр хэрэглэгч автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой эрх зүйн асуудлыг илүү хялбар шийдвэрлэх боломжтой болно.

② Ашиглаж буй автотээврийн хэрэгслийн худалдаа арилжааны үе шатанд шаардлагатай мэдээллээр хангах арга зам

Ашиглаж буй автотээврийн хэрэгслээ худалдаалах эсвэл өөр автомашинтай солих гэж байгаа тохиолдолд худалдагч, худалдан авагч хоёр нь оновчтой шийдвэр гаргах боломжтой байх үүднээс ашиглалтад оруулсан автомашины зах зээлийн үнэ болон дунджаар хийж буй худалдааны үнийг мэдээлэх шаардлагатай. Мөн цахим орчинд худалдаалагдаж буй автомашиныг бодит цагийн горимоор хайх боломжтой функц хэрэгтэй. Худалдан авагчид тухайн автомашины зураг, дэлгэрэнгүй мэдээлэл, техникийн байдал зэрэгт хялбархан хандаж, найдвартай мэдээллийг авах нөхцөл бүрдүүлэх ёстой.

Автотээврийн хэрэгслээ өөр автомашинаар солих хүсэлтэй хэрэглэгч тухайн автомашины ослын түүх болон засвар үйлчилгээний бүртгэлийг харах боломжтой байх ёстой. Үүний тулд автомашины түүхийг лавлах үйлчилгээг нэвтрүүлж, автомашин худалдаалах үед анхаарах зүйлс болон зах зээлийн үнэ ханшийн өөрчлөлтийн талаар мэдээлэх нь чухал.

Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөх эрх шилжүүлэх бүртгэлийн дараалал болон үнийн талаар тодорхой мэдээлэл өгөх шаардлагатай. Мөн өмчлөх эрх шилжүүлэх хүсэлт гаргах болон бүртгэлийн баталгаажуулалтын үйлчилгээг цахимаар шуурхайгаар явуулах боломжийг нэвтрүүлэх нь хэрэглэгчдийн тав тухыг нэмэгдүүлнэ.

③ Ашиглалтаас хасах үе шатанд шаардлагатай мэдээллээр хангах арга зам

Монгол Улсад автомашины ашиглалтаас хассаны дараа бүртгэлээс хасах журам байдаг ч түүний хэрэгжилт, үр дүн нь хангалтгүй тул сайжруулалт шаардлагатай. Автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч ашиглалтаас хасах үндэслэл үүссэн тохиолдолд үүнийг нотлох бичиг баримтыг бүрдүүлэн бүртгэлээс хасуулах үүрэгтэй бөгөөд ингэснээр автомашиныг ээзнгүй орхих, зөвшөөрөлгүйгээр замын хөдөлгөөнд оролцох зэргийг таслан зогсоох боломж бүрдэнэ.
Үүнийг илүү үр дүнтэй хэрэгжүүлэхийн тулд итгэмжлэгдсэн Тээврийн хэрэгсэл устгалын газруудад техникийн хяналтын үзлэг, заавар мэдээллээр хангах, бүртгэлээс хасуулах хүсэлт гаргах, баталгаажуулах үйлчилгээг нэгдсэн системд оруулах, мөн ашиглалтад оруулсан автомашины экспортын хяналтын тогтолцоог нэгтгэх шаардлагатай. Ашиглалтаас хассаны дараа бүртгэлээс хасах үйл явц, шаардлагатай бичиг баримтын бэлтгэл зэргийг шат дараалалтайгаар зааж, бүртгэлээс хасах цахим үйлчилгээг нэвтрүүлж хэрэглэгчдэд хялбар, түргэн шуурхай үйлчилгээг хүргэх ёстой.

Мөн ашиглалтаас хассан автомашинуудыг ээзнгүй хаяж, орхигдуулах тохиолдолд хуулийн дагуу шийтгэл, торгууль ногдуулахыг тодорхой мэдээлж, ийм зөрчлөөс сэргийлэх хуулийн зохицуулалт, хяналтын тогтолцоог бэхжүүлэх шаардлагатай. Нэмж хэлэхэд хуульд нийцсэн зөвшөөрөлтэй итгэмжлэгдсэн тээврийн хэрэгсэл устгалын газруудын жагсаалтыг олон нийтэд нээлттэйгээр хүргэж, ашиглалтаас хассаны дараа бүртгэлээс хасах үйл явцыг нээлттэй болгох замаар хэрэглэгчийг хууль ёсны, аюулгүй ашиглалтаас хасах үйл явцыг дагаж мөрдөх нөхцөлийг бүрдүүлэх хэрэгтэй.

<Хүснэгт 5-8> Автотээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас болон бүртгэлээс хасах үйл явц (БНСУ-ын жишээ)

Ашиглалтаас хасахдаа
- Зөвхөн бүртгэгдсэн албан ёсны тээврийн хэрэгсэл устгалын газарт автомашиныг ашиглалтаас хасах ёстой

Хууль эрх зүйн үндэслэл: “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”-ийн 13-р зүйл
- Ээзнгүй хаяж, орхихыг хориглох: Автотээврийн хэрэгслийг ээзнгүй хаяж, орхисон тохиолдолд 1 жил хүртэл хорих ял эсвэл 1 сая хүртэлх воны торгууль ногдуулах бөгөөд тээврийн хэрэгслийн албан татварыг тасралтгүй ногдуулж, хариуцлагын даатгалд хамрагдаагүй бол торгууль ногдуулах
- Ашиглалтаас хасахыг хориглох тээврийн хэрэгсэл: Хог хаягдлыг зөвшөөрөлгүй хаясан болон эд анги салгаж авсан тээьрийн хэрэгслийг ашиглалтаас хасагдахгүй

Хууль эрх зүйн үндэслэл: “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”-ийн 80-р зүйл 3 дугаар хэсэг

Ашиглалтаас хассаны дараа
- Бүртгэлээс хасах: Ашиглалтаас хассаны дараа бүртгэлээс хасуулаагүй бол 500,000 воны торгууль ногдуулах

Хууль эрх зүйн үндэслэл: “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”-ийн 84-р зүйл 1 дүгээр заалтын 1 дүгээр хэсэг, Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хуулийн Бүртгэлийн дүрмийн 38-р зүйл

Эх сурвалж: Хууль тогтоомжийг нэгтгэн зохиогч өөрөө боловсруулав

3) Autobox-ыг сайжруулах арга зам

① Autobox системийн өргөтгөл ба үйл ажиллагааны чадавхыг нэмэгдүүлэх

Одоогийн байдлаар Autobox систем нь зөвхөн үндсэн тээврийн хэрэгслийн мэдээллээр хангаж байгаа тул, үүнийг автомашины ашиглалтын бүх үе шатыг хамруулах боломжтой болгон өргөтгөх шаардлагатай. Үүнд шинэ автомашин худалдан авах, ашиглалт, хуучин автомашины худалдаа, ашиглалтаас хасах зэрэг мэдээллийг багтаасан иж бүрэн систем болгон хөгжүүлэх нь зүйтэй.

- Шинэ автомашин худалдан авахад шаардлагатай мэдээлэл: Автомашины загвар, техникийн үзүүлэлт, үнэ, ашиглалтын зардал зэрэг шинэ автомашин худалдан авахад шаардлагатай үндсэн мэдээллээр хангах
- Ашиглалтын үеийн мэдээлэл: Автомашин ашиглаж байх хугацаанд шаардлагатай мэдээлэл (жишээ нь, техникийн хяналтын үзлэгийн тов, даатгал шинэчлэлт, техникийн үйлчилгээний мэдээлэл гэх мэт)-ээр бодит цагийн горимоор хангана.
- Ашиглалтад оруулсан автомашины худалдааны мэдээлэл: Ашиглалтад оруулсан автомашины ослын түүх, засвар үйлчилгээний бүртгэл, техникийн үзлэгийн түүхийг шалгах боломжтой системийг нэвтрүүлнэ.
- Автотээврийн хэрэгслийг ашиглалтаас хасах үйл явцын мэдээлэл: Ашиглалтаас хасах үед бүртгэлээс хасах болон холбогдох хууль эрх зүйн ажиллагааны талаарх мэдээллийг, мөн ашиглалтаас хассаны дараах хяналтын системийн мэдээллээр хангадаг.

② Мэдээлэл холболтын систем боловсруулах

Autobox системийг төрөл бүрийн холбогдох байгууллагуудтай (ЗТЯ, даатгалын компани, автозасварын газар гэх мэт) мэдээллүүдтэй уялдуулан холбох боломжтой болгоно. Ингэснээр хэрэглэгч нь өөр өөр байгууллагуудад салангид байдлаар хадгалагдаж буй мэдээллийг нэг платформ дээр нэгтгэн авах боломжтой болно.

- ЗТЯ: Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн мэдээлэл, замын хөдөлгөөний хууль дүрэм, бодлогын өөрчлөлтийн талаарх мэдээллийг бодит цагийн горимоор шинэчилж хэрэглэгчид хүргэнэ.
- Даатгалын компани: Автотээврийн хэрэгслийн даатгалын түүх, даатгалын хугацаа, хураамжийн хувь хэмжээ зэрэг мэдээллийг автоматаар уялдуулан холбож, хэрэглэгч даатгалын хугацаа дуусахаас өмнө мэдэгдэл авах боломжтой болно.
- Авто засварын газар: Тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний түүх болон санал болгож буй үйлчилгээний мэдээллийг бодит цагийн горимоор хүргэж, өмчлөгчийг шаардлагатай үед засвар үйлчилгээнд хамрагдах боломжийг олгоно.
- Техникийн хяналтын үзлэгийн төв: Тээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэгийн дүн болон үзлэгийн товыг холбон, үзлэгийн хүчинтэй хугацааны талаар сануулга илгээж, хэрэглэгчийг үзлэгийн цаг товлох боломжоо алдахгүй байхад дэмжинэ.

Автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийг ЗТЯ, даатгалын компани, авто засварын газар зэрэг олон байгууллага бүртгэн хөтөлдөг тул эдгээр мэдээллийг нэгдсэн байдлаар хянан удирдах эрх бүхий байгууллагыг тогтоож, үүрэг, хариуцлагыг нь тодорхой болгох шаардлагатай. Ашиглалтад оруулсан автомашины худалдаанд ослын түүх, техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдсан эсэх зэрэг мэдээллийг хуульчилж заавал бүртгэн, хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалах ёстой. Мөн даатгалын компани, техникийн хяналтын үзлэгийн төв, ашиглалтад оруулсан автомашины худалдааны систем зэрэгтэй мэдээллийг бодит цагийн горимоор уялдуулан холбож, хэрэглэгчид үнэн зөв мэдээлэл хүргэх нөхцөлийг бүрдүүлэх хэрэгтэй.

③ Системийн аюулгүй байдлыг бэхжүүлэх

Autobox системд хамгийн сүүлийн үеийн аюулгүй байдлын технологийг нэвтрүүлж, тогтмол засвар үйлчилгээ болон эмзэг байдлын шалгалтаар дамжуулан мэдээллийн найдвартай байдлыг хангах ёстой. Ялангуяа хакердах оролдлого болон мэдээллийн алдагдлаас урьдчилан сэргийлэхийн тулд мэдээлэл шифрлэлт, нэвтрэх эрхийн удирдлага, хэрэглэгчийн баталгаажуулалтыг сайжруулах зэрэг үндсэн хамгаалалтын тогтолцоог заавал бүрдүүлэх шаардлагатай.

Автотээврийн хэрэгслийн мэдээлэл бүртгэх үед хоёр шатлалтай баталгаажуулалт (OTP), цахим гарын үсэг гэх мэт энгийн боловч үр дүнтэй баталгаажуулалтын арга хэмжээг хэрэгжүүлж, худал мэдээлэл оруулах, мэдээлэл болон өгөгдлийг өөрчлөхийг хориглох ёстой. Авто засварын газар, техникийн хяналтын үзлэгийн төв, даатгалын компани зэрэг гадаад байгууллагуудтай уялдуулах мэдээллийг шифрлэгдсэн сүлжээгээр найдвартай дамжуулахыг зохион байгуулах хэрэгтэй.

Иргэд системд итгэж, үр ашигтай ашиглах нөхцөлийг бүрдүүлэхийн тулд хувийн мэдээллийг хамгаалах болон лог хөтлөлтийн системийг боловсруулж, мэдээлэлд хандсан түүх болон өөрчлөлтийн бүртгэлийг ил тод удирдах ёстой. Автомашиныг ашиглалтаас болон бүртгэлээс хасах зэрэг эмзэг мэдээллийг бодит цагийн горимоор шинэчилж, бүртгэлийн түүхийг шалгах боломжийг олгох нь системийн итгэлцлийг нэмэгдүүлнэ. Мөн автомашиныг ашиглалтаас болон бүртгэлээс хасах нөхцөлийг тодорхой журамлаж, уг мэдээллийг бодит цагийн горимоор хүргэснээр тээврийн хэрэгслийн хяналтыг илүү үр дүнтэй явуулах боломжтой болно.

④ Бодит цагийн горимоор, үнэн зөв мэдээллээр хангах

Хэрэглэгч нь тээврийн хэрэгслийн ослын түүх, засвар үйлчилгээний бүртгэл, даатгалын бүртгэл зэрэг гол мэдээллийг бодит цагийн горимоор шалгах боломжтой байх ёстой. Үүний тулд даатгалын тохиолдлын бүртгэлийг даатгалын компани болон системийг уялдуулан автоматаар шинэчилдэг болгох бөгөөд, зөвхөн албан ёсоор баталгаажуулж болох мэдээллийг санал болгосноор мэдээллийн найдвартай байдлыг хангана.

Мөн ашиглалтад оруулсан автомашины худалдаанд тээврийн хэрэгслийн ослын бүртгэл, даатгалын тохиолдлын засвар үйлчилгээний түүх зэрэг гол мэдээллийг системтэй автоматаар уялдуулж, хэрэглэгч нь автомашины техникийн болон ашиглалтын байдлыг ил тод нягтлах, худал болон хуурамч мэдээлэлгүйгээр найдвартай худалдаа хийх нөхцөлийг бүрдүүлэх шаардлагатай.

⑤ Төр, захиргааны дэмжлэг болон хууль, эрх зүйн тогтолцоог бүрдүүлэх

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн системийн үр ашиг, бүтээмжийг нэмэгдүүлэхийн тулд холбогдох хууль тогтоомж, бодлогыг системийн сайжруулалттай уялдуулан шинэчлэх шаардлагатай. Ингэснээр мэдээллийн найдвартай байдлыг дээшлүүлж, системийн үйл ажиллагааны тогтвортой байдлыг хангах хууль эрх зүйн үндсийг бүрдүүлнэ. Ашиглалтад оруулсан автомашины худалдаалахдаа ослын түүх болон засвар үйлчилгээний түүхийг хэрэглэгчид заавал хүргэхийг хуульчилснаар, хэрэглэгчийн мэдээлэлд үндэслэн оновчтой шийдвэр гаргах нөхцөл бүрдэнэ. Мөн автомашиныг ашиглалтаас болон бүртгэлээс хасах үйл ажиллагааг цахим хэлбэрээр үзүүлэхийг хуульчилснаар, автомашинуудыг эзэнгүй, орхихоос сэргийлнэ. Даатгалын компани, авто засварын газар, техникийн хяналтын үзлэгийн төв зэрэг байгууллагуудтай мэдээллийг бодит цагийн горимоор уялдуулж холбохыг хуульчилснаар, мэдээлэл солилцоог идэвхжүүлж, хэрэглэгчдийг үнэн зөв мэдээллээр хүргэх боломж бүрдэнэ.

5.3.3 Автомашины сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлтийн тогтолцоог шинэчлэх арга зам

1) Монгол Улс дахь автомашины сэлбэг хэрэгслийн чанар, аюулгүй байдлыг сайжруулах чиглэл

Монгол Улс нь автомашины сэлбэг хэрэгслийн гүйцэтгэл, аюулгүй байдлыг хангаж, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг нэмэгдүүлэх зорилгоор сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай. Үүний хүрээнд сэлбэгийн үйлдвэрлэгч болон импортлогчид тухайн бүтээгдэхүүний гүйцэтгэл ба аюулгүй байдлыг нотолж, улсын баталгаажуулалтын системд бүртгүүлэн баталгаажуулалтын тэмдгийг олгох зарчмыг нэн тэргүүнд авч үзэх нь зүйтэй.

Нэгдүгээрт, импортоор орж ирж буй шинэ сэлбэгт хяналт тавих явдал юм. Монгол Улсад нийлүүлэгдэж буй шинэ сэлбэгийн ихэнх нь БНХАУ, БНСУ, Япон зэрэг автотээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгч орнуудаас импортлогддог тул импортын шатанд чанарын баталгаажуулалт болон тохирлын хяналтын үйл явцыг чангатгах шаардлагатай. Ялангуяа тоормосны хоолой, суудлын хамгаалалтын бүс, хойд манангийн гэрэл, гэрэлтүүлгийн төхөөрөмж зэрэг автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдалд шууд хамааралтай гол сэлбэгүүдийн хувьд олон улсын баталгаажуулалтад хамрагдсан бүтээгдэхүүнийг л гаалиар нэвтрүүлэхээр зохицуулах шаардлагатай. Мөн баталгаажсан сэлбэг бүрд албан ёсны баталгаажуулалтын тэмдэг, хяналтын дугаарыг хавсаргаж, хэрэглэгч хялбархан таних боломжийг бүрдүүлэх нь зүйтэй.

Үүнээс гадна сэлбэгийн гарал үүсэл, үйлдвэрлэсэн улс, баталгаажуулалтын мэдээллийг хянах боломжтой цахим мэдээллийн сүлжээг хөгжүүлж, хуурамч болон чанарын доголдолтой сэлбэгийн импортыг таслан зогсоохын тулд гааль болон төрийн байгууллагуудын хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх шаардлагатай.

Хоёрдугаарт, хуучин сэлбэгийн эргэлтийн тогтолцоог шинэчлэх шаардлагатай. Монгол Улсад ихэвчлэн ашиглалтаас гарсан автотээврийн хэрэгслийг задаргаанд оруулсны үндсэн дээр хуучин сэлбэгүүдийг дахин ашиглах, зах зээлд борлуулах асуудал түгээмэл байдаг бөгөөд энэ нь аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлж болзошгүй. Иймд хуучин сэлбэгт тусгайлан шалгалт, баталгаажуулалтын журам нэвтрүүлж, зөвхөн хяналтын үзлэгт тэнцсэн сэлбэгийг зах зээлд борлуулахыг зөвшөөрөх ёстой. Ялангуяа тоормос, жолооны механизм, хамгаалалтын бүс гэх мэт автотээврийн осолд шууд холбоотой чухал сэлбэгүүдийг заавал баталгаажуулалт хийсний дараа л хэрэглэхийг үүрэг болгож, баталгаажуулаагүй сэлбэгийн худалдааг хориглох хэрэгтэй. Мөн хуучин сэлбэг борлуулагчдыг бүртгэлийн болон зөвшөөрлийн тогтолцоонд хамруулж, зөвшөөрөлгүй борлуулалт, хууль бус задаргаа явуулж буй байгууллагуудад хяналт тавих хэрэгтэй. Баталгаажсан хуучин сэлбэгт QR код эсвэл баталгаажуулалтын дугаар олгож, хэрэглэгч тухайн бүтээгдэхүүний жинхэнэ эсэхийг хялбархан шалгах боломжтой байх нь зүйтэй.

Гуравдугаарт, автомашины сэлбэг хэрэгслийн хяналт, удирдлагын хууль эрх зүйн үндэс суурийг бүрдүүлэх хэрэгтэй. Сэлбэгийн баталгаажуулалт, хяналтын тогтолцоог эрх зүйн хувьд дэмжихийн тулд автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль тогтоомжийг шинэчлэн найруулах эсвэл шинээр боловсруулах шаардлагатай. Үүнд сэлбэгийн баталгаажуулалт болон техникийн хяналтын үзлэгийн стандартыг тодорхой тусгаж, баталгаажуулалт, бүртгэлийн нөхцөлийг журамлах ёстой. Үүний зэрэгцээ баталгаажуулалтын үүрэг бүхий тусгай байгууллага байгуулж, баталгаажуулалтын үйл явцыг стандартчилах, ил тод, үр ашигтай хяналтын тогтолцоог бий болгох хэрэгтэй. Түүнчлэн аюулгүй байдлын стандартыг хангаагүй сэлбэг зах зээлд нэвтрэхээс сэргийлэхийн тулд хяналт шалгалт, хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хангах тогтолцоог ч мөн сайжруулах шаардлагатай.

Дөрөвдүгээрт, сэлбэгийн ашиглалтын дараах хяналт болон эргүүлэн таталтын (recall) тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай. Сэлбэгийн баталгаажуулалтын тууштай болон найдвартай байдлыг хангахын тулд баталгаажсан сэлбэгт тогтмол гүйцэтгэлийн туршилт болон чанарын хяналтыг тогтмол хийх хэрэгтэй. Мөн доголдолтой сэлбэг илэрсэн тохиолдолд эргүүлэн болон буцаан татах журамтай байх ёстой. Үүнээс гадна, баталгаажсан сэлбэгийн талаарх мэдээлэл

солилцоо болон хяналт хийх боломжийг бүрдүүлэх зорилгоор сэлбэгийн баталгаажуулалтын мэдээллийн цахим сүлжээг байгуулж, тухайн сэлбэгийн гарал үүсэл болон гүйцэтгэлийг удирдах нөхцөлийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Үүний зэрэгцээ, сэлбэг үйлдвэрлэлийн үе шатанд гарах боломжтой үйлдвэрлэлийн гэмтэл зэргийг судалж, шалтгааныг тогтоох, холбогдох засвар сайжруулалтын арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх тогтолцоог бүрдүүлэх хэрэгтэй.

Тавдугаарт, олон улсын стандарттай уялдуулах шаардлагатай. Монгол Улс олон улсын баталгаажуулалтын тогтолцоонд нийцсэн сэлбэгийн баталгаажуулалтын системийг бий болгох шаардлагатай. Үүний тулд БНСУ, Европын Холбоо, АНУ зэрэг орнуудын олон улсын стандарт, баталгаажуулалтын системүүдийг судалж, Монгол Улсад ч мөн дэлхийн түвшний шалгуур үзүүлэлтүүдийг хэрэгжүүлэх ёстой. Түүнчлэн олон улсын баталгаажуулалтын байгууллагуудтай хамтран ажиллаж, Монгол дахь сэлбэгийн баталгаажуулалтын чанарыг дээшлүүлэх шаардлага тулгарч байна.

Зургаадугаарт, иргэдийн ойлголт, оролцоог нэмэгдүүлэх шаардлагатай. Сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцооны талаар иргэдийн ойлголтыг нэмэгдүүлж, тэднийг идэвхтэй оролцуулахын тулд баталгаажуулалтын тэмдэг, тэмдэглэгээг олон нийтэд сурталчилж, аюулгүй байдлыг хангасан сэлбэгийг сонгохыг хэрэглэгчдэд уриалах хэрэгтэй. Мөн баталгаажуулсан сэлбэгийн ач холбогдлыг олон нийтэд ойлгуулах зорилгоор сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцооны талаарх сургалт, сурталчилгааны аян зохион байгуулах шаардлагатай. Сэлбэг үйлдвэрлэгчид болон авто засварын газруудыг баталгаажуулалтын журамд сайн дурын үндсэн дээр хамруулахын тулд татварын хөнгөлөлт, урамшуулал олгох зэрэг арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх нь зүйтэй.

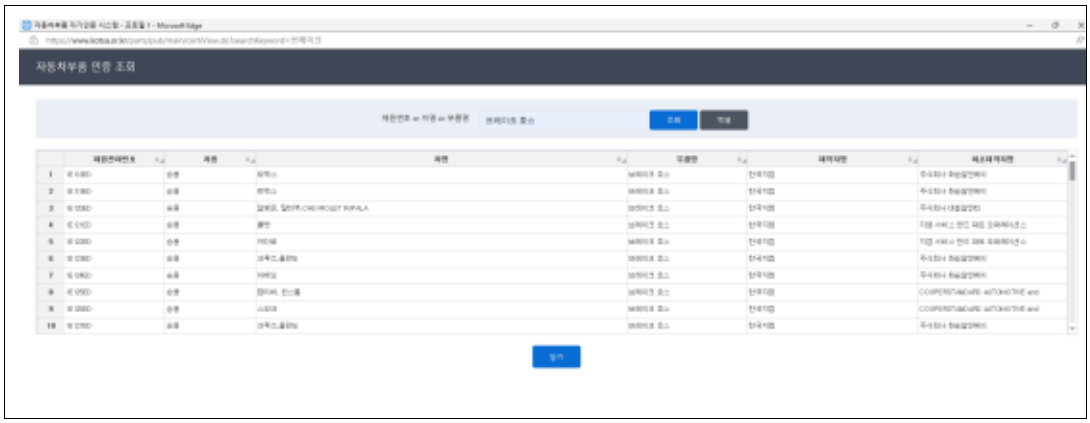
2) Хуучин сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог үе шаттайгаар хэрэгжүүлэх арга зам

Монгол Улсад автомашины сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоог нэвтрүүлэх чиглэлийг тодорхойлохын тулд БНСУ-ын жишээг судалж, нутагшуулах боломжийг харгалзан үзэх шаардлагатай. БНСУ-д уг тогтолцоо нь автомашины аюулгүй байдалд шууд нөлөө үзүүлдэг сэлбэг хэрэгслийг хамардаг бөгөөд, баталгаажуулалтын зорилго нь тухайн сэлбэгийн аюулгүй байдлын стандартад нийцэж байгаа эсэх, үйлдвэрлэлийн доголдол байгаа эсэхийг тогтоон, шаардлагатай засвар сайжруулалт хийхэд оршино.

Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагаанд шууд нөлөө үзүүлдэг гол сэлбэг хэрэгслүүд нь бие даасан баталгаажуулалт хийх шаардлагатай сэлбэгт хамаарах бөгөөд энэ нь БНСУ-ын “Автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тухай хууль”-ийн 30 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасны дагуу хэрэгждэг. Тоормосны хоолой, суудлын аюулгүйн бүс, гэрэлтүүлэх төхөөрөмж, хойд манангийн гэрэл, арын аюулгүйн тэмдэг, салхины шил, аюулгүйн гурвалжин, хойд манангийн хавтан, арын тусгал наалт, тоормосны наклад, дугуйн калпак, тусгал тууз, удаан хурдны тээврийн хэрэгслийн арын тэмдэг зэрэг нийт 13 төрлийн сэлбэг, эд ангийг баталгаажуулалтын шаардлага хангасан сэлбэгийн төрөлд багтаан үздэг.

Баталгаажуулалтын үйл явц нь тухайн сэлбэгийг үйлдвэрлэгч, угсрагч, эсвэл импортлогч байгууллага бүртгүүлэх хүсэлт гаргаснаар эхэлж, БНСУ-ын Газар, дэд бүтэц, тээврийн яамнаас баталгаажуулалтын гэрчилгээ олгодог. Дээрх үйл явцын хүрээнд Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүйн судалгааны хүрээлэн нь гүйцэтгэлийн туршилтыг зохион байгуулж, үйлдвэрлэлийн гэмтлийн талаарх мэдээллийг цуглуулан, шаардлагатай тохиолдолд тухайн гэмтлийг судалж, холбогдох арга хэмжээг авдаг.

Сэлбэгийн техникийн үзүүлэлтийн мэдэгдэл ба удирдлага нь автомашины сэлбэгийн бие даасан баталгаажуулалтын цахим сүлжээгээр дамжин хэрэгждэг бөгөөд, дараах шатны хяналтын хүрээнд нийцлийн шалгалт эсвэл үйлдвэрлэлийн гэмтлийн шалгалтын үр дүнгийн дагуу засвар, сайжруулалтын арга хэмжээ авдаг.



<Зураг 5-3> БНСУ-ын автомашины сэлбэг хэрэгслийн удирдлагын тогтолцооны жишээ

Эх сурвалж: https://www.kotsa.or.kr/parts/index.do

Монгол Улсын хувьд ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгсэл болон сэлбэг эд ангиудыг гаднын орнуудаас их хэмжээгээр импортолж байгаа хэдий ч, сэлбэгийн чанар, аюулгүй байдлыг баталгаажуулах тогтолцоо бүрдээгүй, баталгаажуулалтын чадавх сул хэвээр байна. Ийм нөхцөл байдлаас шалтгаалан, тус улсад автомашины сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоог нэвтрүүлэх зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд уг тогтолцоог үе шаттайгаар нэвтрүүлэх талаар нарийвчилсан судалгаа, төлөвлөлт хийх нь зүйтэй. Одоогийн байдлаар Монгол Улсад автомашины сэлбэг хэрэгслийн албан ёсны баталгаажуулалтын тогтолцоо огт бүрдээгүй бөгөөд ихэнх тохиолдолд ашиглалтаас гарсан болон осолд орсон автотээврийн хэрэгслийн сэлбэг, эд ангиудыг импортоор оруулж ирэн, зах зээлд шууд борлуулж байна. Харин БНСУ-ын хувьд сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог бүрдүүлж, сэлбэг эд ангийн гүйцэтгэлийг шалгах чиг үүрэг бүхий мэргэжлийн байгууллагыг томилон, системтэйгээр үйл ажиллагааг нь зохицуулж байгаа нь автомашин үйлдвэрлэгч орны хувьд давуу тал болдог. Харин Монгол Улсын хувьд, ихэвчлэн ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгсэл импортолж ашигладаг тул тухайн автотээврийн хэрэгслийг хяналттайгаар удирдах боломж хязгаарлагдмал байна. Энэхүү нөхцөл байдлыг харгалзан Монгол Улс нь БНСУ-ын туршлагыг судлан, хуучин сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог үе шаттайгаар нэвтрүүлж, аюулгүй байдлыг сайжруулах шаардлагатай байна.

3) Хуучин сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог нэвтрүүлэх хүрээлэн буй орчны шинжилгээ ба хэрэгжүүлэх арга зам

Хуучин сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог нэвтрүүлэхийн тулд юун түрүүнд автомашины сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын тогтолцоог боловсруулж, үндсээр нь төлөвлөх шаардлагатай. Үүний тулд хуучин сэлбэгийн зах зээлийн судалгаа хийж, холбогдох хууль тогтоомж болон стандартуудыг судалж, баталгаажуулалтын тогтолцооны үндэс суурийг бүрдүүлэх нь зүйтэй. Дараагийн шатанд хуучин сэлбэгийг баталгаажуулахад шаардагдах хууль эрх зүйн зохицуулалтыг шинээр боловсруулж, баталгаажуулалтын журам болон аргачлалыг тодорхойлох ёстой. Үүний хүрээнд баталгаажуулалтын байгууллагыг томилж, гүйцэтгэх болон хяналтын үүрэг бүхий байгууллагуудыг тогтоох, мөн мэргэжлийн хүний нөөцийг бэлтгэж, тогтвортойгоор хангах хэрэгтэй. Үүнээс гадна, баталгаажсан сэлбэгт зориулсан баталгаажуулалтын тэмдгийг хэрэглээнд нэвтрүүлж, түүнийгээ олон нийтэд сурталчлах ажлыг идэвхтэй хэрэгжүүлэн хэрэглэгчдэд баталгаажуулалтын тогтолцооны ач холбогдлыг ойлгуулах шаардлагатай.

Нэн түрүүнд баталгаажуулалтад хамрагдах сэлбэгээр тоормосны хоолой, суудлын хамгаалалтын бүс, хойд манангийн гэрэл, гэрэлтүүлгийн төхөөрөмж, арын аюулгүйн тэмдэг зэрэг 5 сэлбэгийг нэрлэж байна. Эдгээр сэлбэгүүдээс эхлэн баталгаажуулалт хийх замаар хуучин сэлбэгийн зах зээлийн аюулгүй байдлыг шат дараатайгаар нэмэгдүүлэх шаардлагатай юм.

<Хүснэгт 5-9> Нэн түрүүнд баталгаажуулалтад хамрагдах сэлбэг

5 төрлийн сэлбэгийн нэр	Жишээ зураг
Тоормосны хоолой	
Суудлын хамгаалалтын бүс	
Хойд манангийн гэрэл	
Гэрэлтүүлгийн төхөөрөмж	

арын хамгаалалтын самбар	

Автомашины сэлбэг хэрэгслийн баталгаажуулалтын чадавхыг бэхжүүлэхийн тулд юун түрүүнд баталгаажуулалтын тодорхой үйл явцыг боловсруулж, шаардлагатай дэд бүтцийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Сэлбэг үйлдвэрлэгчийг бүртгэлжүүлэх замаар баталгаажуулалтын тогтолцоог үр ашигтайгаар хэрэгжүүлж, сэлбэг дээрх баталгаажуулалтын тэмдэг, тэмдэглэгээгээр дамжуулан хэрэглэгчдэд баталгаажсан сэлбэгийг таних боломжийг бүрдүүлэх хэрэгтэй.

Мөн автомашины сэлбэг хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг бүртгэх, баталгаажуулалтын мэдээллийг төвлөрүүлэн удирдах зорилгоор автомашины сэлбэг хэрэгслийн бие даасан баталгаажуулалтын мэдээллийн цахим сүлжээг хөгжүүлэх шаардлагатай. Үүний зэрэгцээ, бие даасан баталгаажуулалттай сэлбэгийн хяналтын тогтолцоог бий болгож, баталгаажуулалттай нийцэж байгаа эсэхийг шалгах, нийцээгүй тохиолдолд эргүүлэн таталт зэрэг баталгаажуулалтын дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлэх, мөн үйлдвэрлэлийн гэмтэлтэй холбоотой мэдээллийг цуглуулах, хадгалах үйл ажиллагааг системтэйгээр гүйцэтгэх хэрэгтэй. Ийм шат дараалсан арга хэмжээ авснаар Монгол Улсад хуучин сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог үр дүнтэйгээр нэвтрүүлж, хэрэгжүүлэх боломжтой.

5.3.4 Автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээ ба хяналтын тогтолцоог сайжруулах арга зам

Одоогийн байдлаар Монгол Улсын хувьд автотээврийн хэрэгслийн засвар, үйлчилгээний зөвшөөрлийн тогтолцоо хууль эрх зүйн хүрээнд бүрдсэн боловч, бодит байдал дээр зөвхөн бүртгэлд үндэслэн үйл ажиллагаа явуулдаг эсхүл зөвшөөрөлгүй засварын газар олон тоогоор ажиллаж буй нь нийтлэг үзэгдэл болоод буй юм. Мөн засварын түүх системтэйгээр бүртгэгддэггүй, засварчны мэргэжлийн зэрэглэлийн тогтолцоо байхгүй, зах зээлд нийлүүлэгдэж буй сэлбэг хэрэгслийн найдвартай байдал сул зэрэг нь чанар ба аюулгүй байдлыг бүрэн хангах боломжийг хязгаарлаж байна. Үүний үр дүнд, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагаа, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, хүрээлэн буй орчныг хамгаалах зэрэг чухал чиглэлүүдэд ноцтой хязгаарлалт, сул тал үүсэж байна. Иймд автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний салбарын хууль эрх зүйн үндсийг шинэчлэх, зохион байгуулах, нээлттэй мэдээллийн системд суурилсан засвар үйлчилгээний хяналт, бүртгэлийн цогц тогтолцоог бий болгох нь тулгамдсан асуудал болоод байна.

1) Засвар, үйлчилгээ эрхлэгч аж ахуйн нэгжийн бүртгэлийн тогтолцоо болон албан ёсны баталгаажсан засварын газрыг баталгаажуулах (магадлан итгэмжлэх) тогтолцоог нэвтрүүлэх

Одоогийн байдлаар Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний бүртгэл, хяналтын тогтолцоо байгаа хэдий ч системтэйгээр хэрэгжихгүй байгаа тул мэргэшээгүй, бүртгэлгүй засварын газрууд эмх замбараагүй олширч байна. Энэ асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд засварын газрын үйл ажиллагааны стандарт (тоног төхөөрөмж, талбайн хэмжээ, шаардлагатай

хүний нөөц гэх мэт)-ыг тодорхойлон, эдгээр шалгуурыг хангаж буй аж ахуйн нэгжүүдэд төрөөс албан ёсны гэрчилгээ олгох тогтолцоог хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Мөн баталгаажсан засварын газруудад техникийн хяналт, захиргааны шалгалтыг тогтмол хийж засварын чанарыг ханган ажиллуулах нөхцөлийг бүрдүүлж, хэрэглэгчдийг баталгаажсан авто засварын газрыг сонгон үйлчлүүлэхэд чиглэсэн бодлого хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

2) Автозасварын инженер техникийн ажилчдад мэргэжлийн зэрэг олгож, сургалтын тогтолцоог бүрдүүлэх

Улсаас автозасварын инженер техникийн ажилчдыг хамарсан мэргэжлийн үнэмлэх олгох ур чадварын шалгалтын тогтолцоог нэвтрүүлж, үнэмлэх олгогдсоны дараа техникийн мэдлэг, ур чадварыг тогтвортой хадгалах үүднээс тогтмол давтан сургалтад хамруулахыг албажуулах хэрэгтэй. Үүнийг хэрэгжүүлэхийн тулд автотээврийн хэрэгслийн чиглэлээр мэргэшсэн мэргэжлийн сургалтын төвүүдийг байгуулж, инженер, техникийн ажилчдыг бэлтгэх хөтөлбөрүүдийг боловсруулах, цахилгаан автомашин зэрэг шинэ технологийн засвар үйлчилгээний чиглэлээр төрөлжсөн сургалт явуулах нь чухал.

3) Засвар үйлчилгээнд хамрагдсан түүхийг цахимжуулж Autobox системтэй холбож, уялдуулах ажлыг өргөжүүлэх

Одоогийн байдлаар автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээнд хамрагдсан түүх системтэйгээр бүртгэгддэггүй бөгөөд энэ нь тухайн автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч засвар үйлчилгээний өмнөх мэдээллээ харах, эсвэл ашиглалтад оруулсан автотээврийн хэрэгсэл худалдан авсан тохиолдолд тухайн тээврийн хэрэгслийн нөхцөл байдлыг нарийн тодорхойлох боломжгүй болдог. Үүнийг шийдвэрлэхийн тулд албан ёсны зөвшөөрөлтэй автозасварын газар, даатгалын компани, тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийг Autobox системд засвар, гэмтэл, ослын засварын мэдээллийг заавал оруулдаг болгож, уг мэдээлэл нь бусад авто тээврийн удирдлагын системүүдтэй автоматаар холбогддог байхаар зохицуулах шаардлагатай. Энэ системд автозасварын газар, техникийн хяналтын үзлэгийн төв болон даатгалын компаниуд тусгай эрх бүхий нэвтрэх бүртгэлээр мэдээллийг оруулж, харин автотээврийн хэрэгсэл эзэмшигч болон төрийн байгууллагууд зөвхөн лавлах зориулалтаар ашиглах нь хамгийн тохиромжтой. Ингэснээр засвар үйлчилгээнд хамрагдсан түүхээс гадна техникийн үзлэгийн үр дүн, даатгалын ослын шийдвэрлэсэн түүх, ослын мэдээлэл зэрэг автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатны мэдээллийг нэг дор төвлөрүүлэн удирдах боломжтой болно.

4) Баталгаажсан сэлбэг хэрэгслийн хэрэглээг албажуулах

Монгол улсын хувьд автотээврийн хэрэгслийг засвар үйлчилгээнд орох үед задалж авсан хуучин сэлбэг, эд ангийг нийтлэг ашигладаг бөгөөд эдгээрийн гүйцэтгэл, аюулгүй байдал нь баталгаажаагүй тохиолдол олон байдаг. Үүний улмаас тээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагаа буурч, зам тээврийн ослын эрсдэл нэмэгдэж байна. Энэ асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд засварын газрууд зөвхөн баталгаажсан сэлбэг хэрэгслийг ашиглахыг албажуулж, баталгаажаагүй сэлбэгийн хэрэглээг бүрэн хориглох эсвэл шат дараалалтайгаар хязгаарлах шаардлагатай. Ялангуяа тоормосны хоолой, суудлын аюулгүйн бүс, урд гэрэл, манангийн гэрэл зэрэг аюулгүй ажиллагаатай шууд холбоотой гол сэлбэг хэрэгсэлд нэн түрүүнд баталгаажуулалтын тогтолцоог хэрэгжүүлэх ёстой. Хуучин сэлбэгийн хувьд ч мөн адил аюулгүй байдал, чанарын шаардлагыг хангаж, баталгаажсан дахин ашиглах боломжтой сэлбэгийг л хэрэглэж болохоор удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай.

5) Хэрэглэгчийн эрхийг хамгаалах болон хууль бус засвар үйлчилгээг хянан шалгах тогтолцоо бүрдүүлэх

Авто засварын газрууд нь өөрсдийн хийж гүйцэтгэсэн засвар үйлчилгээний түүх, үнэ өртөг зэргийг ил тод, тодорхой мэдээлэх үүрэгтэй байхаас гадна засварын чанар хангалтгүй эсвэл

гэмтэлтэй сэлбэг ашигласан тохиолдолд дахин засварлах баталгааг хэрэглэгчид олгох зохицуулалт хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Үүний зэрэгцээ засвартай холбоотой үүссэн маргааныг зохицуулах тусгай нэгжийг байгуулж, өргөдөл, гомдол хүлээн авах тогтолцоог идэвхжүүлснээр хууль бус засварт шуурхай, үр нөлөөтэй хариу арга хэмжээ авах боломж бүрдэнэ. Мөн бүртгэлгүй буюу зөвшөөрөлгүй засварын газруудыг илрүүлэх, шалгах эрхийг хуульчлан тодорхой болгож, торгууль тавих, үйл ажиллагааг түр зогсоох зэрэг бодит хэрэгжилт бүхий захиргааны арга хэмжээ авах эрх, нөөцийг бэхжүүлэх нь зүйтэй.

6) Авто засварын технологийн стандарт болон ажиллагааны заавар боловсруулж, засварын чанарын нэгэн жигд байдал ба аюулгүй байдлыг хангах

Засварын төрөл бүрийн ажлын стандарт хугацаа, ажиллагааны дараалал, чанарын хяналтын шалгуур зэргийг гарын авлага хэлбэрээр боловсруулж, нийтэд түгээн хэрэгжүүлэх замаар засварын газруудын хоорондын чанарын ялгааг багасгаж, шаардлагагүй зардал болон засвараас урьдчилан сэргийлэх боломжтой.

5.3.5 Тээврийн аюулгүй байдал болон байгаль орчинд эергээр нөлөөлөх ажлыг хангах удирдлагын тогтолцоог сайжруулах арга хэмжээ

1) Автотээврийн хэрэгслийн утаан дахь хорт бодисын хэмжээг тогтмол бус аргаар хянах, байнгын хяналт шалгалтын багийн ажиллагаа

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслээс ялгарах утаан дахь хорт бодисын хэмжээг хянах тогтолцоо нь зөвхөн хэлбэр төдий буюу техникийн хяналтын үзлэгээр хязгаарлагдаж байгаа тул бодитой, үр нөлөөтэй хяналт шалгалтын тогтолцоо шаардлагатай байна. БНСУ-д тогтмол хийгддэг утаан дахь хорт бодисын хэмжээг хянах үзлэгийн жишгийг үндэслэн, Монгол Улсад байнгын ажиллагаатай утаан дахь хорт бодисын хэмжээг хянах багийг байгуулж, утаан дахь хорт бодисын хэмжээг замын хажуугийн хяналтаар тогтмол шалган, хорт бодис ихээр ялгаруулж буй тээврийн хэрэгслийг нэн даруй саатуулан арга хэмжээ авах шаардлагатай.

- Байнгын хяналтын баг бүрдүүлэх: Засгийн газрын харьяанд мэргэжлийн байнгын хяналтын баг байгуулж, явуулын болон зөөврийн хэмжих төхөөрөмж ашиглан замын хажуугийн хяналтыг байнга явуулах.
- Хяналтын тоног төхөөрөмж нэвтрүүлэх: Нүүрстөрөгчийн дутуу исэл (CO), нүүрс ус төрөгч (HC) зэрэг бохирдуулагч бодисыг бодит цагийн горимоор хэмжих боломжтой зөөврийн утааны төхөөрөмж болон тортогжилт хэмжигчийг ашиглах.
- Дүрэм зөрчсөн тээврийн хэрэгсэлд авах захиргааны арга хэмжээг чангатгах: Яндангаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх хэмжээг давсан тээврийн хэрэгсэлд нэн даруй засварлах тухай шаардлага (ашиглалт зогсоох) тавьж, торгууль оногдуулах бөгөөд гурваас дээш удаа давтан зөрчсөн тохиолдолд ашиглалт зогсоох зэрэг хатуу захиргааны арга хэмжээ авах.
- Хяналтын камер болон тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдгийг таних систем нэвтрүүлэх: Их хэмжээгээр утаа ялгаруулж буй автотээврийн хэрэгсэлд чиглэсэн хяналт шалгалтын үр дүнг нэмэгдүүлэхийн тулд хяналтын камерын тоог нэмэгдүүлж, тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдгийг таних системийг ашиглана. Зөрчил гаргасан автотээврийн хэрэгсэл илэрсэн даруйд тухайн мэдээллийг цахим системд шууд бүртгэж, үүний үндсэн дээр торгууль ноогдуулах болон захиргааны арга хэмжээг шуурхай хэрэгжүүлнэ.

2) Утаа бага ялгаруулалтын бүс (Low Emission Zone, LEZ) бий болгох болон хөдөлгөөний хязгаарлалт тогтоох

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын хувьд агаарын бохирдол гамшгийн хэмжээн хүрсэн бүсүүдийг утаа бага ялгаруулалтын бүс (Low Emission Zone, LEZ) болгон тодорхойлж, хуучирсан тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах шаардлагатай.

- Утаа бага ялгаруулалтын бүсийг тодорхойлох: Улаанбаатар хотын төв хэсгийн гол замууд, агаарын бохирдолд ихээр өртөмтгий бүсүүд, хүн ам ихтэй орон нутгийг утаа бага ялгаруулалтын бүс болгон зарлаж, утааны ялгаруулалт ихтэй хуучирсан тээврийн хэрэгслийн хот доторх хөдөлгөөнийг хязгаарлах.
- Хөдөлгөөний хязгаарлалтад хамрагдах тээврийн хэрэгслийг сонгох: 2005 оноос өмнө үйлдвэрлэгдсэн Евро 3 стандартад нийцдэггүй хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслүүд үүнд хамрах ба яндангаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын хэмжээ 5-р зэрэглэлийн тээврийн хэрэгслийг хязгаарлана. Мөн утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмж суурилуулаагүй, эсвэл зориудаар авч хаясан автотээврийн хэрэгслийг онцгойлон шалган хяналт тавина.
- Хөдөлгөөний хязгаарлалтын цаг болон торгуулийн журам: Нарийн ширхэгт тоосонцор ихэссэн үед буюу өглөөний 06:00 цагаас оройн 21:00 цаг хүртэл хөдөлгөөнийг хязгаарлах ба зөрчсөн тохиолдолд өдрийн нэгжээр тогтоосон хэмжээний торгуулийг ногдуулна.
- Утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах арга хэмжээ аваагүй тээврийн хэрэгслийг илрүүлэх систем: Хяналтын камер болон автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдгийг таних системээр утаа бага ялгаруулалтын бүсэд хөдөлгөөний хязгаарлалтыг зөрчсөн тээврийн хэрэгслийг бодит цагийн горимоор хянаж, зөрчил гаргасан автотээврийн хэрэгсэлд автоматаар торгууль ногдуулах ажиллагааг хэрэгжүүлэх.
- Хязгаарлалтад хамаарахгүй тээврийн хэрэгслийн зохицуулалт: Тортогжилт бууруулах төхөөрөмжөөр тоноглогдсон тээврийн хэрэгсэл, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн тээврийн хэрэгсэл, яаралтай тусламжийн болон улсын тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл зэрэг нь хөдөлгөөний хязгаарлалтын журамд хамаарахгүй байх бөгөөд, энэ нь хязгаарлалтын улмаас үүсэх хүндрэлийг хамгийн бага түвшинд байлгах зорилготой.

3) Нарийн ширхэгт тоосонцортой холбоотой улирлын хяналтын тогтолцоог нэвтрүүлэх

Монгол Улсад өвлийн улиралд дулааны түлшний хэрэглээ нэмэгдэхийн зэрэгцээ автотээврийн хэрэгслээс ялгарах утаатай хавсарч, агаар дахь PM2.5 нарийн ширхэгт тоосонцрын агууламж огцом өсдөг. Иймээс энэхүү бохирдлыг бууруулах зорилгоор нарийн ширхэгт тоосонцрын улирлын хяналтын тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай.

- Хөдөлгөөнийг хязгаарлах хугацаа ба цагийн хүрээ тогтоох: 12 дугаар сарын 1-нээс дараа жилийн 3 дугаар сарын 31 хүртэл буюу нарийн ширхэгт тоосонцрын өндөр агууламжтай улирлын турш өглөөний 06:00 цагаас оройн 21:00 цагийн хооронд яндангаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын хэмжээ 5-р зэрэглэлтэй хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хязгаарлана.
- Нарийн ширхэгт тоосонцрын өндөр агууламжтай үед онцгой арга хэмжээ авах: Утаан яаралтай бууруулах арга хэмжээ зарласан өдрийн дараа өдрөөс эхлэн цуцлах хүртэл яндангаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын хэмжээ 5-р зэрэглэлтэй хуучирсан дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хотын төв дэх хөдөлгөөнийг бүрэн хориглож, зөрчсөн тохиолдолд өдрийн нэгжээр тогтоосон хэмжээний торгуулийг ногдуулна.
- Давтан зөрчил гаргасан тээврийн хэрэгслийн захиргааны шийтгэлийг чангатгах: 3 ба түүнээс дээш удаа зөрчил гаргасан автотээврийн хэрэгслийн замын хөдөлгөөнд оролцохыг бүрэн хориглох захирамж гаргаж, бүртгэлийг хүчингүй болгох зэрэг хатуу арга хэмжээ авна.
- Хязгаарлалтад хамаарахгүй тээврийн хэрэгслийн журам: Дизелийн тоосонцрын шүүлтүүр (DPF) суурилуулсан автотээврийн хэрэгсэл, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн автотээврийн хэрэгсэл, улсын онцгой зориулалтын тээврийн хэрэгсэл зэрэгт хязгаарлалт үйлчлэхгүй бөгөөд Байгаль орчны яамны яндангаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын хэмжээний зэрэглэл тогтоох журамд заасны дагуу “утаа бага ялгаруулдаг” гэсэн гэрчилгээ авсан тээврийн хэрэгсэл мөн хамаарахгүй.

4) Утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах болон катализаторын засвар, арчлалтын талаарх сургалт, олон нийтийн ойлголт, хандлагыг сайжруулах сурталчилгааны аян зохион байгуулах

Монгол Улсын иргэд, ялангуяа автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчид болон авто засварын газруудад утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийн ач холбогдол болон хууль бус техникийн өөрчлөлтийн эрсдэлийн талаарх сургалтыг эрчимжүүлж, тэдний мэдлэгийг сайжруулах шаардлагатай байна. Ингэснээр хууль бус техникийн өөрчлөлтийн байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг иргэдэд таниулж, олон нийтийн ухамсрыг дээшлүүлэх чухал ач холбогдолтой юм. Мөн авто засварын үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагуудад катализатор төхөөрөмжийн суурилуулалт, арчилгаа, зохистой ашиглалтын талаар мэргэжлийн сургалт явуулж, хууль бусаар катализаторыг авах, солихоос зайлсхийхийг хатуу анхааруулах шаардлагатай. Үүний хүрээнд төрөөс тогтмол семинар, сурталчилгааны аян зохион байгуулж, утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийн ач холбогдлыг онцлон таниулах сурталчилгааны материал түгээх зэрэг арга хэмжээг хэрэгжүүлж болно.

5) Хууль эрх зүйн болон захиргааны хяналтыг сайжруулах

Утаан дахь хорт бодисын хэмжээг бууруулах төхөөрөмжийг хууль бусаар авах, өөрчлөх үйлдлийг таслан зогсоох зорилгоор хууль эрх зүйн үндэс болон захиргааны журам, үйл явцыг бэхжүүлэх шаардлагатай. Катализатор авхуулсан болон сольсон тохиолдолд хариуцлага тооцох тогтолцоог хатуу тогтоож, зөрчил гаргасан автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчдөд өндөр торгууль ногдуулах, эсвэл автомашины бүртгэлийг хүчингүй болгох хүртэл арга хэмжээ авах эрхээр хангах ёстой. Мөн холбогдох байгууллагуудын хамтын ажиллагааг эрчимжүүлж, хяналт шалгалт болон захиргааны шийтгэлийн тогтолцоог нэгтгэн, хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг тогтвортой, түргэн шуурхай явуулах нөхцөлийг бүрдүүлэх шаардлагатай.

5.3.6 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн чиг үүргийг дахин хуваарилах арга зам

1) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах шаардлага болон сайжруулалтын чиглэл

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог Зам тээврийн яамны харьяа “Автотээврийн Үндэсний Төв” ТӨҮГ хариуцдаг бөгөөд аймаг бүрд тус бүр нэг төрийн өмчит техникийн хяналтын үзлэгийн төв, Улаанбаатар хотод төрийн өмчит 3, хувийн хэвшлийн 9 техникийн хяналтын үзлэгийн төв хязгаарлагдмал байдлаар үйл ажиллагаа явуулж байна. Гэвч автотээврийн хэрэгслийн тоо, шинэ болон ашиглалтад оруулсан автомашины импорт хурдтай нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор техникийн хяналтын үзлэг хийлгэх эрэлт огцом өсөж байгаатай харьцуулахад үзлэгийн төв болон ажиллах хүчний тоо хүрэлцээгүй байна. Ялангуяа орон нутагт үзлэгийн төвүүдэд хандах боломж маш хязгаарлагдмал байдаг тул үзлэгт хамрагдаагүй автотээврийн хэрэгслийн тоо олширч, үзлэгээс зайлсхийх хандлага ажиглагдаж байна.

Түүнчлэн одоо мөрдөгдөж буй журмын хүрээнд үзлэгийн хугацааг автотээврийн хэрэгслийн төрөл, насжилт, хэрэглээ, осол гарах эрсдэл зэргийг харгалзахгүйгээр ижил тогтоосон явдал нь хуучирсан болон ослын эрсдэл өндөртэй автомашиныг ч шинэ автомашиныг ч ижил хугацаанд үзлэгт хамруулах үр ашиггүй байдал үүсгэж байна. Хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүдийн хувьд энгийн суудлын автомашины үзлэгийг хийдэг боловч тоног төхөөрөмж болон хүний нөөцийн чанарын ялгаа ихтэй, төрийн өмчит үзлэгийн төвийн түвшний найдвартай байдлыг хангаж чадахгүй байна. Төрийн өмчит болон хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүдийн үүрэг, хариуцлага тодорхой бус, зарим тохиолдолд давхардал, хяналтын орон зай хомсдол үүсэж байна.

Эдгээр хязгаарлалт нь үзлэгийн чанарыг бууруулж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, орчны хамгааллын үр нөлөөг сулруулдаг бөгөөд цаашид автотээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэхийн хэрээр үзлэгийн эрэлт нэмэгдсэн үед зохицуулалт хийхэд хүндрэл үүсгэх нь дамжиггүй. Иймд үзлэгийн төвүүдэд хандах боломжийг нэмэгдүүлж, үзлэгийн хугацааг оновчтой болгох, төр ба хувийн хэвшлийн үүрэг, хариуцлагыг тодорхой хуваарилах, мөн хувийн хэвшлийн

үзлэгийн төвүүдийн чанарыг төрийн өмчит үзлэгийн төвүүдийн түвшинд хүргэх хяналт зохицуулалтын тогтолцоо бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

2) Нийтийн ашиг сонирхол болон үзлэгийн хүртээмжийг сайжруулах зорилгоор автомашины үзлэгийг хоёр төвшинд хуваан зохион байгуулах системийг нэвтрүүлэх

Нийтийн ашиг сонирхол өндөртэй, аюулгүй байдлын өндөр шаардлагатай автотээврийн хэрэгслүүдийг төрөөс бүрэн хариуцах бол энгийн суудлын автомашин зэрэг харьцангуй эрсдэл багатай автомашины үзлэгийг хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүд гүйцэтгэх зохицуулалт хэрэгжүүлэх нь зүйтэй юм.

Төрийн өмчит үзлэгийн төвүүдийг хариуцан ажиллуулдаг “Автотээврийн Үндэсний Төв” ТӨҮГ нь автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт хяналт тавих гол байгууллагынхаа хүрээнд үзлэгийн аргачлал, стандарт, үйл ажиллагааны дүрэм журам боловсруулж, хувийн үзлэгийн төвүүдийг хянаж, тогтмол үнэлгээ хийх үүрэгтэй. Мөн замын хажуугийн гэнэтийн үзлэг, хуучин автомашины техникийн хяналтын үзлэг, автомашины аюулгүй ажиллагааны технологи хөгжүүлэлт, гүйцэтгэлийн үнэлгээ, хөдөлгөөний аюулгүй байдлын дүн шинжилгээ болон үзлэгийн төвүүдийн барилга байгууламжийн хяналт зэрэг бодлогын шинж чанартай хяналтыг төр шууд хариуцах ёстой. Үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгслийн ангилалд том болон дунд оврын ачааны автомашин, зорчигч тээврийн хэрэгсэл (автобус, такси), мөн ослын үед эрсдэл өндөртэй тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл (аюултай ачаа тээвэрлэх, аврах ажиллагааны машин зэрэг) багтана.

Харин хувийн хэвшлийн үзлэгийн төвүүд нь 10 хүртэлх жил ашиглагдсан хувийн хэрэгцээний суудлын автомашин, жижиг оврын автомашин зэрэг харьцангуй эрсдэл багатай автомашины тогтмол үзлэгийг гүйцэтгэх үүрэгтэй. Мөн зарим харьцангуй эрсдэл багатай хуучин автомашины техникийн үнэлгээг нэмэлтээр хийх боломжтой. Мөн зарим бага эрсдэлтэй ашигласан автомашины гүйцэтгэлийн шалгалтыг нэмэлт байдлаар хариуцах боломжтой. Хувийн үзлэгийн төвүүд нь “Автотээврийн Үндэсний Төв” ТӨҮГ-аас тогтоосон барилга байгууламж, тоног төхөөрөмж, үзлэгийн ажилтны мэргэжлийн шаардлагыг хангах ёстой бөгөөд тогтмол сургалт, чанарын үнэлгээгээр дамжуулан төрийн өмчит үзлэгийн төвүүдийн хэмжээнд үзлэгийн чанарыг хадгалдаг байх шаардлагатай.

Хосолсон тогтолцоог нэвтрүүлснээр улсын үзлэгийн төв нь нийтийн ашиг сонирхол болон аюулгүй байдалд өндөр нөлөө бүхий чиглэлд нөөцөө төвлөрүүлэх боломжтой болохын зэрэгцээ, хувийн хэвшлийн оролцоог нэмэгдүүлснээр хөдөө орон нутаг, аймаг сумдын үзлэгийн төвийн хомсдолыг бууруулах боломжтой болно. Үүний үр дүнд иргэд өөрт ойр байрлах үзлэгийн төвд хялбархан автомашинаа үзлэгт хамруулах боломжтой болохын зэрэгцээ, үзлэгийн чанар, аюулгүй байдлыг төрийн хяналт дор байлгах замаар нийтийн ашиг сонирхол болон үр ашгийг хамтад нь хангах боломж бүрдэх юм. Төрийн зүгээс стандартаа тогтоох, хяналт тавих, өндөр эрсдэлтэй автомашины үзлэгийг хариуцах, хувийн хэвшил нь ердийн зориулалттай суудлын автомашины үзлэгийг гүйцэтгэх зэргээр үүргийг тодорхой болгосноор техникийн хяналтын үзлэгийн хүртээмж, чанар сайжрахаас гадна үзлэгийн эрэлт тасралтгүй өсөн нэмэгдэж буй энэ үед үр ашигтай хариу үйлдэл үзүүлэх боломжтой болно.

