

**Бичил цахилгаан тээврийн хэрэгслийн хэрэглээ:  
Эрх зүйн зохицуулалт  
/Цахилгаан дугуй, скүүтерийн жишээн дээр/**

**The Use of Personal Light Electric Vehicles: Legal Regulation  
/On the Example of Electric Bicycles and Scooters/**

Доржготовын Нагважамц

*Хууль зүйн ухааны бакалавр (LL.B).  
"Скайтел" ХХК-ийн ахлах хуульч  
Улаанбаатар хот, Монгол Улс  
njnagva@gmail.com*

© D.Nagvajamts, 2026



[Attribution-NonCommercial 4.0 International  
\(CC BY-NC 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

**[Товч утга]**

Монгол Улсад цахилгаан дугуй (Цаашид цахилгаан дугуй гэж зөвхөн “Суррон”-ыг ойлгоно.), скүүтер замын хөдөлгөөнд оролцож эхэлснээр иргэд зам тээврийн осолд өртөх магадлал ихсэж, өөрт болон бусдад эрүүл мэнд, эд хөрөнгийн хохирол учруулах, иргэдийн аюулгүй зорчих эрхэд нөлөөлөх зэрэг асуудлыг бий болгож байна. Үүнтэй холбоотойгоор цахилгаан дугуй, скүүтерийн талаарх одоогийн эрх зүйн орчныг судалж, тулгамдаж буй асуудлыг илрүүлэх, түүнийг шийдвэрлэх эрх зүйн зохицуулалтын хэрэгцээ, шаардлагыг тодорхойлох, нийгэм, эдийн засгийн өнөөгийн байдал, хүн амын амьдралын хэв маяг, суурьшил, дэд бүтцийн хангамжтай хэрхэн уялдах талаар нарийвчлан судлах шаардлагатай байна. Түүнчлэн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой гадаад улс орнуудын эрх зүйн зохицуулалтыг харьцуулан судалж, тэдгээрээс сайн жишгийг нэвтрүүлэх шаардлага үүссэн. Тиймээс манай улсад нэвтэрсэн шинэ төрлийн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл, түүний дотор цахилгаан дугуй, скүүтертэй холбоотой эрх зүйн орчныг тодорхой болгох тухай асуудлыг энэхүү өгүүллээр хөндсөн бөгөөд цахилгаан дугуй, скүүтерийн хэрэглээнд төрөөс зохицуулалт хийх шаардлагатай эсэхэд хариулт өгөхийг зорьсон болно.

**[Түлхүүр үг]**

Шинэ төрлийн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх.

## I. Оршил

Сүүлийн жилүүдэд манай улсад иргэд, ялангуяа өсвөр насны хүүхэд, залуус шинэ төрлийн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгслүүд, түүний дотор цахилгаан дугуй, скүүтер унаж замын хөдөлгөөнд оролцох явдал эрс нэмэгдсэн. Мөн хүн амын хэт төвлөрөл, хотжилт, авто замын түгжрэлээс үүдэлтэйгээр Нийслэл Улаанбаатар хотод нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ бий болж, иргэдийн хэрэглээ өссөн. Гэвч үүнийг дагаад цахилгаан дугуй, скүүтерээс унаж бэртэх, тээврийн хэрэгсэлтэй мөргөлдөж, зам тээврийн осол гэмтэлд өртөх, иргэдийн аюулгүй зорчих эрхэд нөлөөлөх, өөрт болон бусдад эрүүл мэнд, эд хөрөнгийн хохирол учруулах явдал ихсэж байна. Тухайлбал, 2022-2024, 2025 оны эхний 4 сарын байдлаар гэхэд цахилгаан дугуй, скүүтер, мопедоос үүдэлтэй нийт 985 осол гэмтлийн тохиолдол бүртгэгдсэн байна.

Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах эрх зүйн үндэс, журмыг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль болон Замын хөдөлгөөний дүрмээр зохицуулж байгаа хэдий ч энэхүү хууль болон дүрмийн хүрээнд шинээр нэвтэрсэн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгслүүдийн ангилал, тодорхойлолт, энэ төрлийн тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцох жолоочийн эрх, үүрэг, хариуцлагын талаар зохицуулалтгүй байгаа, мөн нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ үзүүлж байгаа этгээдэд хяналт тавих эрх зүйн орчин байхгүй зэрэг асуудлууд нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад тулгамдсан асуудал болж байна.

Дээрхээс үзвэл төрөөс Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван зургаадугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасан иргэнийхээ эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах үндсэн эрхийг хангах, Арван есдүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх үүргийнхээ хүрээнд тодорхой хууль, эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох хэрэгцээ, шаардлага үүссэн байна.

Иймд шинэ төрлийн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл, түүний дотор цахилгаан дугуй, скүүтертэй холбоотой харилцааг Монгол Улсын хууль тогтоомжийн хүрээнд болон бусад улсын эрх зүйн зохицуулалтыг харьцуулан судлах замаар цаашид хэрхэн зохицуулбал зүйтэй талаарх өөрийн саналыг дэвшүүлж энэхүү өгүүллийг бичсэн болно.