Ангилал	“**Автотээврийн Үндэсний Төв” ТӨҮГ**	**Хувийн хэвшлийн ТХҮТ**
Үндсэн үүрэг	ТХҮ-ийн стандарт болон бодлого боловсруулах; хувийн хэвшлийн ТХҮТ-үүдийн хяналт, удирдлагыг хэрэгжүүлж, зам дээрх хөдөлгөөнт шалгалт; ашиглалтад оруулсан автомашины техникийн гүйцэтгэлийн үнэлгээ,	Энгийн суудлын автомашин зэрэг эрсдэл багатай тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын тогтмол үзлэг, зарим ашиглалтад оруулсан автомашины техникийн гүйцэтгэлийн үнэлгээ

	аюулгүй байдлын технологи боловсруулах	
ТХҮ-т хамрагдах тээврийн хэрэгсэл	Дунд болон том оврын ачааны, бага оврын автобус, нийтийн тээврийн хэрэгсэл, тусгай зориулалтын болон ослын эрсдэл өндөртэй тээврийн хэрэгсэл	10 жилээс доош насжилттай ердийн суудлын автомашин, эрсдэл багатай тээврийн хэрэгсэл
ТХҮ төрөл	Эрсдэл өндөртэй болон тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын тогтмол үзлэг болон нэгдсэн техникийн үзлэгийн онцгой эрхтэй	Техникийн хяналтын тогтмол үзлэг, иж бүрэн үзлэг, хоёр дугуйт тээврийн хэрэгслийн яндангаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын үзлэг зэрэг өдөр тутмын үзлэгийг бэхжүүлэх
Чанарын хяналт	Хувийн хэвшлийн ТХҮТ-үүдийн барилга байгууламж, тоног төхөөрөмж, хүний нөөцөд тавигдах шаардлагыг тогтоож, хяналт тавьж ажиллах	“АТҮТ” УТҮГ-аас тогтоосон стандартын дагуу ТХҮ-ийг хийж гүйцэтгэх ба тогтмол үнэлгээ хийх
Нэмэлт чиг үүрэг	Үзлэгийн давтамжийг тохируулах, бодлогын хэрэгжилт; ТХҮ-ийн төвийн сүлжээг өргөтгөх төлөвлөгөө боловсруулах	Үзлэгийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх үйл ажиллагаа

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог хэрэгжүүлэх арга замын харьцуулсан шинжилгээг хавсралтаар дэлгэрэнгүй тусгав.

3) Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн давтамжийг шинэчлэх

Монгол Улсад мөрдөж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн хугацааг нэгэн жигдээр тогтоодог бөгөөд тээврийн хэрэгслийн гүйцэтгэл, ашиглалтын онцлогийг бүрэн тусгаж чадахгүй байна. Гэвч сүүлийн жилүүдэд автотээврийн хэрэгслийн технологи хөгжсөнөөр шинэ болон он залуу тээврийн хэрэгслийн үндсэн үзүүлэлт, аюулгүй байдлын түвшин өндөр тул техникийн хяналтын давтамжийг тодорхой хэмжээнд сулруулах боломжтой ба, насжилт өндөртэй, элэгдэл ихтэй болон ослын түүхтэй тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн давтамжийг богиносгон, илүү нарийвчилсан хяналт тавих шаардлагатай.

Иймд автотээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалт, насжилт, ослын эрсдэлийг цогцоор нь харгалзан үзэж техникийн хяналтын үзлэгийн давтамжийг нарийвчлан, оновчтой тогтоох нь зүйтэй. Том оврын ачааны машин болон бага оврын автобус тээврийн хэрэгсэл мөн нийтийн тээврийн хэрэгслүүд нь ашиглалтын явалт өндөр байдаг бөгөөд осол аваарт өртөх үед хохирлын хэмжээ их байдаг тул үзлэгийн хугацааг илүү богино тогтоох шаардлагатай. Харин гүйцэтгэл сайтай шинэ автомашин болон 5-аас доош жилийн насжилттай суудлын автомашины хувьд үзлэгийн давтамжийг холдуулах замаар техникийн хяналтын үзлэгийн нөөцийг илүү үр ашигтайгаар хуваарилах боломжтой.

Мөн одоо ашиглагдаж буй автотээврийн хэрэгслийн гол сэлбэг, эд ангийн элэгдэл, засвар үйлчилгээний түүхээс хамааран аюулгүй байдлын түвшин харилцан адилгүй байж болох тул үйлдвэрлэсэн он, ослын түүх зэрэг үзүүлэлтэд үндэслэн үзлэгийн давтамжийг тус бүрд нь өөрөөр тогтоох шаардлагатай. Энэ мэтчилэн эрсдэлийн үнэлгээнд суурилан үзлэгийн давтамжийг өөрчилснөөр үзлэгийн ачааллыг шатлан хуваарилж, өндөр эрсдэлтэй тээврийн хэрэгслийн хяналт, удирдлагын үр нөлөөг нэмэгдүүлэх боломжтой.

Техникийн хяналтын үзлэгийн давтамжид зохих зохицуулалтыг хийхийн зэрэгцээ автотээврийн хэрэгслийг төрөл, зориулалт, насжилтаар ангилан үзлэгийн ачаалалд дүн

шинжилгээ хийн, үзлэгийн төвүүдийн дэд бүтцийг өргөтгөх, мэргэжлийн хүний нөөцөөр хангах төлөвлөгөөг мөн хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Үүний тулд БНСУ зэрэг хөгжингүй орнуудын үзлэгийн давтамжийн туршлагыг судалж, Монгол Улсын нөхцөлд тохирсон өөрийн онцлог бүхий давтамжийн тогтолцоог нэвтрүүлэх нь зүйтэй.

5.3.7 Автотээврийн хэрэгслийн дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөө боловсруулах замаар бодлогын үр нөлөөг хангах арга зам

1) Автотээврийн хэрэгслийн дунд болон урт хугацааны төлөвлөгөөний чиглэл тогтоох

Монгол Улсад автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцоог сайжруулах, тогтвортой бодлого хэрэгжүүлэхийн тулд дунд болон урт хугацааны үндсэн төлөвлөгөөг боловсруулах шаардлагатай. Үүнд, тус улсын автотээврийн хэрэгслийн зах зээлийн онцлог болон орчны өөрчлөлтөд нийцсэн бодлогын стратеги, хэрэгжүүлэх ажлын төлөвлөгөөг тодорхойлох хэрэгтэй. Тухайлбал, автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг бэхжүүлэх, ухаалаг автомашины мэдээллийн системийг хөгжүүлэх, автомашины ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан үйлчилгээний суурь орчныг бүрдүүлэх, хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалах, байгальд ээлтэй автомашины экосистемийг бүрдүүлэх, тогтвортой автомашины бодлого боловсруулах тогтолцоог бий болгох зэрэг цогц стратегийг шат дараатайгаар хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Ялангуяа автомашины тоо хэт өсөж, агаарын бохирдлын асуудал ноцтой хэмжээнд хүрээд буй Улаанбаатар зэрэг их хотын бүс нутагт уг бодлогыг нэн түрүүнд хэрэгжүүлэх шаардлагатай бөгөөд автомашины эрэлт нэмэгдэх болон хүрээлэн буй орчны асуудалд урьдчилан сэргийлж хариу арга хэмжээ авах бодлогын чиглэл шаардлагатай байна.

Мөн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах үүднээс дунд болон урт хугацааны үндсэн төлөвлөгөө боловсруулж, үүний хүрээнд Монгол Улсын замын орчин болон зам тээврийн ослын төрөлд тохирсон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цогц бодлого боловсруулж хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Монгол Улсын авто замын сүлжээ, тээврийн хэрэгсэл, тээврийн системийн өөрчлөлт, зам тээврийн ослын шалтгаан болон сайжруулах чиглэлд үндэслэн стратеги болон хэрэгжүүлэх ажлын төлөвлөгөөг боловсруулна. Үүнд, явган зорчигчдыг нэн тэргүүнд тавьсан хурд хязгаарлалт, хяналт шалгалтын зэрэг тээврийн тогтолцоог тогтоох, ослоос урьдчилан сэргийлэх үүднээс аюулгүй байдлын дэд бүтцийг өргөжүүлэх, аюулгүй жолоодлогыг дэмжих зорилгоор автотээврийн хэрэгслийн стандартуудыг шинэчлэх, ард иргэдийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэдлэгийг төлөвшүүлэхэд чиглэсэн сургалт, сурталчилгаа, хяналт шалгалтын тогтолцоог бүрдүүлэх, ослын үед түргэн шуурхай яаралтай тусламж үзүүлэх болон хохирогчдын гэр бүлд дэмжлэг үзүүлэх системийг бий болгох зэрэг стратеги хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна. Мөн байгаль орчинд ээлтэй автомашиныг хэрэглээнд нэвтрүүлэх зорилтыг тодорхойлж, холбогдох бодлого, шийдлүүдийг боловсруулах шаардлагатай бөгөөд, байгаль орчинд ээлтэй автомашинуудыг хэрэглээнд нэвтрүүлэх үед техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээний тогтолцоог бүрдүүлж, аюулгүй байдлын арга хэмжээг ч мөн зохион байгуулах шаардлагатай байна. Нэмж дурдахад, зам тээврийн ослын гол шалтгаан болж буй баруун гар талдаа хүрдтэй автомашины тоог бууруулах, насжилт өндөртэй автомашины импортыг хязгаарлах зэрэг зам тээврийн аюулгүй байдлыг сайжруулах нарийвчилсан хэрэгжилтийн төлөвлөгөөг боловсруулах шаардлагатай.

2) Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хянан удирдах дунд болон урт хугацааны үндсэн бодлого боловсруулах

Монгол Улс автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдалд хяналт тавих, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх үүднээс автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын дунд болон урт хугацааны стратеги төлөвлөгөөг боловсруулах шаардлагатай бөгөөд үүнийг хууль зүйн үндэслэл болгож тогтвортой бодлого хэрэгжүүлэх чадавхаар хангах ёстой. Мөн автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээнд нэвтрүүлэх, техник технологийн дэвшлийг тооцоолон, дэвшилтэт, ухаалаг автомашины технологийн өөрчлөлтөд нийцсэн бодлогын чиглэл тодорхойлох нь чухал юм.

<Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөөний төсөл>

Автотээврийн хэрэгслийн бодлогын үндсэн төлөвлөгөө боловсруулах тойм
- Хэрэгжүүлэх шалтгаан ба шаардлага
- Хууль эрх зүйн үндэс болон үндсэн төлөвлөгөөний гол агуулга

Автотээврийн хэрэгслийн нөхцөл байдал, өөрчлөлт ба хэтийн төлөв
- Автотээврийн хэрэгслийн зах зээлийн өөрчлөлт ба хэтийн төлөв
- Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн менежментийн өнөөгийн байдал ба хэтийн төлөв
- Гаднын орнуудын автотээврийн хэрэгслийн бодлого хэрэгжүүлэлтийн өнөөгийн байдал
- Монголын нөхцөл байдал болон орчны өөрчлөлтөд нийцүүлэн гаргах дүгнэлт, санал

Стратегийн зорилт ба хэрэгжүүлэх чиглэл
- Зорилт ба стратеги
- Монголын автотээврийн хэрэгслийн орчны өөрчлөлтөд нийцүүлэн хэрэгжүүлэх үүрэг, ажлууд

Стратегийн хүрээнд хэрэгжүүлэх ажлууд

1) Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал болон олон улсад өрсөлдөх чадварыг бэхжүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандарт, системийг сайжруулах
- Автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг сайжруулж, аюулгүй байдлыг хангах дэвшилтэд төхөөрөмжийг нэвтрүүлэх тал дээр дэмжих
- Ирээдүйн дэвшилтэт автотээврийн хэрэгслийн ТХУ-ийн системийг боловсруулах
- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стандартыг чангатгаж, олон улсын хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх

2) Ухаалаг автомашины мэдээллийн системийг боловсруулж, хэрэглээнд нэвтрүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн менежментийн мэдээллийн системийг тасралтгүй сайжруулж, өргөжүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шатыг хамарсан мэдээллийн нэгдсэн сан байгуулж, хөтлөх үйлчилгээний тогтолцоо бий болгох
- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг болон хяналтын системийг сайжруулах
- Хууль бусаар замын хөдөлгөөнд оролцож буй автотээврийн хэрэгсэлд хяналт тавьж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сурталчилж таниулах

3) Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын үе шат бүрд чиглэсэн үйлчилгээний суурь орчныг бүрдүүлэх
- Импортын автомашины хэрэглээний хэмжээ ба чанарын түвшнийг дээшлүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний соёлыг төлөвшүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн сэлбэг, эд ангийн менежментийн тогтолцоог бий болгох
- Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт үйлчилгээний (aftermarket) зах зээлийн суурь бүрдүүлэх
- Хуучин автомашины худалдааны орчныг ил тод, шударга байдлаар бүрдүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийг задлах, дахин ашиглах үйлдвэрлэлийн суурийг байгуулах

4) Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгчийн эрх ашгийг хамгаалах
- Импортын автомашины чанарын хяналтыг чангатгаж, хэрэглэгчийн эрхийг хамгаалах нөхөн төлбөрийн тогтолцоог бүрдүүлэх
- Автотээврийн хэрэгслийн даатгалын тогтолцоог сайжруулах
- Автотээврийн хэрэгслийн зөв зохистой ашиглалтын соёлыг төлөвшүүлэх

5) Ирээдүйн дэвшилтэт автотээврийн хэрэгслийн экологийн орчныг бүрдүүлэх
- Байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжих бодлого боловсруулах
- Байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын суурийг бүрдүүлэх
- Автотээврийн хэрэгсэлд суурилсан хөдөлгөөнт үйлчилгээний технологийн үндсийг бүрдүүлэх

- Автотээврийн хэрэгсэлд суурилсан тээврийн холбоосны сүлжээг байгуулах
- Автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой бодлогыг олон нийтэд таниулах, олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх

6) Автотээврийн хэрэгслийн талаарх бодлогын тогтвортой байдлыг хангах тогтолцоог бий болгох

- Автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой хууль эрх зүйн орчныг сайжруулах
- Байгаль орчинд ээлтэй автомашиныг хэрэглээг нэмэгдүүлэхтэй холбоотой мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгэх
- Автотээврийн хэрэгслийн статистикийн мэдээллийн тогтолцоог байгуулах, хэрэглээнд нэвтрүүлэх

3) Автотээврийн хэрэгслийн салбарын нүүрстөрөгчийн ялгарлыг бууруулах зорилтын хэрэгжилттэй холбоотой төлөвлөгөө боловсруулах

Монгол Улс автотээврийн салбарын нүүрстөрөгчийн ялгарлыг бууруулах зорилтыг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулж байгаа билээ. Тодруулбал тус улсын Засгийн газар 2050 он хүртэлх хугацаанд хүлэмжийн хийн ялгарлыг 22.7 хувиар бууруулах төлөвлөгөөг танилцуулаад байгаа бөгөөд үүний хүрээнд улсын хэмжээнд хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах замын зураглалыг боловсруулж, салбар тус бүрийн тодорхой зорилт, хэрэгжилтийн төлөвлөгөөг тодорхойлсон байна. Мөн БНСУ-ын нүүрстөрөгчийн тэнцвэрт байдал, ногоон өсөлтийн үндэсний стратегийг загвар болгон уг төлөвлөгөөг боловсруулж байна.

Тус төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэхтэй холбоотойгоор тээврийн салбарын хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулахтай холбоотойгоор байгаль орчинд ээлтэй автомашиныг зах зээлд өргөнөөр нэвтрүүлэхэд анхаарч байгаа бол аж үйлдвэр, барилга, хөдөө аж ахуйн салбаруудад хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах бодлогыг хэрэгжүүлэх зэргээр салбар бүрд хэрэгжүүлэх ажлыг тусгасан байна. БНСУ-ын туршлагыг харгалзан 5 жил тутам залгамж халаа бүхий төлөвлөгөө боловсруулж буй Монгол Улс жил бүрийн төлөвлөгөөгөө үүнтэй уялдуулан гаргаж байна. Үүний хүрээнд автотээврийн салбарын зорилтыг биелүүлэхийн тулд байгаль орчинд ээлтэй автомашины хэрэглээг нэмэгдүүлж, дотоод шаталттай хөдөлгүүртэй автомашинаас үе шаттайгаар татгалзах бодлогыг хэрэгжүүлж байна

Гэвч одоогоор Монгол Улсад дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй автомашины эзлэх хувь өндөр байгаагийн дээр хуучин автомашинуудаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын асуудал хүнд байгаагийн дээр түлшний чанарт хяналт тавих сул, автотээврийн хэрэгсэл эзэмшигчид утаа бууруулах төхөөрөмжийг албаар авах зэрэг асуудал нь нүүрстөрөгчийн ялгарлыг бууруулах үйл явцад саад учруулж байна. Иймд байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг өргөжүүлэх, дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслээс үе шаттайгаар татгалзах, автотээврийн хэрэгсэл дэх утаа бууруулах төхөөрөмжийн хэрэглээг албажуулах, утаа бага ялгаруулалтын бүс (LEZ) нэвтрүүлэх зэрэг төлөвлөгөөг боловсруулж 2030 болон 2050 он хүртэл автотээврийн хэрэгслээс ялгарах нүүрстөрөгчийг шат дараатай бууруулах зорилтыг тавьж тодорхой төлөвлөгөө боловсруулах шаардлагатай байна. Түүнчлэн цахилгаан, хосолсон хөдөлгүүрт автотээврийн хэрэгсэл зэрэг байгаль орчинд ээлтэй автомашиныг зах зээлд өргөнөөр нэвтрүүлэх цогц бодлого, түлшний чанарын хяналтыг сайжруулах замаар нүүрстөрөгчийн ялгарлыг бууруулах ажлыг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх ёстой. Үүний тулд төлөвлөгөө боловсруулах шаардлагатай байна.

4) Байгаль орчинд ээлтэй автомашины хэрэглээг нэмэгдүүлэх суурь нөхцөлийг бүрдүүлэхтэй холбоотой бодлого боловсруулах

Хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах зорилт болон агаарын бохирдлыг шийдвэрлэхийн тулд байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг нэмэгдүүлэх ажлыг нэн тэргүүнд тавих ёстой. Үүний хүрээнд дунд болон урт хугацаанд буюу 2030 болон 2050 он хүртэлх төлөвлөгөөг боловсруулж, дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслээс байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгсэл рүү үе шаттай шилжих бодлогыг хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Бодлогын гол чиглэл нь цахилгаан, хосолсон хөдөлгүүрт, болон устөрөгчийн

зэрэг байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг өргөжүүлэхэд орших ба түүнийг хангах нарийвчилсан төлөвлөгөөг боловсруулна.

Байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгсэл худалдан авсан тохиолдолд татаас олгох, татварын хөнгөлөлт үзүүлэх зэрэг бусад дэмжлэгийн тогтолцоог хэрэгжүүлж худалдан авалтыг урамшуулснаар дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийг хэрэглээнээс шахах зэрэг ажлыг хийж хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна. Цахилгаан болон устөрөгчийн автотээврийн хэрэгслийн цэнэглэх станц, цэнэглэх дэд бүтэц болон байгаль орчинд ээлтэй автомашины засвар үйлчилгээний төвүүдийг нэн тэргүүнд барьж байгуулах, улмаар улсын хэмжээнд цэнэглэх дэд бүтцийн сүлжээг бий болгох шаардлагатай. Улаанбаатар зэрэг томоохон хотуудад цэнэглэх станцуудыг олноор байгуулах, нийтийн эзэмшлийн барилга байгууламжуудад цахилгаан автомашины цэнэглэгчийг заавал суурилуулах журам хэрэгжүүлснээр байгаль орчинд ээлтэй автомашины хэрэглээг өргөжүүлэхэд томоохон дэмжлэг болох юм.

Мөн дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслээс байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгсэл рүү шилжих явцыг системтэйгээр удирдах үүднээс жил бүр зорилт тавьж, үе шаттай нэвтрүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх шаардлагатай. БНСУ-ын утаа бага ялгаруулалттай автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг албажуулсан тогтолцоо болон Европын Холбооны дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийг үе шаттайгаар зогсоох төлөвлөгөөг жишиг болгон, Монгол Улс ч мөн дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслээс шат дараатайгаар татгалзах төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх ёстой. Ийнхүү байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг өргөжүүлэх, дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслээс үе шаттай татгалзах бодлогыг зэрэгцүүлэн хэрэгжүүлснээр Монгол Улсын агаарын чанарыг сайжруулах, хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулах зорилт амжилттай биелэх боломж бүрдэх болно.

5) Зам тээврийн ослын улмаас амь эрсдэгчдийн тоог бууруулах зорилго бүхий замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө боловсруулах

Зам тээврийн ослоос үүдэлтэй нас баралтыг бууруулах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах зорилгоор дунд болон урт хугацааны замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжүүлэх стратегийг нарийн тодорхойлох шаардлагатай. Үүний тулд зам тээврийн ослын тохиолдлын өнөөгийн нөхцөл байдал, ослын төрөл, шалтгааныг нарийвчлан шинжилж, түүнд тулгуурлан зам тээврийн ослоор амиа алдагсдын тоог бууруулах зорилтыг тогтоох шаардлагатай. Тухайлбал, явган зорчигчтой холбоотой осол, уулзвар дээрх осол, хурд хэтрүүлснээс үүдэн гарсан осол зэргээр ослыг төрөлжүүлэхэд анхаарал хандуулж, жил бүр осол бууруулах зорилтыг тогтооно.

Улмаар ослын шалтгаан тус бүрд нийцсэн авч хэрэгжүүлэх ажлыг төлөвлөх ба тухайлбал явган зорчигч давуу эрхтэй байх тээврийн системийг бүрдүүлэх, уулзварын аюулгүй байдлыг бэхжүүлэх, ухаалаг хөдөлгөөний дохиоллын системийг нэвтрүүлэх, хурд хэтрүүлсэн тохиолдлыг хяналтад авах зэрэг нарийвчилсан үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг боловсруулах шаардлагатай. Ялангуяа явган зорчигчийн аюулгүй байдлыг хангахын тулд гарц дээрх гэрэлтүүлэг болон дохиоллын системийг сайжруулах, сургуулийн бүс болон орон сууцны бүсэд хурдны хязгаар тогтоох, хүүхдийн хамгаалалтын бүсийн аюулгүй байдлыг бэхжүүлэхийг тэргүүлэх зорилт болгох шаардлагатай

Мөн зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх сургалт болон зам хөдөлгөөний аюулгүй байдлын талаарх сурталчилгааг эрчимжүүлж, иргэдийн ухамсрыг дээшлүүлж, урьдчилан сэргийлэх соёлыг дэлгэрүүлэхэд анхаарал хандуулах хэрэгтэй. Түүнчлэн жолоочид чиглэсэн сургалт, явган зорчигчийн аюулгүй байдлын сургалт, хүүхдүүдэд чиглэсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын сургалтыг албажуулан зохион байгуулж, нийт ард иргэдийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын ухамсрыг дээшлүүлэх шаардлагатай. Осол гарсан үед эмнэлгийн тусламж түргэн шуурхай үзүүлэх системийг бий болгож, хохирогчийн гэр бүлд тусламж дэмжлэг үзүүлэх механизмыг бэхжүүлснээр ослын дараах тусламж үйлчилгээ цаг алдалгүй явагдах нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

Жил бүр замын аюулгүй байдлын хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөөг боловсруулж, мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгэх замаар замын аюулгүй байдлын салбарын мэргэжлийн чадавхыг сайжруулах хэрэгтэй. Ялангуяа замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хянах ажилтнууд болон ухаалаг тээврийн системийг удирдах боловсон хүчнийг системтэй бэлтгэж, ослын судалгаа, шинжилгээний системийг цахим хэлбэрт шилжүүлж, ослын шалтгааны нарийвчилсан анализ хийх болон урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ боловсруулахад ашиглах хэрэгтэй. БНСУ-ын Замын Аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө болон Европын Vision Zero бодлогыг жишээ болгон авч, Монголын замын аюулгүй байдлын бодлогыг системтэйгээр боловсруулах, аюулгүй байдлын засаглалын тогтвортой тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай.

6) Монголын замын хөдөлгөөний орчныг сайжруулах чиглэлийн бусад санал, зөвлөмжүүд

① Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины тоог бууруулах зорилгоор жил бүр төлөвлөгөө боловсруулах

Монгол Улсын зам хөдөлгөөний орчныг сайжруулах хүрээнд баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины тоог үе шаттайгаар бууруулах зорилтыг тавих нь зүйтэй. Тухайлбал, 2025 он гэхэд нийт автомашины дунд баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины эзлэх хувь хэмжээг 50 хувиас доош байхаар тогтоож, 2026 оноос жил бүр 5-10 хувиар бууруулж, 2030 он гэхэд 30 хувиас доош түвшинд хүргэхээр төлөвлөнө. Энэхүү зорилтыг хэрэгжүүлэхийн тулд шинээр бүртгэлд орж буй автомашинууд дундаас баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины импортын хязгаарлалтыг чангатгаж, зүүн талдаа жолооны хүрдтэй автомашиныг давуу эрхтэйгээр бүртгэх системийг нэвтрүүлнэ. Мөн одоо хөдөлгөөнд оролцож буй баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашинуудын ослын давтамж ба эрсдэлийг үнэлэн, аюулгүй жолоодлогын сургалт явуулж, даатгалын шимтгэлийг нэмэгдүүлэх замаар шат дараатайгаар тоог бууруулах арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ. Олон нийтийн ойлголт, хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх зорилгоор баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашинуудын осолд үзүүлэх нөлөөг зам тээврийн ослын статистик мэдээнд үндэслэн тодорхойлж, үр дүнгийн талаар сурталчилж таниулах хэрэгтэй.
Дүгнэж хэлбэл:

- Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины импортын хязгаарлалт: Шинээр бүртгэлд хамрагдаж буй автомашинуудад баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины импортыг хязгаарлах
- Зүүн талдаа жолооны хүрдтэй автомашиныг давуу эрхтэйгээр бүртгэх журам: Зүүн талдаа жолооны хүрдтэй автомашиныг давуу эрхтэйгээр бүртгэх
- Одоо замын хөдөлгөөнд оролцож буй баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины удирдлага: Ослын давтамж болон эрсдэлийн үнэлгээг хийж аюулгүй байдлын сургалтад хамруулах, даатгалын хураамжийг нэмэгдүүлэх зэрэг арга хэмжээ авснаар тоо хэмжээг үе шаттай бууруулах
- Ослын тохиолдлыг бууруулах: Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины осолд

② Гүйцэтгэл нь буурсан хуучин автомашины импортыг хязгаарлах

Автомашины импортын стандартыг чангатгаж, импортоор орж ирж буй ашиглалтад оруулсан автомашины насжилтыг хамгийн ихдээ 10 жил байхаар хязгаарлах шаардлагатай. Мөн бүх ашиглалтад оруулсан автомашин нь Европын түлшний зарцуулалтын стандартыг үндэслэн яндангаас ялгарах утаан дахь хорт бодисын хэмжээ “Евро” зэрэглэлээс дээшгүй байх ёстой бөгөөд автомашины бүтэц, төхөөрөмж нь үндэсний стандартад нийцээгүй бол импортоор орж ирэхийг хориглох ёстой. Үүний тулд зарим Монгол Улсын төрийн холбогдох албаны зарим хүмүүс Гана улсад хэрэгжүүлж буй жишгийн дагуу импортын хуучин автомашинд зориулсан техникийн шаардлага (Technical Regulation, TR) боловсруулж, Дэлхийн Худалдааны Байгууллагад мэдэгдэх шаардлагатай гэж санал дэвшүүлсэн байдаг. Гэвч Монгол, Солонгос хоёр улсын дараах байр

суурийг харгалзан үзэхэд тусгай TR шинээр бий болгох шаардлагагүй бөгөөд Монгол Улсын дотоодын хууль, эрх зүйн өөрчлөлтийн журмын дагуу холбогдох зохицуулалтыг шинэчлэн баталж хэрэгжүүлэх боломжтой юм.

<Хүснэгт 5-10> Техникийн зохицуулалт шинээр боловсруулах асуудлын талаарх судалгааны санал

Хянасан	Үндсэн агуулга
Монгол Улсын засгийн газар (ЗТЯ) Хууль эрх зүй хариуцсан	Монгол Улсад бараа бүтээгдэхүүн экспортлогч аж ахуйн нэгж нь Монгол Улсын хууль тогтоомж болон журамд заасан үүргийг хэрэгжүүлэхийн тулд шинээр техникийн зохицуулалт бий болгох буюу нийтлэх шаардлагагүй.
БНСУ-ын засгийн газар Үндэсний технологи, стандартын хүрээлэн WTO TBT(Technical Barriers to Trade) хариуцсан	Гадаад худалдаанд үлэмж нөлөө үзүүлэхүйц дотоодын хууль тогтоомжийг шинэчлэх буюу шинэ хуулийн төсөл боловсруулж нийтэд урьдчилан танилцуулах тохиолдолд, ДХБ-ын урьдчилсан мэдэгдэл зэрэг ерөнхий журмын талаар зохицуулалт байдаг боловч, заавал тусгай техникийн зохицуулалт шинээр баталж, ДХБ-д мэдэгдсэний дараа хүчин төгөлдөр болгох шаардлагагүй, мэдэхгүй байх нь хүчингүй болсон гэсэн үг биш

Мөн нэмэлт арга хэмжээ болгон татвар, гаалийн зохицуулалтыг хийх шаардлагатай. Жишээлбэл, 10-аас дээш жилийн насжилттай автотээврийн хэрэгсэл импортоор оруулж ирж буй тохиолдолд үндсэн татвар дээр 20 хувийн нэмэлт татвар ногдуулах, харин байгальд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийг татвараас чөлөөлөх эсхүл хөнгөлөх зэрэг зохицуулалт хэрэгжүүлэх хэрэгтэй. Энэ төрлийн зохицуулалт нь автотээврийн хэрэгслийн насжилт, утаа ялгаруулалтын стандартын хэрэгжилтийг хангахаас гадна хуучин автотээврийн хэрэгслийн импортын хэмжээг бууруулж байгальд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн импортыг дэмжихэд эергээр нөлөөлөх болно.

③ Агаарын чанарыг сайжруулахад зориулан хүрээлэн буй орчны хураамжийг шинээр тогтоох

Гурав дахь санал нь агаарын чанарыг сайжруулах төсөлд зориулан хүрээлэн буй орчны хураамжийг шинээр тогтоох явдал юм. Энэхүү хураамжийг дизель хөдөлгүүртэй болон хуучин автотээврийн хэрэгсэлд ногдуулна. Дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгсэлд хөдөлгүүрийн багтаамж, насжилтаас хамааран ялгаатайгаар хураамж ногдуулах ба, 2.0 литр ба түүнээс дээш багтаамжтай дизель автотээврийн хэрэгсэлд насжилтаас хамааран ялгавартай хураамж ногдуулах болно. Харин хуучин тээврийн хэрэгслийн хувьд насжилт өндөр байх тусам хураамж нэмэгдэх зарчмыг баримтална. Хүрээлэн буй орчныг сайжруулахад чиглэсэн энэхүү хураамжийг Дизелийн тоосонцрын шүүлтүүр (DPF) суурилуулалтын татаас олгох, бага бохирдолтой технологи хөгжүүлэх судалгаа хийх, цахилгаан автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжих, байгалийн орчныг хамгаалах төсөл болон агаарын чанарыг сайжруулах технологийн судалгаанд ашиглахад зориулах болно. Дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгсэлд ногдуулсан хураамж агаарын чанарыг сайжруулах төслүүдэд зарцуулагдсанаар агаарын бохирдол болон нарийн ширхэглэгт тоосонцрын хэмжээг бууруулахад үр дүнгээ үзүүлнэ гэж үзэж байна. Мөн байгаль орчинд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн худалдан авалтыг дэмжих зорилгоор технологийн судалгаа, хугацаанаас нь эрт ашиглалтаас гаргаж буй автотээврийн хэрэгсэлд олгож буй татаасны тусламжтайгаар нүүрстөрөгчийн хийн ялгарлыг бууруулах боломжтой болно. Үүний зэрэгцээ, БНСУ-ын “Байгаль орчны сайжруулалтын зардлын хариуцлагын тухай хууль”-ыг жишээ болгон авч, Монгол Улсад ижил төрлийн эрх зүйн тогтолцоог бүрдүүлж, Байгаль орчны яам болон Зам тээврийн яам хамтран уг хураамжийг төвлөрүүлж, зарцуулалтын тайланг тогтмол олон нийтэд нээлттэй мэдээлж байх шаардлагатай.

7) Дунд болон урт хугацааны автотээврийн бодлоготой холбоотой бодлогын санал

Нэгдүгээрт, дунд болон урт хугацааны автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хяналт ба замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын төлөвлөгөөг боловсруулах хууль эрх зүйн үндэс суурийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Замын хөдөлгөөний тухай хуульд автотээврийн хэрэгслийн менежмент, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндсэн төлөвлөгөө боловсруулах хууль эрх зүйн үндсийг тодорхой тусгаж, ингэснээр дунд болон урт хугацааны бодлогыг хэрэгжүүлэх тогтвортой байдал, үр нөлөөг хангах боломжтой болно.

Хоёрдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг бэхжүүлэхийн тулд олон улсын стандартуудыг хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Замын хөдөлгөөний тухай хуульд автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг бэхжүүлэх техник технологийн стандартуудыг тодорхой зааж, дэвшилтэт аюулгүй байдлын төхөөрөмж болон ухаалаг автотээврийн хэрэгслийн хяналтын системийг нэвтрүүлэхийг дэмжих хэрэгтэй. Мөн олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн аюулгүй байдлын стандартуудыг нэвтрүүлж, Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын шаардлагыг дэлхийн стандартад нийцүүлэх, олон улсын хамтын ажиллагааны тогтолцоог бэхжүүлэх шаардлагатай.

Гуравдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн менежментийн ухаалаг системийг нэвтрүүлэх шаардлагатай. Замын хөдөлгөөний тухай хуульд автотээврийн хэрэгслийн мэдээллийн менежментийн ухаалаг системийг нэвтрүүлэх хууль эрх зүйн үндсийг тодорхой бүрдүүлж, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын түүхийг багтаасан нэгдсэн сан болон аюулгүй байдлын хяналтын системийг хууль ёсоор албажуулах хэрэгтэй. Мөн хууль бусаар импортлогдсон болон бүртгэлгүй автотээврийн хэрэгслийг хянах, таслан зогсоох хуулийг батлан, автотээврийн хэрэгслийн менежментийн үр ашгийг хангах шаардлагатай.

Дөрөвдүгээрт, байгальд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг нэмэгдүүлэх болон дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслээс татгалзах үйл явцыг дэмжих хууль эрх зүйн арга хэмжээг авч хрэгжүүлэх шаардлагатай. Цахилгаан болон хосолсон хөдөлгүүрт автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжих зорилгоор татварын хөнгөлөлт болон бусад дэмжлэгийн тогтолцоог бүрдүүлэхийн зэрэгцээ, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд цахилгаан автотээврийн хэрэгслийн цэнэглэх станц, засварын байгууламж зэрэг дэд бүтцийг байгуулахыг хууль ёсны үүрэг болгох хэрэгтэй.

Тавдугаарт, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, ослын улмаас амь насаа алдах тохиолдлыг бууруулахын тулд жолооч нарт чиглэсэн сургалт болон аюулгүй жолоодлогын талаарх суртал ухуулгыг хуулийн хүрээнд албажуулахаас гадна ослоос урьдчилан сэргийлэх сургалтын хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх зохицуулалтыг боловсронгуй болгох шаардлагатай.

Зургаадугаарт, хуучирсан автотээврийн хэрэгсэл болон баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины импортын хязгаарлалтыг чангатгах шаардлагатай. Баруун талдаа жолооны хүрдтэй автомашины импортын хязгаарлалтыг чангатгаж, зүүн талдаа жолооны хүрдтэй автомашиныг давуу эрхтэйгээр бүртгэх хууль эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох хэрэгтэй.

Долоодугаарт, агаарын бохирдлыг бууруулахын тулд хүрээлэн буй орчны сайжруулалтын хураамж ногдуулах шаардлагатай. Дизель хөдөлгүүртэй болон хуучирсан буюу насжилт өндөртэй автотээврийн хэрэгсэлд хүрээлэн буй орчны сайжруулалтын хураамжийг ялгаатай ногдуулж, үүний ингэснээр агаарын чанарыг сайжруулах төслүүдийн санхүүжилтийг бүрдүүлэх боломжтой болно.

Эцэст нь, бусад хууль эрх зүйн сайжруулалтын хүрээнд автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын менежмент болон зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэхтэй холбоотой шинээр хуулийн зохицуулалтыг тогтмол шинэчлэн батлах замаар бодлогын үр дүнг хангах шаардлагатай.

6. Зам тээврийн ослын судалгааны системийн сайжруулах арга хэмжээ

6.1 Монгол Улсад зам тээврийн осолд өртсөн автотээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийж буй өнөөгийн нөхцөл байдал

Монгол Улсын хувьд “АТҮТ” УТҮГ-аас зам тээврийн осолд өртсөн автотээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийх ажлыг гүйцэтгэдэг бөгөөд, ослын шинжилгээ хийх одоогийн үйл явц нь автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал болон байгаль орчны тохирох үзүүлэлтийг хангах зорилгоор хийгддэг автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн нэгэн ижил хэлбэрээр явагддаг. Осол гарсан тохиолдолд, Тээврийн цагдаагийн албанаас ирүүлсэн албан хүсэлтийн дагуу осолд өртсөн автотээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийж, дүгнэлт гаргаж ажилладаг.

Иймд зөвхөн автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгээр зам тээврийн ослын шалтгааныг бүрэн шинжлэхэд хүндрэлтэй учраас, ослын шалтгааныг нарийвчлан судлах зорилгоор холбогдох журамд өөрчлөлт оруулах, гарын авлага боловсруулах шаардлагатай болж байна. Мөн замын орчныг сайжруулах, ослын шинжилгээг системтэй явуулснаар үр дүнтэй ослын урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг гаргаж, аюулгүй тээврийн орчныг бүрдүүлж, ард иргэдийн амь нас, эд хөрөнгийг хамгаалах шаардлагатай байна.

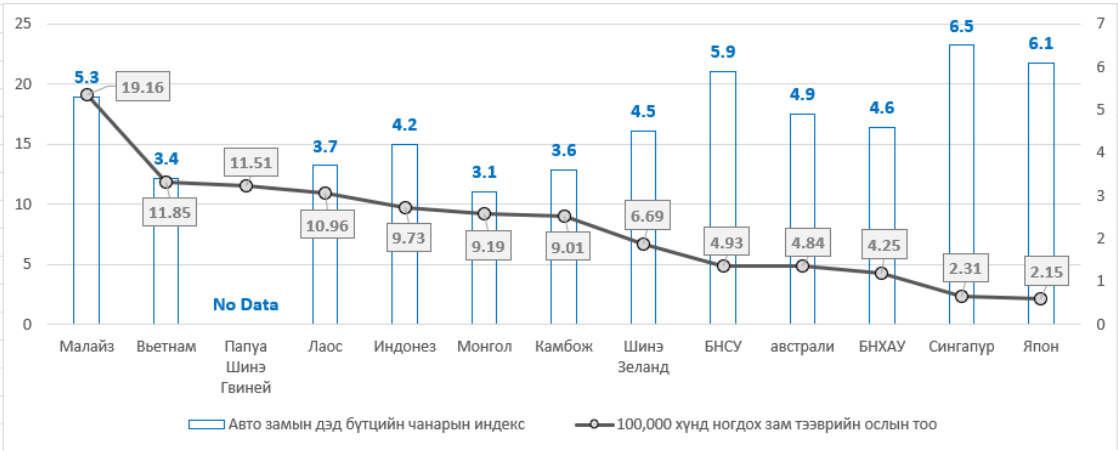
Энэ бүлэгт Монгол Улсын ослын шинжилгээний тогтолцоог оношилж, түүний үндсэн дээр зам, тээврийн ослын үед тээврийн хэрэгслийн шинжилгээг үр ашигтай зохион байгуулах, ослын шалтгааныг нарийвчлан тогтоох зорилгоор холбогдох байгууллагуудын хамтарсан шинжилгээний тогтолцоог нэвтрүүлэхийг зорьж байна. Үүний үр дүнд зам, тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, ослын дараах хяналтын тогтолцоог бэхжүүлэх, мөн ослын талаарх статистик мэдээллийг үр дүнтэй цуглуулах, боловсруулах, ашиглах системийг бүрдүүлэх боломжтой болно.

6.1.1 Монгол Улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал ба ослын шинжилгээний корреляцийн шинжилгээ

Баруун Номхон далайн бүсийн орнуудын зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтын түвшнийг харьцуулсан судалгааны үр дүнгээс үзэхэд Монгол Улсад 100,000 хүн ам тутамд ногдох зам тээврийн ослоос үүдэлтэй нас баралтын түвшин нь Индонез, Камбож зэрэг орнуудтай адил түвшинд байгаа боловч БНСУ, Япон, Сингапур зэрэг замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын дэвшилтэт тогтолцоотой хөгжингүй орнуудтай харьцуулахад хавьгүй өндөр байна.

Энэ нь Монгол Улсад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшин хангалтгүй байгааг тодорхой харуулж байгаа бөгөөд үүний гол шалтгаанууд нь эдийн засаг, нийгмийн нөхцөл байдал, авто замын дэд бүтцийн сул хөгжил, мөн аюулгүй байдлыг хангах бодлого, зохицуулалтын тогтолцоо хангалтгүй байгаатай холбоотой юм. Хөгжингүй орнуудын хувьд зам тээврийн ослын шалтгааныг тогтоох, урьдчилан сэргийлэх, аюулгүй байдлыг сайжруулах чиглэлээр судалгаа, мэдээлэлд суурилсан бодлогын менежментийг тогтвортой хэрэгжүүлж, үүний үр дүнд нас баралтын түвшнийг бууруулж чадсан байна. Харин Монгол Улсад ослын судалгааны тогтолцоо, урьдчилан сэргийлэх менежментийн чадавх хангалтгүй байгаа нь зам тээврийн ослын тоог бууруулахад бодит саад учруулж буйг харуулж байна.

Иймд Монгол Улс шиг хөгжиж буй орнууд нь зам тээврийн ослын шалтгааныг стандартчилагдсан судалгааны тогтолцоогоор нарийвчлан тодорхойлж, өгөгдөлд суурилсан замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлого боловсруулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Үүний зэрэгцээ авто замын дэд бүтцийг үе шаттайгаар сайжруулах, тээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэг шалгалтыг чангаруулах, жолооч нарын боловсрол, сургалтыг өргөжүүлэх зэрэг олон талт арга хэмжээг цогц байдлаар хэрэгжүүлснээр зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтын түвшнийг бууруулах бодит боломж бүрдэнэ.



<Зураг 6-1> Баруун Номхон далайн бүсийн орнуудын 100,000 хүн ам тутамд ногдох зам тээврийн ослоос шалтгаалсан нас баралтын тоо ба авто замын дэд бүтцийн чанарын индекс

Эх сурвалж: 1) Нас баралтын тоо: ДЭМБ-ын "Дэлхийн зам тээврийн ослын байдал" тайлан (2023 он), Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хорооны мэдээллийг ашиглав

2) Авто замын дэд бүтцийн чанарын индекс: Дэлхийн эдийн засгийн форумаас эрхлэн гаргасан “Global Competitiveness Report 2019–2020”-ийг үндэслэв. Үнэлгээ нь авто замын хучилтын түвшин, засвар арчилгаа, дохиоллын систем зэргийг хамарсан нийлмэл оноо бөгөөд 7-д ойр байх тусам дэд бүтэц сайн гэдгийг илтгэнэ.

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааныг тогтоох арга барил нь хүний хүчин зүйлд хэт төвлөрсөн хэв шинжтэй байгаа нь гол асуудлын нэг юм. Үүний улмаас тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал болон авто замын орчны суурь хүчин зүйлс хангалттай тусгагддаггүй, улмаар бодит нөхцөл байдлыг бүрэн үнэлэх боломжийг хязгаарладаг. Mongolia: Development of Road Safety Policy and Action Plan(2018) тайланд дурдсанаар, 2016 оны зам тээврийн ослын 97.4% нь хүний хүчин зүйлтэй холбоотой гэж ангилагдсан байдаг. Гэвч энэ дүн нь бүтэц, орчны хүчин зүйлсийг системтэй судалж тусгаагүйн улмаас бодлогын түвшинд урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ боловсруулахад хүндрэл учруулдаг.

Үүнээс гадна, Монгол Улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 82% нь 10-аас дээш жилийн насжилттай хуучин тээврийн хэрэгсэл бөгөөд техникийн доголдлын эрсдэл өндөр, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд ноцтой аюул учруулж байна. Түүнчлэн, авто замын арчилгаа, засвар үйлчилгээ дутмаг байгаагаас шалтгаалан муу хучилттай, эвдрэлтэй зам олон байгаа нь осол гарах эрсдэлийг улам нэмэгдүүлж байна. Хөдөө орон нутгийн бүсүүдэд яаралтай тусламжийн шуурхай байдал хангалтгүй, аюулгүй байдлын байгууламж дутмаг байгаа нь ослын үр дагаврыг хүндрүүлж, нас баралтын түвшнийг өсгөхөд нөлөөлж байна.

Иймээс автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандартыг чангатгах, хэрэгжилтийг чангаруулах, авто замын дэд бүтцийн чанарыг сайжруулах, ослын талаарх өгөгдлийг цуглуулах, боловсруулах, дүн шинжилгээ хийх дижитал системийг бүрдүүлэх зэрэг систем шаардлагатай байна. Эдгээр арга хэмжээг хэрэгжүүлснээр зам тээврийн ослын жинхэнэ шалтгааныг илүү бодитой тодорхойлж, үр нөлөөтэй аюулгүй байдлын бодлого боловсруулан хэрэгжүүлэх боломж бүрдэх юм.

<Хүснэгт 6-1> Монгол Улсын бүс нутгаар ангилсан зам тээврийн ослын статистик (2024 он)

Бүс нутаг	Ослын тоо	Ослын тохиолдлын түвшин[1] (%)	Нас баралт (хүн)	100,000 хүн ам тутамд ногдох нас баралт[2] (хүн)	Ослын хүндийн зэрэг[3] (%)
Баруун бүс	733	0.63	44	10.59	6.00

Хангайн бүс	1,272	0.79	80	13.32	6.29
Төвийн бүс	2,260	1.12	131	25.31	5.80
Зүүн бүс	656	1.04	21	9.13	3.20
Улаанбаатар	26,056	3.27	82	4.89	0.31
Нийт	30,977	2.31	358	10.40	1.16

Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо. https://www.nso.mn/en/statistic

* Зам тээврийн ослын тохиолдлын түвшин: Ослын тоо ÷ Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо × 100

** 100,000 хүн ам тутамд ногдох нас баралт: Хас баралт ÷ Хүн амын тоо × 100,000

*** Зам тээврийн ослын хүндийн зэрэг: Нас баралтын тоо ÷ Ослын тоо × 100

6.1.2 Монгол Улсын зам тээврийн ослын судалгааны процедур ба тогтолцоо

Монгол Улсын Цагдаагийн Ерөнхий газар (ЦЕГ) нь Хууль зүй, дотоод хэргийн яамны харьяа агентлаг бөгөөд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон цагдаагийн үндсэн чиг үүргийг хэрэгжүүлдэг. ЦЕГ-ын харьяа Тээврийн цагдаагийн алба (ТЦА) нь замын хөдөлгөөний дүрмийн хэрэгжилтийг хангах, зам тээврийн ослын судалгаа, бодлого боловсруулах гэх мэт чиг үүрэгтэй бөгөөд осол гарсан тохиолдолд газар дээр нь шалгалт хийж, ослын шалтгааныг шинжлэн дүгнэлт гаргадаг

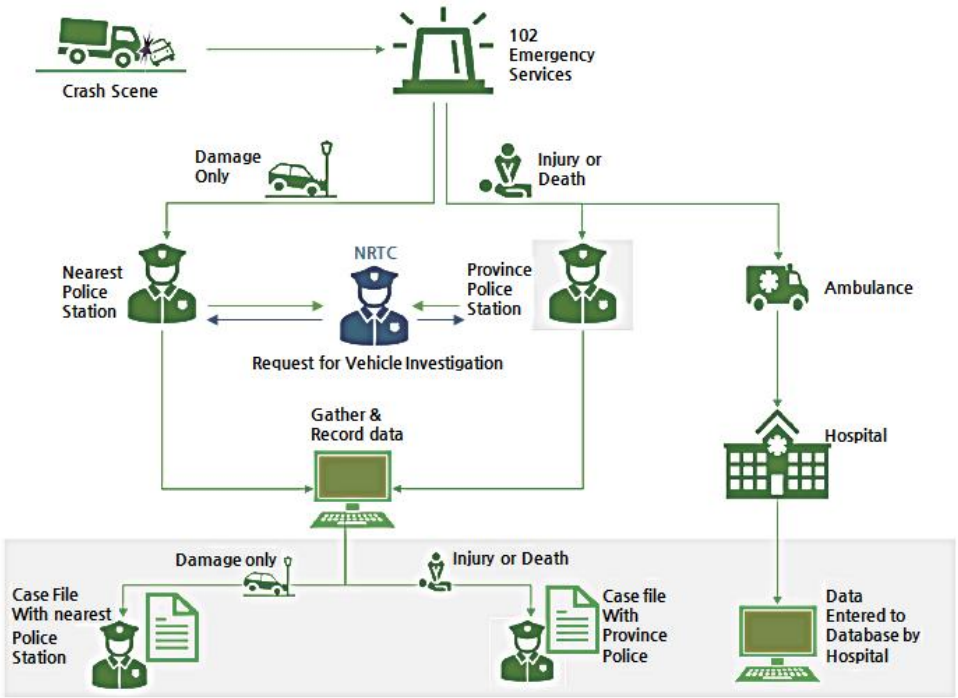
Ослын хариу арга хэмжээг авахдаа мэдээлэл шуурхай удирдлагын төв нь дуудлага бүртгэгдсэнээс хойш гийн газар дээр нь очиж ажиллах эсэхийг шийдэх бөгөөд хөнгөн хэлбэрийн ослын тохиолдолд энгийн тайлангаар шийдэгддэг. Харин хүний амь нас хохирох буюу эрүүл мэндэд гэмтэл учруулсан осолд мөрдөн байцаагч нар нарийвчилсан судалгаа хийдэг. “АТҮТ” УТҮГ нь ТЦА-ны албан хүсэлтээр осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд дүгнэлт гаргаж ажилладаг боловч автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дагуу хийгддэг өнөөгийн арга нь ослын шалтгааныг шинжлэхэд хязгаарлагдмал байдал үүсгэж байна.

Түүнчлэн ЦЕГ-аас Шүүхийн шинжилгээний ерөнхий газар (ШШЕГ)-ыг байгуулж, нарийвчилсан ослын судалгаа шинжилгээ явуулахыг оролдсон боловч тоног төхөөрөмж, программ хомс байгаагаас мөрдөн байцаалтын түвшин “АТҮТ” УТҮГ-тай ижил түвшинд буюу зарим талаараа бага зэрэг өндөр байгаа тул системтэй сайжруулах шаардлагатай байна.

ТЦА нь зам тээврийн ослын статистикийн системийн хүрээнд "гэмт хэрэг" болон "зөрчил"-ийн мэдээллийн санг хөтөлдөг бөгөөд эдгээр мэдээллийн санг цагдаагийн хэлтсүүдийн хариуцсан албан хаагчид мэдээллээр хангаж ажилладаг. Хэрэв зам тээврийн осол нь хүний амь нас хохирох буюу эрүүл мэндэд гэмтэл учруулсан ослын тохиолдлыг "гэмт хэргийн мэдээллийн санд", харин зөвхөн эд хөрөнгийн хохиролтой ослыг "зөрчлийн мэдээллийн санд" тус тус бүртгэдэг. Гэвч эдгээр мэдээллийн санд бүртгэгдэж буй ослын (мөргөлдөөний) мэдээлэл нь хязгаарлагдмал агуулгатай тул хүний амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулах ослыг бууруулах үр дүнтэй арга хэмжээ боловсруулах, хэрэгжүүлэхэд шаардагдах үндэслэл, дүн шинжилгээ хийх боломж хангалтгүй байна.

Мөн ТЦА-аас хариуцдаг гэмт хэрэг болон зөрчлийн мэдээллийн сан нь “АТҮТ” УТҮГ-аас ажиллуулдаг тээврийн хэрэгсэл болон жолоочийн мэдээллийн сантай холбогдсон байдаг хэдий ч зам тээврийн ослын тухай нарийвчилсан мэдээллийг “АТҮТ” УТҮГ-тай хуваалцагддаггүй.

Үүний улмаас үндэсний түвшинд ослын статистик мэдээлэл цуглуулах, дүн шинжилгээ хийх ажил хүндрэлтэй байсаар байгаа бөгөөд одоо бүрдсэн мэдээллийн сан нь хангалтгүй учраас зам тээврийн ослыг бууруулах, урьдчилан сэргийлэх бодлого, төлөвлөгөө боловсруулахад тодорхой хүндрэл үүсэж байна.



<Зураг 6-2> Монгол Улс дахь зам тээврийн осолд хариу арга хэмжээ авах процедур

6.1.3 Анхаарах зүйлс ба зөвлөмж

Монгол Улс нь зам тээврийн ослын тоо болон нас баралтын түвшнээр дэлхийд дээгүүрт тооцогддог орнуудын нэг бөгөөд ялангуяа Улаанбаатар хот болон үндэсний хэмжээний гол тэнхлэг автозамууд дагуу ослын тоо өндөр үзүүлэлттэй байна. Гэсэн хэдий ч ослын шалтгааныг тодорхойлох, шинжлэх, улмаар урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг оновчтой төлөвлөхөд шаардлагатай мэдээлэл, тогтолцоо хангалтгүй хэвээр байна.

- Зам тээврийн ослын шалтгааны шинжилгээнд тулгарч буй асуудлууд

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааныг судлахдаа голчлон жолоочийн буруутай үйлдэлд төвлөрөх хандлагатай байдаг. Үүний улмаас тээврийн хэрэгслийн техникийн гэмтэл, эвдрэл, доголдлын нөлөөллийг гүнзгийрүүлэн шинжлэх ажил хязгаарлагдмал байна. Осол гарсан нөхцөл байдлыг тогтоох ажиллагаа ихэвчлэн газар дээрх анхан шатны үзлэг болон жолоочийн мэдүүлэгт үндэслэгддэг. ослын бүртгэлийн төхөөрөмжийн мэдээлэл (Event Data Recorder, EDR)-ийг ашиглах практик хомс бөгөөд, шинжилгээнд бүрэн нэвтрүүлээгүй байна. Түүнчлэн осолд нөлөөлсөн байж болзошгүй техникийн хүчин зүйлс, жишээлбэл: Тоормосны системийн үйл ажиллагаа, жолоодлогын механизм, дугуйны элэгдэл, эвдрэл гэмтлийн байдал зэргийг нарийвчлан шинжлэх байгуулалтын тогтолцоо, чадавх сул байгаа нь ослын бодит шалтгааныг бүрэн тодорхойлох боломжийг хязгаарлаж байна.

- Мэргэшсэн шинжээч болон дэд бүтцийн дутмаг байдал

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалгалтыг голчлон цагдаагийн байгууллага гүйцэтгэдэг боловч тээврийн хэрэгслийн нарийвчилсан үзлэг, ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (Event Data Recorder, EDR)-ийн мэдээллийн шинжилгээг ТЦА болон “АТҮТ” УТҮГ-д шилжүүлэн хийлгэдэг тогтолцоотой байна. Гэвч эдгээр байгууллагуудын хувьд ч инженерийн төвшний гүнзгийрүүлсэн ослын шинжилгээ, тухайлбал: Мөргөлдөөний хүчний тооцоо, дүрс бичлэгийн нарийвчилсан дүн

шинжилгээ, симуляцийн үндэслэлтэй судалгаа гэх мэт гүйцэтгэх мэргэжлийн мэдлэг хомс, шаардлагатай өндөр технологийн тоног төхөөрөмж (дрон, симуляцийн систем, тээврийн хэрэгслийн гэмтэл оношлох төхөөрөмж зэрэг) хангалтгүй байна. Иймд зам тээврийн ослыг илүү нарийвчлалтай, системтэй судалж, бодит нөхцөл байдлыг үнэлэхийн тулд хөгжингүй орнуудын жишгээр бие даасан, өндөр мэргэшсэн хүн хүч, шаардлагатай техник хэрэгслээр бүрэн хангагдсан ослын шинжилгээний байгууллага болон шинжилгээний тогтолцоог бүрдүүлэх нь зүйтэй юм.

- Ослын шалтгааны цогц дүн шинжилгээний хангалтгүй байдал

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааныг тодорхойлох одоогийн тогтолцоо нь голчлон хүний хүчин зүйл, ялангуяа жолоочийн буруутай үйлдэлд төвлөрдөг. Үүний улмаас тээврийн хэрэгсэл болон зам орчны хүчин зүйлсийг хамарсан олон талт, системтэй шинжилгээ хангалтгүй хэвээр байна. Ослын шалтгааныг тогтоохдоо жолоочийн анхаарал сарнисан байдал, жишээлбэл: Гар утас ашиглах, нойрмог явах, болгоомжгүй жолоодох зэрэгт гол анхаарлыг хандуулдаг боловч тээврийн хэрэгслийн техникийн доголдол: Тоормосны эвдрэл, дугуйны элэгдэл, замын нөхцөл: Авто замын хучилтын чанар, гулсалтаас сэргийлэх байгууламжийн байдал, гэрэлтүүлэг, Авто замын төлөвлөлтийн асуудал: Огцом эргэлт, дохио тэмдгийн зохицуулалтын сул тал, шөнийн гэрэлтүүлгийн дутагдал мөн цаг уур, байгаль орчны нөхцөл: Мөсөөр хучигдсан зам, хүчтэй салхи, бороо, манан зэрэг хүчин зүйлсэд хийх системчилсэн дүн шинжилгээ дутмаг байна.

- Ослоос урьдчилан сэргийлэх болон ослын дараах удирдлагын тогтолцооны дутагдал

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааныг тодорхойлох ажиллагаа тодорхой хэмжээнд хэрэгжиж байгаа ч, ослын дараах удирдлагын тогтолцоо хангалтгүй байгаагаас ижил төрлийн осол дахин давтагдах эрсдэл өндөр хэвээр байна. Жишээлбэл, ижил замын хэсэгт ижил төрлийн осол байнга гарч буй тохиолдолд тухайн бүсэд замын байгууламжийг шинэчлэх, гэрлэн дохионы тохиргоог оновчтой болгох, анхааруулах тэмдэг тэмдэглэгээ байрлуулах зэрэг инженерийн болон бодлогын арга хэмжээ зохих түвшинд хэрэгжихгүй байна. Мөн ослын төрөл, шалтгаанд тохирсон урьдчилан сэргийлэх олон нийтэд чиглэсэн сургалт, мэдээлэл түгээх кампанит ажил сул бөгөөд осол ихээр гардаг бүсэд хурд хязгаарлах тэмдэг, хурд сааруулагч, гэрлэн дохионы сайжруулалт зэрэг анхааруулах дэд бүтэц хангалтгүй байна.

- Зам тээврийн ослын статистикийн систем байхгүй

ТЦА-аас ослын талаарх мэдээллийг цуглуулдаг боловч, мэдээллийн төрөл, нарийвчилсан агуулга нь хязгаарлагдмал тул мэдээллийн ашиглалт бага байгаа нь ослын талаар системтэй дүн шинжилгээ хийх, урьдчилан сэргийлэх бодлого тогтооход хүндрэл учруулж байна. Мөн “АТҮТ” УТҮГ, Зам, тээврийн яам (ЗТЯ) хооронд зам тээврийн ослын нэгдсэн мэдээллийн сан байхгүй байна. Үүнээс үүдэн дараах чухал мэдээлэл солилцоход саад учирч байна. Түүнчлэн ослын байршил, ослын төрөл болон тухайн үеийн нөхцөл байдал, цаг агаарын нөхцөл, замын чанар зэрэг гадаад орчны мэдээлэл хангалтгүй байгаа нь эрдэл өндөртэй бүсүүдэд (хар цэг) дүн шинжилгээ хийхэд хүндрэлтэй, ослын өгөгдөлд суурилсан таамаглах загвар боловсруулах, их өгөгдөлд суурилсан урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг хязгаарлаж байна.

6.2 Олон улсын тохиолдлын харьцуулсан шинжилгээ

Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн судалгаа болон мэдээллийн сангийн системийг бүрдүүлэх нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлогын үндсэн тулгуур болдог. Энэ хэсэгт бид томоохон улс орнууд, тэр дундаа БНСУ дахь зам тээврийн ослын судалгааны тогтолцоо, мэдээллийн сангийн системийн өнөөгийн байдлыг харьцуулан судалж, дүн шинжилгээ хийх болно.

6.2.1 Зам тээврийн ослын судалгаа, шинжилгээний тогтолцооны харьцуулалт

1) БНСУ

Зам тээврийн ослын ерөнхий тогтолцоо

БНСУ-д зам тээврийн ослын судалгааны тогтолцоо нь осолд өртөгсдөд шуурхай дэмжлэг үзүүлэх, хоёрдогч ослыг таслан зогсоох, замын хөдөлгөөний хэвийн урсгалыг аль болох хурдан сэргээх зорилготой. Үүнээс гадна, ослын шалтгааныг нарийвчлан тогтоож, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ боловсруулах, хариуцлага тооцох (эрүүгийн болон иргэний хариуцлага) үндэслэл бүрдүүлэхэд чиглэгддэг.

Осол гарсан тохиолдолд Цагдаагийн байгууллага шуурхайгаар ослын газарт очиж, бусад холбогдох байгууллагуудтай уялдан ажиллан, хоёрдогч ослын эрсдэлийг бууруулах арга хэмжээ авдаг. Нотлох баримтыг цуглуулан асран хамгаалагчидтай холбоо барьж, хүний амь нас эрсэдсэн тохиолдолд ослын газрыг хамгаалалтад авч, нотлох баримтыг түргэн шуурхай бүрдүүлнэ.

Ослыг шалгах явцад байршил, цаг агаарын нөхцөл, замын орчны байдал, тээврийн хэрэгслийн аюулгүйн системийн ажиллах байдал, хохирлын цар хүрээ, хохирогчийн гэмтлийн түвшин, мөргөлдөөний хэсэг зэрэг олон үзүүлэлтэд дүн шинжилгээ хийдэг. Шинжээч нь гэрчүүдийг бүртгэн мэдүүлэг авч, шинжилгээний явцад бүрдүүлсэн мэдээллийг газар дээрх бүдүүвч зургийг бэлтгэдэг. Хэрэв шинжилгээтэй санал нийлэхгүй байгаа иргэн, байгууллага нь дээд шатны байгууллагад дахин шалгуулах гомдол гаргах эрхтэй. Мөн тусгай Зам тээврийн ослын иргэний зөвлөлөөр дамжуулан хараат бус байдлаар дахин хяналт, үнэлгээ хийлгэх боломжтой тогтолцоог бүрдүүлсэн байдаг.

- Тээврийн хэрэгслийн шинжилгээний тогтолцоо

БНСУ-д Үндэсний Шүүхийн Шинжилгээний Хүрээлэн (ҮШШХ)ээс зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, системтэй аргачлалаар осолд орсон тээврийн хэрэгслийн нарийвчилсан техникийн шинжилгээ хийж ослын шалтгааныг тогтоодог. Шинжилгээний гол аргуудын хувьд осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн механик гэмтлийн байдал, ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR)-ийн өгөгдөлд дүн шинжилгээ, тоормос болон хурдасгуурын дөрөөний ашиглалтын байдал, засвар үйлчилгээний түүх, бүртгэлийг шалгах, ослын нөхцөл байдлыг симуляци хийх буюу дахин загварчлан үзүүлэх туршилт явуулах зэрэг багтана. Эдгээр шинжилгээг цагдаагийн байгууллага болон бусад холбогдох байгууллагуудын албан хүсэлтийн дагуу гүйцэтгэдэг бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд төр, хувийн хэвшлийн хамтарсан баг бүрдүүлж, шинжилгээний хүрээг өргөтгөх боломжтой.

ҮШШХ-ийн тээврийн хэрэгслийн ослын дүгнэлтийг гаргахдаа мөргөлдсөн шалтгаан, механик гэмтэл гарах магадлалыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судалж, хэрэв шаардлагатай бол тээврийн хэрэгслийн цахим систем, бүрэн бүтэн байдалд нарийн мэргэжлийн шинжилгээ хийдэг. Ялангуяа сүүлийн жилүүдэд тээврийн хэрэгслийн цахим хяналтын систем сүүлийн үед нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR)-д шинжилгээ хийх, цахим хяналтын төхөөрөмжийн эвдрэлийг шалгах нь ослын шинжилгээний гол сэдэв болж байна.

<Хүснэгт 6-2> БНСУ-ын тээврийн хэрэгслийн ослын шинжилгээний процесс ба авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ

Үе шат		Авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ
1	Анхан шатны шинжилгээ	Зам тээврийн осолтой холбоотойгоор цагдаагийн байгууллагаас ирүүлсэн албан хүсэлт, ослын үеийн мэдүүлэг зэрэг үндсэн мэдээллийг цуглуулж, ослын ерөнхий байдлыг тодорхойлох
2	Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн шинжилгээ	Тээврийн хэрэгслийн эвдэрсэн хэсэг болон гол аюулгүйн төхөөрөмжүүдийн ажиллагааг шалгах

3	Тээврийн хэрэгслийн дата гарган авах	Ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR), гэмтлийн код зэрэг электрон удирдлагын системийн бичлэгийг авах
4	Засвар үйлчилгээний түүхийг шалгах	Өмнөх засварын түүхийг шалгаж, тухайн осолтой холбоо хамааралтай эсэхийг шалгах
5	Өгөгдлийн шинжилгээ	Талбайн үзлэг болон тээврийн хэрэгслээс авсан өгөгдлийн найдвартай байдал, осолтой хамааралтай эсэхийг шинжлэх
6	Тайлан боловсруулах, дүгнэлт гаргах	Ослын шалтгааны талаар хийсэн иж бүрэн шинжилгээний үр дүнг тайлагнаж, холбогдох байгууллагад дүгнэлт хүргүүлэх

- Томоохон зам тээврийн ослын тогтолцоо

Томоохон зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоо нь 1999 онд “амь насыг эрхэмлэх зам тээврийн ослыг бууруулах тогтолцоо”-ны хүрээнд нэвтрүүлэгдсэн. Энэ нь 30 хоногийн дотор 3 ба түүнээс дээш хүн нас барсан, эсвэл 20 ба түүнээс дээш хүн нас барсан болон гэмтсэн ослуудыг хамруулдаг. 2002 оны Солонгос-Японы хөл бөмбөгийн дэлхийн аваргын үеэр ослын тоог бууруулах бодлогын хэрэгцээ илүү тодорхой болсон.
Энэхүү ослын шинжилгээг БНСУ-ын Цагдаагийн Ерөнхий газар болон Зам тээврийн газар хамтран гүйцэтгэдэг ба ослын шалтгааныг задлан шинжилж, сайжруулах санал зөвлөмж гаргадаг. 1999 онд ЦЕГ-ын удирдамжаар хамтран ажиллах тогтолцоо бүрдсэн бөгөөд 2002 онд Засгийн газрын хэрэг эрхлэх газрын арга хэмжээний дагуу сайжруулах зөвлөмж өгөх болон хэрэгжилтийг хянах чиг үүрэг нэмэгдсэн. Осол гарсны дараа авто замын байгууламжийг сайжруулах, зам тээврийн аюулгүй байдлын бодлогыг чангатгах, урьдчилан сэргийлэх сургалтыг өргөжүүлэх зэрэг дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлдэг. Энэ нь зам тээврийн ослыг бууруулах, аюулгүй замын орчныг бүрдүүлэх зорилготой.

- Гамшгийн шинжтэй зам тээврийн ослын тогтолцоо

Авто зам болон тунелийн орчинд гарсан ноцтой зам тээврийн осол нь гамшгийн шинжтэй гэж тооцогддог бөгөөд үүнтэй холбоотой шинжилгээ, дүгнэлт нь "Гамшиг болон аюулгүй байдлын ерөнхий хууль"-ийн 69 дүгээр зүйл (Гамшгийн шалтгааныг шинжлэх)-ийн дагуу явагдах бөгөөд БНСУ-ын Дотоод хэрэг, аюулгүй байдлын яамны харьяа Гамшиг, аюулгүй байдлын судалгааны хэлтэс нь ерөнхий удирдлагыг гүйцэтгэж, Засгийн газрын хамтарсан баг байгуулан гамшгийн шалтгаан тогтоох цогц шалгалт хийдэг.
Шалгалтыг шууд болон шууд бус гэж ангилна. Шууд шалгалтад Засгийн газрын хамтарсан шалгалт, байгууллагын дотоод шалгалт, төлөвлөгөөт шалгалтууд хамаарна. томоохон хэмжээний гамшиг, давтагдах ослыг шинжлэн, тогтолцоог сайжруулдаг. Шууд бус шалгалтад Онцгой байдлын асуудал хариуцсан байгууллага бие даан шалгалт хийж, дүгнэлтээ Дотоод хэрэг, аюулгүй байдлын яаманд танилцуулах хэлбэрээр хэрэгжинэ. Эдгээр шалгалтаар дамжуулан Засгийн газар ослын шалтгааныг тогтолцооны дагуу шинжилж, дахин давтагдахаас сэргийлэх арга хэмжээг боловсруулснаар, нийт аюулгүй байдлыг сайжруулах зорилготой ажилладаг.

2) АНУ

АНУ-д зам тээврийн ослын шалтгаан тогтоох, урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр Үндэсний Тээврийн Аюулгүй Байдлын Зөвлөл (National Transportation Safety Board, цаашид NTSB) нь голлох үүрэгтэйгээр ажилладаг. Энэхүү байгууллага нь 1967 онд байгуулагдсан, бие даасан төрийн байгууллага бөгөөд Independent Safety Board Act хуулийн хүрээнд үйл ажиллагаагаа явуулдаг. NTSB-ийн үндсэн чиг үүргийн хувьд агаарын тээвэр, авто зам, төмөр зам, усан зам, авто зам мөн дамжуулах хоолой зэрэг тээврийн янз бүрийн хэрэгсэлд гарсан томоохон ослын шинжилгээг хийж

ажилладаг. Үндсэн зорилго нь ослын шалтгааныг тогтоож, жил төрлийн осол дахин гарахаас урьдчилан сэргийлэх зөвлөмж боловсруулах юм.
Үндсэн үүрэг нь агаарын тээвэр, авто зам, төмөр зам, усан зам болон дамжуулах хоолойн тээврийн ослуудад шинжилгээ хийх, холбогдох тайланг нийтлэх явдал бөгөөд, онцлог нь томоохон зам тээврийн ослын шинжилгээний хүрээнд олон нийтийн сонсгол зохион байгуулж, гэрч зэрэг хүмүүсээс нэмэлт нотлох баримт цуглуулан, шинжилгээний үйл явцыг нийтэд нээлттэй явуулдагт оршино. Хүнд хэлбэрийн зам тээврийн осол*–д шинжилгээ хийх процедур нь дараах байдалтай байна.

* Автобусанд зорчиж явсан зорчигчдоос олон хүний амь нас эндсэн буюу хүнд гэмтэл авсан осол, сургуулийн автобусанд зорчигч нас барсан буюу гэмтсэн осол, аюултай бодис тээвэрлэгч тээврийн хэрэгсэл, сургуулийн автобус, энгийн автобус, бага оврэн автобус, яаралтай тусламжийн тээврийн хэрэгслийн төмөр замын гармын осол, 5 ба түүнээс дээш хүн нас барсан осол эсвэл 3 ба түүнээс дээш хүн нас барсан хүнд даацын ачааны машины осол

<Хүснэгт 6-3> NTSB-ийн зам тээврийн ослын шалтгаан тогтоох шинжилгээний үе шат

Үе шат	Тайлбар
1. Осол гарах ба шинжилгээг эхлүүлэх	Хүнд хэлбэрийн зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд “Go-Team” багийг яаралтай ослын газар руу илгээдэг
2. Газар дээрх шинжилгээ	Ослын газар дээрээс бодитой нотлох баримт, гэрчийн мэдүүлэг, техникийн мэдээлэл цуглуулж, суурь шинжилгээ хийнэ. Шинжилгээний баг нь тээврийн хэрэгсэл, авто замын орчин, хүний хүчин зүйл зэрэгт мэргэшсэн шинжээчдээс бүрдэнэ
3. Нарийвчилсан шинжилгээ	Цуглуулсан мэдээлэлд тулгуурлан гүнзгийрүүлсэн шинжилгээ хийж, шаардлагатай тохиолдолд бусад байгууллага, мэргэжилтнүүдтэй хамтран ажиллана
4. Тайлан боловсруулах ба танилцуулах	Шинжилгээний явцад дундын тайлан, мөн ослын шалтгаан болон зөвлөмжийг тусгасан эцсийн тайлан боловсруулж танилцуулна
5. Аюулгүй байдлын зөвлөмж	Эцсийн тайлангаас гарсан аюулгүй байдлын зөвлөмжийг холбогдох салбар, төрийн байгууллагуудад хүргүүлж, дахин давтагдахаас сэргийлэх арга хэмжээ авахыг зөвлөдөг
6. Хяналт ба үнэлгээ	NTSB нь гаргасан зөвлөмжийн хэрэгжилтийн явцыг хянаж, түүний үр нөлөөг үнэлдэг

6.2.2 Зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн системийн харьцуулалт

1) БНСУ

БНСУ-д зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн систем нь зам тээврийн ослын талаарх 60 төрлийн мэдээллийг цагдаагийн байгууллагаас цуглуулдаг байдлаар ажилладаг. Шинжилгээний үр дүнг тээврийн цагдаагийн албаны мэдээлэл хөтлөх систем (Traffic Cop Information Management System, цаашид TCS гэх)-д оруулж, бүртгэл хөтөлдөг.

<Хүснэгт 6-4> БНСУ-ын зам тээврийн ослын статистикийн мэдээлэл / 60 үзүүлэлтээр

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Зам тээврийн ослын ерөнхий мэдээлэл (13 үзүүлэлт)	Гарсан огноо, цаг, гараг, аймаг, хот, дүүрэг, сум, хэрэг гарсан газар (координат), харьяалагдах цагдаагийн газар, өдөр/шөнө, ослын дэлгэрэнгүй мэдээлэл (нас барсан хүний тоо, хүнд бэртсэн хүний тоо, хөнгөн гэмтлийн тоо, гэмтлийн тайлан), ослын төрөл, осолд хүргэсэн хүчин зүйлс, осол гарсан онцгой нөхцөл, цаг агаарын байдал, холбогдох тээврийн хэрэгслийн тоо, авто замын гадаргуугийн байдал

Зам тээврийн осолд оролцогч этгээдийн мэдээлэл (17 үзүүлэлт)	Хүйс, нас, харьяалал, РД, жолооны үнэмлэхийн дугаар, жолооны үнэмлэхийн төрөл, жолооны туршлага, согтууруулах ундааны шинжилгээний хариу, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон тоо, хамгаалалтын хэрэгсэл ашигласан эсэх, хууль зөрчсөн, үйлдлийн төрөл, ослын өмнөх хурд, гол гэмтсэн газар, орон сууцны хороолол, сурагчтай холбоотой осол
Холбогдох тээврийн хэрэгсэл (7 үзүүлэлт)	Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар, машины марк, үйлдвэрлэсэн он, тээврийн хэрэгслийн төрөл, даатгалын байдал, хэрэглээний зориулалт, мөргөлдсөн хэсэг
Авто зам ба орчны мэдээлэл (14 үзүүлэлт)	Авто замын төрөл, хурдны замын дугаар, авто замын хэлбэр, огтлолцлын хэлбэр, тодорхой авто зам, осол болсон урсгалын эгнээ, замын муруйлт, гэрэл дохионы ажиллагаа, төвийн тусгаарлагч байгууламжийн байдал, явган болон тээврийн хэрэгслийн замын тусгаарлалт, хурдны хязгаар, замын саад, хурдны замын байршил, нийт урсгалын эгнээний тоо (хоёр чиглэлээр)
Бусад хохирогчдын мэдээлэл (9 үзүүлэлт)	Хүйс, нас, РД (гадаадын иргэний бүртгэлийн дугаар), гэмтлийн ноцтой байдал, хохирогчийн тээврийн хэрэгслийн төрөл, осол гарах үеийн байдал, хамгаалах хэрэгсэл хэрэглэсэн эсэх, гол гэмтэл авсан биеийн хэсэг, сурагчтай холбоотой осол эсэх

Эх сурвалж: БНСУ-ын Цагдаагийн Ерөнхий газар (2011), "Зам тээврийн ослын шинжилгээний дүрэм", ЦЕГ-ын даргын 620-р тушаал, Хавсралт 3

2) АНУ

АНУ-д зам тээврийн ослын шинжилгээ нь Холбооны Замын Хөдөлгөөний Аюулгүй Байдлын Алба (NHTSA)-ын удирдлага дор явагддаг бөгөөд харьяа байгууллага болох Үндэсний Зам Тээврийн Ослын Статистикийн Төв (NCSA)-өөс дараах хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлж байна.

<Хүснэгт 6-5> NCSA-ийн Зам Тээврийн Ослын Мэдээлэл Цуглуулах Хөтөлбөрүүд

Хөтөлбөр		Эхэлсэн он	Зорилго	Жилд цуглуулдаг мэдээллийн тоо	Цуглуулах арга	Шинжилгээний үзүүлэлт
FARS		1975	Нас баралттай ослын мэдээллээр дамжуулан тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандарт, авто замын аюулгүй байдал болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлыг тодорхойлох	Жилд ~40,000	FARS шинжээчид мэдээллийг цуглуулдаг	Осол, тээврийн хэрэгсэл ба жолооч, оролцогч гэх мэт ~125 үзүүлэлт
NASS	CDS	1979	Ослын гэмтэл үүсэх процессыг шинжилж тээврийн хэрэгслийн загварыг гаргахдаа аюулгүй байдлыг сайжруулах	Жилд ~5,000	Томоохон сорьцын нэгж (PSU)-д байрлах талбайн багууд мэдээлэл цуглуулдаг	Дугуйн мөр, асгарсан шингэн, шил хагаралт, хамгаалалтын хаалтны гэмтэл зэрэг ослын газрын шинжилгээ ба хохирогчтой хийсэн ярилцлага

	GES	1988	Ерөнхий зам тээврийн ослын төлөв байдлыг тооцоолох	Жилд ~50,000	GES мэдээлэл цуглуулагчид 60 бүсийн 400 гаруй цагдаагийн байгууллагыг долоо хоног бүрээр очиж мэдээлэл авдаг	Зам тээврийн осолтой холбоотой ~90 орчим үзүүлэлт
SCI		1972	Зам тээврийн тодорхой ослын нарийн шинжилгээ ба шинэ технологийн үр нөлөөний шинжилгээ	Жилд ~200	Мэргэжлийн ослын шинжээч газар дээрээс мэдээлэл цуглуулдаг	Дугуйн мөр, авто замын хонхорхой зэрэг зургууд зэрэг ослын газраас цуглуулсан мэдээлэл болон зураг
STSI			GIS суурьтай ослын мэдээлэлд хурдан, хялбар хандах	51 мужийн зам тээврийн ослын мэдээлэл	51 мужийн зам тээврийн ослын мэдээллийг ашиглан цахим мэдээлэл цуглуулдаг	Муж бүрийн зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг гаргаж авах
CODES		-	Автотээврийн хэрэгслийн ослын мэдээлэл ба эмнэлгийн мэдээллийг холбох	Холбох программ	Цагдаагийн ослын мэдээлэл ба эмнэлгийн мэдээллийг холбох	Муж болгоны зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн нийтлэг үзүүлэлтүүд

* Эх сурвалж: Зам тээврийн ослын нарийвчилсан шинжилгээний мэдээллийн сан байгуулах төлөвлөгөө (Замын тээврийн газар, 2017)

- Хүний амь нас эрсэдсэн зам тээврийн ослын шинжилгээний тайлагналын систем (Fatality Analysis Reporting System, FARS): 1975 оноос хэрэгжиж эхэлсэн бөгөөд хүний амь нас эрсэдсэн бүх зам тээврийн ослын мэдээллийг цуглуулж, тээврийн хэрэгсэл болон авто замын аюулгүй байдлыг үнэлэхэд ашигладаг.
- Үндэсний автотээврийн хэрэгслийн ослын түүвэр судалгааны систем (National Automotive Sampling System, NASS): Тээврийн хэрэгсэл мөргөлдсөн тохиолдолд зорчигчийн гэмтэл, тээврийн хэрэгслийн бүтцийн уялдааг тогтоох, осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн бодит гэмтэл болон мэдээллийг цуглуулдаг(Одоогоор CISS-ээр солигдсон).
- Онцгой ослын шинжилгээ (The Special Crash Investigations, SCI): Хүнд хэлбэрийн зам тээврийн осолд нарийвчлан шинжилгээ хийж, тээврийн хэрэгслийн бүтцийг сайжруулах, аюулгүй байдлын хууль тогтоомжийг сайжруулахад дэмжлэг үзүүлэх.
- Мужийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэдээллийн систем (State Traffic Safety Information, STSI): Муж бүрийн ослын тохиолдлуудыг GIS орон зайн мэдээллийг ашиглан ослын төрөл, эрсдэлтэй бүс нутгийг шинжилж, мужид суурилсан аюулгүй байдлын арга хэмжээг боловсруулахад ашигладаг.
- Зам тээврийн осолд өртсөн автотээврийн хэрэгслийн ослын шинжилгээний мэдээллийг эмнэлгийн бүртгэл мэдээлэлтэй холбох систем (Crash Outcome Data Evaluation System, CODES): Зам тээврийн осолд өртсөн иргэдийн эмнэлгийн бүртгэл болон ослын мэдээллийг хослуулан ослын шалтгааныг шинжлэх, эмнэлгийн тусламжийн үр дүнг үнэлэхэд хэрэглэнэ.

3) Их Британи

Цагдаагийн байгууллага нь Их Британийн “STATS20” зааврын дагуу “STATS19” маягтыг ашиглан үндэсний зам тээврийн ослын статистикийн мэдээллийн санг ажиллуулдаг. Ослын нөхцөл байдал, тээврийн хэрэгслийн бүртгэл зэрэг нийт 66 төрлийн мэдээллийг бүрдүүлж, Тээврийн

Судалгааны Лаборатори (Transport Research Laboratory, TRL)-ийн боловсруулсан үндэсний зам тээврийн ослын статистикийн мэдээллийн санг ашиглан олон төрлийн дүн шинжилгээ хийж байна. Үндсэн хөтөлбөрүүд нь дараах байдалтай байна.

- STATS19: 1979 онд нэвтрүүлсэн Их Британийн гол зам тээврийн ослын гол мэдээлэл цуглуулах систем бөгөөд цагдаагийн байгууллага ослын газар дээр осолтой холбоотой мэдээллийг бүртгэн авч, бодлого боловсруулах болон судалгаанд ашигладаг.
- RAIDS (Road Accident In-Depth Studies): Өмнөх нарийвчилсан шинжилгээний системүүд болох CCIS, OTS зэрэг төслүүдийг нэгтгэсэн үндэсний хөтөлбөр бөгөөд зам тээврийн ноцтой ослуудыг гүнзгий шинжилж, шалтгааныг нь тодорхойлон, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах шийдлүүдийг боловсруулдаг.
- Fatal Crash Investigations: Хүний амь нас эрсэдсэн ослуудын нарийвчилсан шинжилгээ бөгөөд үндэсний болон орон нутгийн төрийн байгууллагуудад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлого боловсруулахад дэмжлэг үзүүлдэг.
- CCIS (Co-operative Crash Injury Study): Зам тээврийн ослын үеэр автомашинд зорчиж явсан иргэдийн гэмтлийн шалтгаан, хэлбэрийг шинжилж, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын сайжруулалтад хувь нэмэр оруулдаг.
- OTS (On-The-Spot Accident Study): Осол гарснаас хойш 15 минутын дотор ослын газар дээр шинжилгээний баг очиж, ослын шалтгаан, зам орчны хүчин зүйл, тээврийн хэрэгслийн байдал зэрэгт дүн шинжилгээ хийдэг.

<Хүснэгт 6-6> Их Британийн зам тээврийн ослын мэдээлэл цуглуулах хөтөлбөр

Хөтөлбөр	Эхэлсэн он	Зорилго	Жилд цуглуулдаг мэдээллийн тоо	Цуглуулах арга	Шинжилгээний үзүүлэлт
STATS19	1979	Зам тээврийн ослын шинжилгээний мэдээлэл цуглуулж, олон талаас нь шинжилж, тээврийн бодлого боловсруулахад дэмжлэг үзүүлэх	Жилд 300,000	Цагдаагийн байгууллагаас цуглуулдаг	Ерөнхий ослын мэдээлэл, тээврийн хэрэгсэл болон жолооч, хүний амь эрсэдсэн хохирол гэх мэт 65 үзүүлэлт
Fatal Police Records	-	Нас баралттай ослын статистик шинжилгээг үндэслэн авто зам ба тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын зохицуулалтад ашигладаг	Улсын хэмжээнд нас баралттай ослын 80%	Цагдаа болон мэргэжлийн шинжээчид	-
Fatal Crash Investigations	-	Хувь хүний ослын жишээг үндэслэн улсын болон нутгийн захиргааны газарт аюулгүй байдлын зөвлөмж өгөх	3,000	Мэргэжлийн цагдаагийн албан хаагч	-
CCIS	1983	Автотээврийн хэрэгслийн зорчигчийн гэмтлийн нөхцөлийг ойлгож сайжруулах, зам тээврийн ослын талаарх мэдээлэл өгөх	Жилд 1600	TRL-ийн судалгааны хүрээнд мэргэжлийн шинжээчид ослын газрын мэдээлэл цуглуулна	Ослын газрын мэдээлэл, тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой мэдээлэл, оролцогч талуудын хувийн мэдээлэл гэх мэт, нэг бүрдэлд ~600 мэдээлэл
OTS	2000	Зам тээврийн осол гаргасан тээврийн хэрэгсэл, авто зам, хүний хүчин зүйлсийг нарийн	Жилд 500	VSRC ба TRL-ийн мэргэжлийн шинжээч	Осол гарснаас хойш 15 минутын дотор осолтой холбоотой

		судлан шинжлэх			тээврийн хэрэгсэл, авто зам ба хүний хүчин зүйлсийн мэдээлэл цуглуулах
RAIDS	2012	Өмнөх гүнзгий судалгаануудыг нэгтгэн, ослын бууралтад чиглэсэн нарийвчилсан шинжилгээ, судалгаа хийх	-	VSRC ба TRL-ийн мэргэжлийн шинжээч	-

* Эх сурвалж: Зам тээврийн ослын нарийвчилсан шинжилгээний мэдээллийн сан байгуулах төлөвлөгөө (Замын тээврийн газар, 2017)

6.2.3 Зам тээврийн ослын шинжилгээ болон мэдээллийн сангийн системийг харьцуулан дүгнэлт хийх нь:

Зам тээврийн ослын шинжилгээ болон мэдээллийн сангийн систем нь улс орнуудын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлоготой нягт холбоотой бөгөөд ослын шалтгааныг шинжлэн судалж, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг боловсруулахад зайлшгүй шаардлагатай бүрэлдэхүүн хэсэг юм. Голлох улс орнуудын жишээг харьцуулан судалж, Монгол Улсын зам тээврийн ослын судалгааны тогтолцоог сайжруулах чиглэл, шийдлийг тодорхойллоо.

1) Тээврийн хэрэгслийн шинжилгээний мэргэжлийн түвшнийг нэмэгдүүлэх нь

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааныг нарийвчлан тодорхойлох зорилгоор тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд хийх шинжилгээ хязгаарлагдмал байсаар байна. Тухайлбал, тоормосны систем, жолоодлогын механизм, эвдрэл үүссэн хэсгүүд, дөрөөний ажиллагаа зэрэг чухал хүчин зүйлсийг шалгах процесс сул хөгжсөн байна. Мөн тээврийн хэрэгслийн ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR)-ийн мэдээллийг ашиглах явдал хангалтгүй байна. Харин БНСУ-ын хувьд Үндэсний шүүх шинжилгээний хүрээлэн (ҮШШХ)-ийн үйл ажиллагааны хүрээнд осолд орсон тээврийн хэрэгслийн эвдрэл, цахим мэдээлэл, засвар үйлчилгээний түүх зэрэг мэдээллийг цогц байдлаар шинжилдэг. Шаардлагатай тохиолдолд ослын нөхцөл байдлыг дахин загварчлан (reconstruction) турших шинжилгээ ч хийдэг нь онцлог юм. Энэ мэт тээврийн хэрэгслийн мэдээллийг олон талт, нарийвчилсан судалгааны аргачлал, дэвшилтэт технологийн хэрэглээг Монгол Улсад нэвтрүүлэх өндөр ач холбогдолтой. Үүний тулд осолд орсон тээврийн хэрэгслийн судалгааны агуулгыг илүү нарийвчлан тодорхойлох, шинжилгээнд оролцогч мэргэжилтнүүдэд зориулсан гарын авлага боловсруулах, шаардлагатай техник хэрэгсэл болон сургалтын тогтолцоог бүрдүүлэх нь чухал байна. Ингэснээр ослын шалтгааныг илүү нарийн, шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тогтоох боломж бүрдэж, сайжруулах үндэс болно.

2) Ослын шалтгааныг олон талаас нь шинжлэх нэгдсэн тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлага

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааныг судлах үйл ажиллагаа нь ихэвчлэн жолоочийн буруутай үйлдэлд төвлөрдөг бөгөөд тээврийн хэрэгслийн техникийн доголдол, зам орчны нөхцөл, цаг агаар зэрэг бусад чухал хүчин зүйлсийг цогц байдлаар авч үзэх, дүн шинжилгээ хийх тогтолцоо сул хөгжсөн байна. Энэхүү сул талыг арилгахын тулд БНСУ-ын туршлагыг жишээ болгон цагдаа, төрийн холбогдох байгууллага болон мэргэжлийн шинжээчдийн хамтын ажиллагаанд суурилсан, ослын шалтгааныг олон өнцгөөс шинжлэх нэгдсэн системийг бүрдүүлэх шаардлагатай байна. Мөн АНУ-ын туршлагад суурилан, ослын үеийн механик гэмтэл, замын төлөвлөлт, цаг уурын нөхцөл зэрэг олон төрлийн мэдээлэлд тулгуурласан шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судалгааны аргачлалыг нэвтрүүлэх нь зүйтэй. Ийнхүү ослын нөхцөлийг нарийвчилсан, олон талт байдлаар шинжилснээр ослын үндсэн шалтгааныг илүү бодитой

тогтоох боломж бүрдэж, цаашлаад урьдчилан сэргийлэх бодлогыг илүү үр дүнтэй, нотолгоонд суурилсан байдлаар боловсруулах боломжтой болох юм.

3) Ослоос урьдчилан сэргийлэх ба ослын дараах мэдээлэл хөтлөх системийг нэвтрүүлэх шаардлага

Монгол Улсад зам тээврийн ослыг шинжилгээ болон ослын дараах мэдээлэл хөтлөх систем бүрэн хөгжөөгүй байгаа нь ижил төрлийн осол дахин гарах эрсдэлийг нэмэгдүүлж байна. Энэхүү байдлыг сайжруулахын тулд АНУ-ын туршлагад суурилан ослыг хараат бус, бие даасан байгууллагаар нарийвчлан шинжилдэг тогтолцоог нэвтрүүлэх эсвэл БНСУ-ын нэгэн адил олон талт оролцогчдын хамтын ажиллагаанд тулгуурласан шинжилгээ, дүгнэлт, сайжруулалтын зөвлөмж гаргах болон хэрэгжилтийг хянах системийг төлөвшүүлэх нь зүйтэй. Мөн Их Британийн RAIDS (Road Accident In-Depth Studies) систем нь ослын талаарх нарийвчилсан мэдээлэлд үндэслэн шинжлэх ухааны, нотолгоонд суурилсан урьдчилан сэргийлэх бодлого боловсруулах үр дүнтэй жишээ юм. Үүнтэй адилаар Монгол Улс ч ослын талаарх мэдээллийг үр ашигтай ашиглаж, урьдчилан сэргийлэх тогтолцоог бэхжүүлэх шаардлагатай байна.

4) Зам тээврийн ослын мэдээллийг нэгтгэн ашиглах тогтолцоог бэхжүүлэх шаардлага

Зам тээврийн ослын талаарх статистик мэдээллийг Тээврийн цагдаагийн алба хариуцан цуглуулдаг боловч мэдээллийн төрөл, агуулга хязгаарлагдмал, өгөгдөл ашиглалтын түвшин хангалтгүй байгаагаас шалтгаалан ослын шинжилгээ, үр дүнтэй урьдчилан сэргийлэх бодлого боловсруулахад хүндрэл учирч байна. Харин БНСУ нь Цагдаагийн газар зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн системийг хөгжүүлэн, ослын шалтгаан, замын орчин, тээврийн хэрэгслийн техникийн мэдээлэл зэрэг олон төрлийн өгөгдлийг нэгтгэн цогцоор удирдан хянах боломжийг бүрдүүлсэн. АНУ-ын хувьд Үндэсний авто тээврийн аюулгүй байдлын газар (NHTSA)-ын харьяа NCSA байгууллага нь зам тээврийн ослын мэдээллийн сан нь хүний амь эрсэдсэн ослын талаарх FARS өгөгдөл болон эмнэлгийн тусламжийн өгөгдлийг хамарсан CODES системийг уялдуулан ашигладаг. Монгол Улсад ч зам тээврийн ослын талаарх мэдээллийг улсын хэмжээнд нэгтгэн бүртгэх, төрийн болон мэргэжлийн байгууллагуудын хооронд мэдээлэл солилцох, уялдаа холбоог хангах тогтолцоог бүрдүүлэн хөгжүүлэх нь нэн шаардлагатай байна.

6.3 Зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах чиглэл

6.3.1 Ослын шалтгааныг шинжлэх үйл явцыг бэхжүүлэх

1) Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх заавар буюу Монгол Улсын үндэсний шинэ стандарт боловсруулах шаардлага

Одоогийн Монгол Улсад мөрдөгдөж буй автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо нь тээврийн хэрэгслийн ерөнхий аюулгүй байдал болон хууль, техникийн шаардлагад нийцэж байгаа эсэхийг шалгахад чиглэгдсэн байдаг. Гэвч энэхүү тогтолцоо нь зам тээврийн ослын шалтгааныг нарийвчлан тогтоох, ослын өмнөх болон дараах техникийн хүчин зүйлсийг судлахад хангалтгүй юм. Тухайлбал, Тээврийн цагдаагийн албаны албан хүсэлтээр хийгддэг осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд шинжилгээ хийж дүгнэлт гаргахдаа одоо мөрдөгдөж буй техникийн хяналтын үзлэгийн аргаар хийж байгаа нь тухайн тээврийн хэрэгслийн механик гэмтэл, жолоочийн зориуд хийсэн үйлдэл зэрэг гол хүчин зүйлсийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр тайлбарлахад хүндрэлтэй.

Иймд зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд нарийвчилсан шинжилгээ хийх, мэргэжлийн түвшнийг ахиулах, шинжилгээний үр дүнгийн чанар, нийцтэй байдлыг хангах зорилгоор "Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн нарийвчилсан шинжилгээний заавар (MNS)" гэсэн шинэ үндэсний стандарт боловсруулан нэвтрүүлэх шаардлагатай байна. Уг стандартын төсөл нь зам тээврийн ослын шинжилгээний бүх үйл явцыг

шат дараалсан, загварчилсан бүтэцтэй хүрээнд хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлж, үе шат бүрд шаардлагатай шалгах үзүүлэлт, шинжилгээний аргачлалыг нарийвчлан тодорхойлсноор ослын шалтгааныг илүү нэгдсэн, нарийвчилсан байдлаар тогтоох нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

MNS стандартын төсөл нь зөвхөн тээврийн хэрэгслийн гаднах гэмтлийг шалгахад хязгаарлагдахгүй бөгөөд, тээврийн хэрэгслийн механик (тоормосны систем, хурдасгуур, хурдны хайрцаг гэх мэт) болон электрон (тахограф, ослын бүртгэлийн төхөөрөмж, OBD гэмтлийн код гэх мэт) төлөв байдлыг цогц байдлаар шинжилнэ. Мөн ослын үеийн жолоочийн тодорхой жолоодлогын үйлдэл болон ослын өмнөх ба дараах тээврийн хэрэгслийн хариу үйлдэлтэй холбоотой мэдүүлгийг цуглуулж, тэдгээрийг өгөгдөлд суурилсан шинжилгээний үр дүнтэй харьцуулан шалгах замаар, шинжлэх ухааны ба объектив байдлаар ослын шалтгааныг тогтоох боломжтой байхаар зохион байгуулагдсан.

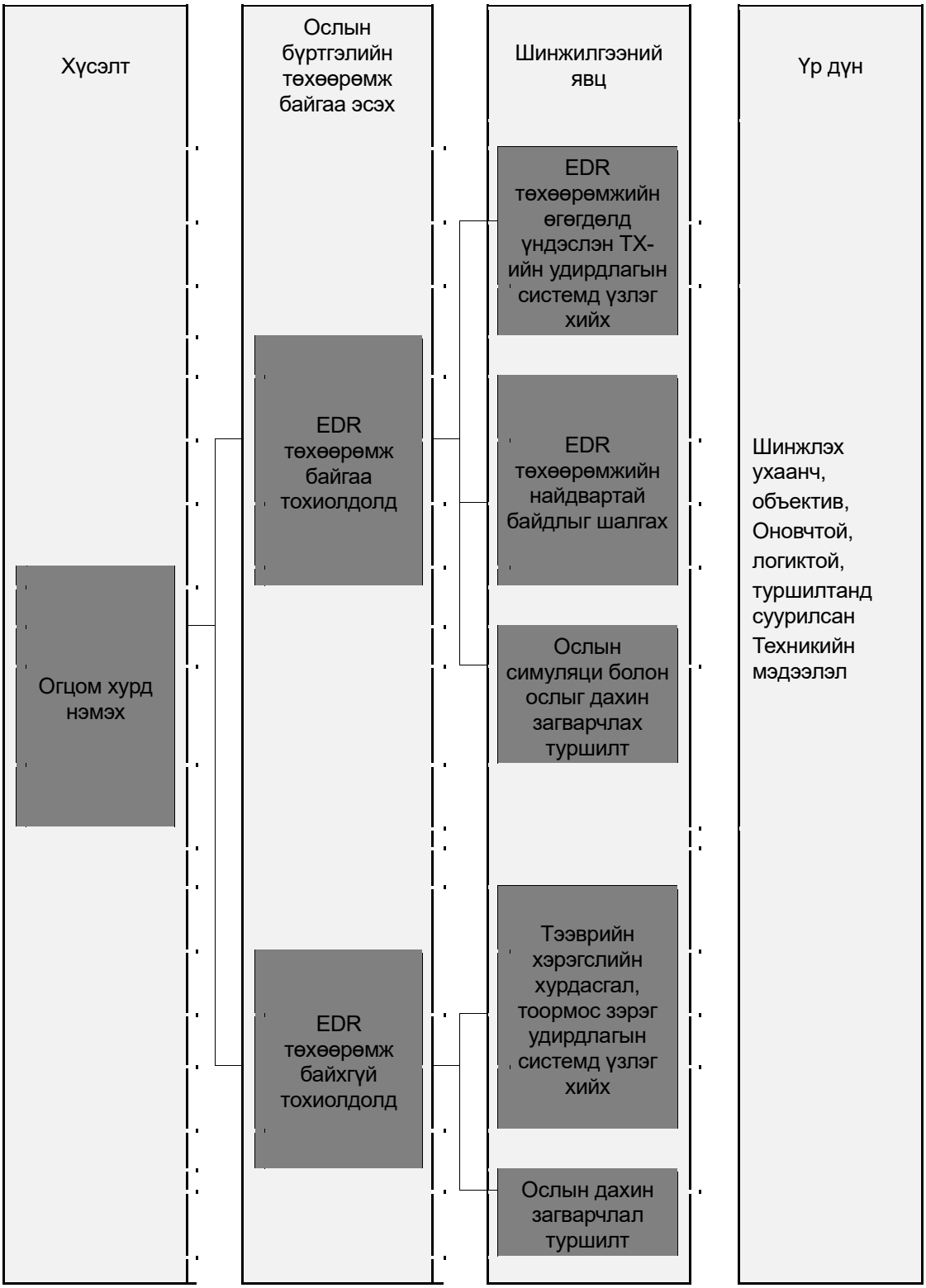
Ингэснээр бүх шинжээчид ижил стандарт ба процедурын дагуу зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийг шалгах ба, дүгнэлтийн үр дүнгийн итгэлцэл болон дахин давтагдах чадвар хангагдана. Мөн ослын шинжилгээний тайлангийн/дүгнэлт/ чанарыг системтэйгээр удирдах, шинжилгээний түүхийн нэгдмэл байдлыг хадгалах үндэс бүрдэж, цаашид бодлого боловсруулах, осол урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ төлөвлөх зэрэгт бодит хувь нэмэр оруулах боломжтой болно.

2) Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн шинжилгээний аргачлалыг сайжруулах нь

- Тээврийн хэрэгслийн шинжилгээний үйл явцыг системчлэх

Зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд тээврийн хэрэгслийн шинжилгээ нь ослын шалтгааныг шинжлэх ухааны болон инженерийн үүднээс тодорхойлох үндсэн алхам юм. Гэвч өнөөдрийг хүртэлх шинжилгээний үйл явц нь нэгдмэл байдал болон системтэй байдлын хувьд дутагдалтай байсаар байгаа тул, үр дүнгийн итгэлцлийг хангахад тодорхой хязгаарлалт үүсэж байна. Иймээс шинжилгээний үйл явцыг илүү бодитой, зохистой шалгуурт тулгуурлан тодорхойлж, шинжлэх ухааны болон инженерийн дэвшилтэт аргуудыг нэвтрүүлснээр ослын шинжилгээний үр дүнгийн найдвартай байдлыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай.

Шинжилгээний үйл явцыг үндсэндээ “шинжилгээ хийх боломжгүй”, “хэсэгчилсэн шинжилгээ”, “бүрэн шинжилгээ” гэсэн гурван төрөлд ангилдаг бөгөөд, ялангуяа шинжилгээний гол үндэслэлийн нэг болох ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR) байгаа эсэхээс хамааран нарийвчилсан ажиллагааг ялган, системтэйгээр хандах шаардлагатай. Ийнхүү бүтэцжүүлсэн шалгалтын аргачлалаар шинжээч нь илүү тодорхой, логик дараалалтайгаар шинжилгээ хийх боломжтой бөгөөд энэ үйл явцыг доорх байдлаар схемчлэн үзүүлж болно.



<Зураг 6-3> Тээврийн хэрэгслийн ослын шинжилгээний ерөнхий урсгал

- Тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн урсгал диаграм болон нарийвчилсан шинжилгээний жагсаалт

Тээврийн хэрэгслийн шинжилгээний явц нь тээврийн хэрэгслийн шинжилгээний эд зүйлсийг хүлээлцэх, хадгалахаас эхлээд дараах үе шатуудаар хийгдэнэ. Үүнд: ① Осол гарсан нөхцөл байдлын үзлэг, ② Тээврийн хэрэгслийн ерөнхий үзлэг, ③ Тээврийн хэрэгслийн бүхээгийн үзлэг, ④ EDR-ыг шалгах, ⑤ Электрон удирдлагын системийг шалгах, ⑥ Хөдөлгүүрийн хэсэг (урд тээшний хэсэг)-ийг шалгах, ⑦ Тоормосны системийг шалгах, ⑧ Хурдасгуурын системийг шалгах, ⑨ Араа шилжүүлэх системийг шалгах, ⑩ Ослын дахин загварчлал хийх гэсэн үзлэгийн дараалал болон нарийвчилсан жагсаалтуудыг шинжээч тухайн нөхцөл байдалд тохируулан сонгон шалгах боломжтой байдлаар танилцуулна.

<Хүснэгт 6-7> Тээврийн хэрэгсэлд шинжилгээ хийх урсгалын диаграм болон нарийвчилсан шалгах зүйлс

Дараалал	Нарийвчилсан шалгах зүйлс
Объект хүлээн авах, хадгалах	Тээврийн хэрэгслийн ерөнхий байдал, хүлээлцэх процесс, хадгалах нөхцөл, гол эд ангиудын бүрэн бүтэн байдал
1. Осол болсон нөхцөл байдлын шинжилгээ	Осолд холбогдогчдын мэдүүлэг, хар хайрцаг болон хяналтын камерын бичлэг, ослын газар болон анхан шатны мөрдлөгийн зураг, ослын түүх, үйлдвэрлэгчээс буцаан татсан эсэх, согогтой автомашин байсан эсэхийг шалгах
2. ATX-ийн ерөнхий үзлэг	Осолтой шууд холбоотой болон өмнөх гэмтлүүдийн байдлыг шалгах
3. ТХ-ийн бүхээгийн үзлэг	ТХ-ийн бүхээгийн байдал, хар хайрцаг суурилсан эсэх
4. EDR төхөөрөмжийг шалгах	EDR суурилсан эсэх, өгөгдөл татах аргачлал, DTG (Digital Tachograph) байгаа эсэх
5. Электрон системийн гэмтлийн код шалгах	Оношилгооны код унших (Diagnostics Trouble Code)
6. Хөдөлгүүрийн хэсгийн үзлэг (PE хэсэг)	Хөдөлгүүрийн дотоод нөхцөл байдал, хөдөлгүүрийн тос, хурдны хайрцгийн тос, гидрийн тос, ECU
7. Тоормосны системийн үзлэг	Тоормосны тосны хэмжээ, мастер цилиндр ба салбар хоолой, бустер ба вакуум гуурсан хоолой болон насос (дизель хөдөлгүүртэй үед), тоормосны тосны шугам, дугуйн тоормосны системийг нэг бүрчлэн шалгах, тоормосны дөрөөний даралт ба түгжээ(Lock), үндсэн болон туслах тоормосны гэрэлтүүлэг, тоормостой холбоотой мэдрэгчийн өгөгдөл, тоормосны хүч
8. Хурдасгуурын системийн үзлэг	Хурдасгуурын дөрөө, дроссел хавхлаг, түлшний систем, хурдатгалтай холбоотой мэдрэгчийн өгөгдөл
9. Араа шилжүүлэгчийн үзлэг	Араа шилжүүлэгчийн хөшүүрэг, inhibit switch-ийн байрлал, ажиллагаа, гадна байдал, мэдрэгчийн өгөгдөл

10. Ослын дахин загварчлал	Ерөнхий үзлэг, EDR төхөөрөмж болон электрон системийн дүн шинжилгээ, тоормос・хурдасгуур・араа шилжүүлэгчийг шинжлэх, симуляци хийх

Нарийвчилсан шалгах үзүүлэлтүүдийг хавсралтаас үзнэ үү

- Тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн гарын авлага боловсруулах тухай

"Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн нарийвчилсан шинжилгээний заавар (MNS)" стандарт шинээр боловсруулахтай уялдуулан, тээврийн хэрэгслийн үзлэгийг нийцтэй байдал, шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, объектив байдлаар гүйцэтгэх боломжийг бүрдүүлэх нэгдсэн гарын авлага боловсруулах зайлшгүй шаардлагатай байна. Энэхүү гарын авлага нь “Тээврийн хэрэгсэлд үзлэг хийх хуудас”-д тусгагдсан бүх шалгуур үзүүлэлтүүдийг үндэс болгон авч, тэдгээрийг үе шаттай үзлэгийн дараалал, тодорхойлсон шалгах арга зүйтэй уялдуулан боловсруулна. Үүний үр дүнд ослын шалтгааныг шинжлэн тогтоох үйл ажиллагаа нь үзлэг хийж буй шинжээчийн субьектив үнэлгээ бус, нэг ижил аргачлал, шалгууртай системтэй үйл явц болж боловсронгуй болно.

Мөн ослын шалтгааныг бүрэн гүйцэд, логик хамааралтайгаар задлан шинжлэх зорилгоор ослын үеийн нөхцөл байдал, жолоочийн мэдүүлэг, тээврийн хэрэгслийн техникийн байдал, электрон төхөөрөмжөөс авсан өгөгдлүүд зэргийг холбогдох үзлэгийн ангилал тус бүрд харгалзах дэд шалгуур, шинжилгээний аргачлалтай уялдуулан стандартчилна. Ялангуяа, EDR төхөөрөмж, DTG, OBD оношилгооны мэдээлэл зэрэг тээврийн хэрэгслийн электрон системтэй холбоотой өгөгдөл нь ослын шалтгаан тодорхойлох гол үндсэн мэдээлэл болон ашиглагддаг бөгөөд ийм техникийн өгөгдөлд үндэслэсэн ослыг дахин загварчлах (симуляци хийх) туршилт ч мөн хамтад нь төлөвлөж, боловсруулна.

Тээврийн хэрэгслийн судалгааны тус бүрийн үзүүлэлтүүдийг ослын нөхцөл байдал, ерөнхий байдал, бүхээг, электрон төхөөрөмж, механик систем (тормоз, хурдасгуур, хурдны хайрцаг гэх мэт)-ийн дагуу системтэйгээр ангилсан бөгөөд эдгээр бүх үзүүлэлтүүд нь ослын дүн шинжилгээний нарийвчлал болон нийцтэй байдлыг нэмэгдүүлэх зорилготойгоор тусгагдсан. Ялангуяа EDR төхөөрөмжтэй эсэхээс хамааран шинжилгээний явц өөрөөр өрнөх бүтэц тусгагдсан ба нөхцөл байдлаас шалтгаалан хэрэглэж болох тоон шинжилгээний арга, туршилтын баталгаажуулалтын процедур, дүрслэл бүхий баримтжуулалтын аргууд (жишээ нь: хар хайрцаг, хяналтын камер, дроноор зураг авах гэх мэт) ч мөн багтсан.

Нэгдсэн гарын авлага нь хавсралтыг лавлах боломжтой бөгөөд энгийн шалгах хуудаснаас цааш хөндлөнгөөс харахад, бодит ослын талбай дээр хэн ч ижил шалгуурын дагуу нийцтэй байдлаар тээврийн хэрэгслийн судалгаа явуулах боломжийг хангах стандартчилагдсан шинжилгээний логикийг санал болгодог.

- Тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн тайланг/дүгнэлт/ сайжруулах ба мэргэжлийн чадавхыг бэхжүүлэх шаардлага

Зам тээврийн ослын шинжилгээний нийцтэй байдал, найдвартай чанарыг хангахын тулд бүх шинжээчид ижил шалгуур ба аргачлалын дагуу ажиллах, үр дүнгээ тайлагнах стандартчилагдсан тайлангийн загвар нэвтрүүлэх шаардлага үүсэж байна. Тээврийн хэрэгслийн судалгааны тайлан нь зам тээврийн ослын шалтгааныг шинжлэх ухааны аргаар задлан шинжлэх, мөн объектив нотолгоо цуглуулахад зайлшгүй шаардлагатай баримт бичиг юм. Үүнд зам орчны нөхцөл, хяналтын камерын бичлэг дээрх газар дээрх судалгаа, тээврийн хэрэгслийн гэмтэл ба доголдлын үнэлгээ, ослын хүчний хэмжээ болон EDR төхөөрөмжийн өгөгдлийн шинжилгээг нэгтгэж, осол болох үеийн хурд, тормоз ажилласан эсэх, жолоочийн хариу үйлдэл зэрэг хүчин зүйлсийг нарийвчлан тогтоож, ослын шалтгааныг тодорхойлох чиглэлээр төвлөрнө.

Энэ мэт тайлангийн чанар болон нийцтэй байдлыг нэмэгдүүлэхийн тулд загварыг стандартчилахаас гадна, тухайн ажлыг гүйцэтгэх шинжээчдийн мэргэжлийн ур чадварыг давхар

бэхжүүлэх шаардлагатай. Иймд бүх судлаачид хамгийн сүүлийн үеийн техник, шинжилгээний арга зүйг эзэмшиж, ослын шинжилгээ болон тайлан бичих чадавхаа тасралтгүй хөгжүүлэх боломжийг бүрдүүлэх үүднээс тогтмол сургалт болон практик дадлага төвтэй хөтөлбөрүүдийг хамтад нь хэрэгжүүлэх нь зүйтэй.

<Хүснэгт 6-8> Сургалт ба дадлагын хөтөлбөрийн төрөл ба дэлгэрэнгүй

Хөтөлбөрийн төрөл	Дэлгэрэнгүй
Суурь сургалтын хөтөлбөр	Тээврийн хэрэгслийн суурь бүтэц ба үйл ажиллагааны ойлголт, зам тээврийн ослын шинжилгээний үндсэн зарчим
Хууль, дүрэм, журын сургалт	Зам тээврийн осолтой холбоотой хууль тогтоомж, тайлан боловсруулах журам
Мэргэшсэн техникийн сургалт	Ослын бүртгэлийн төхөөрөмжийн шинжилгээ, тээврийн хэрэгслийн удирдлагын системийн шалгалт, дижитал шинжилгээ (форенсик)
Мэргэжлийн чадварын тасралтгүй хөгжүүлэх	Тогтмол семинар, цахим сургалтын платформ, мэргэшлийн гэрчилгээний хөтөлбөрүүд, шинэ чиг хандлага ба техник хуваалцах
Шинэ техник ба аргачлалын сургалт	Шинэ шинжилгээний төхөөрөмжийн хэрэглээ, ослын дахин загварчлах программ хангамж
Үнэлгээ ба санал хүсэлт	Гүйцэтгэлийн үнэлгээ, туршилтын шалгалт ба үнэлгээ
Газар дээрх дадлага	Ослын газрыг дахин загварчлах дадлага, ослын симуляци, жинхэнэ тээврийн хэрэгсэлд хийсэн судалгаа

3) EDR төхөөрөмжийн шинжилгээг нэвтрүүлэх

EDR (Event Data Recorder) нь тээврийн хэрэгсэл мөргөлдөхөөс өмнө болон дараах хурд, тоормосны ажиллах байдал, хурдасгуурын дөрөөний даралт, аврах дэр ажилласан эсэх зэрэг голлох жолоодлогын мэдээллийг автоматаар хадгалах төхөөрөмж юм. Энэхүү төхөөрөмж нь зам тээврийн ослын шалтгааныг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр задлан шинжлэхэд чухал үүрэгтэй. Жолоочийн мэдүүлэг дангаараа хангалтгүй байдаг ослын нөхцөл байдлыг нарийн тогтоох боломжийг олгож, хариуцлагын хил хязгаарыг тогтооход бодит баримт болгон ашиглаж болно.

- Хууль эрх зүйн болон институтийн үндсийг бий болгож, технологийн орчны бүрдүүлэлт

EDR-ийг Монгол Улсад нэвтрүүлэхийн тулд юуны өмнө хууль эрх болон институтийн үндсийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Тухайлбал, тээврийн хэрэгсэлд EDR төхөөрөмж суурилуулах, осол гарсан тохиолдолд бичигдсэн өгөгдлийг заавал гаргаж өгөхийг хуульчлан зааж өгөх хэрэгтэй. Мөн өгөгдөлд хандах эрх, мэдээлэл нээлттэй байх хүрээ, хувийн нууц хамгаалах стандартуудыг тодорхой зааж өгөх шаардлагатай. Ингэснээр өгөгдлийг ашиглах үйл явцын ил тод байдал, найдвартай байдлыг хангахаас гадна иргэдийн эрхийг хамгаалах боломжтой болно. Үүнтэй зэрэгцэн технологийн орчныг ч мөн бүрдүүлэх шаардлагатай. Жишээлбэл, Bosch CDR зэрэг найдвартай өгөгдөл гарган авах төхөөрөмжийг нэвтрүүлж, олон төрлийн тээврийн хэрэгслийн брэндийг хамарч чадах анализын системийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Учир нь үйлдвэрлэгч бүрийн EDR өгөгдлийн формат өөр өөр байдаг тул эдгээрийг тайлж унших төхөөрөмж, програм хангамж хэрэгтэй. Мөн шинжилгээний үр дүнгийн нарийвчлалыг нэмэгдүүлэхийн тулд туршилт, баталгаажуулалтын үйл явцыг ч мөн давхар төлөвлөх шаардлагатай.

- Мэргэжлийн чадавх бэхжүүлэлт ба ашиглах үндэс суурийг бий болгох

EDR өгөгдлийг үр дүнтэй ашиглахын тулд мэргэжлийн хүний нөөц бэлтгэх болон олон нийтийн ойлголтыг нэмэгдүүлэх нь зайлшгүй шаардлагатай. Иймд өгөгдөл шинжлэх чадвартай мэргэжилтэн бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр боловсруулж, зөвхөн ослын шинжилгээний байгууллага төдийгүй цагдаа, прокурор, даатгалын байгууллага зэрэг холбогдох байгууллагуудын ажилтнуудад зориулсан сургалтыг өргөжүүлэх шаардлагатай. Үүнээс гадна жолооч болон нийт иргэдэд зориулсан EDR төхөөрөмжийн хэрэгцээ, үүргийн талаар ойлголт өгөх сурталчилгааны үйл ажиллагааг ч мөн зэрэг хэрэгжүүлэх нь зүйтэй. Түүнчлэн, шинжилгээний гарын авлага боловсруулах болон олон улсын хамтын ажиллагаа ч маш чухал. Солонгос, АНУ зэрэг хөгжингүй орнуудын туршлагад үндэслэн Монголын нөхцөлд тохирсон судалгаа, шинжилгээний гарын авлага, заавар боловсруулах шаардлагатай. Мөн автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэгчид болон олон улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын байгууллагуудтай хамтран ажиллаж, техникийн дэмжлэг авч, урт хугацаандаа олон улсын стандартад нийцсэн ашиглалтын тогтолцоог бий болгох ёстой. Эдгээр суурийг бүрдүүлснээр Монгол Улсын зам тээврийн ослын шинжилгээний байгууллага болох “АТҮТ” УТҮГ нь EDR өгөгдлийг ашиглан ослын явц болон шалтгааныг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр задлан шинжилж, хариуцлагын асуудлыг тодорхой болгох боломжтой болно. Үүнээс гадна зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх болон аюулгүй байдлын бодлого боловсруулахад бодит хувь нэмэр оруулах боломж бүрдэнэ.