## II. Цахилгаан дугуй, сүүтөрийн хэрэглээ: Өнөөгийн байдал

Цахилгаан дугуйг албан ёсоор худалдан борлуулж байгаа нэг байгууллага байгаа ба 2024 оны 9 дүгээр сарын байдлаар тус байгууллага 650 гаруй цахилгаан дугуйг худалдаалсан байна. Нийтийн хэрэглээний цахилгаан сүүтөрийн үйлчилгээний тухайд 2023 оноос “Жет” сүүтөрийг “Жет шаринг монголиа” ХХК, 2024 оноос “Тапа” сүүтөрийг “Тапатрип эжэнси” ХХК нэвтрүүлэн үйл ажиллагаа явуулж байна.<sup>1</sup> “Жет шаринг монголиа” ХХК нь 6000 сүүтөртэй бол “Тапатрип эжэнси” ХХК нь 1500 сүүтөртэй<sup>2</sup>. “Тапа” сүүтөрт 1,100,000 хэрэглэгч бүртгэлтэй ба хэрэглэгчдийн өдөрт үйлчлүүлэх тоо 12,900. Харин “Жет” сүүтөрт 120.000 хэрэглэгч бүртгэлтэй бөгөөд хэрэглэгчдийн өдөрт үйлчлүүлэх тоо 4500-5000 гэсэн тоон судалгаа байна.<sup>3</sup> Түүнчлэн нийтийн хэрэглээний цахилгаан сүүтөрийн үйлчилгээ үзүүлэгч, хэрэглэгч, цахилгаан дугуй, сүүтөрийн тоо цаашид нэмэгдэх хандлага ажиллагдаж байна.

Цагдаагийн байгууллагаас гаргасан зам тээврийн ослын талаарх тоон мэдээллээс үзэхэд улсын хэмжээнд 2022 онд суррон холбогдсон 17, 2023 онд суррон, сүүтер холбогдсон 70 /сүүтер-28, суррон-42/ зам тээврийн осол бүртгэгдсэн байна. 2024 онд унадаг дугуй, сүүтер, сурронтой холбоотой 241 зам тээврийн осол бүртгэгдсэнээс 229 буюу 95% нь нийслэлд бүртгэгдсэн бөгөөд дээрх ослоос 121 хүн гэмтсэн байна.<sup>4</sup> Харин 2025 оны 4 дүгээр сарын байдлаар гэхэд цахилгаан дугуй, сүүтер холбогдсон 98 зам тээврийн ослын тохиолдол бүртгэгдсэн<sup>5</sup> нь энэ төрлийн зам тээврийн ослын тоо жил ирэх тусам өсөж байгааг харуулж байна. Дээрх тоон мэдээлэл нь “зам тээврийн осол” гэж дуудлага, мэдээлэл өгснөөр Цагдаагийн байгууллагад бүртгэгдсэн тоон мэдээллүүд юм.

Гэмтэл согог судлалын үндэсний төвийн гаргасан судалгаанаас үзэхэд 2024 оны 07 дугаар сарын байдлаар сүүтер болон цахилгаан дугуйнаас үүдэлтэй осол гэмтлийн тохиолдол нийт 584 бүртгэгдсэн.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> “Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судалсан тайлан”, 2025, 5-6 дахь тал.

<sup>2</sup> “Ажлын хэсгийн гишүүд цахилгаан дугуй, цахилгаан сүүтөрийн түрээсийн үйлчилгээ үзүүлэгч аж ахуйн нэгжүүдийн төлөөлөлтэй уулзав”, 2025, <https://www.parliament.mn/nn/74482/>, (Сүүлд үзсэн: 2025.03.23).

<sup>3</sup> Тээврийн цагдаагийн алба, “Цахилгаан дугуй (суррон), цахилгаан сүүтөрийн хэрэглээг зохицуулах талаарх хэлэлцүүлэг /Тээврийн Цагдаагийн алба, Мотоцикл (суррон), мопед, унадаг дугуйн нөхцөл байдлын талаарх танилцуулга”, 2025, <https://www.parliament.mn/nn/74882/>, (Сүүлд үзсэн: 2026.01.08).

<sup>4</sup> Өмнөх эшлэл 1, 2 дахь тал.

<sup>5</sup> Тээврийн цагдаагийн алба, өмнөх эшлэл 3.

<sup>6</sup> Гэмтэл согог судлалын үндэсний төвийн Статистик тандагч судалгааны албанаас гаргасан судалгаанд 2022-2024 оны эхний 7 дугаар сарын байдлаар Монгол Улсын

Тодруулбал:<sup>7</sup>

Скүүтер, цахилгаан дугуйнаас үүдэлтэй осол гэмтлийн шинэ тохиолдол /Оноор/:

№	Он	Осол гэмтлийн тоо
1	2019	14
2	2020	48
3	2021	20
4	2022	50
5	2023	274
6	2024 оны 7 сарын байдлаар	178

Бүртгэгдсэн тохиолдлыг шалтгаанаар нь ангилвал:

№	Шалтгаан	Осол гэмтлийн тоо	Хувь
1	Цахилгаан дугуй, скүүтерээс унаж гэмтэх	286	49.0%
2	Цахилгаан дугуй, скүүтертэй зорчигч мөргөлдөлгүй онхолдох	206	35.3%
3	Цахилгаан дугуй, скүүтертэй зорчигч автомашинтай мөргөлдөж гэмтэх	59	10.1%
4	Явган зорчигч цахилгаан дугуй, скүүтерт мөргүүлж гэмтэх	25	4.3%
5	Цахилгаан дугуй, скүүтертэй унадаг дугуй, мотоциклтой мөргөлдөж гэмтэх	7	1.2%
6	Цахилгаан дугуй, скүүтертэй зорчигч явган хүнтэй мөргөлдөж гэмтэх	1	0.2%

Нийт тохиолдлын 33 /5.6%/ нь орон нутагт, 551 /94.3%/ нь нийслэлд бүртгэгдсэн байна. Нийслэлд бүртгэгдсэн тохиолдлын 97.8% нь Гэмтэл согог судлалын үндэсний төвийн яаралтай тусламжийн тасгаас тусламж үйлчилгээ авсан байна. **Мөн** цахилгаан дугуй болон скүүтерээс үүдэлтэй осол гэмтэлд өртсөн тохиолдлын гэмтлийн оношийг харвал тохой ба шууны гэмтэл /26.7%/, тархины гэмтэл /18.0%/, өвдөг ба шилбэний гэмтэл /18.0%/ тус тус тэргүүлж байна. Насны бүлэг бүрд цахилгаан дугуй, скүүтерээс унаж гэмтэх болон онхолдох тохиолдол түгээмэл байгаа ба 10-19 насныхан энэ төрлийн осол гэмтэлд илүүтэй өртсөн байна.

хэмжээнд мопед, скүүтер, цахилгаан дугуйнаас үүдэлтэй нийт 523 тохиолдолд бүртгэгдсэн байна гэжээ.

<sup>7</sup> Өмнөх эшлэл 1, 2-5 дахь тал.

Бүртгэгдсэн тохиолдлын шалтгааны ангиллаас үзэхэд цахилгаан дугуй, скүүтерээс унаж гэмтэх /49.0%/, цахилгаан дугуй, скүүтертэй зорчигч автомашинтай мөргөлдөж гэмтэх /10.1%/ тохиолдол дийлэнх хэсгийг эзэлж байна. Харин явган зорчигч цахилгаан дугуй, скүүтерт мөргүүлж гэмтэх /4.3%/ тохиолдол бага гарсан байна.

Дээрх судалгаа, тоон мэдээллээс үзвэл цахилгаан дугуй, скүүтерээс үүдэлтэй осол гэмтэл нийслэл болон орон нутагт 2023 оноос илүү их бүртгэгдэж эхэлсэн ба цаашид осол гэмтлийн тохиолдол өсөх хандлагатай байна.

#### **IV. Цахилгаан дугуй, скүүтерийн талаарх хууль, эрх зүйн зохицуулалтын асуудлууд**

*1. Цахилгаан дугуй, скүүтертэй холбоотой тээврийн хэрэгслийн ангилал, тодорхойлолтын тухайд:*

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.1 дэх заалтад ““тээврийн хэрэгсэл” гэж хүн, ачаа, суурилагдсан тоног төхөөрөмжийг замаар тээвэрлэхэд зориулсан хэрэгслийг;” гэж, мөн 3.1.2 дахь заалтад ““механикжсан тээврийн хэрэгсэл” гэж мопедоос бусад, хөдөлгүүрээр тоноглогдсон тээврийн хэрэгслийг;” гэж тус тус заасан. Харин тус хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.3 дахь хэсэгт “Замын хөдөлгөөний дүрэмд механикжсан тээврийн хэрэгслийн ангиллыг тусгана.” гэж заасан боловч тус заалтууд нь цахилгаан дугуй, скүүтерийн хувьд хангалттай зохицуулалт болж чадахгүй байна. Тодруулбал:

Монгол Улсын Засгийн газрын 2018 оны 08 дугаар сарын 08-ны өдрийн 239 дүгээр тогтоолын 1 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм”-д зөвхөн “механикжсан тээврийн хэрэгсэл”-ийн ангиллыг дараах байдлаар журамласан байна. Үүнд:

- “мопед” гэж 50 куб.см-ээс ихгүй ажлын багтаамж бүхий дотоод шаталтат хөдөлгүүртэй, эсхүл 0.25 кВт-аас 4 кВт хүртэл чадал бүхий цахилгаан хөдөлгүүртэй, техникийн дээд хурд нь цагт 50 км-ээс ихгүй, хоёр буюу гурван дугуйт тээврийн хэрэгслийг;

- “мотоцикл” гэж 50 куб.см-ээс их ажлын багтаамж бүхий дотоод шаталтат, эсхүл 4кВт-аас их чадал бүхий цахилгаан хөдөлгүүртэй, техникийн хурд нь 50 км/цаг (мопед)-аас илүү, хоёр дугуйт механикжсан тээврийн хэрэгслийг. Энд өөрийн жин нь 400 кг (ачааны зориулалттай бол 550 кг)-аас хэтрэхгүй гурван дугуйт болон мотоциклын төрлийн жолооны залууртай дөрвөн дугуйт механикжсан тээврийн хэрэгсэл мөн хамаарна;

- “унадаг дугуй” гэж унаж яваа хүний булчингийн хүчээр явдаг (0.25 кВт-аас илүүгүй чадал бүхий цахилгаан хөдөлгүүрээр тоноглогдсон байж болно), хоёроос цөөнгүй дугуйтай (хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний тэргэнцрээс бусад) тээврийн хэрэгслийг;” гэж тус тус тодорхойлжээ.