<Хүснэгт 6-9> Ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR) нэвтрүүлэх болон хэрэгжүүлэх арга зам

Үндсэн агуулга	Нэвтрүүлэлт ба хэрэгжилтийн арга зам
Хууль эрх зүйн үндэс	EDR төхөөрөмж суурилуулсан болон осол гарсан тохиолдолд бичигдсэн мэдээллийг заавал гаргаж өгөх хууль эрх зүйн үндэслэлийг бий болгох шаардлагатай. Төхөөрөмжийн суурилуулалтын стандарт, мэдээлэлд хандах эрх, олон нийтэд мэдээлэл ил болгох хүрээг тодорхойлж, иргэдийн аюулгүй байдал болон хүний хувийн мэдээллийн хамгаалалтыг хангах ёстой.
Техникийн дэд бүтэц бүрдүүлэх	Bosch CDR зэрэг өгөгдөл унших төхөөрөмжийг нэвтрүүлж, олон төрлийн тээврийн хэрэгслийн брэндэд тохирсон өгөгдөл боловсруулах системийг бий болгож, ослын үеийн EDR мэдээллийг нарийвчлалтайгаар ашиглах нөхцөлийг бүрдүүлэх
Мэргэжилтэн бэлтгэх ба сургалт	EDR мэдээлэл боловсруулах чадвартай мэргэжилтнүүдийг бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр боловсруулах, жолооч болон шинжээчдэд EDR-ийн зорилго, ач холбогдлыг таниулах сургалттай хавсарч хэрэгжүүлэх. Гадаад орны туршлагад үндэслэн Монголд тохирсон дүн шинжилгээний гарын авлага боловсруулах шаардлагатай
Олон улсын хамтын ажиллагаа ба стандартчилал	АНУ, БНСУ зэрэг хөгжингүй орнуудын туршлагыг судлан Монголын нөхцөлд тохирсон системийг төлөвлөх, автотээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгчид болон олон улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын байгууллагуудтай хамтран ажиллаж, техникийн дэмжлэг авах. Олон улсын стандартыг баримталснаар өгөгдлийн найдвартай байдлыг хангах
“АТҮТ” УТҮГ-ын зам тээврийн ослын шинжилгээ	“АТҮТ” УТҮГ-аас EDR төхөөрөмжөөр цуглуулсан мэдээлэлд үндэслэн зам тээврийн ослын шалтгааныг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр тодорхойлж, хариуцлагын асуудлыг тогтоох боломжтой. Энэ үр дүнг үндэслэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлого боловсронгуй болгоход ашиглаж болно.

4) Дижитал тахограф (DTG) нэвтрүүлэх

Дижитал тахограф (DTG, Digital Tacho Graph) нь тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний мэдээллийг бодит цагийн горимоор хадгалж, жолоодлогын нөхцөл байдлыг автоматаар тэмдэглэдэг төхөөрөмж юм. Энэхүү төхөөрөмж нь жолоочийн дөрөөний хэрэглээний хэв маяг, хурд, хугацаа, байршлын мэдээлэл (GPS) зэргийг бүртгэх замаар осол гарахаас өмнөх хөдөлгөөний хэв маягийг шинжлэх, хууль эрх зүйн зохицуулалтын дагаж мөрдөлтийг шалгах, хэт ачаалалтай болон эрсдэлтэй жолоодлогыг хянах боломжийг олгодог.

Монгол Улс нь өргөн уудам газар нутагтай, зам тээврийн дэд бүтэц хязгаарлагдмал, мөн арилжааны тээврийн хэрэгслийн урт зайны хөдөлгөөн давамгайлдаг онцлогтой тул зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд шалтгааныг тогтооход хүндрэлтэй, жолоочийн ядарсан болон эрсдэлтэй жолоодлогын хэв маягийг хянахад бэрхшээлтэй нөхцөл байдалтай байдаг. Ийм орчинд дижитал тахограф (DTG)-ийг нэвтрүүлэх нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, тээвэрлэлтийн үр ашгийг дээшлүүлэхэд маш үр дүнтэй хэрэгсэл болж чадна.

- Дижитал тахограф (DTG) нэвтрүүлэх үйл ажиллагаанд хяналт тавих бодлогын санал

Дижитал тахограф хяналтын үйл ажиллагаа нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, хууль зүйн дагаж мөрдөлтийг сайжруулах, жолооч болон тээврийн хэрэгслийн удирдлага, ослын шалтгааныг тогтооход зайлшгүй шаардлагатай процесс юм. Иймээс Монгол Улсад дижитал тахографийг үр дүнтэйгээр хянаж, ашиглахын тулд хууль, эрх зүйн үндэслэлийг бүрдүүлэх, төвлөрсөн удирдлагын систем болон дэд бүтцийг байгуулах, мэдээллийн дүн шинжилгээ, ашиглалтын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай.

<Хүснэгт 6-10> Дижитал тахогарфийн хяналтын үйл ажиллагааны санал

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Хууль эрх зүйн үндэс	Тахограф суурилуулалт, өгөгдөл дамжуулалт болон ашиглалтыг зохицуулсан тодорхой эрх зүйн тогтолцоо бүрдүүлэх
Төв удирдлагын систем байгуулах	БНСУ-ын ETAS системтэй төстэй, DTG өгөгдлийн шинжилгээний систем хөгжүүлж, нэвтрүүлэх
Дэд бүтэц бүрдүүлэх	DTG төхөөрөмжийг суурилуулах, өгөгдөл цуглуулах дэд бүтцийг бий болгох, мэдээлэл холбооны сүлжээ, өгөгдөл хадгалах серверийн зэргийг иж бүрэн төлөвлөж хэрэгжүүлэх
Өгөгдөл шинжилгээ ба ашиглалт	Цуглуулсан өгөгдөлд тулгуурлан жолоочийн зан төлөв, аюулгүй байдлын зөрчил, хууль мөрдөлтийн байдлыг үнэлэх, дүн шинжилгээний үр дүнд үндэслэн урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах
Сургалт ба сурталчилгаа	Жолооч, тээвэрлэгч аж ахуйн нэгжүүдэд зориулсан сургалтын хөтөлбөр хэрэгжүүлэх, эрх зүйн шаардлагын талаарх сургалт, олон нийтийн мэдээлэл, сурталчилгаа хэрэгжүүлэх
Олон улсын хамтын ажиллагаа	БНСУ болон бусад өндөр хөгжилтэй орнуудтай хамтран техникийн туслалцаа, туршлага солилцох чиглэлээр хамтын ажиллагаа өрнүүлэх

- Дижитал тахогарф (DTG)-д суурилсан зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог нэвтрүүлэх санал

Зам тээврийн ослын шалтгааныг үр дүнтэй, шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тогтоохын тулд дижитал тахограф (DTG)-д суурилсан ослын шинжилгээний тогтолцоог нэвтрүүлэхийг санал болгож байна. Дижитал тахограф нь тээврийн хэрэгслийн хурд, тоормос ашиглалт, гэнэтийн хурдны өөрчлөлт (хурд нэмэгдүүлэлт/сааруулалт), тахир голын эргэлтийн давтамж (RPM), араа

шилжүүлэлт, жолоодлогын хугацаа, байршлын мэдээлэл зэрэг өгөгдлийг бодит цагийн горимоор бүртгэдэг “дижитал хар хайрцаг” хэлбэрийн төхөөрөмж юм. Энэ нь осол гарахаас өмнөх ба дараах нөхцөл байдлыг бодит өгөгдөлд тулгуурлан дүн шинжилгээ хийх боломжийг бүрдүүлдэг.

<Хүснэгт 6-11> Дижитал тахогарф (DTG)-д суурилсан зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог нэвтрүүлэх

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Осол шинжилгээний тусгай систем хөгжүүлэх	Цуглуулсан DTG өгөгдөлд суурилан ослын нөхцөл байдлыг тайлбарлах, график болон аналитик хэлбэрээр дүрслэх, шинжилгээний платформыг бий болгох
Ослын шинжилгээний үйл явцтай уялдуулах	Цагдаа, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын байгууллага, даатгалын компани, шүүхийн байгууллага зэрэг холбогдох байгууллагуудтай хамтран ажиллаж, DTG өгөгдлийг албан ёсны шинжлэх үйл явцад нотлох баримт хэлбэрээр ашиглах эрх зүйн болон институтийн тогтолцоог бүрдүүлэх
Шинжээчдийн чадавхыг бэхжүүлэх	Зам тээврийн ослын шинжээч, мэргэжлийн хүн хүчид зориулсан DTG өгөгдөл унших, тайлбарлах, шинжлэн дүгнэх мэргэшүүлэх сургалтыг тогтмол зохион байгуулах.

6.3.2 Зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах арга зам

1) Зам тээврийн ослын ерөнхий шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах

Монгол Улсад зам тээврийн ослын шалтгааныг ерөнхийлөн шинжлэх аргыг сайжруулахын тулд БНСУ-ын системчилсэн ослын шинжилгээний арга барилыг жишиг болгон ашиглаж болно. Үүний тулд дараах тодорхой арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

- Ослын шинжилгээний зорилгыг тодорхой болгох

Зам тээврийн ослын шинжилгээний зорилгыг гэмтэж бэртсэн иргэдэд дэмжлэг үзүүлэх, нэмж гарах ослыг урьдчилан сэргийлэх, ослын шалтгааныг шинжлэх, эрүүгийн хариуцлага зэргийг тогтооно. Эдгээр зорилгыг тодорхой зааж өгөх замаар ослын шинжилгээний системтэй хандлагыг бүрдүүлж, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг боловсруулах үндэслэлтэй болно. Мөн энэ хүрээнд шаардлагатай мэдээлэл, баримтыг зохион байгуулалттайгаар цуглуулах боломж бүрдэнэ.

- Анхны хариу арга хэмжээг сайжруулах

Осол гарсан тохиолдолд цагдаагийн байгууллагаас газар дээр нь түргэн очиж анхны ослын бүсийг хамгаалах, нотлох баримтыг хадгалах, анхан шатны нөхцөл байдлыг бүртгэх үүрэгтэй. Үүний зэрэгцээ гал түймэр унтраах анги болон яаралтай тусламжийн албадуут түргэн шуурхай газар дээр очиж ажиллах нөхцөлийг бүрдүүлнэ. Осол гарсан газар замын хөдөлгөөнийг зохицуулах, аюулгүй байдлыг хамгаалах арга хэмжээг бүрэн хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

- Осол гарсан газрын шинжилгээний тогтолцоог бүрдүүлэх

Осол гарсан цаг хугацаа, байршил, тухайн үеийн цаг агаар, замын нөхцөл, гэрчийн мэдүүлэг зэрэг мэдээлэлд үндэслэн газар дээрх шинжилгээ хийгдэнэ. Мөн мөргөлдөөний ул мөр, дугуйн гулсалтын мөр (skid mark), унасан эд зүйлс зэрэг физик нотолгоог мэргэжлийн түвшинд баримтжуулж, замын орчны үзүүлэлтүүд болох замын өргөн, хучилтын байдал, гэрлэн дохио, гэрэлтүүлэг, хөдөлгөөний ачаалал зэргийг үнэлэх замаар ослын шалтгааныг бодитой тогтоох нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

- Осолд орсон тээврийн хэрэгсэл болон хохирлын шинжилгээг сайжруулах

Осолд орсон тээврийн хэрэгслийн тоормос болон жолооны систем, мөргөлдсөн хэсэг, машины эвдрэл гэмтлийн байдлыг нарийвчлан шинжлэх замаар техникийн доголдол байсан эсэх болон жолоочийн буруутай үйлдлийг үнэлэх шаардлагатай. Мөн ослын хохирогчийн гэмтлийн түвшин, өмсөж байсан хувцас болон биед авч явсан эд зүйлсийн эвдрэл, гэмтлийг нарийн шалган судалснаар ослын хүч болон учирсан хохирлын хэмжээг бодитой, объектив үнэлэх боломжтой болно.

- Дахин шинжлэх болон хяналтын үйл явцыг нэвтрүүлэх

Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн үйл явц болон түүний үр дүнтэй холбоотой маргаан, гомдлыг шийдвэрлэх тогтолцоог бий болгож шударга байдлыг хангах шаардлагатай. Үүний тулд зам тээврийн ослыг дахин шинжлэх тусгай баг байгуулж, шударга бус шинжилгээ, алдаа мадаг гарч болзошгүй нөхцөл байдалд хяналт тавих механизмыг бүрдүүлэх хэрэгтэй.

- Орчин үеийн шинжилгээний системийг бүрдүүлж ашиглах

Зам тээврийн ослын шалтгааныг бүх талаас нь нарийвчлан шинжлэх системийг байгуулах шаардлагатай. Ослын шинжээчдийг мэргэшүүлэн бэлтгэж, газар дээрх шинжилгээ хийх арга зүй болон ослын шалтгаан тодорхойлох чадварыг сайжруулах хэрэгтэй. Хар цэгүүдийг бодит цагийн горимоор хянаж, эрсдэлтэй хэсгийг урьдчилан илрүүлж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах бодлогыг боловсруулж хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

2) Томоохон болон гамшгийн шинжтэй зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах

Монгол Улс нь зам тээврийн ослын хохирлыг бууруулах болон дахин давтагдахаас сэргийлэхийн тулд системчилсэн, цогц шинжилгээний тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай. БНСУ-ын томоохон зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоо болон гамшгийн шалтгаан судлах хорооны жишээг үндэслэн, холбогдох байгууллагууд хамтран ажиллах нэгжийг байгуулах хэрэгтэй. Ингэснээр ослын шалтгааныг шуурхай, бодитой тодорхойлох, үр дүнтэй замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах шийдлүүдийг боловсруулах боломж бүрдэнэ.

- Холбогдох хууль тогтоомжийг батлах

Зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд холбогдох байгууллагууд хамтран шуурхай хамтарсан шинжилгээ хийж чадахуйц эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Цагдаагийн газар, гал түймэртэй тэмцэх газар, авто замын байгууллагууд, эмнэлгийн байгууллагууд зэрэг холбогдох талуудын уялдаа холбоог сайжруулж, осолд хариу үзүүлэх чадавхыг нэмэгдүүлэх ёстой.

- Томоохон болон гамшгийн шинжтэй зам тээврийн ослын стандартыг боловсруулах

Тухайн байгууллагууд өөрсдийн хүний нөөц, ашиглах боломжтой тоног төхөөрөмж, ослын газар хүрэх хугацаа, хохирлын хэмжээ зэрэг үзүүлэлтүүдийг цогцоор нь авч үзэн “томоохон” эсвэл “гамшгийн шинжтэй” зам тээврийн ослын стандартыг тодорхойлж, дотоод журмаа тогтоох шаардлагатай.

- Засгийн газрын хамтарсан ослын шалтгаан тогтоох багийг ажиллуулах

Томоохон эсвэл гамшгийн шинжтэй зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд Засгийн газрын хамтарсан ослын шалтгаан тогтоох баг байгуулан системтэй судалгаа шинжилгээ хийх шаардлагатай. Энэхүү ажлын хэсэг нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын байгууллага, автотээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгч, хараат бус шинжээчид, төрийн холбогдох байгууллагууд, хэрэглэгчийн төлөөлөл гэх мэт оролцогчдоос бүрдэх бөгөөд үнэн бодит, ил тод байдлыг хангах ёстой. Монгол Улсад энэ ажлыг “АТҮТ” УТҮГ гол зохион байгуулагч байгууллагаар тодорхойлон, шинжээчийн чадавхтай эрдэм шинжилгээний байгууллагуудтай хамтран ослын шалтгааныг шинжлэх болон эрх зүйн тогтолцооны сайжруулалтын саналуудыг боловсруулах хэрэгтэй.

- Шинжилгээний үйл явцыг тогтоох

Томоохон болон гамшгийн шинжтэй зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд шуурхай, зохион байгуулалттай шинжилгээний үйл явцыг тогтоох хэрэгтэй. Анхны хариу арга хэмжээ авснаас эхлээд ослын дүн шинжилгээ хийх хүртэл үе шат тус бүрийг тодорхой зааж, тууштай, итгэлтэй үр дүн гаргах тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай.

- Холбогдох байгууллагуудын дүн шинжилгээ ба тайлан боловсруулах

Осол шинжилгээний явцад цуглуулсан бодит баримт, тээврийн хэрэгслийн гэмтэл, гэрчийн мэдүүлэг зэргийг иж бүрнээр нь шинжилнэ. Мэргэжлийн судалгааны байгууллага болон холбогдох мэргэжилтнүүдийн дүгнэлтэд үндэслэн ослын шалтгааныг тогтооно. Үүний үндсэн дээр объектив тайлан бэлтгэж, нийтэд ил тод танилцуулна. Тайланд осол болсон нөхцөл байдал, шалтгааны дүн шинжилгээ, баримтын шинжилгээ, ослын өрнөл, гол асуудлуудыг хамарсан байх ёстой ба үүнийг албан ёсоор нийтэлж ил тод байдлыг хангаж ажиллах хэрэгтэй.

- Шинжилгээний үр дүнд суурилсан зөвлөмж боловсруулах

Тайлангийн дүн шинжилгээнд үндэслэн урьдчилан сэргийлэх болон сайжруулах арга хэмжээг боловсруулах шаардлагатай. Эдгээр зөвлөмжид авто замын аюулгүй байдлыг сайжруулах, машины техникийн доголдлыг засварлах, жолоочийн сургалтыг сайжруулах, хууль, тогтоомжийг шинэчлэх, хохирогчдод үзүүлэх дэмжлэг зэрэг багтсан байна. Уг зөвлөмжүүд нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх үр нөлөөг нэмэгдүүлэх үүднээс бодитоор хэрэгжихүйц, үр дүнтэй байх ёстой.

- Тасралтгүй сайжруулалт ба хэрэгжилтийн хяналт

Гаргасан зөвлөмжүүд бодитоор хэрэгжиж байгаа эсэхийг тогтмол хянаж, шаардлагатай бол нэмэлт арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх хэрэгтэй. Хар цэгүүд болон ослын үндсэн хэлбэрүүдийг байнга хянаж, хэрэгжүүлсэн бодлогын үр дүнг үнэлнэ. Шаардлагатай тохиолдолд нэмэлт сайжруулалтыг хийж, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, хариу арга хэмжээ авах тогтолцоог байнга шинэчилж, хөгжүүлэх хэрэгтэй.

<Хүснэгт 6-12> Холбогдох байгууллагуудын хамтарсан ослын шинжилгээний тогтолцооны санал үндсэн агуулга ба дэлгэрэнгүй

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Холбогдох хууль тогтоомжийг батлах	Зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд холбогдох байгууллага хамтран шинжилгээ хийх эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх
Томоохон болон гамшгийн шинжтэй ослын стандарт тогтоох	Байгууллага бүр өөрийн үйл ажиллагааны онцлогт тохируулан, томоохон эсвэл гамшгийн шинжтэй осол гэж үзэх шалгуур үзүүлэлтүүдийг (шинжээчдийн тоо, техник тоног төхөөрөмжийн боломж, газар дээр очих хугацаа, хүний болон эд хөрөнгийн хохирлын хэмжээ гэх мэт) тодорхойлон батална.
Голлох байгууллага ба шинжилгээний багийн бүрэлдэхүүн	Монгол Улсын “АТҮТ” УТҮГ)-ыг томилж, шинжилгээний үйл ажиллагааг зохион байгуулах үүрэг хүлээлгэнэ. Засгийн газрын харьяа хамтарсан шинжилгээний багийг байгуулж, түүнд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын байгууллага, үйлдвэрлэгчид, инженер техникийн мэргэжилтнүүд болон бусад төрийн байгууллагуудыг хамруулна.
Шинжилгээний үйл явцын тогтолцоо	1. Ослын бүртгэл ба анхны хариу арга хэмжээ ⇒ 2. Шинжилгээний багийг байгуулах, оролцуулах ⇒ 3. Газар дээрх үзлэг, баримт мэдээлэл цуглуулах ⇒ 4. Ослын шалтгааныг шинжлэх ⇒ 5. Эцсийн тайлан боловсруулж, нийтэд мэдээлэх
Холбогдох байгууллагуудын дүн шинжилгээ ба тайлан	Анхны хариу арга хэмжээний дараа ослын газарт хийсэн үзлэг, баримт цуглуулалт, эвдрэл гэмтлийн шинжилгээ зэрэг мэдээлэлд үндэслэн мэргэжилтнүүд хамтран дүн шинжилгээ хийж, тайлан боловсруулан танилцуулна.

боловсруулах	
Дүн шинжилгээний үр дүнд суурилсан зөвлөмж боловсруулах	Авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах, тээврийн хэрэгслийн техникийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх, жолооч нарын сургалт, эрх зүйн зохицуулалт, хохирогчдод үзүүлэх тусламжийн тогтолцоог боловсронгуй болгох
Тасралтгүй сайжруулалт ба хэрэгжилт	Зөвлөмжүүдийн хэрэгжилтийг тогтмол хянаж, хэрэгжилтийн явцад гарч буй хүндрэл, дутагдлыг арилгах нэмэлт арга хэмжээ авч хэрэгжүүлнэ. Үр дүнг байнга үнэлж, тогтвортой бодлогын хэрэгжилтийг хангах хяналтын тогтолцоо бүрдүүлэх

3) Зам тээврийн ослын дараах хяналтыг бэхжүүлэх

Монгол улс зам тээврийн осол гарахаас урьдчилан сэргийлэхийн тулд урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг бэхжүүлж, өгөгдөл суурьтай осол удирдах системийг байгуулах, системтэй дараах хяналтын тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай. Үүний зэрэгцээ осол гарах магадлалыг бууруулж, гарсан ослын тухайд засвар хийх арга хэмжээг нягтлан удирдаж, дахин давтагдалгүй байх үүднээс тасралтгүй арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлэх ёстой.

- Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг бэхжүүлэх

Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэхийн тулд замын дэд бүтцийг сайжруулж, осол их гардаг бүс нутгийг үр дүнтэй удирдах шаардлагатай. Жишээлбэл, хар цэгүүдийн гэрэл дохионы системийг сайжруулах, хайс болон хурд сааруулагч суурилуулах, шөнийн гэрэлтүүлгийг нэмэгдүүлэх зэрэг арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Мөн бодит цагийн замын хөдөлгөөний хяналтын системийг нэвтрүүлж, статистик дүн шинжилгээнд үндэслэсэн ослын эрсдэлийн таамаглалын технологийг ашиглан аюултай бүс нутгийг байнга ажиглах хэрэгтэй. Тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг нэмэгдүүлэхийн тулд автомат тоормосны систем, эгнээ солих дохиолол зэрэг аюулгүй байдлын төхөөрөмжийг заавал суурилуулах, мөн ослын төрөл бүрд тохирсон тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандартыг чангатгах шаардлагатай.

- Мэдээллийн сан байгуулах болон ашиглах

Ослоос үр дүнтэй урьдчилан сэргийлэх болон хариу арга хэмжээ авахын тулд нэгдсэн зам тээврийн ослын мэдээллийг удирдах систем байгуулах шаардлагатай. Ослын тохиолдолд бүх мэдээллийг системтэйгээр системтэйгээр цуглуулж, удирдан, бодлого боловсруулалтад ашиглах ёстой. Мөн ослын давтамж, шалтгаан, гарсан газар зэрэг өгөгдлийг шинжлэн, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ боловсруулах хэрэгтэй. Өгөгдлийн шинжилгээгээр тодорхой бүс нутаг болон цаг хугацааны ослын эрсдэлийг үнэлж, үүнд тулгуурлан урьдчилсан арга хэмжээг хэрэгжүүлэх ёстой. Мөн осол гарсан даруйд холбогдох мэдээллийг мэдээллийн санд бүртгэн, холбогдох байгууллагуудын хооронд бодит цагийн мэдээлэл солилцох тогтолцоог бүрдүүлснээр шуурхай арга хэмжээ авах боломжтой болно.

- Жолоочийн сургалт болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын кампанит ажлыг өргөжүүлэх

Жолоочийн аюулгүй байдлын сургалтыг бэхжүүлж, олон нийтийн ухамсрыг нэмэгдүүлэхийн тулд захиалгат сургалт болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын кампанит ажлыг өргөжүүлэх шаардлагатай. Тухайлбал, согтуугаар жолоодох, хурд хэтрүүлэх зэрэг ослын эрсдэл өндөртэй жолооч нарт зориулсан тусгай сургалтын хөтөлбөр хэрэгжүүлэх ёстой. Мөн нийтийн тээвэр болон ачааны автомашины жолооч нарт ослоос урьдчилан сэргийлэх тусгай мэргэжлийн сургалт явуулах хэрэгтэй. Үүнээс гадна, явган зорчигч болон жолооч нарт чиглэсэн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын кампанит ажлыг тогтмол зохион байгуулж, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх соёлыг төлөвшүүлэх шаардлагатай.

- Осол гарсны дараах хяналт шалгалт ба хэрэгжилтийн удирдлага

Осол гарсны дараа хэрэгжүүлсэн сайжруулалтын арга хэмжээний хэрэгжилтийг тасралтгүй хянаж, үнэлэх шаардлагатай. Ослын давтамж өндөртэй бүс нутгийн дэд бүтцийн сайжруулалт болон урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээнүүдийг тогтмол шалгаж, өмнөх арга хэмжээ үр дүнгүй бол нэмэлт арга хэмжээ боловсруулж хэрэгжүүлэх хэрэгтэй. Мөн ослын өгөгдөлд дүн шинжилгээ хийж бодлогын үр нөлөөг үнэлэн, шаардлагатай тохиолдолд бодлогыг шинэчлэн тасралтгүй сайжруулах шаардлагатай.

- Хохирогчийн дэмжлэг ба дараах хариу арга хэмжээний тогтолцоо бүрдүүлэх

Зам тээврийн ослын хохирогчдод үзүүлэх яаралтай эмнэлгийн тусламжийг хангах тогтолцоог бүрдүүлж, урт хугацааны нөхөн олговрын бодлогыг нэвтрүүлэх шаардлагатай. Ослын хохирогч болон тэдний гэр бүлд сэтгэлзүйн зөвлөгөө өгөх хөтөлбөрийг хэрэгжүүлж, сэтгэл санааны нөхөн сэргээлтийг дэмжих ёстой. Мөн хохирогчдод санхүүгийн дэмжлэг үзүүлэх зорилгоор тусгай сан байгуулан, ослын хохирогчдод хангалттай тусламж үзүүлэх тогтолцоог бүрдүүлэх хэрэгтэй.

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлогыг тасралтгүй хөгжүүлэх

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлогын үр нөлөөг нэмэгдүүлэхийн тулд өгөгдөлд тулгуурласан бодлого боловсруулах шаардлагатай. Осол гарах шалтгаан, хэлбэр зэргийг шинжлэн бодит урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ боловсруулж, ослын хандлагын өөрчлөлтөд нийцүүлэн тогтмол судалгаа хийх ёстой. Мөн шинэ замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын технологийг нэвтрүүлэх судалгааг үргэлжлүүлж, хөгжилтэй орнуудтай хамтран үр дүнтэй бодлогыг нэвтрүүлж хэрэгжүүлэх хэрэгтэй. Үүний үр дүнд зам тээврийн ослын тоог бууруулж, аюулгүй хөдөлгөөний орчин бүрдүүлэх боломжтой болно.

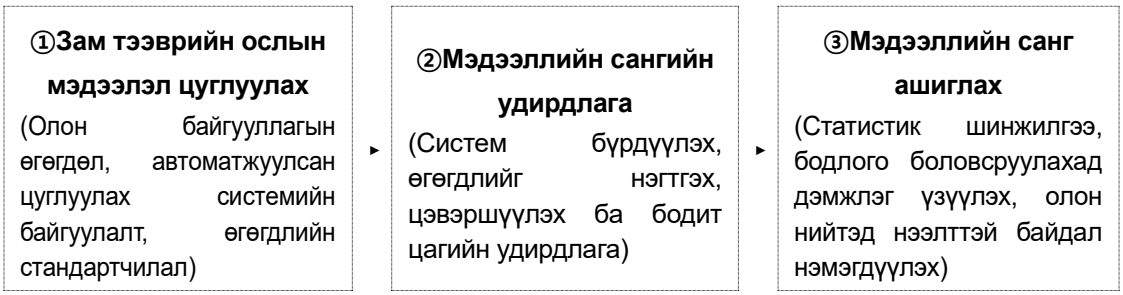
<Хүснэгт 6-13> Зам тээврийн ослын дараах хяналтыг сайжруулах бодлогын саналын дэлгэрэнгүй

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг бэхжүүлэх	Авто замын дэд бүтцийг сайжруулах, гэрлэн дохионы системийг шинэчлэх, хайс ба хурд сааруулагч суурилуулах, хиймэл оюунд суурилсан аюултай бүсийг хянах систем нэвтрүүлэх, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандартыг чангатгах
Мэдээллийн сан байгуулах ба ашиглах	Нэгдсэн зам тээврийн ослын мэдээллийн систем байгуулах, ослын шалтгаан ба хэлбэрийг шинжлэх, осол их гардаг бүс нутаг ба цагийг тодорхойлох, бодит цагийн ослын мэдээлэл дамжуулах систем нэвтрүүлэх
Жолоочийн сургалт ба аюулгүй байдлын кампанит ажлыг өргөжүүлэх	Өндөр эрсдэлтэй жолооч нарт зориулсан зорилтот сургалт, нийтийн тээвэр ба ачааны автомашины жолооч нарт тусгай сургалт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын кампанит ажлыг өргөжүүлэх
Ослын дараах хяналт шалгалт ба хэрэгжилтийн удирдлага	Сайжруулалтын арга хэмжээний хэрэгжилтийг шалгах, нэмэлт арга хэмжээ авах, бодлогын үр нөлөөг шинжилж санал тусгах
Хохирогчийн дэмжлэг ба дараах хариу арга хэмжээний тогтолцоо	Эмнэлгийн тусламж ба нөхөн төлбөрийн систем бүрдүүлэх, сэтгэлзүйн зөвлөгөөний хөтөлбөр хэрэгжүүлэх, хохирогчийн дэмжлэгийн сан бүрдүүлэх
Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бодлогыг тасралтгүй хөгжүүлэх	Өгөгдөлд тулгуурласан бодлого боловсруулах, ослоос урьдчилан сэргийлэх судалгааг тогтмол явуулах, олон улсын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх

6.3.3 Зам тээврийн ослын статистик мэдээллийг цуглуулах ба ашиглах тогтолцоо бүрдүүлэх

Зам тээврийн ослын өгөгдлийг үр дүнтэй цуглуулахын тулд олон байгууллагын өгөгдлийг автоматаар нэгтгэж, стандартчилах автоматжуулсан системийг байгуулах шаардлагатай. Цуглуулсан мэдээллийг нэгдсэн мэдээллийн сангийн системд цэвэршүүлж, бодит цагийн горимоор удирдан, мэдээллийн нарийвчлал ба нийцлийг хангах боломжтой болно.

Энэхүү мэдээллийн санг статистик шинжилгээ хийх, бодлого боловсруулахад дэмжлэг үзүүлэх зорилгоор ашиглах бөгөөд олон нийтэд нээлттэй байдал, хүртээмжийг нэмэгдүүлснээр төрөл бүрийн хэрэглэгчид мэдээллийг үр ашигтай ашиглах боломжтой болно. Ингэснээр зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх болон хариу арга хэмжээний тогтолцоог сайжруулж, олон нийтийн аюулгүй байдлыг дээшлүүлэх боломж бүрдэнэ.



<Зураг 6-4> Зам тээврийн ослын мэдээллийн сангийн системийн бүтэц

1) (1-р шат) “АТҮТ” УТҮГ-ын тээврийн хэрэгслийн мэдээллийн сан байгуулах

Одоогийн тээврийн хэрэгслийн техникийн үзлэгийн мэдээлэл болон зам тээврийн осолд орсон тээврийн хэрэгслийн мэдээллийг тогтмол, системтэйгээр цуглуулж, удирдах боломжтой мэдээллийн санг бүрдүүлэх шаардлагатай. Энэхүү мэдээллийн сангийн тусламжтайгаар ослын шалтгаан, хэлбэрт нарийвчилсан статистик дүн шинжилгээ хийх боломж бүрдэнэ. БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газраас удирдан ажиллуулдаг зам тээврийн ослын мэдээллийн “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын мэдээллийн удирдлагын систем”-ийг жишээ болгон авч үзэн, “АТҮТ” УТҮГ ч мөн адил тээврийн хэрэгслийн судалгаа шинжилгээнээс олж авах боломжтой мэдээлэлд тулгуурлан өөрийн гэсэн мэдээллийн санг байгуулах шаардлагатай.

Монгол Улсад ч гэсэн зам тээврийн ослын мэдээллийг системтэйгээр цуглуулах, удирдах мэдээллийн сангийн системийг нэвтрүүлэх шаардлага тулгарч байна. Энэхүү системийг нэвтрүүлснээр ослын шалтгааныг илүү үр дүнтэйгээр шинжлэх, статистикт суурилсан урьдчилан сэргийлэх болон хариу арга хэмжээний тогтолцоог сайжруулах боломжтой болно.

<Хүснэгт 6-14> Тээврийн хэрэгслийн мэдээллийн сан байгуулах үндсэн агуулга ба дэлгэрэнгүй

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Холбогдох хууль тогтоомж батлах	Тээврийн хэрэгслийн ослын мэдээллийг цуглуулах, нэгтгэн удирдах боломжийг бүрдүүлэх холбогдох хууль, эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх
Хариуцагч байгууллагыг томилох	Монгол Улсын “АТҮТ” УТҮГ-г гол хариуцагч байгууллагаар томилж, мэдээллийн сангийн байгууламж ба удирдлагыг хариуцах
Мэдээллийн сан байгуулах үйл явц	Өгөгдөл цуглуулах, цэвэршүүлэх ба стандартчилах, өгөгдлийг нэгтгэх, систем хөгжүүлэх ба байгуулах, үйлчилгээ үзүүлэх ба тогтмол засвар үйлчилгээ хийх

Гол үйлчилгээ	Тээврийн хэрэгслийн судалгаа ба ашиглалтын өгөгдлөөр хангах, ослын шалтгааныг шинжлэх, статистик болон тайлан гаргах
Хүлээгдэж буй үр дүн	Ослын шалтгааныг нарийвчлан шинжлэх, ослоос урьдчилан сэргийлэх, бодлого боловсруулахад дэмжлэг үзүүлэх

2) (2-р шат) Үндэсний зам тээврийн ослын нэгдсэн мэдээллийн сан хөгжүүлэх

Тээврийн цагдаагийн алба, даатгалын холбоо зэрэг янз бүрийн байгууллагад тус тусад нь хадгалагдаж буй зам тээврийн ослын өгөгдлийг нэгтгэж, иж бүрэн мэдээлэл бүхий мэдээллийн санг хөгжүүлж, үйл ажиллагаанд нэвтрүүлэх шаардлагатай. БНСУ-ын жишээг авч үзвэл, тээврийн цагдаа, даатгалын компани, нийтийн хохирлын сан зэрэг байгууллагаас цуглуулсан ослын мэдээллийг цэвэршүүлж, боловсруулан дүн шинжилгээ хийж, улмаар төрийн захиргааны төв байгууллага, холбогдох байгууллага болон иргэдэд зориулан онлайн хэлбэрээр мэдээлэл түгээдэг “Зам тээврийн ослын дүн шинжилгээний систем” үйл ажиллагаа явуулж байна. Иймд Монгол Улсад ч мөн адил дараах бүтэцтэй “Зам тээврийн ослын дүн шинжилгээний систем” байгуулахыг санал болгож байна. Энэхүү системийн гол үйлчилгээ нь дараах байдалтай байна.

Зам тээврийн ослын статистик шинжилгээ	Байрзүйн мэдээлэлд суурилсан дүн шинжилгээний систем (GIS)
· Зам тээврийн ослын ерөнхий статистик дүн шинжилгээ - Зам тээврийн нөхцөл байдал, ослын нийт хандлага, зам тээврийн ослын ерөнхий төлөв, осолд оролцсон жолооч, тээврийн хэрэгсэл, авто зам, орчны нөхцөл, нас баралт, гэмтэл(салбараар), гадаадын тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой осол · Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үзүүлэлт ба статистикийн тайлан · Статистик мэдээллийг харагдахуйц байдлаар үзүүлэх - Инфографик, голлох ослын статистик мэдээлэл · Нээлттэй ослын мэдээллийн үйлчилгээ - Ослын хар цэгүүдийн мэдээлэл - Эрсдэл өндөртэй авто замын урьдчилсан мэдээлэл	·Осолд дүн шинжилгээ хийх(Бүс нутгаар, тээврийн цагдаагийн хэлтсээр, орон зайн шинжилгээ) ·Нэгдмэл шинжилгээ(Чиглэлийн дагуур, авто замын орчин гэх мэт) ·Ослын хар цэг ба Их өгөгдлийн шинжилгээ ·Хамгаалалтын бүсийн (хүүхэд, өндөр настан) үр нөлөөний үнэлгээ ·Осол гарсан өмнөх ба дараах үеийн харьцуулсан дүн шинжилгээ (Бүс нутгаар болон тодорхой цэгүүдээр)

<Зураг 6-5> Зам тээврийн ослын дүн шинжилгээний системийн үндсэн үйлчилгээний дэлгэрэнгүй

Эх сурвалж: БНСУ-ын Зам тээврийн газар, "Зам тээврийн ослын дүн шинжилгээний систем (TAAS)", https://taas.koroad.or.kr

- Зам тээврийн ослын статистик шинжилгээ

Зам тээврийн осолтой холбоотой төрөл бүрийн статистик мэдээллийг эмхэтгэн, бодлого боловсруулах, судалгаа шинжилгээнд ашиглах боломжтой хэлбэрээр түгээх шаардлагатай. Ослын чиг хандлага, статистикийн тайлан зэрэг ерөнхий мэдээллээс гадна, ослын өгөгдлийг инфографик хэлбэрээр боловсруулан, олон нийтэд ойлгомжтой, харахад хялбар байдлаар “нэг

дор харуулах” статистик болон ослын дүн шинжилгээг хийх боломжийг бүрдүүлэх ёстой. Мөн нээлттэй, гүнзгий шатны ослын мэдээллийг олон нийт болон холбогдох байгууллагууд ашиглах боломжтой байдлаар хүргэж, өгөгдлийн нээлттэй байдал, хүртээмжийг хангах шаардлагатай.

- Байр зүйн мэдээлэлд суурилсан дүн шинжилгээний систем (GIS)

Зам тээврийн ослын өгөгдлийг газрын зураг дээр дүрслэх замаар осол их гардаг бүс нутгийг шууд, ойлгомжтой байдлаар харуулах байрлалд суурилсан дүн шинжилгээ хийх хэрэгтэй. Үүнээс гадна авто замын орчны нөхцөл, цаг агаарын байдал, замын хөдөлгөөний ачаалал, жолооч нарын онцлог зэрэг өгөгдлийг ослын мэдээлэлтэй уялдуулан, ослын шалтгааныг олон өнцгөөс шинжлэх “нэгдмэл анализын” үйлдэл шаардлагатай. Осол дахин дахин гардаг байршлыг илрүүлж, эрсдэлтэй бүс болгон тодорхойлон, урьдчилан сэргийлэх бодлого боловсруулахад ашиглах орон зайн хэв маяг ба хар цэгийн шинжилгээ функцийг мөн багтаах ёстой.
Дүгнээд хэлэхэд Монгол Улсад зам тээврийн ослын өгөгдлийг цуглуулж, нэгтгэн удирдах эрх зүйн орчныг бүрдүүлж, холбогдох хууль, дүрэм журам боловсруулан батлах шаардлагатай. “АТҮТ” УТҮГ-ыг гол хариуцагч байгууллага болгон томилж, Тээврийн цагдаагийн алба, даатгалын байгууллагууд зэрэг олон эх сурвалжаас ослын мэдээллийг цуглуулан, цэвэрлэн нэгтгэж төв мэдээллийн сан байгуулна. Энэхүү төв мэдээллийн санг GIS дүн шинжилгээний систем болон нээлттэй зам тээврийн ослын мэдээллийн платформтой уялдуулснаар, нэгдсэн өгөгдлийг бодлого тодорхойлогчид, судлаачид болон энгийн иргэдэд хүртээмжтэй байдлаар түгээж, зам тээврийн ослын урьдчилан сэргийлэлт, үр дүнтэй бодлого боловсруулах, судалгаа шинжилгээнд үр ашигтайгаар ашиглах боломжийг бүрдүүлнэ.

<Хүснэгт 6-15> Зам тээврийн ослын өгөгдлийг нэгтгэсэн мэдээллийн сан хөгжүүлэх үндсэн агуулга ба дэлгэрэнгүй

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Холбогдох хууль эрх зүйг бүрдүүлэх	Зам тээврийн ослын өгөгдлийг цуглуулах, нэгтгэн удирдах эрх зүйн үндэс бүрдүүлэх холбогдох хууль тогтоомжийг боловсруулан батлах
Хариуцагч байгууллага томилох	Монгол Улсын “АТҮТ” УТҮГ-ыг үндсэн хариуцагч байгууллага болгон, өгөгдлийн удирдлагыг цогцоор хариуцах
Өгөгдлийн нэгдсэн мэдээллийн сан боловсруулах үйл явц	Өгөгдөл цуглуулах, цэвэрлэх ба боловсруулалт хийх, нэгтгэх, систем хөгжүүлж байгуулах, үйлчилгээ үзүүлж тогтмол засвар үйлчилгээ хийх
Гол үйлчилгээ	Зам тээврийн ослын статистик мэдээлэл түгээх, GIS (байр зүйн мэдээлэлд суурилсан) дүн шинжилгээний систем
Хүлээгдэж буй үр нөлөө	Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, бодлого боловсруулахад дэмжлэг үзүүлэх, судалгаа шинжилгээ хийх

3) (3-р үе шат) Зам тээврийн ослын нарийвчилсан шинжилгээний байгууллага болон мэдээллийн сан бүрдүүлэх

Монгол Улс нь зам тээврийн ослын үндсэн шалтгааныг нарийвчлан шинжлэх, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авахын тулд нарийвчилсан шинжилгээний бие даасан байгууллага байгуулж, холбогдох мэдээллийн санг бүрдүүлэх шаардлагатай. Одоогийн статистик болон GIS шинжилгээ нь ослын байршил, давтамж зэрэгт төвлөрдөг бол, шинэ систем нь тээврийн хэрэгсэл, жолооч, авто замын орчин, ослын цочирдол зэрэг олон хүчин зүйлийг хамарсан цогц үнэлгээг хийх боломжийг бүрдүүлэх ёстой.

Үүний тулд бие даасан нарийвчилсан шинжилгээний байгууллага байгуулж, ослын газарт дүн шинжилгээ хийж, тээврийн хэрэгсэл болон авто замын нөхцөл байдлыг хамтад нь үнэлэн, бодлого боловсруулахад мэдээллийн үндэс болж үйлчлэх шаардлагатай. Одоогийн ослын

мэдээлэл нь ослын байршил, тоо давтамжийг харуулдаг боловч, нарийвчилсан шинжилгээ нь ослын олон талт хүчин зүйлсийг гүнзгий судалж, илүү тогтолцоот зам тээврийн аюулгүй байдлын бодлого боловсруулахад хувь нэмэр оруулна.

Нарийвчилсан шинжилгээг үр дүнтэй хэрэгжүүлэхийн тулд Цагдаа, даатгалын байгууллага, авто замын удирдлагын газар, эмнэлгийн байгууллагууд зэрэг холбогдох байгууллагуудаас мэдээллийн нэгтгэж, шууд газар дээрх судалгаа, хэмжилттэй хослуулан, цогц мэдээллийн санг бүрдүүлэх хэрэгтэй. Ингэснээр ослын шалтгааныг илүү нарийвчлалтайгаар шинжлэх боломж бүрдэх бөгөөд, өгөгдөлд суурилсан бодит үр дүнтэй бодлого боловсруулах боломж нэмэгдэнэ. Мөн, нарийвчилсан шинжилгээний системийг хэрэгжүүлэхийн тулд хууль, тогтоомжийн шинэчлэл зайлшгүй шаардлагатай. Нарийвчилсан шинжилгээний байгууллагын үйл ажиллагааг зохицуулах эрх зүйн үндсийг бүрдүүлж, зам тээврийн ослын өгөгдлийг хуваалцах болон нэгдсэн байдлаар удирдах тогтолцоог бий болгох хэрэгтэй. Эцэст нь, шинжилгээний үр дүнг бодлогод үр дүнтэй тусгах цогц бодлогын дэмжлэгийн системийг бүрдүүлэх шаардлагатай юм.

<Хүснэгт 6-16> Зам тээврийн ослын нарийвчилсан шинжилгээний байгууллага болон мэдээллийн сангийн бүрдүүлэлтийн үндсэн агуулга болон дэлгэрэнгүй

Үндсэн агуулга	Дэлгэрэнгүй
Зам тээврийн ослын нарийвчилсан шинжилгээний хэрэгцээ шаардлага	Зөвхөн статистик шинжилгээнд үндэслэх бус, ослын шууд болон шууд бус шалтгаануудыг илрүүлж, бодит үр дүнтэй урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг боловсруулах
Монгол Улсад нарийвчилсан шинжилгээний байгууллага байгуулах ба үүрэг	Бие даасан нарийвчилсан шинжилгээний байгууллага байгуулах; ослын газар дээр дүн шинжилгээ хийх, тээврийн хэрэгсэл ба авто замын орчныг хамтад нь үнэлэх; бодлого боловсруулахад дэмжлэг үзүүлэх
Нарийвчилсан шинжилгээнд зориулсан мэдээллийн сан бүрдүүлэх чиглэл	Цагдаа, даатгалын байгууллага, авто замын удирдлагын газар, эмнэлгийн байгууллага зэрэг холбогдох байгууллагын мэдээлэл + газар дээрх нарийвчилсан шинжилгээний мэдээллийг нэгтгэн, нэгдсэн мэдээллийн сан бүрдүүлэх (Дэлгэрэнгүй судалгааны үзүүлэлтүүдийг хавсралтаас үзнэ үү)
Монгол Улсад нарийвчилсан шинжилгээний системийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хууль, эрх зүйн шинэчлэл	Нарийвчилсан шинжилгээний байгууллагын үйл ажиллагааны эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх, зам тээврийн ослын мэдээллийг хуваалцах, нэгдсэн байдлаар удирдах тогтолцоо байгуулах; шинжилгээний дүнг бодлогод тусгах тогтолцоог бүрдүүлэх

7. Дүгнэлт ба бодлогын зөвлөмж

7.1 Дүгнэлт

Сүүлийн жилүүдэд Монгол Улсад автомашины тоо огцом өссөнтэй холбоотойгоор замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчны бохирдол, институцийн үр ашиггүй байдал зэрэг олон талт асуудал үүсээд байна. 2023 оны байдлаар бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 1,19 саяыг давсан бөгөөд эдгээрийн ойролцоогоор 60 хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод төвлөрсөн байна. Ихэнх нь гадаадаас импортолсон ашиглалтад оруулсан автомашин бөгөөд үйлдвэрлэгдсэнээс хойш олон жил болсон, техникийн доголдолтой байх магадлал өндөртэй эдгээр автотээврийн хэрэгсэл нь хангалттай мэдээлэл, хяналтгүйгээр замын хөдөлгөөнд оролцож байна. Монгол дахь автотээврийн хэрэгслийн дундаж насжилт 12 жилээс давж байгаа өнөөгийн нөхцөлд, засвар үйлчилгээ хийгдээгүй хуучин автомашины тоо нэмэгдэж, үүний улмаас зам тээврийн ослын эрсдэл болон байгаль орчны бохирдлын асуудал улам бүр хурцдаж байна.

Гэсэн хэдий ч дээрх өөрчлөлтүүдээс үл хамааран Монгол Улсад автомашины бүртгэл, засвар үйлчилгээ, техникийн үзлэг, ослын шинжилгээ зэрэг тээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн удирдлагын тогтолцоо нь харилцан уялдаагүй, тус тусдаа тасралттай байдлаар хэрэгжиж байгаа бөгөөд мэдээллийн цахим системчлэл, өгөгдлийн уялдаа холбоо ч хангалтгүй байна. Тухайлбал, техникийн хяналтын үзлэг болон засвар үйлчилгээний тогтолцоо нь эрх зүйн үндэс бүхий зохицуулалттай боловч орон нутгийн үзлэгийн төвүүд болон засварын газрууд нь хүн хүчний хангалт, тоног төхөөрөмжийн хүртээмж, техникийн стандартад суурилсан шалгуурын дутагдалтай тул автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, байгаль орчинд нийцтэй эсэхийг бүрэн дүүрэн шалгаж чадахгүй байна. 2-р бүлэгт дурдсан судалгааны үр дүнгээс харахад, техникийн хяналтын үзлэгийг хийхгүй байх, эсвэл зөвхөн хэлбэр төдий явагдах тохиолдол түгээмэл байгааг үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудын дунд явуулсан асуулгын үр дүн харуулж байна. Харин засвар үйлчилгээний салбарт албан ёсны бүртгэлтэй бус, хувиараа ажилладаг газрууд зонхилж байгаа бөгөөд энэ нь мэргэжлийн үнэлгээ, ур чадварын гэрчилгээжүүлэлт, чанарын хяналтын тогтолцоо зэргээс ангид оршиж байна. Зарим бүс нутагт техникийн хяналтын үзлэгийг бүрмөсөн алгасах эсвэл зөвхөн бичиг баримт бүрдүүлэх түвшинд хийдэг тохиолдол ч байгаа нь илт ажиглагдаж байна.

Хэдий автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэхэд голлох үүрэгтэй арга хэмжээ боловч, одоогийн мөрдөж буй тогтолцооны хүрээнд хангалттай үр дүн хүлээх боломж хязгаарлагдмал байна. Словак улсад хийгдсэн судалгааны үр дүнгээс харахад, ашиглалтад оруулсан тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг чангатгаснаар ослын тоог ойролцоогоор 30%-иар бууруулах боломжтойг тогтоосон байна. Европын Холбооны орнуудад хийсэн судалгаагаар тогтмол үзлэгийн чанар, хамрах хүрээг сайжруулах замаар жил бүрийн 11,000 гаруй ослоос урьдчилан сэргийлэх, 170 хүний амь насыг хамгаалах, мөн 300 сая еврогийн нийгэм-эдийн засгийн хохирлыг бууруулах үр дүнтэй болох нь нотлогдсон. Монгол Улсын хувьд 10 ба түүнээс дээш жилийн насжилттай автотээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь 50%-иас давж байгааг харгалзан үзвэл, техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог чангатгах нь ослын тоог бууруулах хамгийн шууд бөгөөд үр ашигтай арга зам байж болох юм. Энэхүү судалгааны ажлын хавсралтад тусгасны дагуу, автомашины техникийн хяналтыг сайжруулах нь зам тээврийн ослоос сэргийлэх, эдийн засгийн хохирлыг бууруулах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон хүрээлэн буй орчны нөхцөлийг сайжруулах зэрэг олон талын үр өгөөжтэй.

Иймд автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоог сайжруулахаас гадна, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээний тогтолцоог иж бүрнээр нь шинэчлэн орчин үеийн шаардлагад нийцүүлж, чанарын хатуу хяналтын тогтолцоог нэн даруй нэвтрүүлэх шаардлагатай байна. Үүнд: үзлэгийн тоног төхөөрөмжийн шинэчлэл, үзлэгийн инженерийн мэргэжлийн шалгуур, эрх олголтыг чангатгах, засвар үйлчилгээ эрхлэх байгууллагын бүртгэл, стандартыг тодорхой болгох, инженер техникийн ажилчдын мэргэжлийн үнэмлэхийн тогтолцоо нэвтрүүлэх зэрэг нь багтах бөгөөд энэ бүхнийг хамарсан цогц шинэчлэл нь системийн мэргэжлийн түвшин, олон

нийтийн итгэлцлийг нэмэгдүүлэхэд чиглэгдэх ёстой. Үүний үр дүнд зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, агаарын бохирдлыг бууруулах, олон нийтийн итгэлийг нэмэгдүүлэх зэрэг олон талт үр дүн хүлээгдэж байна.

Ийм нөхцөл байдал, шаардлагыг харгалзан энэхүү бодлогын тайлан нь Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцооны гол бүрэлдэхүүн болох бүртгэл, засвар үйлчилгээ, техникийн хяналтын үзлэг, ослын шинжилгээ зэрэг асуудлуудыг голчлон авч үзэн өнөөгийн нөхцөл байдлыг үнэлж, тулгарч буй хүндрэлүүдийг тодорхойлон дүн шинжилгээ хийж, цогц бөгөөд уялдаа холбоотой шинэчлэлийн чиг хандлагыг санал болгох зорилготой юм. Зөвхөн тус бүрийн дэд системийг сайжруулах бус, эдгээрийн харилцан уялдааг хангах, автомашины амьдралын мөчлөгт суурилсан нэгдсэн удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагыг онцлон тэмдэглэж, цаашдын бодлогын стратегийг тодорхойлсон болно.

1) Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоог сайжруулах нь

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоо нь захиргааны үндэс сул, мэдээллийн найдвартай байдал болон ашиглах боломж хязгаарлагдмал гэсэн асуудлуудтай байна. Одоогийн байдлаар автотээврийн хэрэгсэл бүртгэх үед автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт(модификац)-ийн мэдээллийг гараар оруулж байгаа бөгөөд энэ явцад алдаа гарах, эсвэл мэдээллийг стандартчилахгүй байх тохиолдол олонтоо байдаг. Ялангуяа Монголын автомашины парк нь голчлон гадаадаас импортолсон ашиглалтад оруулсан автомашинаас бүрдэж байгаа өнөөгийн нөхцөлд, тухайн автомашины импортоор орж ирэх үеийн засвар үйлчилгээний түүх болон ослын мэдээллийг бүртгэн авах тогтолцоо огт бүрдээгүй байгаа нь тухайн автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдал, байгаль орчинд нийцтэй байдлыг хангахад ноцтой саад болж байна. Бүртгэлийн мэдээллийг техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоотой холбон хэрэгжүүлж байгаа ч, засвар үйлчилгээ, даатгал зэрэг бусад автомашин удирдлагын тогтолцоотой уялдаагүй тул дан ганц захиргааны процедурын үүргээс хэтрээгүй, өгөгдөлд суурилсан нэгдсэн менежментийн системийн үүргийг гүйцэтгэж чадахгүй байна. Иймд бүртгэлийн системийг илүү нарийвчилсан цахим хэлбэрт шилжүүлж, техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг стандартчилах, чанарын түвшнийг ахиулах шаардлагатай. Мөн импортын автомашины түүхэн мэдээллийг холбож бүртгэх боломж бүхий олон улсын хамтын ажиллагааны тогтолцоо болон өгөгдөл цуглуулах техник, хэрэгслийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Үүнээс гадна, цахим бүртгэл болон гар утасны хэрэглээнд суурилсан төрийн үйлчилгээг нэвтрүүлснээр иргэдийн хүртээмжийг нэмэгдүүлж, захиргааны үр ашигтай ажиллагааг сайжруулах боломжтой. Түүнчлэн бүртгэлийн мэдээлэл нь тээврийн хэрэгслийн амьдралын мөчлөгийн бүхий л шаттай уялдан ажиллахуйц системийн нэгдсэн интеграцийн шинэчлэл хийх шаардлагатай байна.

2) Автомашины техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах, бодит үр нөлөөг нэмэгдүүлэх нь

Автотээврин хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг нь автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал болон байгаль орчны стандартад нийцэж байгаа эсэхийг тогтмол хянах зайлшгүй шаардлагатай төрийн үйлчилгээ боловч, Монгол Улсад техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүд Улаанбаатар хотод төвлөрсөн тул орон нутгийн автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчид үзлэгт хамрагдахад хүндрэлтэй бүтэцтэй байна. Үзлэгийн тоног төхөөрөмжүүд ихэнх нь хуучирч муудсан, зарим тохиолдолд техникийн шаардлагыг хангаж чаддаггүй бөгөөд үзлэгийн инженерүүдэд тавих мэргэжлийн шалгуур, тогтмол сургалтын тогтолцоо байхгүй тул үзлэгийн чанарын тогтвортой байдлыг хангахад бэрхшээлтэй байна. Ийм зохион байгуулалт нь техникийн хяналтын үзлэгийн үр дүнгийн найдвартай байдалд сөргөөр нөлөөлж, зарим бүс нутагт техникийн хяналтын үзлэгийг холбогдох журам, дүрмийн дагуу хэрэгжүүлдэггүй эсвэл албан бусаар гүйцэтгэдэг нөхцөл байдал үүсгэж байна. Мөн техникийн хяналтын үзлэгийн үр дүнг бүртгэлийн системтэй холбож шалгах боломж байгаа боловч, засвар үйлчилгээ болон ослын шинжилгээний системүүдтэй холбогдоогүй учраас ослоос урьдчилан сэргийлэх болон автотээврийн хэрэгслийн

амьдралын мөчлөгийн удирдлагад шаардлагатай өгөгдөл хэлбэрээр ашиглагдаж чадахгүй байна. Үүнийг сайжруулахын тулд техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн тоог нэмэгдүүлж, тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх шаардлагатай бөгөөд үзлэгийн шалгуур, стандартчиллыг урьтаж хэрэгжүүлэх нь зүйтэй. Мөн үзлэгийн инженерт тавигдах мэргэжлийн шаардлагыг тодорхойлж, тогтмол давтан сургалтын тогтолцоо нэвтрүүлэх шаардлагатай. Үзлэгийн түүхийг цахим хэлбэрт оруулж, бүртгэл болон засвар үйлчилгээний мэдээлэлтэй уялдуулан холбох хэрэгтэй бөгөөд, мөн техникийн хяналтын явуулын үзлэгийн тогтолцоо нэвтрүүлэх боломжийг судлах шаардлагатай.

3) Автотээврийн хэрэгслийн хяналтын удирдлагын тогтолцоог сайжруулах, бодит үр нөлөөг нэмэгдүүлэх нь

Монгол Улсад автомашины засвар үйлчилгээний тогтолцоо нь албан бус засварын газрууд зах зээлд давамгайлж байгаа нөхцөлд, инженер техникийн ажилтнуудыг мэргэшүүлэх тогтолцоо болон сургалтын систем бүрдээгүй тул нийт засвар үйлчилгээний чанар доогуур түвшинд байна. Албан ёсоор бүртгэгдсэн автозасварын байгууллагуудын хувьд ч засварын стандарт, тоног төхөөрөмжийн шаардлага, ажилтнуудын шалгуур зэрэг нь тодорхой бус бөгөөд хэрэглэгчийг хамгаалах засварын чанарын хяналтын тогтолцоо байхгүй байна. Ялангуяа тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний түүхийг системтэйгээр бүртгэгддэггүй тул тухайн автомашины засварын мэдээллийг хянах боломжгүй бөгөөд энэ нь техникийн хяналтын үзлэг болон ослын шинжилгээний үеэр мэдээллийн тасалдал үүсгэх нөхцөл болдог. Сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлтийн хувьд ихэвчлэн шинэ автомашинтай хамт импортлох болон хуучин эд ангид тулгуурлаж байгаа бөгөөд, эдгээрийн чанарыг баталгаажуулах баталгаажуулалтын тогтолцоо байхгүй. Мөн нийлүүлэлтийн түүхийг хянах боломжгүй тул чанаргүй сэлбэгийн улмаас гарч болзошгүй аюулгүй байдлын эрсдэл байсаар байна. Сайжруулалт хийхийн тулд засвар үйлчилгээний байгууллагын бүртгэлийн шалгуурыг тодорхой болгож,инженер техникийн ажилтны мэргэжлийн үнэмлэхийн тогтолцоог шинээр бий болгож, тогтмол сургалт, давтан сургалтын системийг бүрдүүлж, засварын газруудад зэрэглэл тогтоох үнэлгээний тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай. Мөн сэлбэгийн баталгаажуулалтын тогтолцоог нэвтрүүлж, нийлүүлэлтийн түүхийг хянах удирдлагын системийг хөгжүүлж, хууль бус сэлбэгийн хяналт шалгалтыг чангатгах замаар засвар үйлчилгээний чанар болон сэлбэгийн аюулгүй байдлыг хангах шаардлагатай.

4) Зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог сайжруулах нь

Монгол Улсын зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоо нь ослын шалтгааныг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр дүгнэхэд хүндрэлтэй бүтэцтэй байна. Одоогийн байдлаар осол гарсан тохиолдолд тээврийн хэрэгслийн гадна талаас гарсан гэмтлийг шалгах эсвэл жолоочийн мэдүүлэгт тулгуурлан шинжилгээ хийж байгаа бөгөөд ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR), тахограф (DTG) зэрэг өгөгдөлд суурилсан шинжилгээний тоног төхөөрөмж нэвтрээгүй байна. Ослын шинжилгээтэй холбоотой хууль, дүрэм журам, гарын авлага байхгүй тул шинжилгээний дүгнэлтийг шинжээчийн туршлага, чадвараас ихээхэн хамаардаг бөгөөд эдгээр дүн нь зам тээврийн ослын статистикт бүртгэгдэж, бодлого боловсруулахад ашиглагдах тогтолцоо ч бүрдээгүй байна. Ийм бүтэц нь осол давтагдахаас сэргийлэх, авто зам болон тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандартыг сайжруулахад хүндрэл учруулдаг. Эдгээрийг сайжруулахын тулд ослын шинжилгээний гарын авлага боловсруулах, шат дараалсан шинжилгээний үйл явц ба шалгуур тогтоох, ослын бүртгэлийн төхөөрөмж болон тахографийг заавал суурилуулах, ослын шинжээчийг мэргэшүүлэх сургалтын тогтолцоог нэвтрүүлэх шаардлагатай. Тухайлбал, ноцтой осолд хариу үзүүлэх бие даасан нарийвчилсан ослын шинжилгээний байгууллага байгуулах, шинжилгээний дүнг нэгдсэн зам тээврийн ослын статистикийн системтэй холбож, ослын төрөл тус бүрээр эрсдэлийн хүчин зүйлсийг шинжлэх, бодлого боловсруулах үндэслэлийг бүрдүүлэх шаардлагатай.

7.2 Бодлогын санал

Монгол Улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, ослын шинжилгээ зэрэг бүх чиглэлд хамаарах удирдлагын тогтолцоо нь харилцан уялдаа холбоо муутай, техникийн суурь дутмаг байгаагаас шалтгаалан тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах болон байгаль орчны хариуцлагыг биелүүлэхэд хүндрэл учруулж байна. Ийм өргөн хүрээтэй асуудлыг суурь түвшинд шийдвэрлэхийн тулд салангид зохицуулалтаас давж, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан, нэгдсэн удирдлагын тогтолцоонд тулгуурласан бодлогын цогц арга хэмжээ авах шаардлагатай юм.

Нэгдүгээрт, бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээ, ослын шинжилгээ зэрэг мэдээллийг уялдуулан холбож, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүхий л үе шатыг хамарсан мэдээллийн нэгдсэн тогтолцоог бүрдүүлэх нь тэргүүн зорилт болох нь тодорхой байна. Одоогийн байдлаар холбогдох журам, тогтолцоонууд нь тус тусдаа хэрэгжиж байгаа бөгөөд, бүртгэлийг гараар хөтөлдөг, өгөгдлийг стандартын дагуу боловсруулдаггүй тул бодлогын шийдвэр гаргалтад ашиглахад хүндрэлтэй байна. Иймд автотээврийн хэрэгслийн үндсэн үзүүлэлтийн мэдээллийг стандартчилах, бүртгэлийн үйл явцыг цахимжуулах ажлыг үе шаттайгаар хэрэгжүүлж, харьяа байгууллагуудын мэдээллийг нэгтгэх төвлөрсөн өгөгдлийн платформыг бий болгох шаардлагатай. Ингэснээр тээврийн хэрэгсэл бүрийн түүхэн мэдээллийг нэгжээр нь хянах боломжтой болохоос гадна, зам тээврийн аюулгүй байдал болон байгаль орчны бодлогыг нотолгоонд суурилан тодорхойлох нөхцөл бүрдэх юм.

Хоёрдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн тогтолцоог цахимжуулах болон олон улсын мэдээллийн сангуудтай уялдуулах шаардлагатай байна. Монгол Улсын автомашины зах зээл нь голчлон гадаадаас импортолсон хуучин автомашинаас бүрддэг хэдий ч, эдгээр тээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний түүх, ослын талаарх мэдээллийг бүрэн хянах боломжтой тогтолцоо бүрдээгүй тул автомашины техникийн байдлыг нарийвчлан тодорхойлоход хүндрэл учирдаг. Иймд Монгол Улсад хуучин автомашин экспортлогч орнуудтай хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, тээврийн хэрэгслийн түүхэн мэдээллийг харилцан солилцох системийг бүрдүүлэхийн зэрэгцээ, бүртгэлийн үйл явцыг цахим болон гар утсанд нийцсэн хэлбэрээр хөгжүүлснээр төрийн үйлчилгээний үр ашиг, иргэдийн хүртээмжийг сайжруулах боломжтой болно.

Гуравдугаарт, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцооны бүс нутгийн хүртээмж, чанарын баталгааг сайжруулах шаардлага нэн яаралтай байна. Техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүд нь ихэвчлэн Улаанбаатар хотод төвлөрсөн, тоо хэмжээний хувьд хангалтгүй байгаа тул орон нутгийн иргэдийн хяналтын үйлчилгээ авах боломж хязгаарлагдмал байна. Зарим бүс нутагт техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоо бүрэн хэрэгждэггүй, мөн ашиглагдаж буй тоног төхөөрөмжүүд нь хуучирч, үзлэгийн үр дүнгийн найдварт байдал буурч байна. Түүнчлэн хяналт гүйцэтгэх хүний нөөцийн мэргэжлийн шаардлага, тогтмол сургалтын тогтолцоо бүрэн бүрдээгүй байна. Иймд орон нутгийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийн тоог нэмэгдүүлж, шаардлагатай дэд бүтцийг бий болгох, ашиглаж буй тоног төхөөрөмжийг үе шаттайгаар шинэчлэх, үзлэгийн шалгуур, горимыг эрх зүйн хүрээнд нэг стандартаар тогтоох шаардлагатай. Мөн техникийн хяналтын үзлэгийн инженерийн мэргэжлийн үнэлгээ, тогтмол сургалт болон дахин гэрчилгээжүүлэх тогтолцоог нэвтрүүлснээр үйлчилгээний чанарын жигд байдлыг хангаж, хяналтын түүхэн мэдээллийг цахим хэлбэрээр бүртгэж, бүртгэл, засвар үйлчилгээ зэрэг бусад тогтолцоотой уялдуулах боломж бүрдэнэ. Үүнээс гадна, явуулын техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдийг нэвтрүүлснээр бүс нутгуудын хүртээмжийг нэмэгдүүлэх үр дүнтэй шийдэл болох боломжтой.

Дөрөвдүгээрт, автотээврийн хэрэгслийн засвар үйлчилгээний чанар болон сэлбэг хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай байна. Одоогийн байдлаар засвар үйлчилгээний ихэнх нь албан бус нэгжүүдэд хийгдэж байгаа бөгөөд инженер техникийн

ажилтнуудын мэргэжлийн зэрэглэл, засварын чанарын хяналтын тогтолцоо бүрдээгүй байна. Иймд засвар үйлчилгээ эрхлэх байгууллагын бүртгэл, үйл ажиллагааны шаардлагыг нарийвчлан тогтоож, инженер техникийн ажилтны мэргэжлийн үнэлгээний тогтолцоог нэвтрүүлэх, мөн үйлчилгээний байгууллагуудад зэрэглэл тогтоох хөтөлбөр хэрэгжүүлэх замаар чанарын өрсөлдөөнийг дэмжих шаардлагатай. Мөн тээврийн хэрэгсэл тус бүрийн засварын түүхийг бүртгэх, хянах боломжтой мэдээллийн нэгдсэн системийг бий болгож, давхар импортолсон болон хуучин сэлбэг хэрэгслийн хувьд баталгаажуулалтын тогтолцоо болон нийлүүлэлтийн түүхийг хянах цахим системийг нэвтрүүлэх нь эд ангийн аюулгүй байдлыг хангах үр нөлөөтэй алхам болно.

Тавдугаарт, зам тээврийн ослын шинжилгээний тогтолцоог шинжлэх ухаанд суурилсан, мэргэшсэн чиглэл рүү хөгжүүлэх шаардлага тулгарч байна. Одоогийн байдлаар Монгол Улсад зам тээврийн ослын шинжилгээ нь ихэвчлэн тээврийн хэрэгслийн гаднах гэмтэл болон жолоочийн мэдүүлэгт тулгуурлаж байгаа бөгөөд ослын бүртгэлийн төхөөрөмж (EDR), тахограф (DTG) огт ашиглагддаггүй. Мөн шинжилгээ хийх аргачлал, шалгуур үзүүлэлтүүд нь эрх зүйн хүрээнд тодорхой бус байгаа тул ослын шалтгааныг тогтоох үйл явц нь хангалттай обьектив, тогтвортой бус байна. Энэхүү нөхцөл байдлыг сайжруулахын тулд стандартчилагдсан ослын шинжилгээний гарын авлага болон шат дараалсан процедур боловсруулах, тээврийн хэрэгслүүдэд EDR ба DTG төхөөрөмжийг суурилуулахыг албажуулах шаардлагатай. Мөн ослын шинжээч мэргэжилтнүүдийн эрх зүйн үнэлгээний тогтолцоо болон мэргэшүүлэх сургалтыг нэвтрүүлснээр шинжилгээний чадавхыг дээшлүүлэх хэрэгтэй. Ялангуяа хүний амь нас хохирсон ноцтой ослын тохиолдолд хараат бус, нарийвчилсан ослын шинжилгээний байгууллага шинжилгээнд оролцох эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх шаардлагатай. Ослын шинжилгээний үр дүнг нэгдсэн зам тээврийн ослын статистикийн системтэй холбосноор замын төлөвлөлт, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандарт, жолоочийн сургалт зэрэг бодлогын шийдвэрт нотолгоонд суурилсан хэлбэрээр тусгах боломжтой болно.

Эцэст нь дүгнэхэд, Монгол Улсад тулгамдаж буй автотээврийн хэрэгслийн удирдлагын тогтолцооны бүтцийн шинжтэй асуудлуудыг шийдвэрлэхийн тулд зөвхөн захиргааны зохион байгуулалтын өөрчлөлт хангалтгүй бөгөөд үүний оронд цахим мэдээлэлд суурилсан, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бүх үе шатыг хамарсан нэгдсэн удирдлагын тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай байна. Хэсэгчилсэн шинэчлэл бүр нь харилцан уялдаатайгаар хэрэгжих ёстой бөгөөд ингэснээр зам тээврийн аюулгүй байдал болон байгаль орчны бодлого нь тогтвортой, үр дүнтэй болох үндэс суурь тавигдана. Ийнхүү Монгол Улс автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээнээс үүдэлтэй эрсдэлийг бууруулж, иргэдийн амь нас, эд хөрөнгийг хамгаалсан, аюулгүй, найдвартай тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх боломжтой юм.

Монгол Улсын автотээврийн техникийн хяналтын үзлэгийн чадавхыг бэхжүүлж, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сайжруулах төсөл

Бодлогын зөвлөмж тайлан

- Хавсралт -

KOICA TS 한국교통안전공단 Korea Transportation Safety Authority KOTI 한국교통연구원 KOREA TRANSPORT INSTITUTE 한국도로교통공단 KOROAD

<Хавсралт>

A. Хуульд нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл 1
A.1. АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ шинэчлэн найруулах 1
B. Журмын Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл 3
B.1 АВТОТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН БҮРТГЭЛ ХӨТЛӨХ, УЛСЫН ДУГААР ОЛГОХ ЖУРАМ Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл 3
B.1.1 Замын хөдөлгөөнд түр оролцуулах үйл ажиллагааг сайжруулах 3
B.1.2 Импортын автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийн мэдээллийг бүрдүүлэх 5
B.1.3 Техникийн өөрчлөлтийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг сайжруулах 7
B.2 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн журам Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл 8
B.2.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах тухай 8
C. MNS Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл 10
C.1. MNS 4598 10
C.2. MNS 4599 12
C.3. MNS 5011 13
C.4. MNS 5013 45
C.5. MNS 5014 47
C.6. MNS 5044 47
C.7. MNS 6730 54
D. Монгол Улсын стандарт шинээр боловсруулах сан 55
D.1. Стандартын нэр: Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт, арга 55
D.2. Тоног төхөөрөмжийн шалгалт тохируулга хийх стандарт, тенникийн хяналтын үзлэгийн арга 58
D.3. Автотээврийн хэрэгсэл Байгалийн хийгээр ажилладаг автотээврийн хэрэгсэл Шахсан байгалийн хийн (CNG) даралтад тэсвэртэй савыг шалгах заавар 64
D.4. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийх дэс дараалал 74
D.5. Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийх дараалал 88
D.6. Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийх заавар 96

А. Хуульд нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл

А.1. АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ шинэчлэн найруулах

А.1.1 Замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл олгох журмыг сайжруулах тухай

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
17[1]дүгээр зүйл.Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл	**17[1]дүгээр зүйл.Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл**
17[1].1.Монгол Улсад бүртгэлтэй аж ахуйн нэгж, байгууллага, хувь хүн тээврийн хэрэгсэл өмчилж авснаас хойш 72 цагийн дотор, ашиглалтаас хассанаас хойш нэг сарын дотор аймаг, нийслэл дэх автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын харьяа байгууллагад бүртгүүлнэ < **Нөхцөл шинэ эүйл**>	17[1].1. Монгол Улсад бүртгэлтэй аж ахуйн нэгж, байгууллага, хувь хүн тээврийн хэрэгсэл өмчилж авснаас хойш 72 цагийн дотор, ашиглалтаас хассанаас хойш нэг сарын дотор аймаг, нийслэл дэх автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын харьяа байгууллагад бүртгүүлнэ. Ингэхдээ төрийн захиргааны төв байгууллагаас тогтоосон нөхцөлийг (жишээлбэл, автомашины даатгалд хамрагдсан байх гэх мэт) хангасан, зөвшөөрөл авсан тохиолдолд өмчлөх эрх олж авснаас хойш 10 хүртэлх хоногийн хугацаанд замын хөдөлгөөнд түр оролцохыг зөвшөөрнө.
17[1].2. ~ 17[1].8. (**Хасах**)	17[1].2. ~ 17[1].8. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)

А.1.2 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах тухай

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
17 дугаар зүйл.Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт	**17 дугаар зүйл.Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт**
17.1. Автотээврийн хэрэгслийн хүн амын эрүүл мэнд, байгаль орчинд нөлөө үзүүлэх сөрөг хүчин зүйлсийн зөвшөөрөгдөх хэмжээний түвшин, тээвэрлэлтийн болон техник ашиглалтын шаардлагыг хангасан байдалд жилийн турш техникийн хяналт хийж гэрчилгээ олгоно.	17.1. Автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч (1 дүгээр зааалтын тохиолдолд шинээр бүртгүүлэхээр байгаа этгээдийг хэлнэ) тухайн автомашин нь нийтийн эрүүл мэнд, нийтийн эрүүл мэнд болон хүрээлэн буй орчинд нөлөөлөх сөрөг хүчин зүйлийн зөвшөөрөгдөх хэмжээ, мөн тээвэрлэлтийн болон техник ашиглалтын шаардлагыг хангаж буй эсэхийг тогтоох зорилгоор дараах зааалтын ангиллын дагуу техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдах ёстой.
< шинэ эүйл >	17.1.1. Анхны үзлэг: Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, үгсарсан, эсвэл импортолсон (ашиглагдаж байсан автомашиныг багтаана) тээврийн хэрэгсэл шинээр бүртгүүлэх тохиолдолд хийгдэх үзлэг
< шинэ эүйл >	17.1.2. Тогтмол үзлэг: Шинээр бүртгүүлсний дараа тодорхой хугацааны давтамжтайгаар тогтмол хийдэг үзлэг

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
< шинэ эүйл >	17.1.3. Техникийн өөрчлөлтийн үзлэг: Тээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийх, өөрчлөлт оруулах тохиолдолд хийгдэх үзлэг
< шинэ эүйл >	17.1.14. Түр үзлэг : Жүрмын зөрчил, хууль бус өөрчлөлт, зам тээврийн осол зэрэг нөхцөл байдлын улмаас төрийн байгууллагын шийдвэр эсвэл автомашины өмчлөгчийн хүсэлтээр төлөвлөгөөнд тусгагдаагүй байдлаар хийгдэх нэг удаагийн үзлэг
17.2.Техникийн хяналтын үзлэг хийсэн гэрчилгээнд заасан хугацаанд техникийн хяналтад ороогүй автотээврийн хэрэгслийг /байлдааны тусгай зориулалттайгаас бусад/ замын хөдөлгөөнд оролцохыг хориглоно	17.2. 17.1.2-д заасан тогтмол үзлэгт хамрагдаагүй тээврийн хэрэгсэл нь замын хөдөлгөөнд оролцох эрхгүй (тусгай зориулалтын байлдааны тээврийн хэрэгслийг хамааруулахгүй).
17.3.Энэ хуулийн 17.1-д заасан үйл ажиллагааг эрхлэн явуулах байгууллага нь автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний эрхлэх асуудлын хүрээнд ажиллана	17.3. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
17.4.Ашиглагдаж байгаад импортоор орж ирсэн тээврийн хэрэгслийг техникийн оношлогоонд оруулж, стандартын шаардлага хангуулсны дараа улсын бүртгэлд бүртгэж, дугаар олгоно	< Хасах >
17.5.Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоо явуулах журмыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална.	17.5. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)

В. Журмын Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл

В.1 АВТОТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН БҮРТГЭЛ ХӨТЛӨХ, УЛСЫН ДУГААР ОЛГОХ ЖУРАМ Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл

В.1.1 Замын хөдөлгөөнд түр оролцуулах үйл ажиллагааг сайжруулах

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
Гурав. Автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх	Гурав. Автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх
3.1.·3.2. (**Хасах**)	3.1.·3.2. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
3.3. Монгол улсын иргэн автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ	3.3. Монгол улсын иргэн автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ
3.3.1. ~ 3.3.9. ((**Хасах**)	3.3.1. ~ 3.3.9. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
< **шинэ эуйл** >	3.3.10. 8.1.5-д заасны дагуу импортоор оруулж ирсэн автотээврийн хэрэгслийн замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрөл авсан бол замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн гэрчилгээ[U1].
3.4. Хуулийн этгээд автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ. Үүнд:	3.4. Хуулийн этгээд автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ. Үүнд:
3.4.1.·3.4.2. (**Хасах**)	3.4.1.·3.4.2. (**Одоогийн явц байдалтай адил**))
3.4.3.энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.3-3.3.9-д заасан баримт бичиг	3.4.3.энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.3-3.3.9-д заасан баримт бичиг
3.5. Дипломат байгууллага нь автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ. Үүнд:	3.5. Дипломат байгууллага нь автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ. Үүнд:
3.5.1. (**Хасах**)	3.5.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
3.5.2. энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.4-3.3.7, 3.4.2-т заасан баримт бичиг	3.5.2. энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.4-3.3.7,3.3.10, 3.4.2-т заасан баримт бичиг
3.6. Төрийн болон орон нутгийн өмчит үйлдвэрийн газар, төрийн өмчийн оролцоотой аж ахуйн нэгж байгууллага нь автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ	3.6. Төрийн болон орон нутгийн өмчит үйлдвэрийн газар, төрийн өмчийн оролцоотой аж ахуйн нэгж байгууллага нь автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
3.6.1. (**Хасах**)	3.6.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
3.6.2. энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.3-3.3.9, 3.4.2-т заасан баримт бичиг	3.6.2. энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.3-3.3.10, 3.4.2-т заасан баримт бичиг
3.7. Монгол Улсад байнга болон түр оршин суугч гадаад улсын иргэн, харьяалалгүй хүний автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ	3.7. Монгол Улсад байнга болон түр оршин суугч гадаад улсын иргэн, харьяалалгүй хүний автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ
3.7.1. (**Хасах**)	3.7.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
3.7.2. энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.3-3.3.9-т заасан баримт бичиг	3.7.2. энэхүү журмын 3.3.1, 3.3.3-3.3.10-т заасан баримт бичиг
Найм. Автотээврийн хэрэгсэлд түр дугаар олгох	Найм. Автотээврийн хэрэгсэлд түр дугаар олгох
8.1. Автотээврийн хэрэгсэлд түр дугаарыг дараах тохиолдолд олгоно	8.1. Автотээврийн хэрэгсэлд <u>түр дугаарыг(8.1.5-д заасан тохиолдолд 6 дугаар хавсралтад заасан замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн гэрчилгээ)</u> дараах тохиолдолд олгоно.
8.1.1. ~ 8.1.4. (**Хасах**)	8.1.1. ~ 8.1.4. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
<u>< **шинэ эуйл** ></u>	<u>8.1.5. Импортоор оруулж ирсэн автотээврийн хэрэгсэлд улсын дугаар, автотээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ авах зорилгоор замын хөдөлгөөнд оролцох тохиолдолд;[U3]</u>
8.2. Экспортод гаргах зорилгоор автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлээс хасагдсан тээврийн хэрэгсэлд олгох түр дугаарын үйлчлэх хугацаа 72 цагаас хэтрэхгүй	<u>8.2. Түр дугаар болон замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн гэрчилгээний хүчинтэй байх хугацаа нь дараахын адил байна.</u> <u>8.2.1. Экспортод гаргах зорилгоор автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлээс хасагдсан тээврийн хэрэгсэлд олгох түр дугаарын үйлчлэх хугацаа 72 цагаас хэтрэхгүй;</u> <u>8.2.2. Импортоор оруулж ирсэн автотээврийн хэрэгсэлд улсын дугаар, автотээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ авах зорилгоор замын хөдөлгөөнд оролцох тохиолдолд: 10 хоногоос хэтрэхгүй;[U4]</u>

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
8.3 Импортоор орж ирсэн автотээврийн хэрэгслийг Автотээврийн тухай хуулийн 17[1]1 дэх хэсэгт заасан хугацаанд гаалийн хяналтын талбайгаас өмчлөгчийн хүсэлт гаргасан байршил хүртэл гаалийн хилээр нэвтрүүлэх барааны мэдүүлгийг үндэслэн авто замын хөдөлгөөнд оролцохыг зөвшөөрнө. < **шинэ эүйл** >	8.3 Импортоор орж ирсэн автотээврийн хэрэгслийг Автотээврийн тухай хуулийн 17[1]1 дэх хэсэгт заасан хугацаанд гаалийн хяналтын талбайгаас өмчлөгчийн хүсэлт гаргасан байршил хүртэл гаалийн хилээр нэвтрүүлэх барааны мэдүүлгийг үндэслэн авто замын хөдөлгөөнд оролцохыг зөвшөөрнө. Энэ тохиолдолд жолоочийн даатгалд бүртгүүлэх ёстой бөгөөд замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн гэрчилгээг машины гаднаас хялбар харах боломжтойгоор жолоочийн суудлын урд талын цонхны төв хэсгийн доод талд наана(цахим мэдээллийн хэрэгсэл, төхөөрөмж гэх мэт аргаар нийтлэх)
8.4 ~ 8.7. (**Хасах**)	8.4 ~ 8.7. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)

шинэ эүйл

6 дугаар хавсралт (Урд тал)

Замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн гэрчилгээ				
Автотээврийн хэрэгсэл ашиглагч	Овог нэр(Нэршил)			
	Овог нэр(Төлөөлөгч)		Төрсөн огноо (ААН-ийн РД)	
	Хаяг			
Зөвшөөрлийн дугаар			Зөвшөөрлийн хугацаа	
Автотээврийн хэрэгслийн нэр			Тээврийн хэрэгслийн таних дугаар	
Замын хөдөлгөөнд оролцох зорилго				
Замын хөдөлгөөнд оролцох хэсэг				
Дээрх журмын 8.1.5-д заасны дагуу замын хөдөлгөөнд түр оролцохыг зөвшөөрч байна. оны -р сарын -ны/ний өдөр Зам Тээврийн сайд (Тамга)				

182мм×128мм

(Ард тал)

Өмчлөгчийн анхаарах зүйлс

1. Замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн гэрчилгээг олгосон байгууллагад (Анх бүртгэл хийлгэх зорилгоор зөвшөөрөл авсан бол анх бүртгүүлэх өргөдлийн баримт бичигт хавсаргаж, бүртгүүлсэн газрын эрх бүхий байгууллагад) түр зөвшөөрлийн хугацаа дууссанаас хойш 5 хоногийн дотор буцаан өгнө.
2. Замын хөдөлгөөнд түр оролцох зөвшөөрлийн зорилгоос гаднын өөр зориулалтаар замын хөдөлгөөнд оролцох, эсхүл зөвшөөрлийн гэрчилгээг наалгүйгээр замын хөдөлгөөнд оролцсон бол холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу хариуцлага хүлээлгэнэ.

B.1.2 Импортын автотээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийн

мэдээллийг бүрдүүлэх

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
Гурав. Автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх	Гурав. Автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгэх
3.1.·3.2. (**Хасах**)	3.1.·3.2. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
3.3. Монгол улсын иргэн автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ.	3.3. Монгол улсын иргэн автотээврийн хэрэгслийг шинээр бүртгүүлэхэд дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ.
3.3.1. ~ 3.3.3. (**Хасах**)	3.3.1. ~ 3.3.3. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
3.3.4. Импортоор оруулж ирсэн шинэ болон ашиглагдаж байсан автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэгчийн, эсхүл экспортын дагалдах баримт бичиг, автотээврийн хэрэгслийг тухайн улсаас экспортлохын өмнөх үеийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлт	3.3.4. Импортоор оруулж ирсэн шинэ болон ашиглагдаж байсан автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэгчийн, эсхүл экспортын дагалдах баримт бичиг, автотээврийн хэрэгслийг тухайн улсаас экспортлохын өмнөх үеийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлт <u>болон сүүлийн 2 жилийн хугацаанд хийгдсэн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлт, энэхүү журмын 5 дугаар хавсралтад заасан автотээврийн хэрэгслий техникийн үзүүлэлтийн хүснэгт;</u>
3.3.5. ~ 3.3.9. (**Хасах**)	3.3.5. ~ 3.3.9. (**Одоогийн явц байдалтай адил**))
3.4. ~ 3.12. (**Хасах**)	3.4. ~ 3.12. (**Одоогийн явц байдалтай адил**))

<u>< шинэ эуйл ></u>

Импортын Автотээврийн техникийн үзүүлэлтийн хүснэгт

1	Үйлдвэрлэгч		10	Хөдөлгүүр	Загвар	
2	Загвар(Автотээврийн хэрэгслийн нэр)				Ашиглах түлш	
3	Үйлдвэрлэгч улс				Багтаамж(cc)	
4	Үйлдвэрлэсэн огноо				Хамгийн их гаралт (ps,kw/rpm)	

Одоогийн явц байдал				Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл		
5	Тээврийн хэрэгслийн таних дугаар			11	Суудлын тоо	
6	тээврийн хэрэгслийн жин			12	Хаалганы тоо	
7	Даацын дээд хэмжээ			13	Жолооны байрлал	
8	Тээврийн хэрэгслийн нийт жин			14	Хурдны хайрцаг	
9	Кузовын мэдээлэл (мм)	Урт		15	Хөтлөгч	
		Өргөн		16	Тэнхлэгийн тоо	
		Өндөр		17	Өнгө	
18	Нэмэлт тайлбар		Техникийн өөрчлөлт, үндсэн сонголтуудыг жагсааж бичих			

B.1.3 Техникийн өөрчлөлтийн бүртгэлийн үйл ажиллагааг сайжруулах

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
Тав. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн болон бүртгэл мэдээллийн өөрчлөлтийн бүртгэл	Тав. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн болон бүртгэл мэдээллийн өөрчлөлтийн бүртгэл
5.1. ~ 5.6. (**Хасах**)	5.1. ~ 5.6. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
< **шинэ эуйл** >	5.7. Автотээврийн хэрэгслийн нэгдсэн системд техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлт баталгаажсан эсхүл техникийн хяналтын гэрчилгээ олгосон тохиолдолд автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлт бүртгэгдсэнд тооцно.[U2]

B.2 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн журам Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл

B.2.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тогтолцоог сайжруулах тухай

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
Дөрөв. Тээврийн хэрэгслийг өмчлөгч, эзэмшигч иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагын эрх, үүрэг	Дөрөв. Тээврийн хэрэгслийг өмчлөгч, эзэмшигч иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагын эрх, үүрэг
4.1. Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь жолоочийн хариуцлагын даатгалд даатгуулсны дараа тээврийн хэрэгслээ техникийн хяналтын үзлэгт хамруулна.	4.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
4.2. Иргэн, хуулийн этгээд нь бүртгэлийн харьяаллаас үл хамааран техникийн хяналтын үзлэгийн аль ч төвд тээврийн хэрэгслээ үзлэгт хамруулах эрхтэй	4.2. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
4.3. Иргэн, хуулийн этгээд нь нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглагдаж байгаа тээврийн хэрэгслийг хагас жил тутамд, бусад тээврийн хэрэгслийг жилд нэг удаа тогтсон хугацаанд үзлэгт хамруулах үүрэгтэй	4.3. Иргэн, хуулийн этгээд нь нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглагдаж байгаа тээврийн хэрэгслийг хагас жил тутамд, бусад тээврийн хэрэгслийг жилд нэг удаа тогтсон хугацаанаас өмнө болон түүнээс хойших 31 хоногийн дотор үзлэгт хамруулах үүрэгтэй бөгөөд **үзлэгт тэнцээгүй бол дүгнэлт гарснаас хойш 10 хоногийн дотор дахин үзлэгт хамруулах үүрэгтэй. Энэ тохиолдолд дүгнэлт гаргасан техникийн хяналтын үзлэгийн төвд дахин үзлэгт хамрагдаж үзлэгийн хураамж төлнө.**
< **шинэ эүйл** >	4.3.1. Техникийн хяналтын үзлэгийн эхлэл огноо нь шинээр бүртгүүлсэн автотээврийн хэрэгслийн хувьд анх бүртгүүлсэн огноо байх бөгөөд, тогтмол үзлэгт хамрагдсан автотээврийн хэрэгслийн хувьд тухайн үзлэгт хамрагдсан өдрийн дараагийн өдрөөс эхлэн 4.3-т заасан үзлэгийн давтамжийг тооцон мөрдөнө.
< **шинэ эүйл** >	4.3.2. Зам тээврийн осол, хулгай, урт хугацааны засвар зэрэг хүндэтгэн үзэх шалтгаан үүссэн тохиолдсон бол хувь хүн болон хуулийн этгээдийн хүсэлтийн дагуу үзлэгийн хугацааг сунгаж болно.
< **шинэ эүйл** >	4.3.2.1. Үзлэгийн хугацаа сунгуулах хүсэлтэй этгээд нь 3 дугаар хавсралтын хүсэлтийн маягтыг автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ болон үндэслэлийг нотлох баримт бичгийн хамт харьяалах байгууллагад гаргана.

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
< **шинэ эуйл** >	4.3.2.2. Харьяа байгууллага нь хүсэлтийг хянаж үзээд үндэслэлтэй гэж үзвэл техникийн хяналтын үзлэгийн хугацааг сунгана.
4.4. Тээврийн хэрэгслийг өмчлөгч, эзэмшигч иргэн, хуулийн этгээд нь техникийн хяналтын үзлэгт хамруулахын өмнө дараах бэлтгэл ажлуудыг хангасан байвал зохино	4.4. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
4.5. Дараах тохиолдолд хугацаа үл харгалзан тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт хамруулна. Үүнд	4.5. Автомашин үзлэгт тэнцээгүй бол шийдвэр гаргасан өдрөөс хойш 31 хоногийн дотор дахин үзлэгт хамрагдана.
4.5.1. хөдөлгүүр сольсон, өнгө өөрчилсөн, тээврийн хэрэгслийн зориулалтыг үйлдвэрлэгчийн зөвшөөрлөөр өөрчилсөн, нэмэлт төхөөрөмж суурилуулсан бол;	4.5.1. Дахин үзлэгийг анх тэнцээгүй гэж дүгнэсэн техникийн хяналтын үзлэгийн төв дээр, тухайн тэнцээгүй үзүүлэлтээр хийнэ.
4.5.2. тээврийн хэрэгсэлд засвар, үйлчилгээ хийлгэсний дараа эзэмшигч нь хүсэлт гаргасан бол;	4.5.2. Дахин үзлэгийн хугацааг хэтрүүлсэн тохиолдолд үзлэгт шинээр дахин хамрагдах бөгөөд хураамж төлнө.
4.5.3. зам, тээврийн осолд өртөж хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх агрегат, зангилаа, механизмд эвдрэл, гэмтэл гарсан, түүнийг засварласан бол дахин замын хөдөлгөөнд оролцохын өмнө;	< **Хасах** >
4.5.4. тээврийн хэрэгслийг Монгол Улсад үйлдвэрлэсэн, үйлдвэрлэгчийн технологийн шаардлагын дагуу угсарсан зэрэг хамаарна	< **Хасах** >
< **шинэ эуйл** >	4.6. 4.3-т заасан тогтмол үзлэгийн хугацаа (давтан үзлэгийн хугацаа хамаарна) дууссан тохиолдолд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.6.5-д заасны дагуу хариуцлага тооцно.
< **шинэ эуйл** >	4.7. Техникийн хяналтын үзлэгийн төв, техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилчдад тавих хяналт удирдлагын төлөвлөгөөг жилд нэгээс доошгүй удаа холбогдох эрх бүхий байгууллагаас гаргаж хэрэгжүүлнэ.

C. MNS Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл

C.1. MNS 4598

<table>
<tr><th>Одоогийн явц байдал</th><th>Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл</th></tr>
<tr><td>5.12. Тоормосны систем</td><td>5.12. Тоормосны систем</td></tr>
<tr><td>5.12.1. (Хасах)</td><td>5.12.1. (Одоогийн явц байдалтай адил)</td></tr>
<tr><td><u>< шинэ эүйл ></u></td><td><u>5.12.2 Тоормосны үндсэн механизм болон зогсоолын тоормосны механизмын тоормосны хүчийг тоормос шалгагчаар хэмжих ба дараах стандартыг хангасан байна.</u></td></tr>
<tr><td><u>< шинэ эүйл ></u></td><td><u>5.12.2.1 Нэг тэнхлэгт ногдох тоормосны хамгийн их хүч ба зогсоолын тоормосны хүчийг MNS ISO 21069-2 A.1.1 стандартад заасантай адил болон түүнээс дээш хэмжсэн байх ёстой</u>

<u>- F (ердийн дугуйн тоормосны хүч) = 1/2 (тэнхлэгийн ачаалал) × 10 м/с² × 0.7</u>

<u>- F (нойтон дугуйн тоормосны хүч) = 1/2 (тэнхлэгийн ачаалал) × 10 м/с² × 0.5</u></td></tr>
<tr><td>5.13. Цахилгаан тоноглол</td><td>5.13. Цахилгаан тоноглол</td></tr>
<tr><td>5.13.1. ~ 5.13.4. (Хасах)</td><td>5.13.1. ~ 5.13.4. (Одоогийн явц байдалтай адил)</td></tr>
<tr><td>5.13.5. замын хөдөлгөөнд оролцогчдод таагүй байдал үүсэхээс сэргийлж зүүн гар талын хөдөлгөөнд нийцсэн гэрлийн тусгалыг баруун гар талын хөдөлгөөнд нийцсэн гэрлийн тусгалтай болгож өөрчилж болно. Энэ тохиолдолд ойрын гэрлийн хүч 0.86D-1.72R цэгт 2500 кд-аас их, 0.57U-3.43L цэгт 880 кд-аас бага байна.</td><td><u>5.13.5 Урд гэрлийн оптик тэнхлэг ба гэрлийн хүчний стандартыг доорх 6-р хүснэгтэд үзүүлэв..</u>

<u>Хүснэгтийн 6.</u>
<table>
<tr><th>Ангилал</th><th colspan="2">Оптик тэнхлэг</th><th>Гэрлийн хүч</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Холын гэрэл</td><td>Хол, ойр</td><td>Холын гэрэл 1%, ойрын гэрэл 3%-ийн дотор</td><td rowspan="3">10,000cd ~ 225,000cd</td></tr>
<tr><td>З/г</td><td>Зүүн тийш 1.5%, баруун тийш 3%-ийн дотор</td></tr>
<tr><td>Б/г</td><td>Зүүн тийш 3%, баруун тийш 3%-ийн дотор</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
	<table><tr><td rowspan="3">Ойрын гэрэл</td><td>Хол, ойр</td><td>Холын гэрэл 0.5%, ойрын гэрэл 2.5%-ийн дотор</td><td rowspan="3">3,000cd Ба түүнээс дээш</td></tr><tr><td>З/г</td><td>Зүүн тийш 1.5%, баруун тийш 3%-ийн дотор</td></tr><tr><td>Б/г</td><td>Зүүн тийш 3%, баруун тийш 3%-ийн дотор</td></tr></table>
	1. Оптик тэнхлэгийн үзлэгийн шалгуур ① Холын гэрэл: Хамгийн их гэрлийн хүчний цэг ② Ойрын гэрэл: - Хол, ойр: cut off гэрлийн тусгал - Зүүн ба баруун: Хамгийн их гэрлийн хүчний цэг
6.3 Цахилгаан тоноглол	6.3 Цахилгаан тоноглол
6.3.1 Урд гэрлийн тохиргоо алдагдаагүй хэвийн байна. Ойрын болон холын гэрлийн тусгалын хязгаар нь доод тал нь 1 %-ийн (10 мм/м) хазайлттай байхаар тохируулна. Гэрлийн тусгалын чадлын хэмжээ 10.000 cd –ээс 225.000 cd байна.	6.3.1. Урд гэрлийн тохиргоо нь алдагдалгүй хэвийн байх ба гэрлийн тэнхлэг ба гэрлийн хүч нь 5.13.5-д заасныг дагаж мөрдөнө.
8.2 Тоормосны систем	8.2 Тоормосны систем
8.2.1 Автобусны зогсоолын тоормос нь 23.0 хувийн налууд уг автомашиныг хөдөлгөөнгүй барьж байх шаардлагатай.	8.2.1 Уг стандартын 5.12-т заасныг дагаж мөрдөнө.
10.3 Тоормосны систем	10.3 Тоормосны систем
10.3.1 Ачааны автомашины тоормосны дөрөөн дээр үйлчлэх хүч нь 30 кг-аас ихгүй, зогсоолын тоормос нь 16 %-ийн налууд бүрэн ачаатай автомашиныг хөдөлгөөнгүй барьж байх шаардлагатай. Зүтгүүр автомашины чиргүүл, хагас чиргүүлийн тоормос нь бүрэн ажиллагаатай, бүх дугуйндаа зэрэг барьж байх шаардлагатай	10.3.1 Чиргүүл болон хагас чиргүүлийн тоормос нь бүрэн ажиллагаа, бүх дугуйндаа зэрэг барьж байх шаардлагаттай бөгөөд бусад асуудлыг 5.12.2-д заасныг дагаж мөрдөнө.
10.4 Цахилгаан тоноглол	10.4 Цахилгаан тоноглол
10.4.1. (**Хасах**)	10.4.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
10.4.2 Урд гэрлийн тохиргоо алдагдаагүй хэвийн байна. Ойрын гэрлийг тусгалын хязгаар нь доод тал нь 1%-ийн (10 мм/м) хазайлттай байхаар тохируулна. Гэрлийн чадлын хэмжээ	10.4.2. Чиргүүл болон хагас чиргүүлийн тоормос нь бүрэн ажиллагаа, бүх дугуйндаа зэрэг барьж байх шаардлагаттай бөгөөд бусад асуудлыг 5.12.2-д заасныг дагаж мөрдөнө.

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
10.000 cd –ээс 225.000 cd байна	

C.2. MNS 4599

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
2. Тодорхойлолт	2. Тодорхойлолт
2.1. ~ 2.3. (**Хасах**)	2.1. ~ 2.3. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
2.4 Эргономикийн үзүүлэлтүүдэд дараах хүчин зүйлүүд орно. Хүснэгт 1 Эргономикийн үзүүлэлтүүд / Үнэлэх шинжийн шалгуур Утааны яндангаас гарах дуу чимээ /Дб/ / Автомашины утааны яндангаас гарах дуу чимээ /Дб/ - Автотээврийн хэрэгслийг жолоодоход шаардагдах хүч /кг/ / Тээврийн хэрэгсэл жолоодох биеийн хүчний боломжит хэмжээ - Автобусны суудал, түшлэг, бариул, гишгүүр, шатны хэмжээсүүд /мм/ / Монгол хүний биеийн байдалд тохирсон хэмжээ	2.4 Эргономикийн үзүүлэлтүүдэд дараах хүчин зүйлүүд орно. Хүснэгт 1 Эргономикийн үзүүлэлтүүд / Үнэлэх шинжийн шалгуур Утааны яндангаас гарах дуу чимээ /Дб/ / - Автомашины **болон мотоциклийн** утааны яндангаас гарах дуу чимээ /Дб/ Автотээврийн хэрэгслийг жолоодоход шаардагдах хүч /кг/ / Тээврийн хэрэгсэл жолоодох биеийн хүчний боломжит хэмжээ Автобусны суудал, түшлэг, бариул, гишгүүр, шатны хэмжээсүүд /мм/ / Монгол хүний биеийн байдалд тохирсон хэмжээ
3. Тээврийн хэрэгслийн утааны яндангаас гарах дуу чимээ, хэмжих арга 3.1 Автомашины утааны яндангаас гарах дуу чимээний зөвшөөрөгдөх түвшин	3. Тээврийн хэрэгслийн утааны яндангаас гарах дуу чимээ, хэмжих арга 3.1 Автомашины утааны яндангаас гарах дуу чимээний зөвшөөрөгдөх түвшин
Хүснэгт 2 Тээврийн хэрэгслийн төрөл / Үйлдвэрлэлээс гарсан хугацаа, жилээр / Хөдөлгүүрийн төрөл / Дуу чимээний түвшин, Дб Суудлын автомашин / 1991 он хүртэл үйлдвэрлэгдсэн / ензин / 80 Дизель / 86 1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн / ензин / 74 Дизель / 75	Хүснэгт 2 Тээврийн хэрэгслийн төрөл / Үйлдвэрлэлээс гарсан хугацаа, жилээр / Хөдөлгүүрийн төрөл / Дуу чимээний түвшин, Дб Суудлын автомашин / 1991 он хүртэл үйлдвэрлэгдсэн / ензин / 80 Дизель / 86 1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн / ензин / 74 Дизель / 75

Одоогийн явц байдал				Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл			
Автобус	1991 он хүртэл үйлдвэрлэгдсэн	ензин Дизель	85 86	Автобус	1991 он хүртэл үйлдвэрлэгдсэн	ензин Дизель	85 86
	1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн	ензин Дизель	80 80		1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн	ензин Дизель	80 80
Ачааны автомашин	1991 он хүртэл үйлдвэрлэгдсэн	ензин Дизель	86 88	Ачааны автомашин	1991 он хүртэл үйлдвэрлэгдсэн	ензин Дизель	86 88
	1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн	ензин - Дизель	80 80		1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн	ензин - Дизель	80 80
<u>≤</u> **шинэ эуйл** <u>></u>				Мотоцикл	1991 он хүртэл үйлдвэрлэгдсэн 1991 оноос хойш үйлдвэрлэгдсэн		<u>110</u> <u>105</u>

C.3. MNS 5011

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
4. Нийтлэг шаардлага	4. Нийтлэг шаардлага
4.1. ~ 4.3. (**Хасах**)	4.1. ~ 4.3. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
<u>≤ **шинэ эуйл** ></u>	<u>4.4 Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх үед улсын бүртгэлийн дугаарын тэмдгийн хамт урд, хойд талаас бүхэлд нь гэрэл зураг авч, тухайн зургийг мэдээллийн системд оруулна.</u>
5. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдлыг шалгах ерөнхий заавар, тавих шаардлага	5. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдлыг шалгах ерөнхий заавар, тавих шаардлага
5.1. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлт	5.1. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлт
5.1.1. ~ 5.1.13. (**Хасах**)	5.1.1. ~ 5.1.13. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
<u>≤ **шинэ эуйл** ></u>	<u>5.1.14. Үзлэгийн явцад одометрийн заалтыг шалгаж мэдээллийн системд бүртгэнэ.</u>
5.2. ~ 5.8. (**Хасах**)	5.2. ~ 5.8. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
5.9 Экологийн үзүүлэлт	5.9 Экологийн үзүүлэлт
5.9.1. · 5.9.2. (**Хасах**)	5.9.1. · 5.9.2. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
< **шинэ эүйл** >	5.9.3. Хийг шүлт болгон ашигладаг автотээврийн хэрэгслүүд түлшний системд хийн алдагдлыг илрүүлэгч ашиглан түлш алдагдаж байгаа эсэхийг шалгана.
5.10.·5.11. (**Хасах**)	5.10.·5.11. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудас хөтөлж, бөглөх заавар	7.Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудас хөтөлж, бөглөх заавар
7.1 Суудлын автомашин	7.1 Суудлын автомашин
7.1.1. · 7.1.2. (**Хасах**))	7.1.1. · 7.1.2. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.1.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина	7.1.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан	7.1.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана.. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.1.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.1.13. (**Хасах**)	7.1.13. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.1.14 Техникийн хяналтын үзлэгийн бүх үзүүлэлтээр үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хэмжээ, Монгол Улсын стандартын шаардлагыг 1 дүгээр хавсралтад бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны баруун доод буланд	7.1.14. < Хасах >

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
байрлах “Үзлэгийн дүн” мөрийн – Бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	
7.1.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө.	7.1.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө. < Хасах >
7.1.16. (**Хасах**)	7.1.16. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.2 Ачааны болон хүнд даацын автомашин	7.2 Ачааны болон хүнд даацын автомашин
7.2.1. (**Хасах**)	7.2.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.2.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
7.2.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.2.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
7.2.13. (**Хасах**)	7.2.13. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.2.14 Техникийн хяналтын үзлэгийн бүх үзүүлэлтээр үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хэмжээ, Монгол Улсын стандартын шаардлагыг хавсралт 2-д бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны баруун доод буланд байрлах “Үзлэгийн дүн” мөрийн – Бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.14. < Хасах >
7.2.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө.	7.2.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. < Хасах >
7.2.16. (**Хасах**)	7.2.16. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.3 Нийтийн тээврийн автобус	7.3 Нийтийн тээврийн автобус
7.3.1. (**Хасах**)	7.3.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.3.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана.Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн	7.3.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн,

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
тэмдэглэгээ тавина.	тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.6 “Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.6 “Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ..
7.3.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
7.3.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.3.13. (**Хасах**)	7.3.13. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.3.14 Техникийн хяналтын үзлэгийн бүх үзүүлэлтээр үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хэмжээ, Монгол Улсын стандартын шаардлагыг хавсралт 3-д бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны баруун доод буланд байрлах “Үзлэгийн дүн” мөрийн – Бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.3.14. < Хасах >
7.3.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө.	7.3.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. < Хасах >
7.3.16. (**Хасах**)	7.3.16. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.4 Мотоцикл	7.4 Мотоцикл
7.4.1. (**Хасах**)	7.4.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.4.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12,-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.5-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12,-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.5-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24,	7.4.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24,

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.6, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17–д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.6, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17–д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.9 “Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.5, 8.7, 8.9, 8.10, 8.11, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.9 “Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.5, 8.7, 8.9, 8.10, 8.11, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.4, 9.5-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.4, 9.5-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.9, 10.11-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.4, 6.10.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн	7.4.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.9, 10.11-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.4, 6.10.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
тэмдэглэгээ тавина.	гэж тэмдэглэнэ.
7.4.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.6, 11.7, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15, 11.16-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.6, 11.7, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15, 11.16-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.4.13. (**Хасах**)	7.4.14. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.4.14 Техникийн хяналтын үзлэгийн бүх үзүүлэлтээр үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хэмжээ, Монгол Улсын стандартын шаардлагыг хавсралт 4-д бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны баруун доод буланд байрлах “Үзлэгийн дүн” мөрийн – Бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.4.14. < Хасах >
7.4.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө.	7.4.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. < Хасах >
7.4.16. (**Хасах**)	7.3.16. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.5 Чиргүүл	7.5 Чиргүүл
7.5.1. (**Хасах**)	7.5.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.5.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.12, 1.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.7, 6.1.13.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.5.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.12, 1.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.7, 6.1.13.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.5.3 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.8, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.5.3 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.8, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
7.5.4 “ Гүүшин нум, амортизатор, булны бэхэлгээ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.5.4 “ Гүүшин нум, амортизатор, булны бэхэлгээ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.5.5 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.3, 7.6, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.5.5 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.3, 7.6, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.5.6 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.9, 8.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.5.6 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.9, 8.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.5.7. (**Хасах**)	7.5.7. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.5.8 Техникийн хяналтын үзлэгийн бүх үзүүлэлтээр үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хэмжээ, Монгол Улсын стандартын шаардлагыг хавсралт 5-д бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны баруун доод буланд байрлах “Үзлэгийн дүн” мөрийн – Бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.2.14. < Хасах >
7.5.9 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө.	7.5.9 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. < Хасах >
7.5.10. (**Хасах**)	7.5.10. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.6. Механизм	7.6. Механизм
7.6.1. (**Хасах**)	7.6.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.6.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1,	7.6.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1,

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина	7.6.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 11.18-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1,	7.6.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1,

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.6.13. (**Хасах**)	7.6.13. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.6.14 Техникийн хяналтын үзлэгийн бүх үзүүлэлтээр үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хэмжээ, Монгол Улсын стандартын шаардлагыг хавсралт 3-д бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны баруун доод буланд байрлах “Үзлэгийн дүн” мөрийн – Бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.6.14. < Хасах >
7.6.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө.	7.6.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. < Хасах >
7.6.16. (**Хасах**)	7.6.16. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.7. Нийтийн такси	7.7. Нийтийн такси
7.7.1. (**Хасах**)	7.7.1. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.7.2 “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий	**7.7.2** “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүд, өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	байдал” хэсгийн асуултыг бөглөхийн тулд тухайн тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгийн постод оруулсны дараа капот болон тээшний тагийг онгойлгон 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.13.1, 6.1.13.2, 6.1.13.4, 6.1.13.5, 6.1.13.6-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.3 “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.3** “Хөдөлгүүр” хэсгийн 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.2.1-д заасны дагуу гаднах байдлыг инженерийн ур чадвар туршлагад тулгуурлан шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ..
7.7.4 “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.4** “Тоормосны систем, дугуй” хэсгийн 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, 3.22, 3.23, 3.24, 3.25, 3.26, 3.27, 3.28-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5, 6.3.6, 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10, 6.3.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.5 “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.5** “Жолооны удирдлага” хэсгийн 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.4.1-д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тэнхлэг шалгагч багаж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.6 “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.6** “ Гүүшин /нум, амортизатор, булны бэхэлгээ/ ” хэсгийн 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.5.1, 6.5.2, 6.5.3, 6.5.4–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.7 “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.7** “Хүч дамжуулах анги” хэсгийн 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3, 6.6.4 -д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.8 “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг	**7.7.8** “Арал, бүхээг, кузов” хэсгийн 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.7.1, 6.7.2, 6.7.3, 6.7.4, 6.7.5–д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.9 “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.9** “ Цахилгаан, электрон систем ”/гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/ хэсгийн 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11, 8.12, 8.13, 8.14, 8.15, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.22, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.8.1, 6.8.2, 6.8.3, 6.8.4, 6.8.5, 6.8.6–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн тоног төхөөрөмж дээр шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.10 “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.10** “Экологийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.9.1, 6.9.2–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.11 “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.11** “Эргономикийн үзүүлэлтүүд” хэсгийн 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.10.1, 6.10.2, 6.10.3, 6.10.4, 6.10.5, 6.10.6, 6.10.7–д заасны дагуу нүдээр үзэж мөн ажиллуулж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.12 “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15, 11.16, 11.17-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд бага, их, аюултай гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	**7.7.12** “Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл” хэсгийн 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.8, 11.9, 11.10, 11.11, 11.12, 11.13, 11.14, 11.15, 11.16, 11.17-д заасан үзүүлэлтүүдийг энэ стандартын 6.11.1, 6.11.2, 6.11.3, 6.11.4, 6.11.5, 6.11.6, 6.11.7, 6.11.8, 6.11.9, 6.11.10, 6.11.11-д заасны дагуу нүдээр үзэж шалгана. Үзлэгийн дүнг үзүүлэлт тус бүрийн арын хүснэгтэд үзлэгт тэнцсэн, тэнцээгүй гэж тэмдэглэнэ.
7.7.13. (**Хасах**)	7.7.13. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)
7.7.14 Техникийн хяналтын үзлэгийн бүх үзүүлэлтээр үйлдвэрлэгчийн тогтоосон хэмжээ, Монгол Улсын стандартын шаардлагыг 1 дүгээр хавсралтад бага гэж тодорхойлсон үзүүлэлтүүд 10-аас доош байх тохиолдолд Техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны баруун доод буланд байрлах “Үзлэгийн дүн” мөрийн – Бага зэргийн гэмтэлтэйгээр тэнцсэн” үзүүлэлтийн арын хүснэгтэд тэнцсэн гэсэн тэмдэглэгээ тавина.	7.7.14. < Хасах >
7.7.15 Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. Энд дахин үзлэгт орох хугацааг тодорхой зааж өгнө.	**7.7.15** Аль нэг үзүүлэлтээр тэнцээгүй, шаардлага хангаагүй тохиолдолд “Тэнцээгүй, дахин үзлэгт орно” гэсэн тэмдэглэгээ хийнэ. < Хасах >

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
7.7.16. (**Хасах**)	7.7.16. (**Одоогийн явц байдалтай адил**)

6. Техникийн үнэлгээ, дүгнэлт

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийг хийхдээ техникийн үнэлгээ, дүгнэлтийг хүснэгтэд заагдсаны дагуу баримтлан гүйцэтгэнэ.

Шалгах арга	Шалгах зүйл	Тэнцээгүй шалтгаан	Техникийн үнэлгээний шалгуур	
			Үзлэгт хамрагдсан	Доголдолтой
6.1 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтийн үнэлгээ, дүгнэлт				
Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн үзүүлэлтүүдэд дараах ажилбар багтана.				
6.1.1 . Бүртгэлийн дугаар	Үзлэг хийх	1. Бүртгэлийн дугаарын бэхэлгээ суларсан	X	X
		2. Бүртгэлийн дугаарын будаг “халцарсан, бүдгэрсэн”		X
		3. Автотээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ эсвэл техникийн баримт бичигтэй тохирохгүй.		X
		4. Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм, MNS 4410-1 “Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэг”. Ерөнхий шаардлага. MNS 4410-2 “Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын тэмдэг” стандартын		X

		шаардлага хангаагүй.		
6.1.2 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар	Үзлэг хийх	1. Бүрэн гүйцэд бус, илт хуурамчаар үйлдсэн эсвэл тээврийн хэрэгслийн баримт бичигтэй тохирохгүй, MNS ISO 4030, MNS ISO 3779, MNS ISO 3780, MNS 6512 стандартын шаардлага хангаагүй.		X
		2. Байхгүй		X
6.1.3 Өнгө	Үзлэг хийх	1. Автотээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ эсвэл техникийн баримт бичигтэй тохирохгүй.		X
		2. Үйлдвэрийн үндсэн өнгийг өөрчилж өөр өнгийн резин будаг, хуулга наах, өнгө үзэмж муутай алаглуулан будсан		X
6.1.4 Хөдөлгүүрийн загвар	Үзлэг хийх	Хөдөлгүүрийн загварыг өөрчлөхдөө зохих журмыг баримтлаагүй.		**X**
6.1.5 Хөдөлгүүрийн төрөл	Үзлэг хийх	Хөдөлгүүрийн загварыг өөрчлөхдөө зохих журмыг баримтлаагүй.		**X**
6.1.6 Одометрийн заалт	Үзлэг хийх	Одометрт хууль бус байдлаар нөлөөлсөн/өөрчилсөн, засаж янзалсан/, ажиллахгүй		**X**
6.1.7 Марк, загвар	Үзлэг хийх	Автотээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ эсвэл техникийн баримт		**X**

		бичигтэй тохирохгүй.		
6.1.13 Автотээврийн хэрэгслийн өнгө үзэмж, техникийн ерөнхий байдал				
6.1.13.1 Бүхээг, тэвшний ерөнхий байдал	Үзлэг хийх	Аль нэг хэсэг 100 мм-ээс их талбайд хонхойсон, урагдсан, булан хүртлээ цөмөрсөн, будаг нь халцарсан.		**X**
6.1.13.2 Автотээврийн хэрэгслийн салхины шил	Үзлэг хийх	1. Бүхээгний шил хагарсан		**X**
		2. Урд салхины шил цоорсон		**X**
		3. Бүхээгний шил цуурсан	**X**	**X**
		4. Урд салхины шилэн дээр гэрэл бууруулагч наасан.		**X**
		5. Шилний рам гажсан		**X**
		6.Үзэгдэх орчингn хязгаарласан “элдэв зүйл наасан”		**X**
		7.Автотээврийн хэрэгслийн техникийн шаардлагад нийцээгүй, түүний үзүүлэлтэд сөрөг нөлөө үзүүлэх /хуурамч сэлбэг/ салхины шил сольж тавьсан.		**X**
6.1.13.3 Салхины шилний арчуур	Үзлэг хийх	1. Байхгүй		**X**
		2. Салхины шилний арчуур ажиллагаагүй		**X**
6.1.13.4 Салхины шилний шүршүүр	Үзлэг хийх	Салхины шилний шүршүүр ажиллагаагүй		**X**
6.1.13.5 Толь	Үзлэг хийх	1. Арыг харах толь хагарсан, цуурсан		**X**
		2. Заалны толь байхгүй		**X**
6.1.13.6 Арын шил	Үзлэг хийх	3. Арын шил хагарсан, цуурсан, цоорсон		**X**

6.2 Хөдөлгүүр				
6.2.1 Хөдөлгүүр	Үзлэг хийх	1. Хөдөлгүүрийн дуу чимээ хэт ихэссэн, доголдсон	**X**	**X**
		2. Хөргөлтийн системийн ажиллагаа алдагдсан		**X**
		3. Оосрон дамжуулга элэгдсэн		**X**
		4.Шатахуун,тослох материал, ашиглалтын материал алдагдсан (шүүрэх, гоожих)		**X**
		5. Хянах самбарын заагч хэмжүүрийн заалт ажиллахгүй		**X**
		6. Асаах систем		**X**
		7. Тэжээлийн систем		**X**
6.3 Тоормосны систем, дугуй				
6.3.1 Ажлын тоормос	Тоног төхөөрөмжөөр тэнхлэг тус бүрийн хүчийг хэмжиж шалгах	MNS 4598 стандартын шаардлага хангаагүй		**X**
6.3.2 Автотээврийн хэрэгслийн нэг тэнхлэг дэх хоёр дугуйн тоормосны хүчний зөрүү	Тоног төхөөрөмжөөр хэмжиж шалгах	MNS 4598 стандартын шаардлага хангаагүй		**X**
6.3.3 Зогсоолын тоормос	Тоног төхөөрөмжөөр хэмжиж шалгах	MNS 4598 стандартын шаардлага хангаагүй		**X**
6.3.4 Тоормосны систем	Үзлэг хийх	1. Тоормосны системд нөлөөлөхүйц эд ангиуд эвдрэлтэй		**X**

		2. Тоормосны системийн битүүмжийн алдагдал		**X**
6.3.5 Тоормосны дөрөө гар тоормосны татуурга/	Үзлэг хийх	1. Дөрөө дээрх гулсахаас хамгаалагч /резин/ суларсан, элэгдсэн, гээгдсэн		**X**
		2. Хийн даралтны сав гэмтсэн эсвэл зэвэрсэн		**X**
6.3.6 Ажлын болон зогсоолын тоормосны удаашралт	**Төхөөрөмж ашиглах болон** удаашралтыг тэгш, хуурай замаар яваа автотээврийн хэрэгслийг тоормослох үед зориулалтын багажаар шалгах.			**X**
6.3.7 Тоормосны үндсэн болон ажлын цилиндр	Үзлэг хийх	1. Тоормосны хүчлүүр эвдрэл гэмтэлтэй эсвэл ажиллагаагүй		**X**
		2. Тоормосны шингэнгүй		**X**
		3. Тоормосны шингэн “ MIN ” тэмдэглэгээнээс багассан		**X**
		4. Тоормосны шингэний түвшнийг мэдээлэх гэрэл асаалттай эсвэл гэмтэлтэй		**X**
6.3.8 Тоормосны уян(гуурс) хоолой	Үзлэг хийх	1. Тоормосны уян гуурс эсвэл холбоос цоорсон		**X**
		2. Тоормосны уян гуурс гэмтсэн, мушгирсан, хэт богино эсвэл элэгдсэн		**X**

6.3.9 Тоормосны уян гуурс	Үзлэг хийх	1. Тоормосны уян гуурс цүлхийсэн		**X**
		2. Тоормосны уян гуурс хий, шингэн алдсан		**X**
6.3.10 ABS тоормосны систем	Үзлэг хийх	1. ABS гэрэл ассан	**X**	**X**
		2. Мэдрэгчийн утас тасарсан		**X**
		3. ABS мэдрэгч гээгдсэн эсвэл гэмтсэн		**X**
6.3.11 Резин дугуй	Үзлэг хийх	1. Резин дугуйн хээний гүн MNS 4598 стандартад заасан хэмжээнээс бага бол		**X**
		2. Резин дугуйн гадаргуу язарсан буюу цоорсон, хээ нь салж хуурсан, утаснууд нь тасарсан.		**X**
		3. Резин дугуйн булын бэхэлгээ сул, бэхэлгээний эрэг, шураг дутуу бэхлэгдсэн, резин дугуйн цоожлох цагариг гэмтсэн, буруу тавигдсан		**X**
		4. зин дугуйн хэмжээ, даац ньтээври хэрэгслийн тухайн төрөлд тохироогүй.		**X**
		5. Резин дугуй нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөхүйц		**X**
		6. Нэг тэнхлэгт өөр хэмжээ, хээтэй буюу шинэ ба хуучин, хадаастай ба хадаасгүй резин дугуйнууд тавьсан.		**X**
		7. Улирал,цаг агаарын		**X**

		тухайн нөхцөлд тохирохгүй тэмдэглэгээтэй резин дугуйтай		
		8. Резин дугуй хавантай болсон		**X**
		9. Резин дугуй ноцтой гэмтэлтэй, зүсэгдсэн, троссны утас ил гарсан, гэмтсэн		**X**
		10. Обуд эсвэл хигээс, салж мултрах, Обудны хэмжээ дугуйн зориулалт, обуд болон резин дугуйн хэмжээ тохирохгүй		**X**
6.4 Жолооны удирдлага				
6.4.1 Жолооны механизм	Үзлэг хийх	1. Татуурга, нугасан холбоо, бэхэлгээ хөдөлгөөнтэй		**X**
		2. Ашиглалтын материал алдагдсан		**X**
		3. Жолооны механизмын гэр цуурсан, хугарсан, бэхэлгээ гэмтсэн		**X**
		4. Жолооны удирдлага ажиллагаагүй		**X**
		5. Шингэн “MIN” тэмдэглэгээнээс доош багассан		**X**
		6. Шингэний сав цоорсон		**X**
		7. Жолооны хүрдний гол хөдөлгөөнтэй	**X**	**X**
		8. Уян гуурсан холбооснууд элэгдсэн, гэмтэлтэй, салж мултрах аюултай	**X**	**X**
	Гулсалт шалгах багажны	9. Урд тэнхлэгийн хажуу гулсалтын хазайлтын хэмжээ		**X**

	дээгүүр дугуйгаар эгц, голлон, дайруулан явж шалгах	±5 мм/м -ээс хэтрэхгүй байна.		
6.5 Гүүшин				
6.5.1 Нум	Үзлэг хийх	1. Арал эсвэл тэнхлэгт бэхлэгдсэн нум техникийн бүрэн бүтэн байдлыг хангаагүй		**X**
		2. Хөдөлгөөнтэй, бэхэлгээ суларсан		**X**
		3. Нумын сэнж, нумын бэхэлгээний боолт, нумын хуудас, нумын хавчаар эвдэрсэн		**X**
6.5.2 Амортизатор	Үзлэг хийх	1. Амортизаторын сэнжний резин гэмтсэн	**X**	
		2. Амортизатор гулзайсан	**X**	
		3 Амортизаторын шингэн алдагдсан	**X**	
6.5.3. Пүрш	Үзлэг хийх	Хугарсан, сайтар бэхлэгдээгүй		**X**
6.5.4. Явах эд анги	Үзлэг хийх	Явах эд ангийн ажиллагааг шалгах	**X**	**X**
6.6 Хүч дамжуулах анги				
6.6.1 Авцуулах холбоо	Үзлэг хийх	1. Авцуулах холбоо залгагдахгүй, салахгүй, хий эргэдэг болсон.		**X**
		2. Дөрөө дээрх гулсахаас хамгаалагч /резин/ суларсан, элэгдсэн, гээгдсэн		**X**
6.6.2 Хурдны хайрцаг	Үзлэг хийх	1.Хурдны хайрцгаас тос (шингэн) алдагдсан, эд ангиудын бэхэлгээ суларсан.	**X**	**X**
		2. Хурдны хайрцгийн араан дамжуулга “мултардаг”.		**X**

6.6.3 Кардан дамжуулга	Үзлэг хийх	1. Кардан голын нугас элэгдсэн		**X**
		2. Кардан дамжуулгын эд ангиудын бэхэлгээ суларсан		**X**
		3. Кардан голыг залгаж гагнасан		**X**
		4. Кардан дамжуулгаас тос (шингэн) алдагдсан	**X**	**X**
6.6.4 Ерөнхий дамжуулга	Үзлэг хийх	1. Ерөнхий дамжуулгаас тос (шингэн) алдагдсан	**X**	**X**
		2. Ерөнхий дамжуулгын эд ангиуд гэмтэлтэй		**X**
6.7 Арал, бүхээг, кузов				
6.7.1 Арал, бүхээг, кузов	Үзлэг хийх	1. Бүхээг, тэвш аралтай сайтар бэхлэгдээгүй, бэхэлгээ суларсан		**X**
		2. Цууралт, ан цав гажилт үүссэн		**X**
		3. Зэврэлт, гулзайлт үүссэн, гагнаасаараа ханзарсан		**X**
		4. Хийцийн өөрчлөлт хийсэн		**X**
6.7.2 Хаалга, бариул, шал	Үзлэг хийх	1. Хаалганы рам гажсан, бариулгүй		**X**
		2. Хаалга онгойхгүй, хаагдахгүй		**X**
		3. Хаалганы нугас, дэгээ, тулгуур, багана гэмтсэн	**X**	**X**
		4. Шал элэгдсэн, цөмөрсөн		**X**
6.7.3 Чирэх хэрэгсэл	Үзлэг хийх	1. Ан цав гарсан		**X**
		2. Чиргүүлийн цахилгаан холболт гэмтэлтэй, байхгүй		**X**
		3. Чирэх хэрэгслийг үйлдвэрийн		**X**

		бус аргаар шинээр нэмж гагнасан		
6.7.4 Буфер болон Бусад хамгаалалт	Үзлэг хийх	Хүний биед бэртэл гэмтэл учруулах эрсдэлтэй, эвдрэлтэй		**X**
6.7.5 Түлш, шатахууны сав хоолой	Өргүүр эсвэл нүхэн суваг үзлэг хийх	1. Түлш, шатахууны сав Аюулгүй байдал хангаагүй бэхлэгдсэн		**X**
		2. Элэгдсэн, гэмтсэн эвдрэлтэй		**X**
		3. Түлш, шатахууны алдагдалтай (шүүрэх, гоожих)		**X**
		4. Түлш, шатахууны сав, яндан хамгаалалтгүй		**X**
		5. Түлш, шатахууны савны таг байхгүй		**X**
		6. Хийн түлшний системээс хий алдагдах		**X**
6.8 Цахилгаан, электрон систем /Гэрэлтүүлэх хэрэгсэл/				
6.8.1 Гэрэлтүүлэх хэрэгслүүд:	Тоног төхөөрөмжөөр хэмжиж шалгах	MNS 4598 стандартын шаардлага хангаагүй		**X**
	Үзлэг хийх	1. Оврын гэрэл асахгүй		**X**
		2. Тоормосны гэрэл асахгүй		**X**
		3. Ухрах арааны гэрэл асахгүй	**X**	
		4. Ослын гэрэл асахгүй		**X**
		5. Манангийн гэрэл асахгүй	**X**	
		6. Бүртгэлийн дугаарын гэрэл асахгүй		**X**
		7. Эргэх дохионы гэрэл асахгүй		**X**
		8. Хянах самбар, бүхээгийн доторх гэрэл асахгүй	**X**	

		9. Их гэрлийн тэмдэглэгээнээс өөр гэрэл, гэрлийн шил суурилуулсан.		**X**
		10. LED гэрлийн 1/3 нь ажиллагаагүй		**X**
		11. Гэрэл ойлгуургүй		**X**
		12. Гэрлийн бүрхүүлийн гадаргуу дээр өнгөт болон бууруулагч хальс наасан, будсан		**X**
6.8.2 Гэрэл шилжүүлүүр	Үзлэг хийх	Ажиллахгүй	**X**	
6.8.3 Гэрэлтүүлүүр	Үзлэг хийх	Нэмэлтээр гэрэлтүүлүүр суурилуулсан	**X**	
6.8.4 Хянах самбар Ба заах хэрэгсэл	Үзлэг хийх	1. Хурд хэмжүүр ажиллахгүй		**X**
		2. Одометр ажиллахгүй		**X**
		3. Түлшний түвшин заагуур ажиллахгүй	**X**	
		4. Бусад заах хэрэгслүүд ажиллахгүй	**X**	
6.8.5 Зай хураагуур	Үзлэг хийх	1. Цахилгааны утас, холболтууд гэмтсэн		**X**
		2. Тусгай шингэн гоожсон		**X**
		3. Сайтар бэхлээгүй	**X**	**X**
6.8.6 Дуут дохио (경보장치)	Үзлэг хийх	1. Үйлдвэрлэгч тоноглосноос бусад төрлийн дуут дохиог суурилуулсан		**X**
		2. Дуут дохио ажиллахгүй		**X**
6.9 Экологийн үзүүлэлт				
Бензин, дизель, хий/газ/, цахилгаан, хосолсон Хөдөлгүүртэй	Үзлэг хийх	1. Бензин, дизель, хий /газ/, цахилгаан, хосолсон хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн тэжээлийн системийн		**X**

тээврийн хэрэгслийн тэжээлийн системийн ажиллагаа, битүүмж.			ажиллагаа, битүүмж алдагдсан		
			2. Цахилгаан, хосолсон хөдөлгүүртэй тэээврийн хэрэгслийн ажиллагаа MNS 6728 стандартын шаардлага хангаагүй		**X**
			3. Шингэрүүлсэн хийн түлшний системээр тоноглогдсон автомашины хийн баллоны гадаргууд бичигдсэн техникийн үзүүлэлт нь техникийн баримт бичгийн өгөгдөлтэй нийцээгүй буюу баталгаажилтын хугацаа нь дууссан.		**X**
Утааны найрлага дахь хорт бодис		Тоног төхөөрөмжөөр хэмжиж шалгах	1. MNS 5013, MNS 5014 стандартын шаардлага хангаагүй		**X**
		Үзлэг хийх	2. Үйлдвэрлэгчээс суурилуулсан утаа, хорт хийн шүүлтүүргүй /катализатор/, өөрчилсөн, гэмтсэн		**X**
			3. Утаа, хорт хий бүхээгт нэвтрэх		**X**
6.10 Эргономикийн үзүүлэлт					
6.10.1 Хамгаалах бүс		Үзлэг хийх	1. Үйлдвэрээс тоноглогдсон хамгаалах бүс байхгүй		**X**
			2. Хамгаалах бүсний түгжигч ажиллахгүй		**X**
			3. Хамгаалах бүсний түгжигч ажиллахгүй		**X**
6.10.2		Үзлэг хийх	1. Суудал, түшлэг байхгүй		**X**

Суудал, түшлэг		2. Кузовтэй сайтар бэхлэгдээгүй		**X**
		3. Суудал, түшлэг MNS 4598, MNS 4599 стандартын шаардлага хангахгүй		**X**
6.10.3 Хийн дэр	Үзлэг хийх	1. Хийн дэр задарсан		**X**
		2. Хянах самбар дээр мэдээлэх гэрэл ассан		**X**
6.10.4 Шат, гишгүүр, бариул	Үзлэг хийх	1. Гэмтэж, эвдэрсэн		**X**
		2. Эвхэгдэж хураагддаг шат, гишгүүр ажиллахгүй		**X**
6.10.5 Утааны яндангаас гарах дуу чимээ /Дб/	Шаардлагатай тохиол-долд автотээврийн хэрэгслийн дуу намсаг-чаас гадаад орчинд гаргаж байгаа дуу чимээний түвшнийг Шуугиан хэмжигч багажаар шалгах	MNS 4599 стандартын шаардлага хангахгүй		**X**
6.10.6 Цан үлээгүүр (결러히터)	Үзлэг хийх	Цан үлээгүүр ажиллагаагүй		**X**
6.10.7 Ослын гарц	Үзлэг хийх	Ослын гарцын тэмдэглэгээгүй, гарц нь чөлөөтэй бус		**X**
6.11 Автотээврийн хэрэгслийн нэмэлт хэрэгсэл				
6.11.1 Ослын зогсолтын тэмдэг	Үзлэг хийх	Байхгүй	**X**	
	Үзлэг хийх	1. Байхгүй	**X**	

6.11.2 Анхны тусламжийн хайрцаг		2. Анхны тусламжийн хайрцаг доторх иж бүрдэл дутуу	X	
6.11.3 Нөөц дугуй , зориулалтын хийлэгч төхөөрөмж	Үзлэг хийх	Байхгүй	X	
6.11.4 Зориулалтын алх	Үзлэг хийх	Байхгүй	X	
6.11.5 Өргүүр /Домкрат/	Үзлэг хийх	Байхгүй	X	
6.11.6 Багаж	Үзлэг хийх	Байхгүй	X	
6.11.7 Дугуйн ивүүр	Үзлэг хийх	2 ба түүнээс дээш	X	
6.11.8 Гал унтраагуур	Үзлэг хийх	1. Байхгүй	X	
		2. Ажиллахгүй, хугацаа нь дууссан.	X	
6.11.9 Шаврын хаалт	Үзлэг хийх	1. Гээгдсэн, суларсан эсвэл хэт зэвэрсэн	X	
		2. Дугуйн чөлөөт хөдөлгөөн хорих хангалтгүй завсар, зайтай	X	
6.11.10 Нарны хаалт	Үзлэг хийх	1. Байхгүй	X	
		2. Эвдрэл, гэмтэлтэй	X	
6.11.11 Хамгаалалтын малгай /мотоцикль/	Үзлэг хийх	Байхгүй	X	

ТАЙЛБАР-1:
Техникийн үнэлгээ, дүгнэлтийн шалгуур

1. Үзлэгт хамрагдсан – Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцсэн гэж дүгнэсэн ч гэмтэл согогийг арилгахыг жолоочид зөвлөх;
2. Доголдолтой – Техникийн хяналтын үзлэгт тэнцээгүй, дахин үзлэгт хамрагдах;

A.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн дүгнэлтийн хуудасны ерөнхий загвар

	ҮТ-ийн салбар	АВТОТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛИЙН ТЕХНИКИЙН ХЯНАЛТЫН	Огноо
	ТХТех.ХГ-ний №	ДҮГНЭЛТИЙН ХУУДАС № (Зориулалт)	Бүх жин(тн)

Ашиглалтад орсон он	Дараа орох сар	Марк, загвар	Хөдөлгүүрийн загвар	Өмчлөгч, эзэмшигч нэр	Өнгө
Үзлэгийн инженер	Хэвлэсэн	Улсын дугаар	Хөдөлгүүрийн төрөл	Регистрийн дугаар	Хөдөлгүүр сс
Тэмдэг, гарын үсэг	Оршин хаяг суугаа	Арлын дугаар	Давтан үзлэгт, огноо	Үйлдвэрлэсэн он	Орж ирсэн он

№	Юуг шалгах	Үнэлгээ		№	Юуг шалгах	Үнэлгээ		№	Юуг шалгах	Үнэлгээ	
		Y/x	Д			Y/x	Д			Y/x	Д
	1. Бүртгэлийн үзүүлэлт			4.6	Шингэний сав				**9. Экологийн үзүүлэлт**		
1.1	Бүртгэлийн дугаар			4.7	Жолооны хүрдний гол			9.1	Тэжээлийн систем, битүүмж		
1.2	Б.Д бүдгэрсэн			4.8	Холбоос			9.2	6728 стандарт		
1.3	ТББ тохирохгүй			4,9	Хажуу гулсалтын хэмжээ			9.3	Баллон		
1.4	4410-1,2				**5. Гүүшин**			9.4	Утааны найрлага		
1.5	Арал			**5.1**	Нум			9.5	Шүүлтүүр /катализатоор/		
1.6	Арал байхгүй			5.2	Нумны бэхэлгээ			9.6	Утаа хорт хий		
1.7	Өнгө			5.3	Сэнж, боолт,хуудас, хавчаар				**10. Эргономикийн үзүүлэлт**		
1.8	Өнгө өөрчилсөн			5.4	Амортизатор			10.1	Хамгаалах бүс		
1.9	Хөдөлгүүрийн загвар			5.5	Гулзайлт			10.2	Бүсний түгжигч		
1.10	Хөдөлгүүрийн төрөл			5.6	Шингэн алдагдсан			10.3	Бүсний татагч		
1.11	Одометр			5.7	Пүрш			10.4	Суудал түшлэг		
1.12	Марк загвар			5.8	Явах анги			10.5	Бэхэлгээ		
1.13	Кузов, бүхээг				**6.Хүч дамжуулах анги**			10.6	4598, 4599 стандарт		
1.14	Бүхээгний шил			6.1	Авцуулах холбоо			10.7	Хийн дэр		
1.15	Урд салхины шил			6.2	Дөрөөний резин			10.8	Х.Д мэдээлэх гэрэл		
1.16	цуурсан			6.3	Хурдны хайрцаг			10.9	Шат, гишгүүр, бариул		
1.17	Өнгөт хальс			6.4	Араан дамжуулга			10.10	Эвхэгддэг гишгүүр		
1.18	Шилний рам			6.5	Кардан гол			10.11	Дуу чимээ		
1.19	Үзэгдэх орчин			**6.6**	Кардан эд анги			10.12	Цан үлээгүүр		
1.2	Хуурамч сэлбэг			6.7	Кардан гол гагнаастай			10.13	Ослын гарц		
1.21	Шил байхгүй арчуур			6.8	Шингэний алдагдал				**11.Нэмэлт хэрэгсэл**		

1.22	Шил ажиллахгүй арчуур			6.9	Ерөнхий дамжуулга			11.1	Ослын зогсолтын		
1.23	С.шилний шүршүүр			6.1	Ерөнхий дам.эд анги			11.2	Анхны тусламжийн хайрцаг		
1.24	Арыг харах толь				**7.Арал бүхээг кузов**			11.3	А.Т хайрцаг иж бүрдэл		
1.25	Заалны толь			7.1	Арал			11.4	Нөөц дугуй, хийлэгч		
1.26	Арын шил			7.2	Бүхээг			11.5	Зориулалтын алх		
	2. Хөдөлгүүр			7.3	Кузов			11.6	Өргүүр /Домкрат/		
2.1	Гэмтэл			7.4	Хийцийн өөрчлөлт			11.7	Багаж		
2.2	Хөргөлтийн систем			7.5	Хаалга			11.8	Дугуйн ивүүр		
2.3	Оосрон дамжуулга			7.6	Тулгуур багана			11.9	Гал унтраагуур байхгүй		
2.4	Ашиглалтын материал			7.7	Бариул, нугас			11.10	Гал унтраагуур		
2.5	Хянах самбарын заалт			7.8	Шал			11.11	Шаврын хаалт		
2.6	Асаах систем			7.9	Чирэх хэрэгсэл			11.12	Шаврын бэхэлгээ хаалт		
2.7	Тэжээлийн систем			7.1	Чиргүүлийн холбоос			11.13	Нарны хаалт		
	3. Тоормос.с, дугуй			7.11	Чирэх хэрэгсэл гагнаастай			11.14	Н.Х гэмтэлтэй эвдрэл,		
3.1	Ажлын тоормос			7.12	Буфер, хамгаалалт			11.15	Хамгаалалтын малгай		
3.2	Тоормосны хүч			7.13	Түлш шатахууны сав			11.16	Тоолуур		
3.3	Зогсоолын			7.14	ТШС элэгдсэн			11.17	Сентпор		
3.4	Тоормосны систем			7.15	Шингэн алдагдсан			11.18	6278		
3.5	Битүүмж			7.16	ТШС, яндан хамгаалалт				**12. Жолоодож шалгах**		
3.6	Дөрөө			7.17	ТШС таг			12.1	Децелерометр		
3.7	Хийн даралтын сав			7.18	Хийн алдагдал			12.2	Урд тэнхлэг хажуу гулсалт Хэмжээ (мм/м)		
3.8	Тоормосны удаашралт				**8.Цахилгаан электрон систем**	Зү	Ба	12.3	Дуу чимээ (Дб)		
3.9	Тоормосны хүчлүүр			8.1	Холын гэрэл			12.4	Хээний гүн(мм)		
3.10	Тоормосны шингэнг			8.2	Ойрын гэрэл			12.5	Дугуйн хийн даралт (1-ртэнх)		
3.11	Тоормосны шингэн MIN			8.3	Гэрлийн хүч			12.6	Хийн ялгаруулалтын хэмжилт		
3.12	Мэдээлэх гэрэл			8.4	Оврын гэрэл				Бензин	CO	
3.13	Уян гуурс цоорсон			8.5	Тоормосны гэрэл					HC	

3.14	Уян гуурс гэмтэлтэй			8.6	Ухрах арааны гэрэл						λ		
3.15	Уян гуурс цүлхийсэн			8.7	Ослын гэрэл				Дизель		Дизель		
3.16	Хий шингэн алдсан			8.8	Манангийн гэрэл			12.7	Урд гэрлийн хэмжилт	з	б	стан	
3.17	ABS			8.9	Бүртгэлийн дугаарын гэрэл				Ойрын (cd)				
3.18	ABS утас тасарсан			8.10	Эргэх дохионы гэрэл				Ойрын (д/дш, %)				
3.19	ABS гэмтэлтэй			8.11	Хянах.сам доторх бүхээгний				Ойрын (з/б, %)				
3.20	Хээний гүн			8.12	Их гэрлийн тэмдэглэгээ				Холын (cd)				
3.21	Дугуйн гадаргуу			8.13	LED гэрэл 1/3				Холын (д/дш, %)				
3.22	Бул, эрэг цагариг шураг,			8.14	Гэрэл ойлгуур				Холын (з/б, %)				
3.23	Дугуйн даац			8.15	Гэрлийн бүрхүүл			12.8	Тоормос хүч (кН)	з	б	хэлбэлзэл	стан
3.24	Дугуйн хэмжээ			8.16	Гэрэл шилжүүлүүр				1-р тэнхлэг				
3.25	Дугуйн тэмдэглэгээ			8.17	Гэрэлтүүлүүр				Бусад тэнхлэг				
3.26	Дугуй хаван			8.18	Хурд хэмжүүр								
3.27	Дугуй гэмтэлтэй			8.19	Одометр								
3.28	Обуд			8.20	Түлшний түвшин заагч				**13. Үзлэгийн дүн**				
	4.Жолооны удирдлага			8.21	Заах хэрэгсэл			13.1	Тэнцсэн эсэх				
4.1	Татуурга,нугас, бэхэлгээ			8.22	Зай хураагуур			13.2	Үзлэгт хамрадсан Санамж				
4.2	Ашиглалтын материал			8.23	З.Х шингэн			13.3	Тэнцээгүй (өнгө үзэмж)				
4.3	Жолооны механизм			8.24	ЗХ бэхэлгээ			13.4	Тэнцээгүй (тоормос, дугуй)				
4.4	Жолооны удирдлага			8.25	ЗБ дуут дохио			13.5	Тэнцээгүй (жолооны удирдлага)				
4.5	Шингэний түвшин			8.26	Дуут дохио			13.6	Тэнцээгүй (утаа)				
Анхны үзлэг эсэх				Тэмдэглэл				13.7	Тэнцээгүй (гэрэл)				
+ стандарт хангасан 0 стандарт хангаагүй < бага зэрэг гэмтэл зөрчилтэй								13.8	Тэнцээгүй (дуу чимээ)				

С.4. MNS 5013

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
5. Зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ 5.1. **Хасах** 5.2 Бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийн утааны найрлагад агуулагдах нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, нүүрсустөрөгчийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ 1-р хүснэгтэд заасан хэмжээнээс хэтрэхгүй байна.1 6. Хэмжилт хийх арга	5. Зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ 5.1. **Одоогийн явц байдалтай адил** 5.2. Бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийн утааны найрлагад агуулагдах нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, нүүрсустөрөгчийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ 1-р хүснэгтэд заасан хэмжээнээс хэтрэхгүй байна.[1] 6. Хэмжилт хийх арга
6.1. Нийтлэг шаардлага 6.1.1 Автомашины хөдөлгүүрийн тэжээлийн ба асаалтын систем нь хэвийн ажиллагааны шаардлага хангасан, утаа зайлуулах болон хорт бодисыг саармагжуулах эд ангиуд бүрэн иж бүрдэл, хэвийн ажиллагаатай байх бөгөөд ачаалалгүй, ихэсгэсэн эргэлтийн давтамж (nихэс)-д агаарын илүүдлийн коэффициент – үйлдвэрлэгчээс тогтоосон хязгаарт байна. Үйлдвэрлэгчийн өгөгдөл байхгүй бол 1± 0.03 хязгаарт байна.	6.1. Нийтлэг шаардлага 6.1.1. Автомашины хөдөлгүүрийн тэжээлийн ба асаалтын систем нь хэвийн ажиллагааны шаа рдлага хангасан, утаа зайлуулах болон хорт б одисыг саармагжуулах эд ангиуд бүрэн иж бүр дэл хэвийн ажиллагаатай байна.

Бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийн утааны найрлагад агуулагдах нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, нүүрсустөрөгчийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ болон агаарын илүүдлийн коэффициентын зөвшөөрөгдөх хязгаар 1-р хүснэгтэд заасан хэмжээнээс хэтрэхгүй байна.

1р хүснэгт - Бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийн утааны найрлагад агуулагдах нүүрстөрөгчийн дутуу исэл, нүүрсустөрөгчийн зөвшөөрөх дээд хэмжээ[29]

Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэсэн он	CO түвшин хэтрэхүй байх (%)	Нөхцөл

[29] СХЗГ-ын даргын 2020-043-А2М0 ТөЭдЭрВийРнИЙСН/1С2АтЛуБшАаРаЫлНааСрТнАэНмДэАлРтТөЫөНрчҮлЗөЛлЭтГ-о2р0у2у3лав

Хорт хийн ялгарал хянах системээр хянагддаггүй тээврийн хэрэгсэл		
1969.12.31. нээс өмнө	4.5%	nхам.бага
1970.01.01. ~ 1987.12.31.	3.5%	nхам.бага
1988.01.01. ~ 2000.12.31	3.0%	nхам.бага
	1.5% (гаЗ хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэл)	
Хорт хийн ялгарал хянах системээр хянагддаг тээврийн хэрэгсэл		
2001.01.01. ~ 2002.12.31.	0.5%	nхам.бага
	0.3%	nихэсгэсэн >2000rpm
2003.01.01. нээс хойш	0.3%	nхам.бага
	0.2%	nихэсгэсэн >2000rpm
Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэсэн	НС түвшин хэтрэхгүй байх	Нөхцөл
2000.01.01. нээс өмнө	250ppm	nхам.бага
2000.01.01. -нээс хойш	200ppm	nхам.бага
Ангилал	λ (зөвшөөрөгдөх хэмжээ)	Нөхцөл
Катализаторгүй тээврийн хэрэгсэл	1±0.2	Сул ажиллагааны горим
Утааны хяналтын системээр удирддаггүй бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгсэл	1±0.15	Сул ажиллагааны горим
Утааны хяналтын системээр удирддаг бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгсэл	1±0.1	Сул ажиллагааны горим

С.5. MNS 5014

Дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн утааны найрлага дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд х эмжээ (1-р хүснэгтэд) заасан хэмжээнээс хэтрэхгүй байна.[30]

2р хүснэгт - Дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүрийн утааны найрлага дахь хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ

Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэсэн	Хийн үл нэвтрүүлэлтийн утга хэтрэхгүй байх, m^{-1}	Нөхцөл
1980.01.01-нээс өмнө	Зөвхөн нүдэн баримжаагаар шалгана. 2 удаагийн чөлөөт хурдатгалаар хар эсвэл хар бараан утаа ялгарвал тэнцэхгүй.	
1980.01.01. ~ 2008.06.30. хүртэл энгийн хөдөлгүүр	$2.5m^{-1}$	Чөлөөт хурдатгалын үед
1980.01.01. ~ 2008.06.30. хүртэл турбо хөдөлгүүр	$3.0m^{-1}$	Чөлөөт хурдатгалын үед
2008.07.01. ~ 2016.12.31 Евро 4/5 ба Евро VI/V хүртэлх	$1.5m^{-1}$	Чөлөөт хурдатгалын үед
2017.01.01. -нээс хойших Евро 6 ба Евро VI	$0.7m^{-1}$	Чөлөөт хурдатгалын үед

С.6. MNS 5044

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
6. **Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх байгууллагын ангилал**	6. **Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх байгууллагын ангилал**
6.1. **Хасах**	6.1. **Одоогийн явц байдалтай адил**
6.2. Техникийн хяналтын үзлэгийн төв нь техникийн хяналтын үзлэг хийх зориулалтын дараах техникийн бааз, барилга байгууламжтай байна.	6.2. **Одоогийн явц байдалтай адил**

[1] СХЗГ-ын даргын 2020-04-20 өдрийн С/12 тушаалаар нэмэлт өөрчлөлт оруулав.

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
Үүнд: - технологийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл, - үйлдвэрлэл, үйлчилгээний байр, зогсоол талбай.	
6.2.1. **Технологийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл**	6.2.1. **Технологийн тоног төхөөрөмж, <u>багаж хэрэгсэл болон байгууламж</u>**
6.2.1.1. Техникийн хяналтын үзлэгийн төв нь автомашин, түүний агрегат, зангилаа, системийн техникийн байдлыг шалгаж, оношлоход шаардлагатай тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгслээр технологийн картын дагуу тоноглосон байна.	6.2.1.1 **Одоогийн явц байдалтай адил**
6.2.1.2. Техникийн хяналтын үзлэгийн төвд зайлшгүй байх тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл нь 1-р хүснэгтэд заасан шаардлагыг хангасан байна.	6.2.1.2. Техникийн хяналтын үзлэгийн төвд зайлшгүй байх тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл нь 1-р хүснэгт, **<u>явуулын төвийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл 2-р хүснэгт, техникийн хяналтын үзлэгийн шугамын байгууламжийг 3-р хүснэгт</u>**эд заасан шаардлагыг хангасан байна.
шинэ эуйл	<u>6.2.1.3 Техникийн хяналтын үзлэгийн явуулын төвийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл нь Хүснэгт 3-т заасан шаардлагыг хангасан байна.</u>
6.2.2. Техникийн хяналтын үзлэгийн явуулын төв тусгай зориулалтын битүү тэвштэй, техникийн хяналтын зориулалтаар тоноглосон автомашин байна.	6.2.2. Техникийн хяналтын үзлэгийн явуулын төв **<u>техникийн хяналтын зориулалтаар тоноглосон автомашин байна.</u>**
6.2.3. · 6.2.4. **Хасах**	6.2.3. · 6.2.4.**Одоогийн явц байдалтай адил**
7. **Хүний нөөцөд тавих шаардлага**	7. . **Хүний нөөцөд тавих шаардлага**

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
7.1. **Хасах** **шинэ эуйл**	7.1. **Одоогийн явц байдалтай адил** 7.2. Уг журмын 7.1.2-т заасны дагуу техникийн хяналтын үзлэгийн инженер, 7.1.3-т заасны дагуу техникийн хяналтын үзлэгийн техникч нь автотээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой хууль тогтоомж, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн тоног төхөөрөмж, автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн чиглэлээр техникийн сургалтад хамрагдана.
	7.2.1. Техникийн хяналтын үзлэгийн чигэлэлээр анх ажиллах гэж буй хүн ажиллаж эхлэхийн өмнө дор хаяж 35 цагийн сургалтад хамрагдсан байна.
	7.2.2. Техникийн хяналтын үзлэгийн чигэлэлээр ажиллаж байгаа хүмүүс 3 жил тутамд дор хаяж 14 цагийн сургалтад хамрагдана. 7.2.3. Мэргэшүүлэх болон тогтмол сургалтын хөтөлбөр, сургалтын цаг болон агуулгыг Хүснэгт 4-т үзүүлэв.

“Хүснэгт 1. Техникийн хяналтын үзлэгийн суурин төвийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгслийн шаардлага”-ыг дараах байдлаар өөрчилнө.

1р хүснэгт - Техникийн хяналтын үзлэгийн суурийн төвийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэлд тавих шаардлага

д/д	Тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгслийн нэр	Зориулалт	Техникийн шаардлага
Одоогийн явц байдалтай адил			

ТАЙЛБАР: 1. Техникийн хяналтын үзлэгийн суурин төв нь 1-р хүснэгтийн 8 болон 9 дэх заалтад тусгасан тоног төхөөрөмжийн аль нэгийг сонгон ашиглах бөгөөд хүснэгтийн 10 болон 11 дэх заалтыг 2022 оын 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс үйл ажиллагаандаа мөрдөнө.

2. Хүснэгт 1-ын 2 дахь заалтын тоормос хэмжигч, 4 дэх заалтын их гэрлийн тусгал шалгагч, 5 дахь заалтын бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигч , 6 дахь заалтын дизель хөдөлгүүрийн тортог хэмжигч болон 12 дахь заалтын тээврийн хэрэгслийн урд тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигчээр хэмжсэн үзлэгийн үр дүн нь мэдээллийн системд автоматаар ордог байна.

“Хүснэгт 2. Техникийн хяналтын үзлэгийн барилга байгууламжид тавих стандарт”-ыг дараах байдлаар шинээр зохион байгуулна.

2р хүснэгт- хүснэгт - Техникийн хяналтын үзлэгийн шугамын байгууламжид тавих шаардлага

Ангилал	Жижиг оврын шугам	Том оврын шугам
Талбайн х.эмжээ	36м^2 ба түүнээс дээш	65 м^2 ба түүнээс дээш
Үзлэгийн шугам (Урт×Өргөн×Өндөр)	9м×4м×2.5м ба түүнээс дээш	13м×5м×4м ба түүнээс дээш
Суваг	5м×0.75м×1.5м ба түүнээс дээш	8м×0.8м×1.5м ба түүнээс дээш

“Хүснэгт 3. Техникийн хяналтын үзлэгийн явуулын төвийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэлд тавих шаардлага”-ыг дараах байдлаар шинээр зохион байгуулна.

3р хүснэгт - Техникийн хяналтын үзлэгийн явуулын төвийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэлд тавих шаардлага

No.	Тоног төхөөрөмж багаж хэрэгслийн нэр	Зориулалт	Техникийн шаардлага
1	Дугуйн хийн даралт хэмжих багаж	Дугуйн хийн даралт хэмжинэ	Хэмжих хязгаар: 0-2000 Па Хэмжих нарийвчлал: 10 Па
2	Тоормос хэмжих хэрэгсэл	Тоормосны ажиллагааг хэмжинэ	Зөвшөөрөх ачаалал: Том оврын 12 тонн, жижиг оврын 3.5 тонн
3	Дугуйн хээний гүн хэмжих багаж	Дугуйн хээний гүн хэмжинэ	Хэмжих нарийвчлал: 0,1 мм Хэмжилтийн хязгаар: 0-30 мм
4	Их гэрлийн тусгал хэмжих багаж	Их гэрлийн өндрийг хэмжинэ	Хэмжилтийн хязгаар: дээд/доод: 3^o/3^o баруун/зүүн: 3^o/3^o гэрлийн тусгалын чадал: 0- 250000 cd буюу 0-400 люкс байна.

5	Бензин хөдөлгүүрийн утаа хэмжих төхөөрөмж бензин хөдөлгүүрийн)	Хөдөлгүүрийн утааны найрлага дахь хорт бодисыг хэмжинэ. нүүрстөрөгчийн дутуу исэл CO	Хэмжилтийн хязгаар: 0- 9,99% Хэмжих нарийвчлал: 0,01%
		нүүрстөрөгчийн исэл CO2	Хэмжилтийн хязгаар: 0-19,9% Хэмжих нарийвчлал: 0,1%
		нүүрстөрөгч CH	Хэмжилтийн хязгаар: 0-10000 ppm Хэмжих нарийвчлал: 1 ppm
		хүчилтөрөгч O2	Хэмжилтийн хязгаар: 0-25,0% Хэмжих нарийвчлал: 0,1%
		тосны температур, C^o	Хэмжилтийн хязгаар: 45^{o}C - аас 160^{o}C Хэмжих нарийвчлал: 2^{o}C
		агаарын илүүдлийн коэффициент, λ	Хэмжилтийн хязгаар: 0,50-2,500 Хэмжих нарийвчлал: 0,001
		тахир голын эргэлтийн давтамж	Хэмжилтийн хязгаар: 0-6000 мин$^{-1}$ Хэмжих нарийвчлал: 100 мин$^{-1}$
6	Дизель хөдөлгүүрийн тортог хэмжих төхөөрөмж	Дизель хөдөлгүүртэй автомашины утааны тортогжилт хэмжинэ	Утааны тортогжилтыг хэмжиж дүнг %- оор болон К үзүүлэлтээр илэрхийлэх, хэмжилтийн дүнг хэвлэх боломжтой, RS 232 ороллтой
		% Тортогжилт	Хэмжилтийн хязгаар: 0-100% Хэмжих нарийвчлал: 0,1%
		К үзүүлэлт	Хэмжилтийн хязгаар: 0-9.99м$^{-1}$ Хэмжих нарийвчлал: 0.01м$^{-1}$
		Тосны температур	Хэмжилтийн хязгаар: 0-160^{o}C Хэмжих нарийвчлал: 1^{o}C
		Тахир голын эргэлтийн давтамж	Хэмжилтийн хязгаар: 0-9999 мин$^{-1}$ Хэмжих нарийвчлал: 1 мин$^{-1}$
7	Шуугиан хэмжих багаж (виброметр)	Дуу чимээний түвшинг хэмжихдээ А аргыг хэрэглэнэ	Хэмжилтийн хязгаар: Өндөр түвшинд: 70 Дб-аас 140 Дб Нам түвшинд: 30 Дб-аас 90 Дб Хэмжих нарийвчлал: 1.0 Дб
8	Тэжээлийн системийн хий алдалтыг илрүүлэх багаж	Даралттай шахсан, шингэрүүлсэн ба ууссан хий зөөх, хадгалах зориулалттай баллон, дамжуулах хоолойн хий алдалтыг шалгана	Ажиллах температур:-30^{o}C+40^{o}C Хэмжилтийн хязгаар: 0.07МПа (0.7 кгх/см^2) - 250 МПа (25.0 кгх/см^2)- хүртэл
9	Гэрэл бууруулагч өнгөт, тунгалаг хальсны гэрэл нэвтрүүлэх чадварыг шалгах багаж	Автомашины салхины болон цонхны шилэнд наасан гэрэл бууруулагч өнгөт, тунгалаг хальсны гэрэл нэвтрүүлэх чадварыг шалгана	Агаарын температур: +15°C до +25°C Чийгшил:40 - 80%. Хэмжилт хийх цонх нь цэвэр, хуурай байх; Агаарын даралт: 86-106 кПа.

10	Тэнхлэгийн хажуугийн гулсалтыг хэмжих төхөөрөмж	Тээврийн хэрэгслийн урд тэнхлэгийн хажуугийн гулсалтын хэмжээг хэмжинэ	Хэмжилтийн хязгаар: ±15 Хэмжилтийн нэгж: мм/м (м/км) Хэмжилтийн алдаа: 5%

“Хүснэгт 4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилтнуудад зориулсан сургалтын стандарт”-ыг дараах байдлаар шинээр зохион байгуулна.

Хүснэгт 4. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилчдад зориулсан сургалтын стандарт

1. Мэргэшүүлэх сургалт

Хичээлийн нэр	Хичээлийн цаг	Сургалтын агуулга
Ёс зүй болон автотээврийн хэрэгсэлтэй холбогдох хууль тогтоомж	20 ба түүнээс дээш цаг	а. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилчдын эзэмшвэл зохих суурь мэдлэг, хандлага б. Автотээврийн тухай хууль болон "Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоо явуулах журам" в. MNS 4598, MNS 4599, MNS 5011, MNS 5013, MNS 5014, MNS 5044, MNS 6730 гэх мэт стандартууд
Авто инженерчлэл		Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээтэй холбоотой шинэ техник, технологи
Автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн багаж төхөөрөмж	5 ба түүнээс дээш цаг	Үзлэгийн багаж, тоног төхөөрөмжийн бүтэц, стандарт, ашиглалтын заавар
Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн практик	10 ба түүнээс дээш цаг	Техникийн хяналтын үзлэгийн дадлага, практик ажиллагаа болон захиргааны удирдлагын аргачлал

2. Тогтмол сургалт

Хичээлийн нэр	Хичээлийн цаг	Сургалтын агуулга
Ёс зүй болон автотээврийн хэрэгсэлтэй холбогдох хууль тогтоомж	8 ба түүнээс дээш цаг	1. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн инженер техникийн ажилчдын эзэмшвэл зохих суурь мэдлэг, хандлага 2. Автотээврийн тухай хууль болон "Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоо явуулах журам" 3. MNS 4598, MNS 4599, MNS 5011, MNS 5013, MNS 5014, MNS 5044, MNS 6730 гэх мэт стандартууд
Авто инженерчлэл		Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, засвар үйлчилгээтэй холбоотой шинэ техник, технологи
Автотээврийн хэрэгслийн үзлэгийн багаж төхөөрөмж	2 ба түүнээс дээш цаг	Үзлэгийн багаж, тоног төхөөрөмжийн бүтэц, стандарт, ашиглалтын заавар
Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн практик	4 ба түүнээс дээш цаг	Техникийн хяналтын үзлэгийн дадлага, практик ажиллагаа болон захиргааны удирдлагын аргачлал

C.7. MNS 6730

Одоогийн явц байдал	Нэмэлт өөрчлөлтийн төсөл
6. Шахсан болон шингэрүүлсэн байгалийн хийн тэжээлийн системийн эд ангиудад тавигдах шаардлага 6.1. **Ерөнхий зүйл**	6. Шахсан болон шингэрүүлсэн байгалийн хийн тэжээлийн системийн эд ангиудад тавигдах шаардлага 6.1. **Ерөнхий зүйл**
6.1.1. ~ 6.1.8. **Хасах**	6.1.1. ~ 6.1.8. **Одоогийн явц байдалтай адил**
шинэ эүйл	6.1.9. Байгалийн шахсан хийн сав нь үйлдвэрлэгч компани (импортлогч улс), үйлдвэрлэгчийн серийн дугаар, үзлэгт тэнцсэн огноо, савны дотоод багтаамж, жин, амьдралын мөчлөг зэргийг харагдахуйц газарт тэмдэглэнэ.
шинэ эүйл	6.1.10. Шахсан байгалийн хийн даралтад саван дээр үйлдвэрлэгч (эсвэл импортлогч)-ийн нэр, үйлдвэрлэлийн цуврал дугаар, туршилтад тэнцсэн он, сар, дотоод эзлэхүүн ба савны жин, ашиглалтын хугацааг зэрэг мэдээллийг харагдахуйц газарт тэмдэглэсэн байна.

D. Монгол Улсын стандарт шинээр боловсруулах сан

D.1. Стандартын нэр: Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт, арга

Стандартын нэр: Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт, арга	MNS 0000

1. Зорилго

Хосолсон хөдөлгүүртэй болон аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашин зэрэг байгальд ээлтэй автотээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан өндөр хүчдэлийн цахилгааны эх үүсвэрээр ажилладаг автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлыг хангах үүднээс үзлэгийн стандарт, арга шаардлагатай болж байна.

2. Хамрах хүрээ ба хэрэглэх хүрээ

2.1 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн үзлэгт хамрагдах тээврийн хэрэгсэлд аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашин, Хосолсон хөдөлгүүрт (Hybrid) болон дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэл хамаарна.

2.2 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг болон ашиглалттай холбоотой экологийн хяналтын үйл ажиллагаа эрхэлдэг байгууллага, автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэд энэ стандартыг мөрдөж хэрэглэнэ.

2.3 Энэхүү стандарт нь олон улсын M ба N ангилалд хамаарах аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашин зохион бүтээх, угсрах, үйлдвэрлэх, ашиглах болон техникийн хяналт тавих үйл ажиллагаанд баримтлах хийцийн болон техникийн аюулгүй байдлын норм норматив, шаардлагуудыг тодорхойлно.

3. Норматив эшлэл

Энэхүү стандартад дараах норматив эшлэлүүдийг иш татсан болно.

- MNS 4598, Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих шаардлага
- MNS 5011, Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх заавар. Ерөнхий шаардлага
- MNS 6728, Цахилгаан автомашин. Аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашин. Хийц, аюулгүй байдалд тавих техникийн ерөнхий шаардлага

4. Нэр томьёо тодорхойлолт

4.1 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмж(High-voltage Electric Device)

Хөтчийн конденсатор, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, хөтөч мотор, түлшний элемент гэх мэт тогтмол гүйдлийн 60 вольтоос дээш, 1500 вольтоос бага эсхүл 30 вольтоос дээш хувьсах гүйдэлтэй, 1000 вольтоос бага хувьсах гүйдэлтэй цахилгаан хэрэгсэл

4.2. Аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашин(BEV; Battery Electric Vehicle, EV; Electric Vehicle)

Хөдөлгөөнд оруулах эрчим хүчний эх үүсвэрээр зөвхөн аккумляторын батарей /цэнэг хураагуур/ ашигладаг автомашин

Жич: АБАЦА-ыг техникийн баримт бичигт англиар BEV эсвэл EV гэж товчилж тэмдэглэдэг

4.3 Хосолсон автотээврийн хэрэгсэл(Hybrid Vehicle)

Бензин, дизель, шингэрүүлсэн шатдаг хий, байгалийн хий зэрэг түлш цахилгаан эрчим хүчийг хослуулан эрчим хүчний эх үүсвэр болгон ашигладаг автотээврийн хэрэгсэл

4.4 Түлшний элементийн цахилгаан машин (Fuel Cell Electric Vehicle)
Устөрөгчийг ашиглан үүсгэсэн цахилгаан эрчим хүчийг эрчим хүчний эх үүсвэр болгон ашигладаг автотээврийн хэрэгсэл
4.5 Зүтгүүр аккумлятор(Traction Battery)
Автотээврийн хэрэгслийг ажиллуулах зорилгоор цахилгаан эрчим хүчийг хуримтлуулдаг аккумлятор эсхүл ижил төстэй үүрэг гүйцэтгэдэг цахилгаан эрчим хүч хадгалах хэрэгсэл
4.6 Татах хөдөлгүүр (Traction Motor)
Автотээврийн хэрэгслийг ажиллуулах зорилгоор цахилгаан эрчим хүчийг эргэлтийн механик энерги болгон хувиргадаг төхөөрөмж
4.7 Шууд дамжуулагч (Live Wire Conductor)
Ашиглалтын ердийн үед цахилгаан дамжуулагч дамжуулагч эсвэл дамжуулагч хэсэг
4.8 Цэнэглэх залгуур (Charging Connection)
Аккумляторын батарейг цэнэглэх зорилгоор эрчим хүчний эх үүсвэрт залгах зориулалттай холбох хэрэгсэл
4.9 Зорчигчийн бүхээг (Cabin)
Жолооч ба зорчигчдод зориулсан, дээвэр, шал, хажуугийн хагас ба бүтэн хаалт, урд ба хойд хашлагаар хязгаарлагдсан, жолооч ба зорчигчийг хүчдэлтэй хэсэгт шууд хүрэхээс хамгаалсан орон зай. Бүхээг нь битүү ба хагас задгай байж болно.
4.10 Батарейн электрон удирдлагын систем(BMS; Battery Management System)
Аккумляторын батарейн системийн цахилгаан ба дулааны үзүүлэлтийг хянах, удирдах болон тооцоолох, удирдлагын бусад системүүдийн уялдаа холбоог хангах электрон төхөөрөмж
4.11 Аккумляторын батарей(Battery)
Электрод, электролит, гадна гэр, холболтын шонгууд болон сепараторуудаас бүрддэг, химийн энергийг шууд хувиргах хэлбэрээр цахилгаан энергийн эх үүсвэр болдог, олон дахин цэнэглэж, цахилгаан эрчим хүч хуримтлуулдаг төхөөрөмж
4.12 Ажлын хүчдэл(Voltage)
Үйлдвэрлэгчдээс өгөгдсөн техникийн үзүүлэлтийн хүрээнд аккумляторын батарейгаар ажилдаг цахилгаан машиныг хөдөлгөөн оруулахад шаардлагатай хүчдэл
4.13 Үндсэн тусгаарлалт(Isolation)
Аккумляторын батарейгаар ажилдаг цахилгаан машин дээр суурилагдсан цахилгаан хөдөлгүүр болон бусад тоног төхөөрөмжийг каракас, кузовоос диэлектрик материалаар тусгаарлах шийдлүүд

5. Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн техникийн хяналтын үзлэг

5.1 Техникийн хяналтын үзлэгийн нөхцөл

5.1.1 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжөөр тоноглогдсон автотээврийн хэрэгслийн төрөл бүрийн төхөөрөмжийн байдалд ерөнхий үзлэг болон багаж ашиглан үзлэг хийнэ.

5.2 Техникийн хяналтын үзлэгийн арга

5.2.1 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмж(Зүтгүүр аккумлятор, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, татах хөдөлгүүр, цэнэглэх залгуур г.м)-ийн суурилуулалтын байдал болон кабель утас холбох терминалуудын холболт/тусгаарлагчийн байдалд ерөнхий үзлэг хийнэ.
5.2.2 Тусгаарлалтын эсэргүүцлийн хэмжилтийг хийхдээ үзлэгт хамрагдах автотээврийн хэрэгслийн аккумляторын батарейн хүчдэлд тохирох хэмжилтийн хүчдэл хэрэглэж болох зориулалтын хэмжих багаж ашиглан кузов болон цэнэглэгч холболтын хэсгийн эсэргүүцлийг хэмжинэ.
5.2.3 Зорчигчийн бүхээгт суурилуулсан эсхүл хамгаалалтын хавтангаар тусгаарлагдсан тул эд ангиудын байдалд ерөнхий үзлэг хийх боломжгүй бол оношилгооны төхөөрөмж зэрэг хэмжих багаж ашиглах буюу үзлэг хийхгүй байж болно.

5.3 Техникийн хяналтын үзлэгийн шалгуур

5.3.1 Өндөр хүчдэлийн кабель утас

5.3.1.1 Өндөр хүчдэлийн кабель утас нь гэмтэлгүй, сайн нөхцөлд суурилуулсан байх ёстой.

5.3.1.2 Хөдөлгүүрийн аккумлятор болон цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж ба татах хөдөлгүүр, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж болон цэнэглэх залгуур хоорондын өндөр хүчдэлийн кабель утаснуудын тусгаарлах бүрээс болон шууд дамжуулагч гэмтэлгүй байх.

5.3.1.3 Зүтгүүр аккумлятор болон цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, эрчим хүч хувиргах төхөөрөмж болон татах хөдөлгүүр, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, цэнэглэх залгуур зэрэгт хэрэглэгдэх кабель утаснууд улбар шар өнгийн ялгах бүрхүүлтэй байна.

5.3.2 Зүтгүүр аккумляторын тусгаарлалт

5.3.2.1 Зүтгүүр аккумлятор болон зорчигчийн бүхээг хоорондох зайг хана эсхүл хаалтаар тусгаарласан байх ёстой.

5.3.3 Кабель утас хамгаалах хэрэгсэл

5.3.3.1 Зорчигчийн бүхээг дотор болон кузовын гадна талд ил гарсан өндөр хүчдэлийн цахилгаан хэрэгслийн кабель утас хамгаалах хэрэгсэл нь бат бэх бэхлэгдсэн байх ба эвдэрч гэмтээгүй байна.

5.3.4 Шууд дамжуулагчийг хамгаалах хэрэгсэл

5.3.4.1 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн шууд дамжуулах хэсгийн хамгаалалтын хэрэгсэл нь тохирох багаж хэрэгсэл ашиглалгүйгээр нээх, задлах боломжгүй, гэмтээхгүй байхаар сайн бэхлэгдсэн байх ёстой.

5.3.5 Анхааруулах тэмдэглэгээ байрлуулах

5.3.5.1 MNS 6728 стандартын 6-р заалтад заасны дагуу өндөр хүчдэлийн цахилгаан тоног төхөөрөмжийн гадна болон хамгаалалтын хэрэгсэлд анхааруулах тэмдэглэгээг байрлуулсан байна.

5.3.6 Тусгаарлалтын эсэргүүцлийн хэмжилт ба тусгаарлагчийн байдал

5.3.6.1 Цэнэглэх залгуур болон зорчигчийн бүхээгийн Тусгаарлалтын эсэргүүцэл нь 1 МΩ ба түүнээс дээш байна.

5.3.6.2 Зүтгүүр аккумлятор, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, татах хөдөлгүүр, түлшний элемент зэрэг өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн тусгаарлалт сайн байх ёстой.

5.3.7 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийг ажиллуулах

5.3.7.1 Зүтгүүр аккумлятор, цахилгаан хувиргах төхөөрөмж, татах хөдөлгүүр, түлшний элемент зэрэг өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн үйл ажиллагаа хэвийн байх.

6. Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн техникийн хяналтын үзлэгт тавих шаардлага

6.1 Аюулгүй ажиллагаанд тавих шаардлага

6.1.1 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжид техникийн хяналтын үзлэг хийхдээ үзлэгийн инженер автомашины өндөр хүчдэл ба түүнээс дээш чадалтай хүчдэлийг хаах чадвартай тусгаарлагч бээлий, гутал, дэвсгэр, хамгаалалтын шил, хормогч өмсөх ёстой.

6.1.2 MNS 6728 стандартын 6-р заалтад заасан аккумляторын батарейгаар ажилладаг цахилгаан автомашины цахилгааны аюулгүй байдлын шаардлагыг хангасан байна.

6.2 Сургалтад тавигдах шаардлага

6.2.1 Өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн техникийн хяналт үзлэгийг MNS 5044 7.2—т заасан сургалтаас гадна өндөр хүчдэлийн цахилгаан төхөөрөмжийн аюулгүй ажиллагааны тусгай сургалтад хамрагдсан инженер техникийн ажилчид гүйцэтгэнэ.

D.2. Тоног төхөөрөмжийн шалгалт тохируулга хийх стандарт, тенникийн хяналтын үзлэгийн арга

Тоног төхөөрөмжийн шалгалт тохируулга хийх стандарт, тенникийн хяналтын үзлэгийн арга	MNS 0000

1. Шинээр боловсруулах болсон шалтгаан

Аюулгүй байдал хангах төхөөрөмж, орчны нөлөөллийн төхөөрөмжид шалгалт тохируулга хийх стандарт, аргын нэгдсэн стандарт боловсруулах шаардлагатай.

2. Гол агуулга

2.1. Шалгалт тохируулгад хамрагдах төхөөрөмжүүд

2.1.1 Тоормос хэмжих төхөөрөмж, их гэрлийн тусгал хэмжих төхөөрөмж, тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжих төхөөрөмж, хийн алдагдал шалгагч, 4 төрлийн хий хэмжих төхөөрөмж, дизель хөдөлгүүрийн тортогжилт хэмжих төхөөрөмж, дуу чимээ хэмжих төхөөрөмж

2.2. Шалгалт тохируулгын давтамж

2.2.1 Анх шалгалт тохируулга хийлгэсэн өдрөөс хойш 12 сар болсон өдөр таарч буй сар бүр шалгалт тохируулга хийлгэнэ.

2.3. Шалгалт тохируулга хийлгэх хүсэлт гаргах

2.3.1 Шалгалт тохируулга хийлгэхдээ хийлгэхийг хүсэж буй өдрөөс дор хаяж 1 хоногийн өмнө хүсэлтээ гаргана. Харин хуваарьт шалгалт тохируулгын өдөр тогтоогдсон бол хуваарьт хяналт шалгалтын өдөр хүртэл өргөдөл болон хавсралт баримт бичгийг ирүүлж болно.

2.4. Шалгалт тохируулгын эталон төхөөрөмжийн ашиглалт

2.4.1 Шалгалт тохируулгын эталон төхөөрөмжүүдийн хувьд нэгж дамжуулалтад хамрагдах төхөөрөмжүүд, хамрагдах давтамжаас хамаарч нэгж дамжуулалтад хамрагдах ёстой.

2.4.2 Шалгалт тохируулга болон бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжих төхөөрөмжийн эталон хийн заагчийн концентрац ±2% ба түүнээс бага нарийвчлалтай байх ёстой бөгөөд эталон хийн дуусах хугацаа нь шалгалт тохируулга хийсэн өдрөөс хойш 12 сар болсон өдөр тохиох сар байна.

2.4.3 Шалгалт тохируулгын эталон хий нь дараахын адил байна. Үүнд:

- Агаарын илүүдэл хурдыг баталгаажуулах хий: N2 болон дараах хийн бүрэлдэхүүн хэсгүүдтэй холилдсон хийг хэлнэ.
- CO 1.22 % (1.196 % ~ 1.244 %), C3H8 584 ppm (554 ppm ~ 614 ppm), CO2 13.70 % (13.56 % ~ 13.83 %), O2 1.037 % (1.0108 % ~ 1.105)
- Хэмжих хэрэгслийн эталон хий: N2 болон дараах хийн бүрэлдэхүүн хэсгүүдтэй холилдсон хийг хэлнэ.
- CO 3.0% - 6.0%, C3H8 1,500 ppm - 2,000 ppm, CO2 10% - 15%,

2.4.4. Дизел хөдөлгүүрийн тортог хэмжигчийн шалгалт тохируулга хийх утааны стандарт шүүлтүүр нь утааны агууламжийн утгын ±2%-иас бага нарийвчлалтай байх ёстой бөгөөд утааны стандарт шүүлтүүрийн хүчинтэй байх хугацаа нь баталгаажуулалт хийгдсэн өдрөөс хойш 12 сар

болох өдөр хүртэл байна.