Дээрх тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар баталсан “Тээврийн хэрэгслийг ашиглахыг хориглох эвдрэл, гэмтэл, техникийн зөрчлийн жагсаалт”-д “мотоцикл”, “мопед”-д тавих шаардлагыг тодорхойлсон зүйлс байгаа хэдий ч “Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм”-д нэмэлт, өөрчлөлт оруулан<sup>8</sup> 4 кВт хүртэл чадал бүхий цахилгаан хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийг мопедын ангилалд, 4 кВт-аас их чадал бүхий цахилгаан хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийг мотоцикл ангилалд шууд хамааруулан механикаар зохицуулсан нь учир дутагдалтай байна. Цахилгаан скүүтерийн тухайд мопед ангилалд хамааруулахад дотоод шаталтад хөдөлгүүртэй бус цахилгаан хөдөлгүүртэй, суудалгүй, жолооч нь зогсоо байдлаар жолооддог, хурдны дээд хэмжээг тохируулан хэрэглэдэг, нэг хүнд зориулагдсан тээврийн хэрэгсэл байна. Нарийвчлан үзвэл скүүтерийн хурд, хүч, техникийн зарим нөхцөл, үзүүлэлт нь мопедоос өөр байна. Цахилгаан дугуйны тухайд үйлдвэрлэлийн зориулалт, бүтэц, хийц нь мотоциклоос өөр байгааг анхаарч үзэх шаардлагатай.

## *2. Цахилгаан дугуй, скүүтерийн бүртгэлийн асуудал:*

Авто тээврийн тухай хуулийн 17<sup>1</sup> дугаар зүйлийн 17<sup>1.1</sup> дэх хэсэгт “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.” гэж заасан боловч цахилгаан дугуй, скүүтерийг аймаг, нийслэл дэх авто тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын харьяа байгууллага нь бүртгэлжүүлдэггүй байна. Мөн Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.1.1 дэх заалтад “тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн санд механикжсан тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэл, шилжилт хөдөлгөөн, ашиглалт, засвар, оношилгооны бүртгэл, мэдээллийг хамруулах”-аар хуульчилсан ба мөн хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.2 дахь заалтад “механикжсан тээврийн хэрэгсэл” гэж мопедоос бусад, хөдөлгүүрээр тоноглогдсон тээврийн хэрэгслийг” ойлгохоор заасан байх тул цахилгааны дугуй, скүүтерийг бүртгэх, хяналт тавих эрх зүйн орчин байхгүй байна.

<sup>8</sup> Монгол Улсын Засгийн газар, 2025, 263 дугаар тогтоол, Тогтоолын хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=17431584459182>.

3. Цахилгаан дугуй, скүүтерт тавигдах шаардлага, шалгуурыг тогтоосон стандартын тухайд:

“Авто тээврийн хэрэгслийн техникийн хэрэгслийн ангилал, техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага” MNS 4598:2020 стандарт<sup>9</sup> нь авто тээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих аюулгүйн шаардлага, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хүрээлэн буй орчинд нөлөөлөх техникийн үзүүлэлтүүдийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээг тогтоох, төрөөс хяналт тавих зорилготой.

Энэхүү стандартын 4.1.1-д зааснаар мопед, мотоцикл болон тэдгээртэй дүйцэх техникийн үзүүлэлт бүхий тээврийн хэрэгслийг “L ангилал”-д хамааруулсан байна. Цахилгаан дугуйны хувьд жолоодох эрхийн “A” ангилалд оруулсан зүйтэй боловч “Авто тээврийн хэрэгсэл, Мотоцикл.ерөнхий шаардлага” MNS 6933:2021 стандартад<sup>10</sup> мотоциклын ангилал буюу L3, L4, L5, L7-гийн ерөнхий шаардлагуудыг ялган тусгаагүй буюу цахилгаан дугуйны зориулалт, хийц, бүтцийн стандартыг тогтоогоогүй орхигдуулсан нь учир дутагдалтай байна. Мөн мопедод тавигдах нарийвчилсан шаардлага, шалгуур, стандарт байхгүй байгааг дурдах нь зүйтэй.

4. Цахилгаан дугуй, скүүтер нь авто тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоонд хамрагддаггүй тухайд:

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1 дэх хэсэгт “Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт замын хөдөлгөөнд оролцуулах зорилгоор импортоор оруулж ирсэн тээврийн хэрэгсэл, түүний нэмэлт тоног төхөөрөмж нь зохих техникийн норм, дүрэм, стандарт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг бүрэн хангасан байх” гэж, мөн хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.1 дэх хэсэгт “Замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа тээврийн хэрэгслийн техникийн үзүүлэлт замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг бүрэн хангасан байвал зохино.” гэж, 22.2 дахь хэсэгт “Тээврийн хэрэгслийн ашиглахыг хориглох эвдрэл, гэмтэл, техникийн зөрчлийн жагсаалтыг техникийн стандартаар тогтооно.” гэж, 22.6 дахь хэсэгт “Замын хөдөлгөөнд оролцох тээврийн хэрэгслийг техникийн хувьд бүрэн бүтэн байлгах үүргийг тухайн тээврийн хэрэгслийг эзэмшигч /өмчлөгч/ буюу ашиглагч этгээд хүлээнэ.” гэж тус тус заасан. Авто

<sup>9</sup> Стандарт, хэмжил зүйн газар, “Автотээврийн хэрэгслийн ангилал. Техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага MNS 4598:2025”, 2025, [https://estandard.gov.mn/website/masm/standards\\_details.aspx?code=5256262c-ba9a-42d9-bf1c-c2767dc5673a](https://estandard.gov.mn/website/masm/standards_details.aspx?code=5256262c-ba9a-42d9-bf1c-c2767dc5673a), (Сүүлд үзсэн: 2026.01.16).

<sup>10</sup> Стандарт, хэмжил зүйн газар, “Автотээврийн хэрэгсэл. Мотоцикл. Ерөнхий шаардлага MNS 6933:2021”, 2021, [https://estandard.gov.mn/website/masm/standards\\_details.aspx?code=acc06985-cab3-4cdf-a964-e9eb10e4cff2](https://estandard.gov.mn/website/masm/standards_details.aspx?code=acc06985-cab3-4cdf-a964-e9eb10e4cff2), (Сүүлд үзсэн: 2026.01.16).

тээврийн тухай хуулийн 19<sup>1</sup> дүгээр зүйлийн 19<sup>1</sup>.3.1 дахь заалтад техникийн хяналтын үзлэг хийсэн гэрчилгээнд заасан хугацаанд багтаан авто тээврийн хэрэгслийг техникийн хяналтын үзлэгт оруулах нь тухайн авто тээврийн хэрэгслийг өмчлөгч, эзэмшигч аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэний үүрэг байхаар хуульчилсан.

Гэвч Монгол Улсад импортоор оруулж ирж байгаа цахилгаан дугуй, скүүтерийг ашиглахтай холбоотой техникийн норм, дүрэм, стандарт болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг тогтоосон зүйл байхгүйтэй холбоотойгоор дээрх зохицуулалтууд нь цахилгаан дугуй, скүүтерийн тухайд хэрэгждэггүй.

*5. Нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ үзүүлэгч этгээдэд хяналт тавих эрх зүйн орчны тухайд:*

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай<sup>11</sup>, Авто тээврийн тухай<sup>12</sup>, Зөвшөөрлийн тухай<sup>13</sup> хуулиудын хүрээнд нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ үзүүлэгчийн эрх зүйн байдлыг зохицуулсан зохицуулалт байхгүй байна. Үүний улмаас нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн бүртгэл, техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоо, тус тээврийн хэрэгслийн явах зам, чиглэл, зогсоолын байршил, хадгалалт, үйлчилгээ үзүүлэгчид тавих хяналт тодорхойгүй байдалтай байна.

*6. Цахилгаан скүүтерийн жолоочтой холбоотой даатгалын асуудал:*

Жолоочийн даатгалын тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1 дахь хэсэгт “Тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч бүр жолоочийн даатгалд заавал даатгуулна.” гэж, 7 дугаар зүйлийн 7.1 дэх хэсэгт “Жолооч нь замын хөдөлгөөнд оролцох үедээ бусдын амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд учруулж болзошгүй хохирлыг нөхөн төлөх зорилгоор энэ хуульд заасан нөхцөлийн дагуу даатгагчтай даатгалын гэрээ байгуулна.” гэж тус тус заасан боловч мөн хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.1 дэх заалтад “жолооч” гэж авто тээврийн хэрэгсэл болон мотоциклийг жолоодож яваа хүнийг” гэж зааснаас үзэхэд цахилгаан скүүтерийн өмчлөгчийн хувьд даатгалын зохицуулалт хамаарахгүй байна. Монгол Улсад скүүтерийн жолооч бусдын эд хөрөнгө, эрүүл мэндэд хохирол учруулсан тохиолдолд даатгалын зохицуулалт байхгүй гэж ойлгож болохоор байна.