3. Шалгалт тохируулга хийх стандарт, арга

3.1. Тоормос хэмжих төхөөрөмж

3.1.1. Бүтэц, төхөөрөмжийн ажиллагаа, суурилуулалтын байдалд үзлэг хийх стандарт
- Заагч: Тоормосны хүч гэх мэт заасан утга бүр нь хэт их өөрчлөлтгүй төлөвт байх
- Өнхрүүлэг
• Өнхрүүлэг нь стандарт диаметрээс 2%-иас их хэмжээгээр гэмтэж, элэгдээгүй байх
• Өнхрүүлэг нь 2 ба түүнээс дээш бүрэлдэхүүнтэй байх ёстой бөгөөд өнхрүүлгийн диаметр, дотор болон гадна талын өргөн, урд болон хойд өнхрүүлгийн төв тэнхлэг хоорондын зайг үйлдвэрлэлийн зургийн дагуу үйлдвэрлэж суурилуулсан байна.
- Тоормосны хүч дамжуулах төхөөрөмж: Ашиглалтын явцад хурд бууруулагч болон цахилгаан моторт хэвийн бус дуу чимээ, чичиргээ үүсээгүй байх
- Дүгнэх төхөөрөмж: Тоормосны хүчийг тодорхойлох төхөөрөмж доголдолгүй байх
- Бичлэгийн төхөөрөмж: Бичлэгийн төхөөрөмжийн ажиллагаа хэвийн доголдолгүй байх
- Жин тогтоох төхөөрөмж: Жин тогтоох төхөөрөмжийн ажиллагаа, үйл ажиллагаа доголдолгүй байх
- Бусад төхөөрөмж, тэмдэглэгээ
• Өргүүр/өнхрүүлгийн суурь төхөөрөмж: Автотээврийн хэрэгслийг нэвтрүүлэх, гаргах төхөөрөмжийн ажиллагаа доголдолгүй байх
• Автотээврийн хэрэгслийн дугуйн боолт түгжигч төхөөрөмж: Доголдолгүй хэвийн ажиллагаатай байх
• Тоормос хэмжих төхөөрөмжийн загвар, тэнхлэгийн зөвшөөрөгдөх ачаалал(жин), үйлдвэрлэлийн дугаар, үйлдвэрлэсэн огноо, үйлдвэрлэгчийг тодорхой зааж тэмдэглэсэн байх
- Суурилуулалтын байдал: Автотээврийн хэрэгслийн үзлэг, засвар үйлчилгээ, хяналтын үзлэгийг саадгүй гүйцэтгэх зорилгоор суурилуулсан байх

3.1.2. Шалгалт тохируулга хийх стандарт
- Тоормосны хүчний заалт ба жинг тохируулах заалтын нарийвчлал нь тогтоосон ачааллын дараах хүлцлийн хязгаарт багтсан байх
• Зүүн ба баруун тоормосны хүчний заалт: ±5% дотор
• Зүүн ба баруун нийт тоормосны хүчний заалт: ±5% дотор
• Зүүн ба баруун дифференциал тоормосны хүчний заалт: ±5% дотор
• Жин тохируулах заалт: ±5% дотор

3.1.3. Шалгалт тохируулга хийх арга
- Зүүн ба баруун тоормосны хүч: Тоормосны хамгийн их хүчний заасан утгын зүүн ба баруун талд гурав ба түүнээс дээш ачааллыг тохируулж хэмжинэ
- Зүүн ба баруун тоормосны нийт хүч: Тоормосны хамгийн их хүчний заасан утгын зүүн ба баруун талд гурав ба түүнээс дээш ачааллыг тохируулж, зүүн ба баруун нийт заасан утгыг хэмжинэ
- Зүүн ба баруун зөрүүтэй тоормосны хүч: Тоормосны хамгийн их хүчний зөрүүний заасан утгын зүүн ба баруун тал тус бүрд нэг буюу хэд хэдэн офсет ачааллыг тогтоох замаар хэмжинэ
- Жингийн тохиргоо: 100 кг ба түүнээс дээш жинтэй гурав ба түүнээс дээш утгыг тохируулж хэмжинэ.
- Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал: Бүтэц, төхөөрөмж бүрийн ашиглалтын байдал нь хяналтын үзлэгийн стандартад нийцэж байгаа эсэхийг эрх бүхий байгууллагаар шалгуулах

3.2 Их гэрлийн тусгал шалгагч

3.2.1. Бүтэц, төхөөрөмжийн ажиллагаа, суурилуулалтын байдлыг шалгах үзлэгийн стандарт
- Заагч: Гэрлийн хүч ба оптик тэнхлэгийн заасан утга нь хэт их хэлбэлзэлгүйгээр байх
- Онилдог төхөөрөмж: Тээврийн хэрэгслийг шууд чиглүүлэх харааны төхөөрөмжийн үйл ажиллагаа доголдолгүй байх
- Гэрлийн тусгал хүлээн авагчийн тулгуур ба хөдөлгөгч төхөөрөмж: Тулгуур, зам нь бат бэх

суурилуулсан байх ёстой бөгөөд дээш, доош, зүүн, баруун тийш жигд хөдөлдөг байх
- Дүгнэх төхөөрөмж: Их гэрлийн тусгал шалгагчийн дүгнэх төхөөрөмжийн ажиллагаа доголдолгүй байх
- Бичлэгийн төхөөрөмж: Бичлэгийн төхөөрөмжийн ажиллагаа доголдолгүй байх
- Загварын тэмдэглэгээ: Их гэрлийн тусгал шалгагчийн загвар, үйлдвэрлэлийн дугаар, үйлдвэрлэсэн огноо, үйлдвэрлэгчийг тодорхой зааж тэмдэглэсэн байх
- Суурилуулалтын байдал: Тээврийн хэрэгслийн үзлэг, засвар үйлчилгээ, хяналтын үзлэгийг саадгүй гүйцэтгэх зорилгоор суурилуулсан байх

3.2.2. Шалгалт тохируулга хийх стандарт
- Их гэрлийн тусгал шалгагчийн гэрлийн хүчний заалт ба оптик тэнхлэгийн хазайлт нь тогтоосон утгын дараах хүлцлийн хязгаарт багтах
• Гэрлийн хүч заалт: ±15 % дотор
• Оптик тэнхлэгийн хазайлт: ±29/174 миллиметр(1/6 градус) дотор

3.2.3. Шалгалт тохируулга хийх арга.
- Эталон төхөөрөмжийн гэрлийн хүчийг дээш, доош, зүүн, баруун талын оптик тэнхлэгүүдийг тус тус 0(тэг) миллиметрээр дараахын адил хэмжинэ. Үүнд:
• Гүйлтийн цацраг(холын гэрэл)-ийн хувьд эталон төхөөрөмжийн гэрлийн хүчийг 10,000 кандела, 20,000 кандела, 30,000 кандела гэсэн гурван буюу түүнээс дээш түвшинд хэмжинэ.
• Хувиргасан цацраг(ойрын гэрэл)-ийн хувьд эталон төхөөрөмжийн гэрлийн хүчийг 2000 кандела, 5000 кандела, 8000 кандела, 10,000 кандела гэсэн дөрөв ба түүнээс дээш түвшинд хэмжинэ.
- Оптик тэнхлэгийн хазайлтын заалт
• Гүйлтийн цацраг(холын гэрэл)-ийн хувьд гэрлийн хүчний өөрчлөлтөөс шалтгаалсан оптик тэнхлэгийн хазайлт нь 20,000 канделатай гэрлийн хүчний стандарт утга хол, ойр, зүүн, баруун оптик тэнхлэгүүдийг тус тус 0(тэг) миллиметрт тохируулан гэрлийн хүчийг 10,000 кандела ба 30,000 кандела тус бүрийг өөрчлөх замаар оптик тэнхлэгийн заалтын хазайлтыг хэмжинэ.
• Гүйлтийн цацраг(ойрын гэрэл)-ийн хувьд өнцгийн өөрчлөлтөөс хамааран оптик тэнхлэгийн хазайлт нь гэрлийн хүчийг 20,000 канделад тохируулж зүүн, баруун, ойрын гэрлийг 174 миллиметр(1 градус), 348 миллиметр(2 градус), холын гэрэл 174 миллиметр(1 градус)-т тус бүрийг хэмжинэ.
•Хувирсан цацраг(ойрын гэрэл)-ийн хувьд гэрлийн хүчний өөрчлөлтөөс шалтгаалсан оптик тэнхлэгийн хазайлт нь 8000 кандела гэрлийн хүчний стандарт утга хол, ойр, зүүн, баруун оптик тэнхлэгүүдийг тус тус 0(тэг) миллиметрт тохируулан 8000 кандела ба түүнээс бага гэрлийн хүчтэй, 8000 кандела ба түүнээс их болгон өөрчилж тус тус оптик тэнхлэгийн заалтын хазайлтыг хэмжинэ.
• Хувиргах цацраг(ойрын гэрэл)-ийн хувьд өнцгийн өөрчлөлтөөс хамааран оптик тэнхлэгийн хазайлтыг гэрлийн хүчийг 8000 канделад тохируулан хол, ойр, зүүн, баруун чиглэлд 0(тэг) миллиметрээр, ойр, зүүн, баруун чиглэлд 174 миллиметрээр (1 градус), холын гэрлийг 87 миллиметр(0.5 градус) тус бүрийг хэмжинэ.
- Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал: Бүтэц, төхөөрөмж бүрийн ашиглалтын байдал нь хяналтын үзлэгийн стандартад нийцэж байгаа эсэхийг шалгана.

3.3. Тэнхлэгийн хажуу гулсалтыг хэмжигч

3.3.1. Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалт, суурилуулалтын байдлын техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт
- Гишгүүр: Гишгүүрийн дээд гадаргуу нь түүний болон автотээврийн хэрэгслийн дугуй хоорондох үрэлтийн зохих коэффициенттой байх ёстой бөгөөд хэвтээ байрлалтай байх ёстой ба гишгүүрийг хөдөлгөхөд шаардагдах ажиллах хүч нь хүлцлийн хязгаарт багтсан байх
- Заагч: Хажуугийн гулсалтын хэмжээг заасан утгын хэт чичиргээгүйгээр IN эсвэл OUT гэж тодорхой заах ёстой ба хуваарийн хамгийн бага утга нь 0.1 миллиметр дотор байх
- Дүгнэх төхөөрөмж: Тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигчийн дүгнэх төхөөрөмжийн ажиллагаа доголдолгүй байх
- Бичлэгийн төхөөрөмж: Бичлэгийн төхөөрөмжийн ажиллагаа хэвийн байх
- Загварын тэмдэглэгээ: Тэнхлэгийн хажуу гулсалт хэмжигчийн загвар, үйлдвэрлэлийн дугаар, үйлдвэрлэсэн огноо, үйлдвэрлэгчийг тодорхой зааж тэмдэглэсэн байх

- Суурилуулалтын байдал: Автотээврийн хэрэгслийн үзлэг, засвар үйлчилгээ, хяналтын үзлэгийг саадгүй гүйцэтгэх зорилгоор суурилуулсан байх

3.3.2. Шалгалт тохируулга хийх стандарт
- Гулсалтын хэмжээний заалт, дүгнэлтийн нарийвчлал нь дараах хүлцлийн хязгаарт багтсан байх
• Гишгүүрийн ажиллах хүчний эхлэл: 4кг дотор
• Гишгүүрийн ажиллах хүч 5 мм цэг: 8 кг дотор
•0 цэгийн заалт: ±0.2мм/м (м/км) дотор
•5 миллиметрийн заалт: ±0.2 мм/м (м/км) дотор

3.3.3. Шалгалт тохируулга хийх арга
- 0(тэг) миллиметрийн цэгийн заалт: Үзлэгийн төхөөрөмжийг бэхэлсэн гишгүүрийг дотор болон гадна тал руу 3 миллиметрээр түлхэж суллаж, дараа гишгүүрийн тогтвортой байдал болон 0(тэг) миллиметрийн цэгийн заалтыг шалгана.
- 5 миллиметрийн цэгийн заалт: Гишгүүрийн дотор болон гадна тал руу тус бүр 5 миллиметр түлхэхдээ заасан утгыг хэмжинэ.
- Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал: Бүтэц, төхөөрөмж бүрийн ашиглалтын байдал нь хяналтын үзлэгийн стандартад нийцэж байгаа эсэхийг шалгана.

3.4. Хийн алдагдал шалгагч

3.4.1. Бүтэц, төхөөрөмжийн ажиллагаа, суурилуулалтын байдлыг шалгах үзлэгийн стандарт
- Дээж авах хэсэг: Дээж авах порт, хоолой, шүүлтүүр нь цуурсан, гэмтэл доголдолгүй байх
- Заагч: Дараалсан өгөгдөл эсвэл алдагдсан хийн хэмжээгээр дүгнэлтийн стандарт утгаас хэтэрсэн эсэхийг заадаг(тоо, заавар, LED, гэрэл анивчих гэх мэт) бөгөөд ажиллагаа доголдолгүй байх
- Дуут дохиоллын хэрэгсэл: Хэмжсэн концентрацын дагуу дуут дохиоллын функцэд ямар нэгэн доголдолгүй байх
- Загварын тэмдэглэгээ: Хийн алдагдал шалгагчийн загвар, үйлдвэрлэлийн дугаар, үйлдвэрлэсэн огноо, үйлдвэрлэгчийг тодорхой зааж тэмдэглэсэн байх

3.4.2. Шалгалт тохируулга хийх стандарт
- Тэсрэлтийн доод хязгаарын(LEL) 20%-д хийн алдагдлыг илрүүлдэг байх.

3.4.3. Шалгалт тохируулга хийх арга
- Стандарт хий ашиглан илрүүлэгч хэвийн ажиллаж байгаа эсэхийг шалгах
- Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал: Бүтэц, төхөөрөмж бүрийн ашиглалтын байдал нь хяналтын үзлэгийн стандартад нийцэж байгаа эсэхийг эрх бүхий байгууллагаар шалгуулах.

3.5. Бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигч

3.5.1. Бүтэц, төхөөрөмжийн ажиллагаа, суурилуулалтын байдлын үзлэгийн стандарт
- Концентрацийн заалт
•CO: Заалтын хүрээ нь 0-ээс 5% ба түүнээс дээш 10% ба түүнээс доош хүрээнд заах ба хуваарийн хамгийн бага утга нь 0.01% ба түүнээс бага байна.
•HC: Заалтын хүрээ нь 0 ppm-ээс 1,000 ppm-ээс дээш, 10,000 ppm-ээс бага, хуваарийн хамгийн бага утга нь 1 ppm буюу түүнээс бага концентрацийг заана.
•CO_2: заалтын хүрээ 0-16% ба түүнээс дээш, хуваарийн хамгийн бага утга нь 0.1% ба түүнээс бага байна.
•O_2: Заалтын хүрээ нь 0-ээс 21% ба түүнээс дээш, хуваарийн хамгийн бага утга нь 0.02% ба түүнээс бага байна.
•Агаарын илүүдэл хэмжээ: Заасан утгыг тооцоолж, хэмжилтийн хүрээ 0.5-1.6 ба түүнээс дээш, хуваарийн хамгийн бага утга нь 0.01 ба түүнээс бага байна.
- Дээж авах төхөөрөмж: Дээж авах портын материал нь яндангийн хоолойд оруулахад хялбар

байх ёстой бөгөөд дээж авах амны урт нь 50 см-ээс багагүй байх ба үзүүр нь яндангийн хий шууд сорогдохгүй байхаар хийгдсэн байх ба шүүх төхөөрөмж, чийг ялгах/зайлуулах автомат төхөөрөмжтэй байна.

- Загварын тэмдэглэгээ: Бензин хөдөлгүүрийн утаан дахь хорт бодис хэмжигчийн загвар, үйлдвэрлэлийн дугаар, үйлдвэрлэсэн огноо, үйлдвэрлэгчийг тодорхой зааж тэмдэглэсэн байх

3.5.2. Шалгалт тохируулга хийх стандарт

- Давтагдах чадвар: Шалгалт тохируулгын хий(span gas)н хамгийн их утга 2% дотор, хүчилтөрөгчийн хувьд ±0.1% дотор
- λ заалтын алдаа: Заалтын алдаа 1±0.02 ба түүнээс бага
- Хариу өгөх хугацаа: 90% ба түүнээс дээш концентрацийг харуулах хугацаа
  - CO, HC, CO_2: 10 секунд буюу түүнээс бага
  - O_2: 20 секунд буюу түүнээс бага
- Туршилтын хийн вариацын хамаарал
  - CO, HC: Шалгалт тохируулгын хийн 50% -ийн 5% -иас ихгүй байх
  - CO_2: Шалгалт тохируулгын хийн 50%-ийн 3%-иас ихгүй байх
  - O_2: 1% -иас 2% хооронд хэлбэлздэг туршилтын хий дэх 0.2%-иас ихгүй байлгах

3.5.3. Шалгалт тохируулга хийх арга

- Давтагдах чадвар: Туршилт хийх хэмжилтийн хүрээнд 5 минутын зайтай 2 удаа давтан хэмжилт авч, стандарт хазайлтыг хуваарийн хамгийн их утгад хуваасан утгын хувиар(харьцангуй стандарт хазайлт) харуулна.
- Агаарын илүүдэл хурдыг баталгаажуулах туршилт: Шалгалт тохируулгын хий шахах үед хэмжих хэрэгслийн агаарын илүүдэл хурдны заалтын утга нь 1 ± 0.02 буюу түүнээс бага хүрээнд байх.(Туршилтын тоо 2).
- Хариу өгөх хугацаа: Ашиглалтын хүрээнд шалгалт тохируулгын хийн 80%-ийн концентрацыг яндангийн хийн анализаторт шахаж эхэлснээс хойш 10 секунд ба түүнээс бага хугацаанд харгалзах концентрацын 90% -иас илүүг заах ёстой бөгөөд туршилтыг 10 минутын зайтай дор хаяж 2 удаа хийнэ. Гэхдээ хүчилтөрөгчийг 20 секундээс бага хугацаанд ашиглах ёстой.
- Туршилтын хийн вариацын хамаарал: Хэмжих хэрэгсэлд шалгалт тохируулгын хийн шахах замаар тохируулсны дараа шалгалт тохируулгын хийн 50%-ийн CO, HC, CO_2 шахаж залруулгын утгаас хазайлтыг гаргана. Үүнтэй ижил аргаар 30 минутын зайтай 2 ба түүнээс дээш хэмжилтийн утгыг авч, хэмжилтийн утга тус бүрийн хазайлтыг тооцоолно.
- Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал: Бүтэц, төхөөрөмж бүрийн ашиглалтын байдал нь хяналтын үзлэгийн стандартад нийцэж байгаа эсэхийг шалгана.

3.6. Дизель хөдөлгүүрийн тортог хэмжигч

3.6.1. Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалт, суурилуулалтын байдлыг шалгах хяналтын үзлэгийн стандарт

- Концентрацын хэмжилтийн хүрээ: 0% -аас 100% хүртэл хэмжих чадвартай байх ба хамгийн бага хуваарь нь 0.1% ба түүнээс бага концентрацыг унших чадвартай байх
- Гэрлийн эх үүсвэрийн ялгаруулах, хүлээн авах хэсгийг утаанаас хамгаалах бүтэц, төхөөрөмж байх ёстой бөгөөд хамгаалалтын хэрэгсэл нь утааны тортог хэмжилтийн утгыг өөрчлөхгүй байх ёстой.
- Цуглуулгын хэсэг: 5 см-ээс урт яндангийн хоолойд оруулах боломжтой, яндангийн хоолойд бэхлэх төхөөрөмжтэй байх
- Хоолой: Цуглуулах хоолой нь автомашины яндангийн хийн хамгийн их температур, даралтыг тэсвэрлэх чадвартай байх
- Загварын тэмдэглэгээ: Дизель хөдөлгүүрийн тортог хэмжигчийн загвар, үйлдвэрлэлийн дугаар, үйлдвэрлэсэн огноо, үйлдвэрлэгчийг тодорхой зааж тэмдэглэсэн байх.

3.6.2. Шалгалт тохируулга хийх стандарт

- Тэг хазайлт: ±1% дотор

- Шулуун байдал: Хамгийн их хуваарийн ±2% дотор

3.6.3. Шалгалт тохируулга хийх арга.
- Тэг хазайлт: Тэг(zero) хий урсгах замаар тэг тохируулсны дараа хамгийн багадаа 1-ээс доошгүй цагийн дараа хэмжсэн утгыг авч, энэ утга болон анхны хэмжсэн утгын хоорондох хазайлтыг авна.
- Шулуун байдал: Хэвийн үед 40%, 50%, 60%, 80% эталон стандарт шүүлтүүрээр 30 минутын зайтай дор хаяж 2 удаа хэмжиж, хэмжсэн утга тус бүрийн хамгийн их хазайлтыг авна.
- Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал: Бүтэц, төхөөрөмж бүрийн ашиглалтын байдал нь хяналтын үзлэгийн стандартад нийцэж байгаа эсэхийг шалгана.

3.7. Дуу чимээний түвшин хэмжигч

3.7.1. Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалт, суурилуулалтын байдлыг шалгах хяналтын үзлэгийн стандарт
- Дуу чимээний түвшин хэмжигч нь микрофон, шинжилгээний хэсэг, түвшний хязгаарын унтраалга, эталон төхөөрөмж, сонсгол тохируулгын хэлхээ, динамик шинж чанар тохируулагч, гаралтын терминал, заагч гэх мэт зүйлсээс бүрдэх, жигд, үнэн зөв ажиллах, ажиллахад хялбар байх
- Эд ангиудын угсралтын байдал, төрөл бүрийн хэмжих хэрэгслийн утаснууд нь төхөөрөмжийн гүйцэтгэлд нөлөөлөхгүй бах бэх байх
- Төхөөрөмжийн металл гадаргуу нь гаднын чийг, тосоор зэврэлтээс хамгаалагдсан байх
- Загварын тэмдэглэгээ: Дуу чимээний түвшин хэмжигчийн загвар, үйлдвэрлэлийн дугаар, үйлдвэрлэсэн огноо, үйлдвэрлэгчийг тодорхой зааж тэмдэглэсэн байх.

3.7.2. Шалгалт тохируулга хийх стандарт
- Стандарт тусгалын өнцгийн хариултын хазайлт: ±1.5%дБ дотор
- Хуваарийн алдаа: ±0.5% дБ дотор
- Динамик шинж чанарын хяналтын алдаа: ±0.3% дБ дотор

3.7.3. Шалгалт тохируулга хийх арга
- Стандарт тусгалын өнцгийн хариу үйлдэл: Стандарт дуу үүсгэгч ашиглан 250 Гц ба 1000 Гц-т шинж чанар бүрийг(А шинж чанар ба С шинж чанар) туршиж, хэмжсэн утгыг тэмдэглэнэ.
- Хуваарийн алдаа: Стандарт дуу үүсгэгч ашиглан 1000 Гц давтамжтайгаар 1 минутын турш заасан утгыг шалгана. (А шинж чанарт турших).
- Динамик шинж чанарын тохируулгын алдаа: Стандарт дуу үүсгэгч ашиглан 1000 Гц давтамжтайгаар хурдан ба удаан горимыг хөрвүүлж, хэмжсэн утгуудын зөрүүг тэмдэглэнэ. (А шинж чанарт турших).
- Бүтэц, төхөөрөмжийн ашиглалтын байдал: Бүтэц, төхөөрөмж бүрийн ашиглалтын байдал нь хяналтын стандартад нийцэж байгаа эсэхийг шалгана.

D.3. Автотээврийн хэрэгсэл Байгалийн хийгээр ажилладаг автотээврийн хэрэгсэл Шахсан байгалийн хийн (CNG) даралтад тэсвэртэй савыг шалгах заавар

Автотээврийн хэрэгсэл Байгалийн хийгээр ажилладаг автотээврийн хэрэгсэл Шахсан байгалийн хийн (CNG) даралтад тэсвэртэй савыг шалгах заавар	MNS 0000

1. Зорилго

Энэхүү стандартын зорилго нь шахсан байгалийн хийгээр ажилладаг автотээврийн хэрэгсэлд суурилуулсан даралтад тэсвэртэй саванд техникийн хяналтын үзлэг хийх, үзлэгийн стандарт, арга, үр дүнгийн бүртгэл хөтлөх аргуудыг тодорхойлж, шаардлагад нийцээгүй доголдолтой даралтад тэсвэртэй савыг илрүүлэх, доголдлыг арилгах арга хэмжээ авах замаар шахсан байгалийн хийн түлшээр ажилладаг автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зорилготой.

2. Хамрах хүрээ

Энэхүү стандартаар дамжуулан шахсан байгалийн хийн (CNG) даралтад тэсвэртэй саванд техникийн хяналтын үзлэг хийж дүгнэлт гаргахад шаардагдах үндсэн зарчмуудыг тодорхойлно. Зааварт тавигдсан шаардлага нь шахсан байгалийн хийн (CNG) түлшээр ажилладаг автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч болон шахсан байгалийн хийн (CNG) даралтад тэсвэртэй саванд ерөнхий үзлэг хийж дүгнэлт гаргах эрх бүхий байгууллага, ажилтнуудад хамаарна.

3. Норматив эшлэл

3.1 MNS 4598 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага
3.2. MNS 4599 Автотээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний эргономикийн үзүүлэлтүүд
3.3. MNS 4410-1 Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэг. 1-р хэсэг: Ерөнхий шаардлага
3.4. MNS 4410-2 Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын тэмдэг. 2-р хэсэг: Ерөнхий шаардлага
3.5. MNS ISO 4030 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN) –байрлал ба бэхэлгээ
3.6 MNS 6730 Автотээврийн хэрэгсэл. Байгалийн хийгээр ажилладаг автотээврийн хэрэгсэл. Ерөнхий шаардлага
3.7 UN Vehicle Regulation No 110-Rev.3 CNG and LNG Vehicles
3.8 ISO 1550-1: 2015, Road vehicles- Compressed natural gas(CNG) fuel system

4. Нэр томьёоны тодорхойлолт

4.1 Даралтад тэсвэртэй сав
Шахсан байгалийн хийн түлшээр ажиллах автотээврийн хэрэгсэлд ашигладаг савыг хэлэх бөгөөд шахсан байгалийн хийг нөөцлөх сав.

4.2 Савны клапан
Шахсан байгалийн хийн түлшээр ажиллах автотээврийн хэрэгсэлд ашигладаг саванд бэхлэгдсэн

клапанг хэлнэ.

4.3 Савны аюулгүйн төхөөрөмж
Даралтад тэсвэртэй сав галд өртөх гэх мэт дотоод даралт ихэссэнтэй холбоотойгоор хэт халалтаас урьдчилан сэргийлэх зорилгоор суурилуулсан төхөөрөмжийг хэлнэ.

4.4 Хэмжих хэрэгсэл
Суурилуулах байршлыг шалгахад ашигладаг туузан метр, диаметр хэмжигч(vernier caliper) гэх мэт хэмжих төхөөрөмжийг хэлнэ.

4.5 Хийн нэвчилт шалгагч
Даралтад тэсвэртэй сав, хийн тэжээлийн хоолой гэх мэтийн битүүмжлэлийг шалгах хэмжих төхөөрөмжийг хэлнэ.

4.6 Үл буцаах клапан (Check valve)
Хийн түлш цэнэглэх залгуур болон хийн савны хооронд суурилуулсан автомат клапан бөгөөд хийг зөвхөн нэг чиглэлд урсах боломжийг бүрдүүлдэг.

4.7 Урсцын хэмжээ ихсэхээс хамгаалах клапан (EFV: Excess Flow Valve)
Хийн урсгал зохих түвшнээс давсан тохиолдолд хийн урсгалыг хаах буюу хязгаарлах төхөөрөмж

4.8 Хийн түлш цэнэгдэх залгуур (Receptacle)
Автомашиныг хийгээр дүүргэх төхөөрөмж

4.9 Хийн даралтыг хязгаарлах төхөөрөмж (Аюулгүйн клапан) (PRD: Pressure Relief Device)
Тодорхой температур / даралтаас хэтэрсэн тохиолдолд саван дахь хийг гадагшлуулах төхөөрөмж

4.10 Үндсэн клапан (Дээд даралтын зогсох клапан) (HIGH Pressure Lock-off Valve)
Хийн саван дахь редукторын хооронд суурилуулж, хөдөлгүүр рүү шахах тэжээлийг "ON/OFF" товчлуураар хаадаг автомат клапан

4.11 Даралт бууруулах клапан (Gas Pressure Valve)
Тээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарч хийн өндөр даралтыг бууруулж хийн системд тэжээл шахах төхөөрөмж

4.12 Нанометр (Pressure Gauge)
Хийн түлш цэнэглэх залгуурын хажууд суурилуулах бөгөөд саван дахь хийн даралтыг илтгэнэ.

4.13 Агааржуулагч
Тээврийн хэрэгслээс хийг гадагшлуулах төхөөрөмж, агааржуулалтын хоолойн хамт

5. Даралтад тэсвэртэй савны үзлэгийн төрөл

5.1 Даралтад тэсвэртэй савны анхан шатны үзлэг
Шахсан байгалийн хийн (CNG) автотээврийн хэрэгслийг импортлон оруулж ирээд бүртгүүлэх үед хийх техникийн хяналтын үзлэг

5.2 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэг
Шахсан байгалийн хийгээр (CNG) ажилладаг автотээврийн хэрэгслийн хувьд дараах зүйлсийн аль нэгт хамаарах өдрөөс хойш 3 жил тутамд тогтмол үзлэгт хамрагдана
5.2.1 Даралтад тэсвэртэй сав анхан шатны үзлэгт хамрагдсан бол: Анх бүртгүүлсэн өдөр
5.2.2 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэгт хамрагдсан бол
5.2.2.1 Даралтад тэсвэртэй савыг тогтмол үзлэгт заасан хугацаанд хамруулсан бол: Тогтмол үзлэгийн хүчинтэй хугацаа дууссаны дараагийн өдөр
5.2.2.2 Тогтмол үзлэгт 5.2.2.1-ээс бусад хугацаанд хамрагдсан бол: Тогтмол үзлэгт хамрагдсан өдрийн

дараагийн өдөр
5.2.2.3 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэгт хамрагдах хугацаа нь хүчинтэй байх хугацаа дуусахаас өмнө болон түүнээс хойших 30 хоногийн дотор хийх ба тухайн үзлэгийн хугацаанд тэнцсэн гэсэн дүгнэлт гарсан бол тогтмол үзлэгийн хүчинтэй байх хугацаа дуусах өдөр үзлэгт хамрагдсанд тооцно.
5.2.3 Даралтад тэсвэртэй саванд тогтмол бус үзлэгт хамрагдсан бол: Тогтмол бус үзлэгт хамрагдсан өдөр
5.3 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол бус үзлэг
5.3.1 Даралтад тэсвэртэй савыг солих тохиолдолд
5.3.2 Автотээврийн хэрэгсэл онхолдох, гал гарах, унах, томоохон осолд өртсөн зэрэг онцгой нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд

6. Даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгийн ерөнхий шаардлага

6.1 Даралтад тэсвэртэй савыг үзлэгт хамруулах гэж буй этгээд нь үзлэгт ямар нэгэн саад учруулахгүйн тулд тухайн савыг цэвэрлэсний дараа үзлэгт хамруулах ёстой ба дараах бичиг баримтыг бүрдүүлэн үзлэг хийх эрх бүхий байгууллагад үзүүлнэ.
6.1.1 Даралтад тэсвэртэй савны анхан шатны үзлэг: Импортоор орж ирснийг нотлох баримт бичиг
6.1.2 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэг: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ
6.1.3 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол бус үзлэг: Даралтад тэсвэртэй савыг тогтмол бус үзлэгт хамруулах үндэслэл бүхий баримт бичиг

6.2 Даралтад тэсвэртэй саванд үзлэг хийх хүсэлт хүлээж авсан техникийн хяналтын үзлэг хийх эрх бүхий байгууллага нь тухайн автотээврийн хэрэгсэл нь дор дурдсан зүйлсийн аль нэгэнд хамаарах эсэхийг шалгаж, үзлэгт саад учруулахгүй байх зорилгоор шаардлагатай арга хэмжээ авахыг шаардах эрхтэй.
6.2.1 Даралтад тэсвэртэй савны гадаргууд гэмтэл, зэврэлт үүссэний улмаас нарийвчилсан үзлэгийг хийхэд хүндрэлтэй тохиолдолд
6.2.2 Даралтад тэсвэртэй савны таг зэрэг хамгаалах хэрэгслийн бэхэлгээний боолт тайлагдахгүй байх тохиолдолд
6.2.3 Хийн түлшний ноцтой нэвчилт илэрсэн тохиолдолд

6.3 Даралтад тэсвэртэй саванд техникийн хяналтын үзлэг хийсэн эрх бүхий байгууллага нь дараах ажлыг гүйцэтгэнэ.
6.3.1 Даралтад тэсвэртэй савны анхан шатны үзлэг
6.3.1.1 Үзлэг хийсний дараа хүсэлт гаргагчид ‘Хавсралт 1’ маягтын хуудсыг олгоно.
6.3.2 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэг
6.3.2.1 Үзлэг хийсний дараа ‘Хавсралт 1’ маягтын даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэгийн дүнгийн хүснэгт бүхий дүгнэлтийн хуудсыг хүсэлт гаргагчид олгоно.
6.3.2.2 Үзлэгийн дүнг цахим болон цаасан хэлбэрээр хадгалж болно.

6.4 Даралтад тэсвэртэй савны үзлэгт тэнцээгүй автомашин өмчлөгч нь дараах хугацаанд багтаан дахин үзлэгт хамрагдах хүсэлтээ гаргах боломжтой.
6.4.1 Даралтад тэсвэртэй савны анхан шатны үзлэг: Үзлэгт тэнцээгүй гэсэн дүгнэлт гарсан өдрөөс хойш 30 хоногийн дотор
6.4.2 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэг: Тогтмол үзлэгийн хугацаа дууссанаас хойш 30 хоногийн дотор
6.4.2.1 Тогтмол үзлэгт хамрагдах хугацаанаас өөр хугацаанд үзлэгт хамрагдсан тохиолдолд: Тэнцээгүй гэсэн дүгнэлт гарсан өдрөөс хойш 30 хоногийн дотор
6.4.3 Даралтад тэсвэртэй савны тогтмол бус үзлэгт хамрагдсан тохиолдолд: Тэнцээгүй гэсэн дүгнэлт гарсан өдрөөс хойш 30 хоногийн дотор

6.5 Зам тээврийн осолд өртсөн зэрэг шалтгааны улмаас үзлэгт хамрагдах хугацаандаа багтаан хамрагдах боломжгүй нөхцөл байдал үүсэн нь батлагдсан дараах тохиолдлуудад 3 сар хүртэл хугацаагаар сунгаж болно.
6.5.1 Тухайн автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэгт болон автотээврийн хэрэгслийг

хураах зэрэг захиргааны арга хэмжээ авсны улмаас замын хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй болсон тохиолдолд
6.5.2 Автотээврийн хэрэгслийг хулгайлагдсан тохиолдолд
6.5.3 Ослын улмаас засвар үйлчилгээ хийлгэж буй тохиолдолд
6.5.4 Даралтад тэсвэртэй сав зэрэг автомашины эд ангиудын нийлүүлэлт саатсаны улмаас замын хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй тохиолдолд
6.5.5 Үүнээс бусад зайлшгүй шалтгаанаар хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй болсон тохиолдолд

6.6 Үзлэгийн хүчинтэй хугацааг 6.5-д заасан үндэслэлээр сунгахын тулд 'Хавсралт 2' маягтад заасны дагуу даралтад тэсвэртэй савны тогтмол үзлэгийг хойшлуулах хүсэлтийг Зам тээврийн яамд дараах бичиг баримтын хамт ирүүлнэ.

7. Даралтад тэсвэртэй саванд техникийн хяналтын үзлэг хийх стандарт, арга
Даралтад тэсвэртэй савыг үзлэгт хамруулах тухай хүсэлтийг хүлээн авсан эрх бүхий байгууллага нь доорх техникийг хяналтын үзлэгийн стандарт, аргын дагуу үзлэгийг явуулна.

7.1 Ерөнхий шаардлага
7.1.1 Агааржуулалтын системтэй байгууламжид автомашинд суурилуулсан чигт нь хийн нэвчилтийг шалгасны дараа 2 хүн харилцан ээлжлэн ерөнхий байдлын үзлэг болон үзлэгийн төхөөрөмжөөр даралтад тэсвэртэй савыг шалгана.
7.1.2 Даралтад тэсвэртэй савны ерөнхий байдлын үзлэгийг биеэр хийх боломжгүй хэсгүүдийг гэрэл ойлгогч гэх мэт багаж, төхөөрөмж ашиглан шалгана. Гэхдээ даралтад тэсвэртэй савыг бэхлэх төхөөрөмж эсхүл кузовын бүтцийн хувьд үзлэг хийхэд хүндрэлтэй бол хэмжилт болон үзлэгийг орхигдуулж болно.
7.1.3 Зай талбай давчуугийн улмаас хэмжих хэрэгслээр хэмжихэд хүндрэлтэй тохиолдолд зэврэлт зэрэг гүний хэмжилтийг хийлгүй, ерөнхий байдлын үзлэг хийж дүгнэлт гаргаж болно.
7.1.4 Үзлэгийг ханын зузаан хэмжигч хэт авианы багаж, гүн хэмжигч, диаметр хэмжигч зэрэг гэмтэл, согог хэмжих төхөөрөмж болон дуран, томруулдаг шил зэрэг туслах тоног төхөөрөмжийг ашиглан гүйцэтгэнэ.
7.1.5 Хийн түлшний даралтыг ашиглалтын даралт хүртэл(ашиглалтын даралтын 50%-иас дээш) цэнэглэсэн үед хийн түлшний нэвчилтийг шалгана.

7.2 Даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт
7.2.1 Ижил төстэй байдал ба тэмдэглэгээ
Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаар, автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар нь бүртгэлийн гэрчилгээ дээрх мэдээлэлтэй тохирч байгаа эсэх, даралтад тэсвэртэй саван дээрх тэмдэглэгээг шалгана.
7.2.1.1 Хийн түлшээр ажилладаг автотээврийн хэрэгслийг хялбар таних зорилгоор MNS 6730 стандартад заасны дагуу хийн түлшний нэрийг бичиж тэмдэглэнэ.
7.2.1.2 Хийн түлшээр ажилладаг автомашины хийн түлш цэнэглэх залгуурын хажууд цэнэглэх хийн түлшний төрөл, цэнэглэх даралт, цэнэглэх хугацаа(савны ашиглалтын хугацаа) зэргийг хялбархан арилахааргүй аргаар тэмдэглэнэ.
7.2.2 Даралтад тэсвэртэй савны техникийн хяналтын үзлэгийн стандарт
7.2.2.1 Даралтад тэсвэртэй савыг зурагдсан болон элэгдэл, цууралт, хонхорхой, зэврэлт зэрэг гэмтэл байгаа эсэхийг шалгана. (Гэмтлийн гүн: металл биетэд 0,5 мм-аас ихгүй, нийлмэл биетэд 1,25 мм-аас ихгүй).
7.2.2.2 Даралтад тэсвэртэй нийлмэл савны утас тасарсан, гадна талд ил гарсан, ховхорсон зүйл байгаа эсэхийг шалгана.
7.2.2.3 Даралтад тэсвэртэй савны гадна талд шатсан, түлэгдсэн хэсэг байгаа эсэх, цахилгаан нум(electric arc)-ын улмаас дулааны гэмтэл учирсан эсэхийг шалгана.
7.2.2.4 Даралтад тэсвэртэй сав товойсон, хонхойсон эсэх гадна тал дээр хийн бөмбөлөг үүссэн, ховхорсон зүйл байгаа эсэхийг шалгана.
7.2.2.5 Даралтад тэсвэртэй савыг автомашины кузовын хойд хэсгээс 30 см-ээс дээш зайд, зүүн талаас 20 см-ээс хол зайд суурилуулсан эсэх, хөндлөнгийн нөлөөллөөс зайлсхийх зорилгоор 5 мм-ээс дээш зайд суурилуулсан эсэхийг шалгана.

7.2.3 Тэжээлийн механизм

MNS 6730 стандартын 4.9-д зааснаар байгалийн хийн түлшээр ажилладаг автотээврийн хэрэгслийн эрчих хүчний системийг бүрэлдэхүүн хэсэг Хүснэгт 1-ийн тэжээлийн механизмын суурилуулалт, ажиллагаа хэвийн эсэхийг шалгах ба хийн нэвчилт шалгагчаар тэжээлийн системд нэвчилт байгаа эсэхийг шалгана.

[Хүснэгт 1.] Шахсан байгалийн хийн (CNG) нарийвчилсан үзлэгийн стандарт болон арга

Ангилал	Үзлэгийн стандарт	Үзлэг хийх арга
Нөөцлөх төхөөрөмж	1. Савны бүтэц -Сав нь автомашинд бэхлэгдсэн байдлаар цэнэглэх боломжтой байна 2. Үзлэгт тэнцсэн бүтээгдэхүүнийг хэрэглэх - Сав, клапан болон даралт буруулах хэрэгсэл нь олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн стандартад нийцсэн байх ёстой. 3. Савыг шалгах - Сав нь даралтад тэсвэртэй савны үзлэгийн стандартын 7.2.2-т заасны дагуу эвдрэл гэмтэл, зэврэлтгүй байх 4. Даралтад тэсвэртэй сав зэрэг нөөцлөх савыг суурилуулах арга - Авттээврийн хэрэгслийн урт, өргөн, өндрийн хэмжээг харгалзан суурилуулах бөгөөд автомашины газраас өргөгдсөн хэмжээнээс дээш хэсэгт байрлуулсан байх - Автотээврийн хэрэгслийн кузовын хойд хэсгээс 30см ба түүнээс дээш, кузовын гадна хэсгээс хамгийн багадаа 20см-ийн зайтай суурилуулна - Чичиргээ, доргионоос болж хийн түлшний нэвчилт үүсэхээс сэргийлэхийн тулд сайтар бэхлэх ёстой ба яндангаас гарах хорт хий шууд ялгарахгүй газарт суурилуулах - Автотээврийн хэрэгслийн яндан болон дуу намсгах төхөөрөмжөөс дор хаяж 10 см (Хэрэв зохих хэмжээнд дулаан ялгаруулах арга хэмжээ авсан бол 4см) зайд, цахилгааны залгуур, цахилгаан свичнээс хамгийн багадаа 20 см зайд, яндангийн амсраас дор хаяж 30 см зайд суурилуулах - Савыг автомашины багаажийн хэсэгт суурилуулсан тохиолдолд бүхээгийн битүүмжлэлийг хадгалсан бүтэцтэй байх -Савыг эргэн тойрон болон хөндлөнгийн оролцоогүйгээр дор хаяж 5мм зайд байрлуулах 5. Савны клапанг ямар нэгэн саадгүйгээр нээж хааж байхаар суурилуулахаас гадна савны дугаарыг шалгах боломжтой байхаар суурилуулна. 6. Савыг битүүмжлэгдсэн газарт байрлуулсан тохиолдолд ялгарсан хий автомашинаас саадгүй гарахаар агааржуулагчийг байрлуулна.	- Суурилуулалт, ажиллагааг төхөөрөмж болон ерөнхий үзлэг хийж шалгах - Хийн нэвчилт үүссэн эсэхийг шалгагч багажийн тусламжтайгаар шалгах

	- Агааржуулагчаас ялгарч буй хий тухайн автомашины цахилгааны залгуур болон свичид нөлөөлөхгүй байхаар агааржуулагчийг суурилуулах - Агааржуулагч доторх автомашины кабель утсыг бүрсэн байх, кузовт бэхэлсэн байх 7. Нарны шууд тусгалд өртөх эрсдэлтэй савыг нарны шууд тусгалаас халхлах ёстой (нарнаас халхлах хаалт нь савтай шууд хүрэлцэж болохгүй). -Савыг нарнаас халхлах хаалт нь ус гэх мэт ямар нэг шингэнийг хуримтлуулж, цуглуулдаггүй салгах боломжтой байна	
Хийн түлшний тоног төхөөрөмж	1. Даралтад тэсвэртэй сав болон үндсэн клапанг тухайн автомашины хойд хэсгээс дор хаяж 30 см, зүүн талаас хамгийн багадаа 20 см зайд байрлуулах - Үндсэн клапанг жолоочийн суудлаас удирдах боломжтой байх(автомашиныг стартераар асаах тохиолдол хамаарна) - Үндсэн клапан нь эрчим хүчний эх үүсвэр алдагдах эсхүл хөдөлгүүр зогссон тохиолдолд автоматаар хаагдана. 2. Хийн түлш цэнэглэх залгуур болон үндсэн клапан зэрэг хийн түлшний төхөөрөмжийн чичиргээ, доргионоос болж хийн нэвчилт үүсэхгүй байхаар аюулгүй газарт суурилуулах хэрэгтэй 3. Хийн түлш цэнэглэх залгуур - Хийн түлш цэнэглэх залгуурыг цэнэглэхэд хялбар байршилд бэхэлж, хаалт, таг зэргийг суурилуулах - Машины суудал байрлах бүхээгт суурилуулахыг хориглоно. 4. Хийн түлшний цэнэглэгч клапанг түлш цэнэглэх залгуур болон савны хоолойд суурилуулах ба харин үл буцаах клапанг суурилуулсан тохиолдолд түлш цэнэглэх клапанг суурилуулахгүй байж болно. 5. Даралт бууруулах клапангийн дулааны эх үүсвэрээр хөдөлгүүрээс гарах хорт хийг ашиглахгүй байх 6. Хийн түлш цэнэглэх залгуурын хувьд савны төлөвлөсөн даралтад тохирсон байх ёстой.	- Суурилуулалт, ажиллагааг төхөөрөмж болон ерөнхий үзлэг хийж шалгах - Хийн нэвчилт үүссэн эсэхийг шалгагч багажийн тусламжтайгаар шалгах
Шугам хоолой	1. Хоолой нь зэвэрдэггүй ган хоолой, төмөр хоолой, эсхүл зэс хоолойг дулааны боловсруулалт хийсэн эсхүл файбераар бэхжүүлсэн резинэн хоолой ашиглах 2. Зэвэрдэггүй ган хоолой, төмөр хоолой, зэс хоолойн зэс хоолойн холбоос нь insert joint(углуурган холбоос), screw joint(шургаар холбох), union joint(нэгдсэн холбоос), welded joint(гагнаасан холбоос) байх ёстой.	- Суурилуулалт, ажиллагааг төхөөрөмж болон ерөнхий үзлэг хийж шалгах - Хийн нэвчилт үүссэн эсэхийг шалгагч

	- Файбераар бэхжүүлсэн резинэн хоолойн холбоос нь insert joint(углуурган холбоос), screw joint(шургаар холбох), union joint(нэгдсэн холбоос), welded joint(гагнаасан холбоос) байна 3. Хоолой зэрэг шугам хоолойг суурилуулах арга - Хоолой болон зүүдэл хэсгийг 60 см тутамд кузовт бэхлэх - Автомашины урт, өргөн, өндөр зэргийг харгалзан суурилуулж, газрын түвшнөөс дээш өргөгдсөн хэсгээс дээш байрлуулах - Гарах яндантай утаатай шууд хүрэлцэхгүй хэсэгт суурилуулах - Яндан болон дуу намсгагчаас дор хаяж 10 см (зохих арга хэмжээ авсан бол 4 см) зайтай, ил байрласан цахилгааны залгуур, свичээс дор хаяж 20 см зайд суурилуулна. - Багаж хэсэгт хийн хоолойг суурилуулсан тохиолдолд машины бүхээгээс тусгаарлагдсан байх - Хоолой гэх зэрэг дамжуулах шугам хоолойг битүү орчинд суурилуулсан тохиолдолд 2 болон түүнээс дээш газарт агааржуулагч суурилуулах ба агааржуулагчаас гарах хий ил байрласан цахилгааны залгуур, цахилгааны свичээс нөлөөлөлд өртөхөөргүй газар суурилуулах - Агааржуулагчийн кабель утсыг бүрсэн байх ба кузовт бэхлэн хоолойн гулзайлтын радиус нь хамгийн багадаа гадна талын диаметрээс 2 дахин их байх - Хоолойг хамгаалж буй металл хэсгийг хоолойтой шууд хүрэлцэхгүйгээр суурилуулах - Хоолой кузовын металл хэсгийн нэвтрэн гарч буй тохиолдолд хоолойг хамгаалах арга хэмжээ авах	багажийн тусламжтайгаар шалгах
Ослоос урьдчилан сэргийлэх тоног төхөөрөмж	1. Аюулгүйн клапаныг савны цэнэглэлтийн дээд даралтыг даах чадвартай байх 2. Аюулгүйн клапаны гадагшлуулах хоолой нь аюулгүйн клапанаас ялгарч буй хийг гаднах аюулгүй орчин руу хөөн зайлуулах бүтэц - Савыг битүүмжлэгдсэн орчинд хадгалсан тохиолдолд аюулгүйн клапанаас ялгарч буй хийг автомашинаас гадагшлуулах бүтэц - Аюулгүйн клапан нь олон улсын баталгаажуулалт, стандартад нийцсэн бүтээгдэхүүн байх 3. Өндөр даралт буруулах клапан болон бага даралт буруулах клапанг хамтад нь суурилуулсан тохиолдолд өндөр даралт буруулах клапангаар дамжин буурсан даралт хэрэглээний даралтаас хэтэрсэн тохиолдолд гадагшаа аюулгүй газар руу зайлуулдаг төхөөрөмж (Relief Device)-ийг суурилуулна	- Суурилуулалт, ажиллагааг төхөөрөмж болон ерөнхий үзлэг хийж шалгах - Хийн нэвчилт үүссэн эсэхийг шалгагч багажийн тусламжтайгаар шалгах

	4. Үл буцаах клапанг хийн түлш цэнэглэх залгуур болон сав хооронд суурилуулах - Чичиргээ, доргилтын улмаас хий нэвчихээс сэргийлж найдвартай бэхлэх 5. Урсцын хэмжээ ихсэхээс хамгаалах клапанг савны клапан болон түүний ойролцоо суурилуулна	
Нэмэлт тоног төхөөрөмж	1. Нанометр эсхүл түлшний хэмжигчийг сав болон жолоочийн суудалд тус тус байрлуулах хэрэгтэй. - Нанометрийг хэрэглээний даралтаас 1.5 дахин их, 2 дахинаас багагүй хэмжээгээр хэрэглэх - Автомашины бүхээгт суурилуулсан нанометр нь эвдэрч гэмтсэн ч гэсэн хийн нэвчилт үүсдэггүй бүтэцтэй байх ёстой бөгөөд гаднын биетийн гэмтлээс хамгаалах боломжтой байрлалд суурилуулсан байх 2. Савны бэхэлгээг сав тус бүрийг 2 буюу түүнээс дээш газар бэхлэх ба савыг салгаж болохоор байна	- Суурилуулалт, ажиллагааг төхөөрөмж болон ерөнхий үзлэг хийж шалгах - Хийн нэвчилт үүссэн эсэхийг шалгагч багажийн тусламжтайгаар шалгах
Шалгуур үзүүлэлт	1. Хийн түлшээр ажилладаг автомашиныг хялбархан таньж болохоор MNS 6730-ын дагуу хийн нэр бүхий тэмдэглэгээг хийнэ 2. Хийг түлшээр ажилладаг автомашины цэнэглэх залгуурын хажууд амархан арилахааргүйгээр хийн төрөл, сав цэнэглэх хугацаа дуусах огноо, цэнэглэх хамгийн өндөр даралт зэргийг тэмдэглэнэ.	Ерөнхий үзлэгээр дамжуулан тэмдэглэгээг шалгах

[Хавсралт №1 хүснэгт] <2024. 8 03-ны өдөр нэмэлт өөрчлөлт орсон>

Даралтат савны үзлэгийн дүгнэлтийн хуудас

Автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч	Овог нэр(Нэршил)	
	Төрсөн огноо(ААН болон хуулийн этгээдийн РД)	
	Хаяг	
Автотээврийн хэрэгсэл	Автомашины нэр	
	Анх бүртгэсэн огноо	Туулсан зам км
	Бүртгэлийн дугаар	Савны тоо

Суурилуулсан байршил	Савны үнэлгээ								Клапангийн (аюулгүй байдлын төхөөрөмжийн) үнэлгээ		
	Савны дугаар	Ашиглалтын хугацаа	Тэмдэглэгээ	Гадна байдлын үзлэг				Хийн нэвчилтийн үзлэг	Клапангийн дугаар	Гадна байдлын үзлэг	Хийн нэвчилтийн үзлэг
				Гэмтэл	Зэврэлт	Гаднын нөлөө	Өөрчлөлт				
Төхөөрөмжтэй холбоотой нэмэлт үнэлгээ											
Тэнцээгүй шалтгаан											
Үзлэгийн хүчинтэй хугацаа									Дахин үзлэгт хамрагдах хугацаа		
Нэгдсэн дүгнэлт											
Шалгасан	Хариуцагч инженер								Инженер		

MNS 0000 стандартын дагуу дээрх байдлаар үзлэг хийв.

оны сарын -ний өдөр

□ □ □ □

Тамга

Үзлэгт тэнцээгүй даралтат савтай холбоотой авах арга хэмжээний талаарх мэдээлэл

1. Үзлэгт тэнцээгүй савыг хэрэгжилтийг хангах дүрмийн 57-р зүйлийн 15-д заасны дагуу устгалд оруулна.
2. Даралтат савыг сольсны дараа хэрэгжилтийг хангах дүрмийн 57-р зүйлийн 13-д заасны дагуу тогтмол бус үзлэгт хамрагдах шаардлагатай.

210mm×297mm[энгийн бичгийн цаас 60g/㎡(дахивар)]

[Хавсралт №2 хүснэгт] <2024.8. 03-ны өдөр нэмэлт өөрчлөлт орсон >

Даралтат савны тогтмол бус үзлэгт хамрагдах хүсэлтийн маягт

※ [ ]-д харгалзах хэсэгт √ тэмдэглэгээг хийнэ. (урд тал)

Хүлээн авч бүртгэсэн дугаар	Хүлээн авч бүртгэсэн огноо	Шийдвэрлэх хугацаа: 3 өдөр

Авто тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч	Овог нэр
	Төрсөн огноо(ААН болон хуулийн этгээдийн РД)
	Хаяг
Автотээврийн хэрэгсэл	Автомашины нэр
	Анх бүртгэсэн огноо
	Бүртгэлийн дугаар Савны тоо

Суурилуулсан байршил	Сав					Савны клапан		Аюулгүй байдлын төхөөрөмж	
	Савыг үйлдвэрлэгч	Үйлдвэрлэлийн серийн дугаар	Үйлдвэрлэсэн огноо	Багтаамж (ℓ)	Савны төрөл	Загварын нэр	Серийн дугаар	Загварын нэр	Серийн дугаар
Үзлэгт хамрагдахыг хүсэж буй огноо									

MNS 0000 стандартын дагуу дээрх байдлаар хүсэлт гаргав.

оны сарын өдөр

Хүсэлт гаргасан: (Гарын үсэг)

Техникийн хяналтын үзлэг хийх эрх бүхий байгууллага Хүндэтгэсэн

Хүсэлт гаргагчийн бүрдүүлэх материал	1.Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ 2.Тогтмол бус үзлэгт хамрагдах шалтгааныг нотлох баримт бичиг	Хураамж	Техникийн хяналтын үзлэг хийх эрх бүхий байгууллагын тогтоосон хураамжийн дүн

Анхаарах зүйлс

1. Аюулгүй байдлын төхөөрөмжийн дугаарыг зөвхөн тухайн автотээврийн хэрэгсэлд бичигдэнэ.
2. Савыг төрлөөр нь CNG1, CNG2, CNG3, CNG4, LNG, CHG гэж ангилна.

210mm×297mm[цагаан цаас 80g/㎡]

D.4. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийх дэс дараалал

Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийх дэс дараалал	MNS 0000

1. Зорилго

Монгол Улсын хэмжээнд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг холбогдох стандартын дагуу хянан тавих, шинээр болон дахин тэмдэглэх ажлыг саадгүй хэрэгжүүлэх зорилготой юм.

2. Хамрах ба хэрэглэх хүрээ

2.1 Автотээврийн хэрэгсэл болон хоёр дугуйт тээврийн хэрэгслийн кузов дээр автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг шинээр эсхүл дахин тэмдэглэх тохиолдолд хэрэглэнэ.

2.2 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийг тэмдэглэх ажилтай холбоотой бодлого боловсруулж, энэхүү ажлыг гүйцэтгэх байгууллагын удирдах болон техникийн ажилтнуудад хамаарна.

3. Норматив эшлэл

3.1 MNS 4598 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага

3.2. MNS 4599 Автотээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний эргономикийн үзүүлэлтүүд

3.3. MNS 4410-1 Автотээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын тэмдэг. 1-р хэсэг: Ерөнхий шаардлага

3.4. MNS 4410-2 Автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын тэмдэг. 2-р хэсэг: Ерөнхий шаардлага

3.5. MNS ISO 4030 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN) –байрлал ба бэхэлгээ

3.6. MNS ISO 3779 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар (VIN) - Агуулга ба бүтэц

3.7. Автотээврийн хэрэгслийн – Дэлхийн үйлдвэрлэгчийг таних тэмдэг (WMI)-ийн тэмдэгт

3.8. MNS 6512 Монгол улсад үйлдвэрлэсэн автотээврийн хэрэгсэлд MNS ISO 3779 : 2010 (VIN) стандартыг хэрэглэх заавар

4. Нэр томьёо тодорхойлолт

4.1 Кузовын хэлбэр төрх

Автотээврийнэ хэрэгслийн хаалга, цонхны тоо, ачаа тээвэрлэх шинж чанар, дээврийн хэлбэр(седан, hatchback) зэргээр тодорхойлогддог машины ерөнхий хэлбэр төрхийг хэлнэ.

4.2. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар

Автотээврийн хэрэгслийн ижил төстэй байдлыг шалгах зорилгоор явах эд анги, их кузов нь тогтоосон аргын дагуу нэгдсэн бүтэцтэй бол кузов(цаашид "явах эд анги" гэх) дээр бичигдсэн араб тоо, латин дармал үсгийг хэлнэ.

4.3. Загварын он

Автотээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэсэн оныг шалгах боломжтой бол үйлдвэрлэсэн оныг шалгах боломжгүй бол импортын мэдүүлгийн гэрчилгээнд бичигдсэн оныг хэлнэ.

4.4. Тэмдэглэлээ хийх

Автотээврийн хэрэгслийн явах эд анги дээр таних тэмдгийн дугаарыг бичих үйлдлийг хэлнэ.