---

<sup>11</sup> Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль (2015), *Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2015, №28.*

<sup>12</sup> Автотээврийн тухай хууль (1999), *Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1999, №28.*

<sup>13</sup> Зөвшөөрлийн тухай хууль (2022), *Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2022, №38.*

## V. Гадаад улс оруудын эрх зүйн зохицуулалт

2017 онд Америкийн Нэгдсэн Улсын Калифорни мужид анхны нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ нэвтэрсэн цагаас хойш цахилгаан скүүтерийн хэрэглээ дэлхийн улс орнуудад түгээмэл болсон.<sup>14</sup> Европт гэхэд 2018 оноос шинэ төрлийн тээврийн хэрэгсэл болох цахилгаан скүүтер нэвтэрсэн байна.<sup>15</sup> Дэлхийн улс орнуудад цахилгаан дугуй, цахилгаан скүүтер нэвтэрснээр бага насны хүүхэд унах, явган зорчигчийг гэмтээх, автомашинтай мөргөлдөх, зориулалтын зогсоол байхгүйгээс явган зам болон бусад талбайд түгжрэл үүсгэх, орц, гарц хаах зэрэг асуудлууд үүсгэж эхэлсэнтэй холбогдуулан өөрсдийн хууль тогтоомжийн хүрээнд тодорхой хязгаарлалт, шинэ зохицуулалтуудыг оруулж эхэлсэн байна. Жишээлбэл, шинэ төрлийн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл болох цахилгаан скүүтер нэвтэрсэнтэй холбоотойгоор Бельги, Франц<sup>16</sup> Австри, Швейцар, Герман<sup>17</sup>, Казакстанд<sup>18</sup> техникийн нөхцөл, ерөнхий шаардлагуудыг хууль тогтоомждоо тусган замын хөдөлгөөндөө оролцуулж эхэлсэн. Үүнээс Герман, Казакстан, Сербид зэрэг улсууд нь цахилгаан скүүтерт зориулан тээврийн хэрэгслийн ангилал, тодорхойлолтыг бий болгосон байна.

### Холбооны Бүгд Найрамдах Герман Улс

Герман Улс 2019 онд хууль тогтоомждоо нэмэлт, өөрчлөлт оруулан цахилгаан скүүтерийг тээврийн хэрэгслийн ангилалд шинээр оруулсан.<sup>19</sup> Мөн Замын хөдөлгөөнд цахилгаан бичил тээврийн хэрэгслийг оролцуулах журам (eKFV)-ыг 2019 оны 06 дугаар сарын 06-ны өдөр баталсан. Тус журмаар цахилгаан бичил тээврийн хэрэгслийг тодорхойлж, замын хөдөлгөөнд оролцох шаардлагыг тусгасан байна. Үүнд:<sup>20</sup>

<sup>14</sup> McKinsey&Company, <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-e-kickscooter-takes-to-the-road-understanding-consumer-ownership-preferences> (last visited Jan.10, 2026)

<sup>15</sup> European Transport Safety Council, <https://etsc.eu/improving-the-road-safety-of-e-scooters-pin-flash-47/> (last visited Jan 14, 2026)

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Cannon Cloud and Simon Heß, “Shared e-scooter services and road safety: Evidence from six European countries”, (Oct 2023), 8.

<sup>18</sup> Alexandra Mussina and Mariya Kurmangaliyeva, “Kazakhstan’s E-Scooter Revolution: New Rules and Regulations” *Unicase Law Firm Blog*, <https://www.unicaselaw.com/blog/kazakhstan-e-scooter-revolution-new-rules-and-regulations>.

<sup>19</sup> European Consumer Centre Germany, <https://www.evz.de/en/travelling-motor-vehicles/e-mobility/two-wheelers/e-scooter-regulations.html>. (last visited Jan.15, 2026 )

<sup>20</sup> Gesetze im Internet, Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV), 2019, <https://www.evz.de/en/travelling-motor-vehicles/e-mobility/two-wheelers/e-scooter-regulations.html> (abgerufen am 01.20.2026).

- Цахилгаан скүүтерийн хамгийн дээд хурд нь 20 км/цаг хэтрэхгүй байх;

- Цахилгаан скүүтерийн хүчин чадал 500 Вт-ээс ихгүй байх;

- Тээврийн хэрэгсэл нь замын аюулгүй байдлыг хангасан байх (тоормос, гэрэлтүүлэг, дуут дохио, урд талын цагаан гэрэл, хойд гэрэл нь улаан, жолоодлогын динамик, цахилгааны аюулгүй байдал хангасан байх);

- Жолоочгүй тээврийн хэрэгслийн жин 55 кг-аас ихгүй байх;

- Замын хөдөлгөөнд оролцохын тулд жолооч 14 нас хүрсэн байх;

- Цусан дахь спиртийн хэмжээ 0.5%-ээс их байвал цахилгаан скүүтер унахыг хориглох гэх мэт.

Мөн цахилгаан скүүтерийн жолооч нь унадаг дугуйн замаар зорчих ёстой ба хэрэв дугуйн зам байхгүй бол зорчих хэсгийн гадна талаар явахыг зөвшөөрдөг байна. Харин явган хүний замаар явахыг бүрэн хориглодог. Цахилгаан скүүтерийг бусдын хөдөлгөөнд саад учруулахгүй бол замын хажуу болон явган хүний зам дээр байрлуулж болдог бөгөөд явган хүний зам дээр байршуулах хэсгийг тэмдэглэсэн байдаг. Тус улсад цахилгаан скүүтер нь даатгалд хамрагдах ёстой. Даатгагдсан скүүтерт наалт наасан байх бөгөөд тухайн даатгалын наалтын хүчинтэй хугацаа 12 сар байдаг. Осол гарсан тохиолдолд учирсан хохирлыг даатгалын байгууллага хариуцдаг байна.