4.5 Шинээр цохих

Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар байхгүйн улмаас автотээврийн хэрэгслийн кузов дээр шинээр тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар цохих, эсхүл автотээврийн хэрэгслийн кузов дээр байгаа таних тэмдгийн дугаараас өөрөөр тэмдэглэгээ хийх үйлдлийг хэлнэ.
4.6 Дахин цохих
Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар нь зэвэрсэн, арилсан, эсхүл Зам тээврийн сайдын тушаалаар баталсан журмын дагуу автотээврийн хэрэгслийн кузов дээр дахин тэмдэглэх үйлдлийг хэлнэ.
4.7 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг арилгах (бүрэх)
Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг дахин цохихын тулд одоо байгаа автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг ашиглахгүй байх арга хэмжээ авч байгаа үйлдлийг хэлнэ.
4.8. Оноосон тэмдэгт
Хууль тогтоомжид заасан автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээг гүйцэтгэгч этгээд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг шинээр болон дахин цохихдоо тухайн автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийсэн байршлыг мэдэхийн тулд ашигладаг тэмдэгтийг хэлнэ.
4.9. Тэмдгийн арилгасан(бүрэх) тэмдэгт
Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг арилгах(бүрэх)-даа ашигласан латин үсэг X тэмдэгтээс ялгагдах ёстой.
4.10 Тэмдэглэгээг гүйцэтгэгч
Автотээврийн үндэсний төв нь журамд заасны дагуу автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг шинээр болон дахин цохилт хийх эрх бүхий байгууллага юм.
4.11 Дэлхийн үйлдвэрлэгчийг таних дугаар(WMI : World Manufacturer Identification)
Үйлдвэрлэгчийг ялгахын тулд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын 1-3 дугаарт бичигдсэн тэмдэгт бөгөөд MNS6512-оос олгосон автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэгтийг хэлнэ.

5. Гүйцэтгэх дэс дараалал
5.1 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээг хүсэлт гаргах, тушаал, тэмдэглэгээ хийх, үр дүнг боловсруулах гэж хуваж гүйцэтгэнэ.
5.2 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэх ажлыг зөвхөн зохих журмын дагуу тэмдэглэгээ гүйцэтгэгчээр эрх бүхий байгууллага гүйцэтгэнэ.
5.3 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээний ажил дууссаны дараа тухайн ажлын гүйцэтгэлийн дэлгэрэнгүй мэдээллийг цаашид шалгах боломжтойгоор системд автоматаар бүртгэнэ.
5.4 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлтээс бусад бүх ажлыг системээр дамжуулан гүйцэтгэнэ.

6. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт гаргах
6.1 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт гаргахдаа тэмдэглэгээний аргын дагуу шаардлагатай баримт бичгийг бүрдүүлнэ.
6.2 Автотээврийг үйлдвэрлэсний дараа автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг цохиулах хүсэлт гаргахдаа дараах баримт бичгийг бүрдүүлж, хүсэлт гаргана.
6.2.1 Импортын мэдүүлгийн гэрчилгээ (Зөвхөн импортын автотээврийн хэрэгсэлд хамаарна)
6.2.2 Үйлдвэрлэгчийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээ
6.2.3 [Хавсралт 4] Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт
6.2.4 Автотээврийн хэрэгслийн модификацийн мэдээллийн хүснэгт

6.3 Хэрэв замын хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгсэлд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэхийг хүсвэл дараах баримт бичгийг бүрдүүлж, хүсэлт гаргана.

6.3.1 Монгол Улсын иргэн автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт гаргахдаа дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ.
6.3.1.1 Тэмдэглэгээ хийлгэх шалтгаан тус бүрээр бүрдүүлэх баримт бичгийг [Хавсралт 1]-д үзүүлэв.
6.3.2 Хуулийн этгээд/дипломат байгууллага, улсын болон орон нутгийн өмчит төрийн өмчит ААН, төрийн өмчит үйлдвэрийн газрууд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт гаргахдаа дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ.
6.3.2.1 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ
6.3.2.2 Аж ахуйн нэгжийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээ
6.3.2.3 [Хавсралт 4] Тээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт

6.3.3 Монгол Улсад байнга болон түр оршин суугаа гадаадын иргэн, харьяалалгүй этгээд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэхээ хийлгэхдээ дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ.
6.3.3.1 Импортын мэдүүлгийн гэрчилгээ(Зөвхөн импортын автотээврийн хэрэгсэлд хамаарна)
6.3.3.2 [Хавсралт 4] Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт
6.3.3.3 Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ (Холбогдох улсад бүртгэлтэй байсан автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ)
6.3.3.4. Оршин суугаа газрын гэрчилгээ (Байнга болон түр оршин суугаа гадаадын иргэн, харьяалалгүй этгээд мөн болохыг нотлох баримт бичиг)

7. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэх заавар
7.1 АТҮТ-д автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлтийг хүлээн авахдаа хүсэлт, шаардлагатай баримт бичгийг шалгаж, зөвхөн таарч буй тохиолдолд шинээр болон дахин тэмдэглэгээ хийх гэж ангилах заавар өгнө.
7.2 Шинээр тэмдэглэгээ хийх ажлыг зөвхөн 6.2-т хүсэлт гаргасан тохиолдолд л гүйцэтгэнэ.
7.3 Дараах шалтгаанаар хүсэлт гаргасан тохиолдолд дахин тэмдэглэгээ хийх зааврыг гүйцэтгэнэ.
7.3.1. Автотээврийн хэрэгсэл нь автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугааргүй, тэмдэглэгээний арга, систем нь холбогдох хууль тогтоомжид нийцээгүй тохиолдолд
7.3.2 Автотээврийн хэрэгслийн автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар нь өөр тээврийн хэрэгсэлтэй ойролцоо байх тохиолдолд
7.3.3 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар зэвэрсэн, арилсаны улмаас танихад хэцүү болсон тохиолдолд
7.3.4 Тэмдэглэгээ гүйцэтгэгч (Автотээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгч) автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг буруу тэмдэглэсэн тохиолдолд
7.3.5 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын зарим хэсэг гэмтсэн тохиолдолд
7.3.6 Зам тээврийн ослын улмаас автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар гэмтсэн, автозасварын явцад автотээврийн хэрэгслийн кузов солигдсон тохиолдолд
7.3.7 Зам тээврийн сайдын баталсан бусад тохиолдлуудад
7.4 Шинээр болон дахин тэмдэглэгээ хийхэд ашиглах автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг дараах стандартын дагуу үүсгэнэ.
7.4.1 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг MNS 6512 стандартын дагуу шинээр үүсгэнэ.
7.4.2 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг [Хавсралт 2]-ын заалтын дагуу үүсгэнэ.
7.4 Тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлтийг хүлээн авсан автотээврийн хэрэгслийн Техникийн хяналтын үзлэгийн төвд шалтгаан бүрээр нотлох баримт бичгийг шалгасны дараа тэмдэглэгээний тушаал хүчинтэй гэж үзвэл [Хавсралт 5] автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх ажлын даалгаварыг хүсэлт гаргагчид олгоно.
7.5 Онцгой тохиолдлоос бусад тохиолдолд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг харуулах автотээврийн хэрэгслийг авч ирж үзүүлэх газар нь автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг цохих боломжтой байгууламж бүхий техникийн хяналтын үзлэгийн төв байна.

7.6 Тэмдэглэгээ хийх тушаалыг гаргахдаа автотээврийн хэрэгслийн авч ирж үзүүлэхэд 1 сараас доошгүй хугацаа өгнө. Ингэхдээ автотээврийн хэрэгсэлд зам тээврийн осол, хулгайлагдсан зэрэг шалтгааны улмаас автоүйлчилгээ, засвар хийлгэх шаардлагатай бол эсхүл зайлшгүй шаардлагатай тохиолдолд 3 сар хүртэл хугацаагаар олгож болно.

7.7 Автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгч нь автотээврийн хэрэгсэл авч ирж үзүүлэх хугацаа дуусахаас өмнө сунгах хүсэлт гаргасан бол шалтгааныг нотолсон баримт бичгийг шалгасны дараа үндэслэлтэй гэж үзвэл шаардлагатай хугацааг 3 сар хүртэл хугацаагаар сунгаж болно. Харин нэмэлт сунгалт хийх шаардлагатай бол автотээврийн хэрэгсэл өмчлөгчийн хүсэлтийг сунгах хугацаа дуусахаас өмнө хүлээн авах бөгөөд үндэслэлтэй гэж үзвэл 3 сар хүртэл хугацаагаар сунгах боломжтой.

7.8 АТҮТ нь автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийх ажилтай холбоотой хууль тогтоомжоор тогтоосон стандартын нарийвчилсан шатлалыг багтаасан ажил үүргийн зохицуулалтыг бий болгож, үйл ажиллагаандаа ашиглана.

8. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг тэмдэглэгээ хийх арга

8.1 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлт гаргасан хүмүүс [Хавсралт 5] ажлын даалгавар болон зорилтот автотээврийн хэрэгслийг ажлын даалгаварт заасан байршилд авч ирж үзүүлнэ.

8.2 Автотээврийн хэрэгслийг авч ирж үзүүлэх хугацаанд тэмдэглэгээ хийх ажлын даалгаврын хамт авч ирсэн бол Техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн дарга нь ижил төстэй байдлыг шалгаж, автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар гэх мэт тэмдэглэгээ (арилгах орно)-г хийж гүйцэтгэнэ. Энэ тохиолдолд автотээврийн хэрэгслийн автоүйлчилгээ хийгдэж дууссан байх ёстой бөгөөд автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг дахин тэмдэглэгээ хийлгэх зөвшөөрлийн хүсэлт гаргасан автотээврийн хэрэгслийн таних дугаар зай талбай давчуу газарт байрлуулсны улмаас арилгасан тэмдэгтийн тэмдэглэгээ хийхэд хүндрэлтэй тохиолдолд өмнөх тэмдэглэгээг тусдаа хэрэгсэл ашиглан арилгаж болно.

8.3 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээг хийхдээ цифр бүрийн хооронд хоосон зай алгасалгүйгээр нэг буюу хоёр мөрөнд багтаан бичих бөгөөд эхлэл, төгсгөлийг тодорхой ялгагдахаар байх ба төгсгөлд нь оноосон тэмдэгт [Хавсралт 3]-ийг тэмдэглэнэ.

8.4 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг явах эд анги дээр жолоочийн суудлаас урагшаа харсан баруун талд тэмдэглэх ба тусгай бүтэцтэй учир өөр газар тэмдэглэгээ хийх бол тухайн мэдээллийг системд бүртгэнэ.

8.5 Алдаатай автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг засахдаа арилгасан тэмдэгт болон тусдаа хэрэглүүр ашиглан арилгах ба дээд доод зэрэг зохих газарт тэмдэглэж, тэмдэглэгээний урд болон хойно нь оноосон тэмдэгтийг тэмдэглэнэ.

8.5.1 Өөрөөр заагаагүй бол арилгасан тэмдэгт нь латин үсгийн “X” үсэг байна.

9. Үндэсний нийтлэг тэмдэгт

Зам тээврийн сайдын баталсан үндэсний нийтлэг автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг тэмдэглэх тэмдэгт (цаашид “үндэсний нийтлэг тэмдэгт” гэх) нь дараахын адил байна.

Тэмдэглэгээний агуулга	Тэмдэглэх тэмдэгт		
	Эхний орон	Хоёр дахь орон	Гурав дахь орон
Суудлын автомашин	M	L	9
Автобус	M	M	9
Ачааны машин	M	N	9
Тусгай автотээврийн хэрэгсэл	M	P	9
Хоёр дугуйт тээврийн хэрэгсэл	M	R	9
Чиргүүл	M	S	9
Механизм	M	T	9

10. Үр дүнг боловсруулах

10.1 Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв нь автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар тэмдэглэгээг журмын дагуу гүйцэтгэх тохиолдолд [Хавсралт 6]-д заасан автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээг баталгаажуулсан лавлагааг хүсэлт гаргагчид олгоно.

10.2 Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээг гүйцэтгэж дууссаны дараа автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээний гүйцэтгэлийн дэвтэрт [Хавсралт 7]-д шинээр цохисон автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын цоолборыг хавсаргах бөгөөд дахин тэмдэглэгээ хийсэн тохиолдолд арилгасан гэсэн тэмдэгтийг тэмдэглэсэн цоолборыг бас хавсаргана.

10.3.10.2-т заасны дагуу автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээний дэвтэр нь 30-аас доошгүй жил хадгалагдах ёстой. Гэхдээ тэмдэглэгээний гүйцэтгэлийн дэвтрийг 10 хүртэлх жил хадгалагдаж, дараа нь 20 хүртэлх жил цахим өгөгдөл хэлбэрээр хадгалагдах боломжтой.

[Хавсралт 1]

Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг тэмдэглэх баримт бичиг / шалтгаанаар /

Тэмдэглэгээ хийх шалтгаан	Нотлох баримт бичиг
Зэврэлт	1. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын баталгаажуулалт бүхий илэрхийлэл эсхүл ижил төстэй байдлын шалгах мэдээлэл 2. Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ
Гэмтэл	1. Гэмтсэн байдлын гэрэл зураг эсхүл цоолбор 2. Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын баталгаажуулалт бүхий илэрхийлэл эсхүл ижил төстэй байдлын шалгах мэдээлэл
Бусад	1. Дахин тэмдэглэгээ хийх шалтгааныг шалгах боломжтой мэдээлэл

[Хавсралт 2]

Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарыг үүсгэх арга

Тэмдэглэгээний ангилалаар	Оронгийн дугаар	Тэмдэглэгээний агуулга	Дэлгэрэнгүй
Үйлдвэрлэгчийн	1	Автотээврийн хэрэгслийн төрлөөр	MNS 6512-д заасан үндэсний нийтлэг тэмдэгтийн дагуу Зам тээврийн сайдын баталсан автотээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарсан тэмдэгт
	2		

	3		Суудлын ТХ: ML 9 Автобус: MM9 Ачааны ТХ: MN9 Тусгай зориулалтын ТХ: MP 9 Чиргүүл: MS9 Хоёр дугуйт ТХ: MR 9 Механизм: MT9
Автотээврийн хэрэгслийн тусгай ангилал	4	АТХ-ийн ангилал	Эхний хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
	5	АТХ-ийн зориулалтаар ангилах	2-р хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
	6	АТХ-ийн бүх жингээр ангилах	3-р хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
	7	Дамжуулагчаар ангилах	4-р хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
	8	Хөдөлгүүрийг нийт багтаамжаар ангилах	5-р хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
	9	Ашиглах түлшээр ангилах	6-р хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
Үйлдвэрлэсэн цуврал дугаар	10	Загварын он	7-р хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
	11	Тэмдэглэгээний зааврын ТХҮзлэгийн төв	8- хэсэгт заасан тэмдэгтийг тэмдэглэх
	12		
	13	Тэмдэглэгээний зааврын цуврал дугаар	Тэмдэглэгээний зааврын цуврал дугаар
	14		
	15		
	16		
	17		

* Ашигласан тэмдэгт нь I, O, Q-аас бусад латин дармал үсэг эсхүл араб тоо, N нь араб тоогоор тэмдэглэнэ.

1. Автотээврийн хэрэгслийн тэмдэглэгээний тэмдэгт/ангиллаар

Тэмдэгт	АТХ-ийн ангилал	Хамрагдах автотээврийн хэрэгслийн төрөл
A	A	Мотоцикл
B	B	Жолоочийг эс тооцвол 8 ба түүнээс цөөн суудалтай, нийт жин нь 3500 кг ба түүнээс бага жинтэй автомашин(нийт жин нь 750 кг ба түүнээс бага чиргүүл орно)
C	C	“D” ангилалд хамаарах тээврийн хэрэгслийг эс тооцвол нийт жин нь 3500 кг-аас дээш жинтэй бүх тээврийн хэрэгсэл (750 кг ба түүнээс бага жинтэй чиргүүл орно)
D	D	Жолоочийг эс тооцвол 8-аас дээш хүн тээвэрлэх зориулалттай автотээврийн хэрэгсэл (нийт жин нь 750 кг ба түүнээс бага чиргүүл орно)
E	BE	"B" ангиллын нийт жин 750 кг-аас дээш чиргүүлтэй автотээврийн хэрэгсэл
F	CE	"C" ангиллын нийт жин 750 кг-аас дээш чиргүүлтэй автотээврийн хэрэгсэл
G	DE	Нийт жин нь 750 кг-аас дээш чиргүүлтэй “D” ангиллын автотээврийнэ хэрэгсэл, давхар автобус, хос замгүй галт тэрэг
H	M	Трактор, өөрөө явагч механизм, тэдгээрийн чиргүүл эсвэл ажлын тоног төхөөрөмж бүхий эд анги

2 Автотээврийн хэрэгслийн тэмдэглэгээний тэмдэгт/зориулалтаар

Тэм дэгт	Зориулалт	Жишээ	Тэм дэгт	Зориулалт	Жишээ
1	Тусгай зориулалтын АТХ	Тээврийн хэрэгсэл тээвэрлэх ачааны машин Өөрөө ачигч	**A**	Цистерн чиргүүл	Төрөл бүрийн цистерн
2	Байгаль орчинд хамааралтай автомашин	Бохир ус зөөвөрлөх ахуйн хог хаягдал	**B**	Автомат цистерн	Төрөл бүрийн автомат цистерн
3	Түргэн тусламжийн болон гал унтраах автомашин	Усны савны галын машин, түргэн тусламжийн машин болон бусад гал унтраах автомашин	**C**	Beam trailer	Төрөл бүрийн beam trailer
4	Бүхээгтэй автомашин	Төрөл бүрийн бүхээгтэй автомашин	**D**	Контейнерын явах эд анги, чиргүүл	Төрөл бүрийн контейнерын явах эд анги
5	Кран	Чирэх машин Автокран	**E**	Low-floor чиргүүл	Төрөл бүрийн low-floor чиргүүл
6	Цистерн	Нефтийн бүтээгдэхүүн тээвэрлэх цистерн Усны машин, Сүүний цистерн	**F**	Самосвал	ТӨрөл бүрийн самосвал
7	Харилцаа холбоо, зар сурталчилгаатай холбоотой автомашин	Өргөн нэвтрүүлгийн буухиа ТХ, Утасгүй холбооны ТХ	**G**	Тусгай чиргүүл	Бусад тусгай чиргүүл
8	Нийтлэг тээврийн хэрэгсэл	Бүрэн ачааны чиргүүл Автосамосвал	**H**	Хүнд машин механизм	Бүх төрлийн хүнд машин механизм
9	Амралт зугаалга, албаны машин	Аяллын зориулалттай автомашин	Z	Бусад автомашин	Дээрх ангилалд ороогүй АТХ
10	Нийтлэг автомашин	Ерөнхий суудлын автомашин, автобус, ачааны автомашин, мотоцикл			

3. Тээврийн хэрэгслийн нийт жинг тэмдэглэсэн тэмдэгт

Тэмдэгт	ТХ-ийн нийт жин	Тэмдэгт	ТХ-ийн нийт жин	Тэмдэгт	ТХ-ийн нийт жин
1	500 кг ба түүнээс бага	8	12,500 кг-аас дээш 15,000 кг ба түүнээс бага	E	30,000 кг-аас дээш 32,500 кг ба түүнээс бага
2	500 кг-аас дээш 1,000 кг ба түүнээс бага	9	15,000 кг-аас дээш 17,500 кг ба түүнээс бага	F	32,500 кг-аас дээш 35,000 кг ба түүнээс бага
3	1,000 кг-аас дээш 2,500 кг ба түүнээс бага	0	17,500 кг-аас дээш 20,000 кг ба түүнээс бага	G	35,000 кг-аас дээш 37,500 кг ба түүнээс бага
4	2,500 кг-аас дээш 5,000 кг ба түүнээс бага	A	20,000 кг-аас дээш 22,500 кг ба түүнээс бага	H	37,500 кг-аас дээш 40,000 кг ба түүнээс бага
5	5,000 кг-аас дээш 7,500 кг ба түүнээс бага	B	22,500 кг-аас дээш 25,000 кг ба түүнээс бага		
6	7,500 кг-аас дээш 10,000 кг ба түүнээс бага	C	25,000 кг-аас дээш 27,500 кг ба түүнээс бага		
7	10,000 кг-аас дээш 12,500 кг ба түүнээс бага	D	27,500 кг-аас дээш 30,000 кг ба түүнээс бага		

4. Дамжуулагчийн тэмдэгт

Тэмдэгт	M	A	S	C	X	Z
Дамжуулагчийн ангилал	Механик дамжуулагч	Автомат дамжуулагч	Хагас автомат дамжуулагч	Тасралтгүй хувьсах дамжуулагч	Бусад	Дамжуулагчгүй

5. Хөдөлгүүрийн тэмдэгт/нийт багтаамжаар

Тэм дэгт	Багтаамж	Цахилгаан моторын нэрлэсэн гаралт	Тэм дэгт	Багтаамж	Цахилгаан моторын нэрлэсэн гаралт	Тэм дэгт	Багтаамж	Цахилгаан моторын нэрлэсэн гаралт
1	50cc ба түүнээс бага	1 кВт ба түүнээс бага	0	1,300cc-ээс дээш 1,500cc ба түүнээс бага	60 кВт-аас давсан 70 кВт ба түүнээс бага	J	6,000cc-ээс дээш 7,000cc ба түүнээс бага	350 кВт-аас давсан 400 кВт ба түүнээс бага
2	50cc-ээс дээш 125cc ба түүнээс бага	1 кВт-аас давсан 1.5 кВт ба түүнээс бага	A	1,500cc-ээс дээш 1,800cc ба түүнээс бага	70 кВт-аас давсан 80 кВт ба түүнээс бага	K	7,000cc-ээс дээш 8,000cc ба түүнээс бага	400 кВт-аас давсан 450 кВт ба түүнээс бага
3	125cc-ээс дээш 250cc ба түүнээс бага	1.5 кВт-аас давсан 5 кВт ба түүнээс бага	B	1,800cc-ээс дээш 2,000cc ба түүнээс бага	80 кВт-аас давсан 90 кВт ба түүнээс бага	L	8,000cc-ээс дээш 9,000cc ба түүнээс бага	450 кВт-аас давсан 500 кВт ба түүнээс бага
4	250cc-ээс дээш 400cc ба түүнээс бага	5 кВт-аас давсан 10 кВт ба түүнээс бага	C	2,000cc-ээс дээш 2,500cc ба түүнээс бага	90 кВт-аас давсан 100 кВт ба түүнээс бага	M	9,000cc-ээс дээш 10,000cc ба түүнээс бага	500 кВт-аас давсан 550 кВт ба түүнээс бага
5	400cc-ээс дээш 600cc ба түүнээс бага	10 кВт-аас давсан 20 кВт ба түүнээс бага	D	2,500cc-ээс дээш 3,000cc ба түүнээс бага	100 кВт-аас давсан 150 кВт ба түүнээс бага	N	10,000cc-ээс дээш 12,000cc ба түүнээс бага	550 кВт-аас давсан 600 кВт ба түүнээс бага
6	600cc-ээс дээш 750cc ба түүнээс бага	20 кВт-аас давсан 30 кВт ба түүнээс бага	E	3,000cc-ээс дээш 3,500cc ба түүнээс бага	150 кВт-аас давсан 200 кВт ба түүнээс бага	P	12,000cc-ээс дээш 13,000cc ба түүнээс бага	600 кВт-аас давсан 650 кВт ба түүнээс бага
7	750cc-ээс дээш 900cc ба түүнээс бага	30 кВт-аас давсан 40 кВт ба түүнээс бага	F	3,500cc-ээс дээш 4,000cc ба түүнээс бага	200 кВт-аас давсан 250 кВт ба түүнээс бага	R	13,000cc-ээс дээш 15,000cc ба түүнээс бага	650 кВт-аас давсан 700 кВт ба түүнээс бага
8	900cc-ээс дээш 1,100cc ба түүнээс бага	40 кВт-аас давсан 50 кВт ба түүнээс бага	G	4,000cc-ээс дээш 5,000cc ба түүнээс бага	250 кВт-аас давсан 300 кВт ба түүнээс бага	S	15,000cc-ээс дээш	700 кВт-аас давсан
9	1,100cc-ээс дээш 1,300cc ба түүнээс бага	50 кВт-аас давсан 60 кВт ба түүнээс бага	H	5,000cc-ээс дээш 6,000cc ба түүнээс бага	300 кВт-аас давсан 350 кВт ба түүнээс бага	T	Хөдөлгүүр байхгүй	Цахилгаан мотор байхгүй

6. Тэмдэглэх тэмдэгт/ашиглах түлшний төрлөөр

Тэмдэгт	A	B	C	D	E	G	H	L	S	Z
Ашиглах түлш	LNG	Түлшний элемент	CNG	Дизель	Цахилгаан	Бензин	Хосолсон	LPG	Нарны эрчим хүч	Бусад

7. Загварын он

Он	Тэмдэгт	Он	Тэмдэгт	Он	Тэмдэгт	Он	Тэмдэгт
1980	A	1991	M	2002	2	2013	D
1981	B	1992	N	2003	3	2014	E
1982	C	1993	P	2004	4	2015	F
1983	D	1994	R	2005	5	2016	G
1984	E	1995	S	2006	6	2017	H
1985	F	1996	T	2007	7	2018	J
1986	G	1997	V	2008	8	2019	K
1987	H	1998	W	2009	9	2020	L
1988	J	1999	X	2010	A	2021	M
1989	K	2000	Y	2011	B	2022	N
1990	L	2001	1	2012	C	2023	P

8. Тэмдэглэгээ гүйцэтгэгч байгууллага (Техникийн хяналтын үзлэгийн төв) тэмдэглэх тэмдэгт

Тэмдэгт	ТХУ-ийн төв	Тэмдэгт	ТХУ-ийн төв	Тэмдэгт	ТХУ-ийн төв
01	Да хүрээ	02	Сонгинохайрхан	03	Цамбагарав
04	Баянзүрх	05	Баянгол	06	Чингэлтэй

[Хавсралт 3]

Оноосон тэмдэгт/ Техникийн хяналтын үзлэгийн төв тус бүрээр

Тэмдэгт	ТХУ-ийн төв	Тэмдэгт	ТХУ-ийн төв	Тэмдэгт	ТХУ-ийн төв
A	Да хүрээ	B	Сонгинохайрхан	C	Цамбагарав
D	Баянзүрх	E	Баянгол	F	Чингэлтэй

[Хавсралт 4]

<table>
<tr><td colspan="5">Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийлгэх хүсэлтийн хуудас</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Хүсэлт гаргагч</td><td>Овог нэр</td><td></td><td>РД</td><td></td></tr>
<tr><td>Хаяг</td><td></td><td>Утасны дугаар</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Автотээврийн хэрэгсэл</td><td>Өмчлөгч</td><td></td><td>Бүртгэлийн дугаар</td><td></td></tr>
<tr><td>Автомашины нэр</td><td></td><td>Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаар</td><td></td></tr>
<tr><td>Хүсэлтийн зүйл</td><td colspan="4">□ Шинээр тэмдэглэгээ хийлгэх □ Давтан тэмдэглэгээ хийлгэх</td></tr>
<tr><td>Хүсэлт гаргах болсон шалтгаан</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="5">MNS 000-д заасны дагуу дараахын адил хүсэлт гаргаж байна.
оны -р сарын ны/ний өдөр
Хүсэлт гаргагч (Гарын үсэг)</td></tr>
</table>

[Хавсралт 5]

<table>
<tr><td colspan="5">Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийх ажлын даалгавар</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Хүсэлт гаргагч</td><td>Овог нэр</td><td></td><td>РД</td><td></td></tr>
<tr><td>Хаяг</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Автотээврийн хэрэгсэл</td><td>Өмчлөгч</td><td></td><td>Бүртгэлийн дугаар</td><td></td></tr>
<tr><td>Автомашины нэр</td><td></td><td>Автомашины төрөл</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">Даалгавар</td><td>Тэмдэглэгээ хийх арга</td><td colspan="3">[ ] Шинээр тэмдэглэгээ хийх [ ] Давтан тэмдэглэгээ</td></tr>
<tr><td>Одоогийн АТХ-ийн таних тэмдгийн дугаар</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Зааварласан АТХ-ийн таних тэмдгийн дугаар</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Тэмдэглэгээ хийх хугацаа</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Автомашиныг авч очих газар</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="5">MNS 000-д заасны дагуу дараахын адил хүсэлт гаргаж байна.
оны -р сарын ны/ний өдөр
… техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн дарга (Гарын үсэг)</td></tr>
</table>

[Хавсралт 6]

Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээний лавлагаа				
Хүсэлт гаргагч	Овог нэр		РД	
	Хаяг			
Автотээврийн хэрэгсэл	Өмчлөгч		Бүртгэлийн дугаар	
	Автомашины нэр		Автомашины төрөл	
Тэмдэглэгээ хийх арга		[ ] Шинээр тэмдэглэгээ хийх [ ] Давтан тэмдэглэгээ		
Тэмдэглэгээ хийх АТХ-ийн таних тэмдгийн дугаар				
Тэмдэглэгээ хийх он, сар% өдөр, цаг				
Тэмдэглэгээ хийх газар				
MNS 000-д заасны дагуу дараахын адил хүсэлт гаргаж байна. оны -р сарын ны/ний өдөр … техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн дарга (Гарын үсэг)				

[Хавсралт 7]

Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээний гүйцэтгэлийн дэвтэр

Д/Д	Гүйцэтгэсэн огноо	Хүсэлт гаргагч	АТХ-ийн бүртгэлийн дугаар	Тэмдэглэгээний гүйцэтгэлийн дэлгэрэнгүй	Тэмдэглэгээ хийх байршил

D.5. Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийх дараалал

Автотээврийн хэрэгслийн таних тэмдгийн дугаарын тэмдэглэгээ хийх дэс дараалал	MNS 0000

Энэ стандарт нь 20... оны ... дүгээр сарын ...-ны өдрөөс эхлэн хүчинтэй.

1. Зорилго

1.1. Энэхүү стандартын зорилго нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр замын хөдөлгөөнд оролцож буй тээврийн хэрэгсэлд “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”-ын 5 дугаар зүйлд заасны дагуу автотээврийн хэрэгслийн техникийн мэдээлэл, үзүүлэлт, бүртгэлийн мэдээллийн өөрчлөлтийн бүртгэлийг жигд саадгүй явуулахад оршино.

2. Хамрах хүрээ

2.1. Энэхүү стандарт нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр замын хөдөлгөөнд оролцож буй автотээврийн хэрэгслийн цахим системийн мэдээллийн санд бүртгэлтэй техникийн мэдээлэл, үзүүлэлтийг өөрчлөхийг хүссэн тохиолдолд хэрэглэнэ.

2.2. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн мэдээлэл, үзүүлэлтийг өөрчлөх ажлыг гүйцэтгэж, хяналт тавих байгууллагын удирдлага, инженер техникийн ажилтан дагаж мөрдөнө

3. Норматив эшлэл

3.1. MNS 4598- Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага

3.2. MNS 4599 - Автотээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний эргономикийн үзүүлэлтүүд

3.3. MNS ISO 3833 - Автотээврийн хэрэгсэл. Төрөл, нэр томьёо, тодорхойлолт

3.4. MNS 5044 - Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төв. Ангилал. Ерөнхий шаардлага

4. Нэр томьёо, тодорхойлолт

Энэ стандартад хэрэглэсэн нэр томьёо, тодорхойлолтыг дараах утгаар ойлгож хэрэглэнэ.Үүнд:

4.1. Автотээврийн хэрэгсэл

Зорчигч ба ачаа тээвэрлэхэд зориулсан бүх төрлийн автомашин, чиргүүл, цахилгаан автотээврийн хэрэгсэл.

4.2. Техникийн өөрчлөлт

Автотээврийн хэрэгслийн үзүүлэлтийг сайжруулах мөн төрөл бүрийн зориулалтаар ашиглахын тулд автотээврийн хэрэгслийн бүтэц, тоног төхөөрөмжийг өөрчлөхийг хэлнэ.

4.3. Автотээврийн хэрэгслийн бүтэц

Автотээврийн хэрэгслийг бүрдүүлдэг бүрэлдэхүүн кузов, явах эд ангид суурилуулсан эд ангиудын нийт жинг хэлнэ.

4.4. Автотээврийн хэрэгслийн төхөөрөмж

Автотээврийн хэрэгслийн хөдөлгүүр, цахилгаан, явах эд ангиудыг бүрдүүлдэг бүрэлдэхүүнүүдийг хэсэгчлэн ангилах төрөл бүрийн төхөөрөмжүүдийг хэлнэ.

4.5. Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл

Автотээврийн хэрэгсэл техникийн өөрчлөлт оруулахдаа тухай төхөөрөмж холбогдох хууль, журамд нийцэж байгаа эсэхийг шалгах үе шат

4.6. Техникийн өөрчлөлтийн үзлэг

Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийж дууссаны дараа ажиллагаа хэвийн, батлагдсан стандартын дагуу өөрчлөлт хийгдсэн эсэхийг баталгаажуулах үйл явц

4.7. Хууль бус техникийн өөрчлөлт

Автотээврийн хэрэгслийг аюулгүй ажиллагааны стандартад нийцэхгүй байхаар дур мэдэн өөрчилсөн

4.8. Автотээврийн хэрэгслийн техникийн ерөнхий байдал

Автотээврийн хэрэгслийг бүрдүүлдэг бүрэлдэхүүн тус бүрийг болон төхөөрөмжийг бүрдүүлдэг бүрэлдэхүүн хэсэг тус бүрийг хэлнэ

5. Ажлын дараалал

5.1. Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлтийн хийх ажлыг зөвшөөрөл авах хүсэлт гаргах, зөвшөөрөл олгох, техникийн хяналтын үзлэг гэж хуваана.

5.2. Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийх зөвшөөрөл олгох, техникийн хяналтын үзлэгийн ажлыг АТҮТ-ийн тодорхой хугацаанд сургалтад хамрагдсан ажилтнууд гүйцэтгэнэ.

5.3. Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийж дуусмагц өөрчлөгдсөн техникийн ерөнхий байдлын мэдээллийг систем автоматаар мэдээллийн санд бүртгэнэ.

5.4. Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт нь хийгдэх ажлаас хамаарч дараах үе шаттай байна. Үүнд:

5.4.1 Автотээврийн хэрэгсэлд техникийн өөрчлөлт хийх зөвшөөрөл авах хүсэлт гаргах

5.4.1.1 Монгол Улсын иргэн техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авахдаа дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ.

5.4.1.1.1 Энэхүү стандартын 1 дүгээр хавсралтад заасан техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрлийн хүсэлт

5.4.1.1.2 Иргэний үнэмлэх болон түүнтэй адилтгах цахим лавлагаа;

5.4.1.1.3 Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн гэрчилгээ

5.4.1.1.4 Энэхүү стандартын 2 дугаар хавсралтад заасан техникийн өөрчлөлт хийхээс өмнөх болон хийсний дараах техникийн ерөнхий байдлын үзүүлэлтүүдийн харьцуулсан мэдээлэл, техникийн өөрчлөлт хийхээс өмнөх болон хийсний дараах автотээврийн хэрэгслийн гаднах палан зураг, гэрэл зураг(гадна талд өөрчлөлт орсон тохиолдолд), техникийн өөрчлөлт хийх гэж буй хийц, төхөөрөмжийн зураг

5.4.1.2 Хуулийн этгээд/дипломат байгууллага, төрийн болон орон нутгийн өмчит байгууллага, үйлдвэрийн газар, төрийн өмчийн оролцоотой аж ахуйн нэгж байгууллага нь техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авахдаа дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ.

5.4.1.2.1 Энэхүү стандартын 5.4.1.1.1, 5.4.1.1.3, 5.4.1.1.4-т засан баримт бичиг;

5.4.1.2.2 Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн гэрчилгээ;

5.4.1.3 Монгол Улсад байнга болон түр оршин суугч гадаад улсын иргэн, харьяалалгүй хүн техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авахдаа дараах баримт бичгийг бүрдүүлнэ

5.4.1.3.1 Энэхүү стандартын 5.4.1.1.1, 5.4.1.1.3, 5.4.1.1.4-т засан баримт бичиг;

5.4.1.3.2 Оршин суух үнэмлэх;

5.4.1.3. Автотээврийн хэрэгслийн зориулалтыг өөрчлөх тохиолдолд үйлдвэрлэгчийн зөвшөөрлийн нэмж бүрдүүлнэ.

5.4.2 Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл

5.4.2.1. Техникийн өөрчлөлт хийх автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагааг баталгаажуулахын тулд АТҮТ-өөс техникийн өөрчлөлт хийлгэхээр ирүүлсэн хүсэлт нь холбогдох хууль тогтоомжид нийцэж байгаа эсэхийг хянан шалгана. Энэ тохиолдолд АТҮТ нь

хүсэлт гаргагчаас аюулгүй ажиллагааг баталгаажуулах зорилгоор шаардлагатай нэмэлт мэдээллийг гаргаж өгөхийг хүсэж болно.
5.4.2.2 АТҮТ нь ирүүлсэн баримт бичгийг техникийн өөрчлөлт хийхэд тохиромжтой гэж үзвэл техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрлийн хүсэлтийг хүлээн авсан өдрөөс хойш 10 хоногийн дотор 3 дугаар хавсралтад заасан техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрлийг олгоно. Мэргэжлийн асуудлыг нарийн нягтлах шаардлагатай зэрэг зайлшгүй шалтгаан гарсан тохиолдолд хүсэлт гаргагчид мэдэгдэж, хүлээн авсан өдрөөс хойш 15 хоногийн дотор шийдвэрлэж болно.
5.4.2.3 Ирүүлсэн баримт бичгийг АТҮТ-өөс хянан үзсэний дүнд холбогдох хууль тогтоомжид нийцээгүй нь тогтоогдвол хүсэлт хүлээн авсан өдрөөс хойш 5 хоногийн дотор үндэслэлийн хамт буцаана.
5.4.2.4 АТҮТ нь техникийн өөрчлөлттэй холбоотой аюулгүй ажиллагааг баталгаажуулах зорилгоор дотоод мэргэжилтнүүдээс бүрдсэн хороог ажиллуулж болно.
5.4.2.5. Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авсан этгээд зайлшгүй шалтгааны улмаас техникийн өөрчлөлтийн үзлэгт хамрагдах хугацаандаа зөвшөөрлөө буцаах хүсэлт гаргасан тохиолдолд АТҮТ-өөс зөвшөөрлийг цуцалж болно.
5.4.2.6 Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрлийг олгохдоо холбогдох баримт бичгийг хуурамчаар үйлдэх, засварлахаас сэргийлэх арга хэмжээ авна.
5.4.3 Техникийн өөрчлөлтийн техникийн хяналтын үзлэг
5.4.3.1 Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авсан этгээд 45 хоногийн дотор өөрчлөлт хийлгэж дуусгах бөгөөд АТҮТ-ийн харьяа техникийн хяналтын үзлэгийн төвд 4 дүгээр хавсралтад заасан техникийн өөрчлөлтийн баталгаажуулалтын хуудсыг авч ирж үзлэгт хамрагдана.
5.4.3.2 Үзлэгийн инженер нь хийгдсэн техникийн өөрчлөлтийн ажлын агуулга нь олгогдсон зөвшөөрлийн агуулгатай нийцэж байгаа эсэхийг шалгахаас гадна ерөнхий үзлэг болон багаж ашиглан аюулгүй ажиллагааны нийцэлд үзлэг хийх дүгнэлт гаргана.
5.4.3.4 Үзлэгт тэнцсэн тохиолдолд техникийн өөрчлөлтийн мэдээллийг мэдээллийн санд автоматаар хадгалах ба хэрэв тэнцээгүй бол 10 хоногийн дотор үзлэгт хамрагдсан үзлэгийн төвд дахин үзлэгт хамрагдана.
5.4.3.5 Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авсан өдрөөс хойш 45 хоногийн дотор үзлэгт хамрагдаагүй этгээдийн хувьд 45 хоног өнгөрсний дараа үзлэгт хамрагдаагүй болохыг нотлох баримт бичиг зэрэг холбогдох баримт бичгийн хамт 3 хоногийн дотор харьяалах орон нутаг(захиргааны байгууллага, цагдаагийн байгууллага)-д мэдэгдэнэ.
5.4.4 Мэдээлэл хадгалах
5.4.4.1 АТҮТ нь техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авах хүсэлт, зөвшөөрөл зэрэг техникийн өөрчлөлттэй холбоотой баримт бичгүүдийг 2 жилийн хугацаанд хадгална. Системээр дамжуулан архивлан, хадгалсан бол хамаарахгүй.

6. Техникийн шаардлага

6.1. Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл

6.1.1 Дараах тохиолдолд техникийн өөрчлөлт хийлгэх зөвшөөрөл авч “Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”-ын 5 дугаар зүйлд заасны дагуу автотээврийн хэрэгслийн техникийн мэдээлэл, үзүүлэлтийн мэдээлэлд өөрчлөлт оруулна. Үүнд:
6.1.1.1 Автотээврийн хэрэгслийн урт, өргөн, өндөр, нийт жинд хамаарах бүтэц
6.1.1.2 Автотээврийн хэрэгсэлд суурилуулсан төхөөрөмжүүдээс хөдөлгүүр, тэнхлэг, жолооны механизм, тоормосны механизм, тэжээлийн механизм, кузов ба явах эд анги, холбох механизм, татах механизм, суудлын механизм ба ачих механизм, дуу чимээнээс хамгаалах механизм, утаан дахь хорт хий ялгаруулахаас сэргийлэх механизм, гэрэлтүүлгийн механизм
6.1.1.3 Автотээврийн хэрэгслийн зориулалт, өнгө
6.1.2 АТҮТ нь ирүүлсэн хүсэлтэд зөвшөөрөл олгохдоо техникийн өөрчлөлт хийсний дараа хийц, төхөөрөмж нь автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагааны стандартад нийцнэ гэж үзсэн тохиолдолд олгоно. Дараах тохиолдлуудад зөвшөөрөл олгохгүй.
6.1.2.1 Автотээврийн хэрэгслийн нийт жинг нэмэгдүүлэх тохиолдолд
6.1.2.2 Техникийн өөрчлөлт хийхийн өмнөхтэй харьцуулахад техникийн үзүүлэлт, аюулгүй ажиллагаа буурч болзошгүй тохиолдолд

6.2. Техникийн өөрчлөлтийн техникийн хяналтын үзлэг

6.2.1 Техникийн өөрчлөлтийн төрлөөс хамааран ерөнхий байдлын үзлэг болон багаж ашиглан үзлэг хийнэ.

6.2.2 Хэрэв техникийн өөрчлөлт нь автотээврийн хэрэгслийн жинг өөрчлөхгүй энгийн хийц өөрчлөлт бол зөвхөн ерөнхий байдлын үзлэг хийж болно. Харин жинг нь өөрчилсөн автотээврийн хэрэгслийн механизмд өөрчлөлт оруулсан тохиолдолд ерөнхий байдлын үзлэгийн хамт зохих үзлэгийн төхөөрөмж ашиглан техникийн хяналтын үзлэг хийж, стандартын шаардлага хангасан тохиолдолд л тэнцсэн дүгнэлт гаргана.

6.2.3 Үзлэгийн инженер техникийн өөрчлөлтийн техникийн хяналтын үзлэгийг зохих багаж хэрэгсэл, тоног төхөөрөмж ашиглан явуулна.

7. Ажиллах хүчний менежмент

7.1. АТҮТ нь техникийн өөрчлөлт хариуцсан ажилтнуудад шинэ систем, технологи нэвтрүүлэх сургалтын төлөвлөгөөг боловсруулж, сургалтыг тогтмол явуулна.

1 дүгээр хавсралт

Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрлийн хүсэлт

Хүсэлт гаргагч	Овог нэр(Хуулийн этгээдийн нэр)	РД(ААН, байгууллагын РД)
	Утасны дугаар	Гар утасны дугаар
	Хаяг	

Автотээврийн хэрэгсэл	Автотээврийн хэрэгслийн нэр	
	Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар	Тээврийн хэрэгслийн таних дугаар

Техникийн өөрчлөлт	Техникийн өөрчлөлтийн зүйл	
	Техникийн өөрчлөлтийн агуулга	

MNS .... стандартын дагуу дээрхийн адил хүсэлт гаргаж байна.

оны -р сарын -ны/ний өдөр

Хүсэлт гаргагч(Гарын үсэг эсхүл тамга)

Хавсралт материал	1. Техникийн өөрчлөлт хийхээс өмнөх болон дараах техникийн мэдээллийн харьцуулсан хүснэгт 1 хувь 2. Техникийн өөрчлөлт хийхээс өмнөх болон дараах автотээврийн хэрэгслийн гадна талын зураг(Зөвхөн гадна талд өөрчлөлт орсон тохиолдолд хавсаргана) 1 хувь 3. Техникийн өөрчлөлт хийх гэж буй хийц, төхөөрөмжийн зураг төсөл 1 хувь	Шимтгэл АТҮТ-өөс тогтоосон мөнгөн дүн

Анхаарах зүйлс

1. АТҮТ-өөс технкийн өөрчлөлт хийлгэх зөвшөөрөл авсан автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нь техникийн өөрчлөлтийг авто үйлчилгээ эрхлэгч, автомашин үйлдвэрлэгчээр хийлгэсэн байх ба зөвшөөрөл авсан өдрөөс хойш 45 хоногийн дотор АТҮТ-ийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвд техникийн өөрчлөлтийн үзлэгт хамрагдана.

2 дугаар хавсралт

<table>
<tr><td colspan="11">Техникийн өөрчлөлт хийхээс өмнөх болон дараах
техникийн мэдээллийн харьцуулсан хүснэгт</td></tr>
<tr><td>1</td><td colspan="2" rowspan="2">Хүсэлт гаргагч</td><td colspan="8">Хаяг</td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="8">Овог нэр</td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2">Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар</td><td colspan="2"></td><td>12</td><td colspan="2">Автотээврийн хэрэгслийн нэр</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="2">4</td><td colspan="2" rowspan="2">Суудлын тоо</td><td>Техникийн өөрчлөлтийн өмнө</td><td>Техникийн өөрчлөлтийн дараа</td><td rowspan="2">13</td><td colspan="2" rowspan="2">Өнгө</td><td>Техникийн өөрчлөлтийн өмнө</td><td>Техникийн өөрчлөлтийн дараа</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5</td><td colspan="2">Тээврийн хэрэгслийн жин (кг)</td><td></td><td></td><td>14</td><td colspan="2">Зориулалт</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>6</td><td colspan="2">Даацын дээд хэмжээ (кг)</td><td></td><td></td><td rowspan="5">15</td><td rowspan="5">Хөдөлгүүр</td><td rowspan="2">Дугаар</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>7</td><td colspan="2">Тээврийн хэрэгслийн нийт жин(кг)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">8</td><td rowspan="3">Кузовын мэдээлэл (мм)</td><td>Урт</td><td></td><td></td><td rowspan="3">Багтаам ж(сс)</td><td rowspan="3"></td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td>Өргөн</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Өндөр</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">9</td><td rowspan="3">Ачааны дотор х хэмжээ (мм)</td><td>Урт</td><td></td><td></td><td rowspan="3">16</td><td rowspan="3">Дамжуулагч</td><td rowspan="3">Төрөл</td><td rowspan="3"></td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td>Өргөн</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Өндөр</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>10</td><td colspan="2">Тэнхлэг хоорондын зай(мм)</td><td></td><td></td><td>17</td><td colspan="2">Хөтлөгч</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>11</td><td colspan="2">Техникийн өөрчлөлтийн агуулга</td><td colspan="8"></td></tr>
</table>

3 дугаар хавсралт

Техникийн зөвшөөрөл

Хүсэлт гаргагч	Овог нэр(Нэршил)		РД (ААН-ийн РД)	
	Хаяг	(Утасны дугаар:)		
Автотээврийн хэрэгсэл	Автотээврийн хэрэгслийн нэр		Бүртгэлийн дугаар	
	Тээврийн хэрэгслийн таних дугаар			
Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрлийн агуулга	Үзүүлэлт	Техникийн өөрчлөлтийн өмнө	Техникийн өөрчлөлтийн дараа	
Техникийн өөрчлөлтийн үзлэгийн хугацаа	Техникийн өөрчлөлтийн зөвшөөрөл авсан өдрөөс хойш 45 хоног ※ Зайлшгүй шалтгааны улмаас техникийн өөрчлөлтөд хамрагдах хугацааг сунгах тохиолдолд			

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн тухай MNS 00 стандартад заасны дагуу техникийн өөрчлөлт хийхийг зөвшөөрч байна.

оны -р сарын -ны/ний өдөр

Автотээврийн Үндэсний төв ТӨҮГ-ийн захирал

4 дүгээр хавсралт

Техникийн өөрчлөлтийн лавлагаа

Хүсэлт гаргагч	Овог нэр(Нэршил)	РД	
	Хаяг	Утасны дугаар	
Автотээврийн хэрэгсэл	Бүртгэлийн дугаар	Тээврийн хэрэгслийн таних дугаар	
Байгууллагын нэр	Овог нэр(Нэршил)	ААН-ийн РД	
	Хаяг		Утасны дугаар
	Техникийн өөрчлөлт хийж дууссан огноо		
Хийгдсэн ажил			

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн өөрчлөлтийн хийх журмын дагуу дээрхийн адил олгов.

оны -р сарын -ны/ний өдөр

захирал **(Гарын үсэг эсхүл тамга)**

D.6. Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийх заавар

Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийх заавар	MNS 0000

1. Зорилго
Энэхүү стандартын зорилго нь Тээврийн цагдаагийн албанаас хүсэлт гаргасан тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийж үзлэг ослын шалтгааныг тогтооход оршино.

2. Хамрах хүрээ
Энэхүү стандарт нь зам тээврийн ослын тээврийн хэрэгслийн үзлэг шалгалтыг явуулдаг байгууллага, байгууллагын техникийн үйл ажиллагаанд баримтлах зарчмыг тодорхойлсон. Стандартад заасан шаардлага нь зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийг шалгах, тодорхойлох эрх бүхий байгууллага, ажилтнуудад хамаарна.

3. Норматив эшлэл
- MNS ISO 3833-2010 ‘Автотээврийн хэрэгсэл. Төрөл, нэр томьёо, тодорхойлолт’
- MNS 4598:2020 ‘Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага’
- MNS 4599:2003 ‘Авто тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний эргономикийн үзүүлэлтүүд’
- MNS 5011:2020 ‘Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх заавар. Ерөнхий шаардлага’
- MNS ISO/TR 12353-1-2016 ‘Авто тээврийн хэрэгсэл. Зам тээврийн ослын шинжилгээ. 1-р хэсэг: Нэр томьѐо, тайлбар толь’
- MNS ISO/TR 12353-2-2016 ‘Авто тээврийн хэрэгсэл. Зам тээврийн ослын шинжилгээ. 2-р хэсэг: Ослын нөлөөллийн ноцтой байдлын хэмжүүрийг ашиглах заавар’

- MNS ISO/TR 12353-3-2016 ‘Авто тээврийн хэрэгсэл. Зам тээврийн ослын шинжилгээ. 3-р хэсэг: Ослын нөлөөллийн ноцтой байдлыг тодорхойлох үүднээс мөргөх үеийн цохилтын импульсын бичигдсэн өгөгдөл, мэдээллийг тайлж унших заавар’

4. Нэр томьёо, тодорхойлолт
Энэхүү стандартад дараах нэр томьёо, тодорхойлолтууд хамаарна.

4.1. Зам тээврийн осол
Автотээврийн хэрэгслийн осол гэж замын хөдөлгөөнд оролцож яваа нэг буюу хэд хэдэн тээврийн хэрэгсэл хүний биед гэмтэл бэртэл, эд хөрөнгөд эвдрэл учруулсан санаатай бус үйлдлийг хэлнэ.

4.2. Осолд холбогдсон тээврийн хэрэгсэл
Зам тээврийн осолд орсон тээврийн хэрэгсэл

4.3. Техникийн өөрчлөлт
Тээврийн хэрэгслийн хийц, тоног төхөөрөмжийн аль нэг хэсгийг өөрчлөх эсхүл тээврийн хэрэгсэлд эд анги нэмэх.

4.4. Мастер цилиндр(Master Cylinder)
Гидравлик тоормосны бүрэлдэхүүн хэсэг бөгөөд тоормосны дөрөөнд үзүүлэх хүчийг гидравлик даралт болгон хувиргах хувиргадаг төхөөрөмж.

4.5. Тоормосны өдөөгч(Brake booster)
Тээврийн хэрэгслийг зогсоохын тулд тоормосны дөрөөнд үзүүлэх хүчийг нэмэгдүүлдэг төхөөрөмж.

4.6. Тохируулагчийн байрлалын төв (TPS)
Тохируулагч(Throttle)-ийн биед суурилуулсан мэдрэгч бөгөөд тохируулагч хавхлагын тэнхлэгийн дагуу эргэлдэж, тохируулагч хавхлагыг нээх, хаахыг илрүүлдэг.

4.7. Шилжилтийн түгжээ(Shift lock)
Тоормосны дөрөөг гишгэхгүй бол арааны рычакийг ажиллуулахаас сэргийлдэг төхөөрөмж.

4.8. Жолоодлогын мэдээлэл(DTG)
Тээврийн хэрэгслийн хурд, байршил, азимут, гүйлт, зам тээврийн ослын нөхцөл байдлыг бүртгэдэг тээврийн хэрэгслийн нэг хэрэгсэл буюу функц

4.9. Ослын бичлэг хийх төхөөрөмж (EDR)
Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний мэдээлэл, мөргөлдөөний мэдээллийг ослын өмнө болон дараа тодорхой хугацаанд хадгалж, хадгалагдсан мэдээллийг шалгах боломжийг олгодог төхөөрөмж буюу функц

5. Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ хийх

5.1. Тээврийн хэрэгслийн нөхцөл

5.1.1. Осолд өрсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээг Тээврийн цагдаагийн албанаас зам тээврийн ослын шалтгааныг тогтоохоор хүсэлт гаргасан тээврийн хэрэгсэлд хийнэ.

5.1.2 Ослын шинжилгээг төрөл бүрийн төхөөрөмж болон ерөнхий байдлын үзлэг хийх боломжтойгоор гэмтэл нь бага байх ёстой.

5.2 Ослын шинжилгээ хийх арга

5.2.1. Осолд өрсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээг үзлэгийн төхөөрөмж, хэмжих хэрэгсэл, ерөнхий байдал эсхүл баримт бичгийн шалгалтаар хийнэ.

5.2.2. Хэрэв тээврийн хэрэгслийн нөхцөл байдлыг харгалзан ерөнхий байдлын үзлэг хийх нь тохиромжтой гэж үзвэл үзлэгийн төхөөрөмж болон хэмжих хэрэгслийг ашиглан үзлэг хийхгүй байж болно.

5.2.3. Хэрэв эвдрэл нь тээврийн хэрэгсэл асахгүй байх хэмжээнд ноцтой байвал осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд үзлэг шинжилгээ хийхгүй.

5.3. Ослын шинжилгээ хийх дараалал

Осолд өрсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээг дараах дарааллаар явуулна. Ингэхдээ зам тээврийн ослын шалтгаантай шууд холбоогүй гэж үзсэн тохиолдолд үзлэг шинжилгээг орхигдуулж болно.

5.3.1. Ослын тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлтийг шалгах

5.3.1.1 Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн техникийн нарийвчилсан үзүүлэлт, техникийн өөрчлөлт хийлгэсэн эсэхийг цахим систем ашиглан шалгана.

5.3.2. Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн гадаад байдал

5.3.2.1 Кузов, цонхны шил гаднын нөлөөллөөр гэмтсэн эсэхийг шалгах

5.3.2.2 Гэрэлтүүлгийн төхөөрөмжүүдийн(их гэрэл, тоормосны гэрэл, эргэх чиг заах гэрэл, манангийн гэрэл г.м) байдлыг шалгах

5.3.2.3 Дугуйн гэмтэл, элэгдэл, хийн даралтын байдлыг шалгах

5.3.3. Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн бүхээг

5.3.3.1 Тээврийн хэрэгслийн дотор гэмтэл, хэв гажилт байгаа эсэхийг шалгах

5.3.3.2 Тээврийн хэрэгслийн доторх нөлөөллийн ул мөр(цус, үс,шүргэсэн үл мөр г.м) байгаа эсэхийг шалгах

5.3.3.3 Хянах самбар(дэлгэц) дээрх анхааруулах гэрэл асаалттай эсхүл унтарсан эсэхийг шалгах

5.3.3.4 Аюулгүйн дэр, хамгаалах бүсний ажиллагааг шалгах

5.3.3.5 Хурдасгуур ба тоормосны дөрөөний байдлыг шалгах(гэмтсэн, зай гарсан эсэх, дэвсгэрийн байдал г.м)

5.3.4. Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн тоормосны механизм

5.3.4.1. Тоормосны тосны савны үзлэг(тосны үлдэгдэл, тос гоожсон эсэх г.м)

5.3.4.2. Мастер цилиндр болон тосны шугамын үзлэг(гэмтэл, шахалт, тос гоожих г.м)

5.3.4.3. Тоормосны өдөөгч ба сөрөг даралтын хоолойг шалгах (гэмтэл, хий алдагдал г.м)

5.3.4.4 Тоормосны дөрөөний даралтын үзлэг

5.3.4.5. Зогсоолын тоормосны хүчийг шалгах

5.3.4.6. Дугуй бүрийн тоормосны хүчийг шалгах

5.3.4.7. Дугуйн хүрд ба наклад(эсхүл диск ба дэвсгэр) зай ба элэгдлийн байдал

5.3.5. Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн түлшний механизм

5.3.5.1. Хөдөлгүүрийн тос, хөргөлтийн шингэн алдагдсан эсэх

5.3.5.2. Тохируулагчийн байрлал мэдрэгч (TPS)-ийн төлөв (тохируулагч хавхлагын нээлт доголдолтой эсэх, мэдрэгч гэмтэлтэй эсэх)

5.3.5.3. Түлшний шугамын эвдрэлийг шалгах(түлш гоожиж байгаа эсэх)

5.3.6 Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн жолооны механизмын үзлэг

5.3.6.1 Жолооны хүрдний ажиллагааны байдал (хөдөлгөөнтэй, суларсан, сэгсрэх г.м)

5.3.6.2 Жолооны дугуйны тэгшилгээний байдал(мурийсан, нугарсан г.м)

5.3.6.3 Жолооны сэрээ(Steering fork) гэмтсэн байдал (гэмтэл, сэгсрэх г.м)

5.3.7 Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн дамжуулах механизм

5.3.7.1 Араа солих(P-R-N-D) үед тээврийн хэрэгсэл хэвийн ажиллаж байгаа эсэх

5.3.7.2. Shift lock хэвийн ажиллаж байгаа эсэх

5.3.7.3. Тоормосны дөрөөг гишгэх/гишгээгүй үед ээлжийн арааны рычак ажиллаж байгаа эсэх

5.3.8. Ослын бүртгэлийн мэдээллийг шалгах

5.3.8.1 Ослын бүртгэлийн мэдээлэл гаргах төхөөрөмжид зориулагдсан DLC(diagnostic link connector & cables)-ийг OBD холбогчтой холбох эсхүл тусгай зориулалтын DLC-г ECU-д шууд холбох

5.3.8.2 Ослын бүртгэлийн мэдээлэл гаргах төхөөрөмжийн ажиллагааны программыг ашиглан EDR-д бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын бүртгэлийг гаргаж авах

5.3.8.3 EDR мэдээллийг шалгах, хадгалах

6. Техникийн төлөв байдлын үнэлгээ, дүгнэлт

Зам тээврийн осолд өртсөн тээврийн хэрэгсэлд ослын шинжилгээ тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн стандартын үзүүлэлтийн дагуу техникийн нөхцөл байдлын үнэлгээг хийж дүгнэлт гаргана.

7. Өгөгдлийн шинжилгээ ба ашиглалт

Осолд өртсөн тээврийн хэрэгслийн үзлэгийн дүгнэлтийг техникийн хяналтын үзлэгийн төвийн хариуцсан ажилтан Тээврийн цагдаагийн албанд гаргаж өгнө.