### **Бүгд Найрамдах Казахстан Улс**

Бүгд Найрамдах Казахстан Улс 2023 оны 06 дугаар сарын 29-ний өдөр «БНКазУ-ын зарим хууль тогтоомжид Замын хөдөлгөөний зохион байгуулалтын асуудлаар нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай» 12-VIII хуулийг баталж, цахилгаан скүүтерийн тухай хууль тогтоомжийг боловсронгуй болгох хэд хэдэн нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан. Энэ хуулийн нэмэлт, өөрчлөлтийг 2023 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөс бүрэн дагаж мөрдөж эхэлсэн байна.<sup>21</sup>

Тус хуулиар “бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл” гэсэн шинэ ойлголт бий болгож, цахилгаан скүүтерийг иж бүрэн тээврийн хэрэгсэл гэж хүлээн зөвшөөрсөн. Энэ хүрээнд цахилгаан скүүтерийн жолооч нар заавал мөрдөх зохицуулалтыг тусгаж өгсөн байна. Үүнд:

- Цахилгаан скүүтерийн хамгийн дээд хурд нь 25 км/цагаас хэтрэхгүй байх ёстой;

<sup>21</sup> Казахстан. Законы. О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации дорожного движения : закон Республики Казахстан от 29 июня 2023 г. № 12-VIII ЗРК // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет» : сайт. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2300000012> (дата обращения: 12.01.2026).

- Явган хүний замаар 6 км/цагаас ихгүй хурдтай явахыг зөвшөөрнө;

- Цахилгаан скүүтер нь дугуйн зам эсвэл дугуйн зам дагуу явах ёстой. Байхгүй тохиолдолд дүрмийн дагуу замын баруун захаар жолоодохыг зөвшөөрнө;

- Явган хүний гарцаар зам хөндлөн гарахдаа тээврийн хэрэгсэл жолоодохыг хориглоно;

- Замын хөдөлгөөнд оролцохын тулд жолооч 18 нас хүрсэн, аль нэг ангиллын тээврийн хэрэгсэл жолоодох үнэмлэхтэй байх ёстой;

- Жолооч хамгаалалтын малгай өмссөн байх ёстой;

- Шөнийн цагаар жолоодохдоо жолооч бусад тээврийн хэрэгслийн жолооч нарт харагдахуйц гэрэл цацруулагчтай байх ёстой;

- Жолооны хүрднээс гараараа барихгүйгээр жолоодохыг хориглоно;

- Цахилгаан скүүтерээр зорчигч ачаа тээвэрлэхийг хориглоно гэх мэт.

Казакстан Улсын хувьд цахилгаан скүүтерийг сайн дурын даатгалд хамруулахыг зөвлөдөг. Цахилгаан скүүтерийг зөвшөөрөгдсөн цэгт байршуулах боломжтой. Түүнчлэн хууль тогтоомжийн хүрээнд скүүтертэй холбоотой хариуцлагын тогтолцоог бий болгосон ба тогтоосон хэм хэмжээг зөрчсөн цахилгаан скүүтерийн жолоочид захиргааны хариуцлага хүлээлгэдэг байна.

### **Бүгд Найрамдах Серби Улс**

Серби Улс Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулиар (“Official Gazette of the Republic of Serbia”, No.76/2023) бичил цахилгаан тээврийн хэрэгслийг дор хаяж хоёр дугуйтай, механик жолооны хүрдтэй, суудалгүй, цахилгаан хөдөлгүүрийн тогтмол нэрлэсэн чадал нь 0.6 кВт-аас, хамгийн дээд хурд нь 25 км/цаг-аас, ачаагүй жин нь 35 кг-аас хэтрэхгүй моторт тээврийн хэрэгсэл гэж тодорхойлсон байна.<sup>22</sup> Тус нэмэлт, өөрчлөлтөөр цахилгаан скүүтерт бүртгэлийн шаардлагыг нэвтрүүлсэн. Цахилгаан скүүтерийн эзэмшигчид тээврийн хэрэгслээ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын агентлагт бүртгүүлэх ёстой. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын агентлаг нь тээврийн хэрэгслийг шалгуурт нийцэж байгаа эсэхийг шалгадаг бөгөөд хэрэв шаардлага хангасан бол бүртгэлийн наалт наадаг. Бүртгэлийн наалт нь тээврийн хэрэгслийн техникийн шаардлага бүрэн хангасан байдлыг илэрхийлдэг ба 2024 оны 6 дугаар сарын 15-ны өдрөөс эхлэн зөвхөн бүртгэлийн наалттай

---

<sup>22</sup> GS&M Law Firm, <https://gsm.legal/en/blog/registration-of-electric-scooters-from-april-5-to-june-15-2024/> (last visited Jan.23, 2026)

тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг зөвшөөрсөн.<sup>23</sup> Цахилгаан скүүтерийг 14 наснаас дээш насны хүн жолоодох эрхтэй ба жолооч замын хөдөлгөөнд оролцоходоо явган хүний замаар явахыг хориглодог. Шаардлагатай тохиолдолд явган хүний болон дугуйн зам дээр явж болох ба явган зорчигчдод саад учруулахгүйгээр хурдыг 10 км/цаг хүртэл хязгаарлах ёстой байдаг. Цахилгаан скүүтерийг хамгаалалтын дуулга, замын хөдөлгөөнд оролцогчдод харагдахуйц хантааз өмссөн байх шаардлагыг мөн тавьдаг байна.<sup>24</sup>

### **Томоохон хотууд цахилгаан скүүтерийн хэрэглээг хэрхэн зохицуулсан талаар:**

2023 онд олон улсын зөвлөх үйлчилгээний Маккензи компаниас дэлхийн улс орнуудын томоохон 100 хотод нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн хэрэглээг хэрхэн зохицуулж байгаа талаар судлахад дараах 4 хандлага гарсан байна. Үүнд:<sup>25</sup>

#### **1. Нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийг нэг мөр хориглох:**

Үүнд 290 орчим сая хүн амьдардаг 35 хот хамаарч байна. Энэ хотуудад нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээг хориглож, хувийн скүүтерийг зөвшөөрчээ. Тухайлбал, Францын Парис (2018 онд хориглосон Европын анхны улс), Нидерланд (2018 онд нэг мөр хориглосон), Америкийн Нэгдсэн Улсын Филадельфи муж, Канадын Торонто, Австралийн Сидней, Мельбурн, Испанийн Барселона, Индонез, Ирланд, Грек, Сингапур зэрэг улсуудад замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг бүрэн хориглосон шийдвэрийг гаргасан. Мөн Хятад Улс нь Шанхай, Бээжин, Хонгконг зэрэг том хотууддаа цахилгаан скүүтерийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг хориглосон байна. Оросын Холбооны Улс нь Москва, Санкт-Петербург зэрэг хотууддаа явган зорчигчийн хөдөлгөөн ихтэй зарим гудамжнуудаар цахилгаан скүүтерийн хөдөлгөөнийг хориглосон байна.

#### **2. Тендерийн зохицуулалттай:**

Энэ хандлагад 100 орчим сая хүн амьдардаг 13 хот хамаарч байна. Эдгээр хотод нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ үзүүлэгч (оператор), цахилгаан скүүтерийн тоог хязгаарлах, эсхүл аль алиныг хязгаарлах, үйл ажиллагаанд нь тодорхой нөхцөл шаардлага тавих замаар цахилгаан скүүтерийг зөвшөөрдөг байна. Тухайлбал, Америкийн Нэгдсэн Улсын Лос-Анжелес, Вашингтон, Испани Улсын Мадрид хотууд ийм зохицуулалттай байна.

<sup>23</sup> Jenny Carson, *supra* note 15. 28.

<sup>24</sup> HYPERLINK “<https://gsm.legal/en/blog/registration-of-electric-scooters-from-april-5-to-june-15-2024/>”GS&M Law Firm, *supra* note 22.

<sup>25</sup> McKinsey&Company, <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/electric-kickscooters-have-come-of-age-regulators-have-taken-notice#/> (last visited Jan. 12, 2026)

3. Нээлттэй боловч хатуу зохицуулалттай:

Үүнд 280 орчим сая хүн амьдардаг 23 хот хамаарч байна. Эдгээр хотод нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ үзүүлэгч (оператор)-ийн тоонд хязгаарлалт тавихгүйгээр цахилгаан скүүтерийг зөвшөөрдөг ба үйлчилгээ үзүүлэгч нь орон нутгийн захиргаанд бизнесээ бүртгүүлэх шаардлагатай. Мөн цахилгаан скүүтерийн техникийн дээд хурд, жолоодох насны хязгаар, зөвшөөрөгдсөн газар зэргийг зохицуулсан хууль, дүрэмтэй байна. Тухайлбал, Япон, Бразил, Мексик, Европын холбооны гишүүн улсууд ийм зохицуулалттай байна.

4. Зохицуулалтгүй:

Үүнд 310 орчим сая хүн амьдардаг 29 хот хамаарч байна. Эдгээр хотод нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээний талаар зохицуулалтгүй байна. Тухайлбал, Энэтхэгийн Шинэ Дели, Мумбай хотууд, Африкийн улсууд хамаарч байна.

Цахилгаан дугуйны үйлдвэрлэлийн зориулалт, гадаад улс орнуудын эрх зүйн зохицуулалтын талаар:

Канад Улсад мотоциклын мэргэжлийн 3 тамирчин 2014 онд 30 сая ам.долларын санхүүжилттэй инженер, техникийн ажилтнаас бүрдсэн 14 хүний бүрэлдэхүүнтэй “Surron” компанийг анх үүсгэн байгуулж, 2018 оны 3 дугаар сард “Суррон” буюу цахилгаан дугуйны “Light Bee X” хэмээх хөнгөн жин бүхий анхны загвар гаргаснаар дэлхий даяар алдаршсан байна.<sup>26</sup> Үйлдвэрлэгч компани нь “Light Bee X” (даац 70 кг, хурд 75 км/ц, 6000 Вт хүчин чадалтай) мотоцикл сонирхогчдын түвшинд, “Ultra Bee” (хурд 90 км/ц, даац 93 кг, 12500 Вт) болон “Storm Bee” (хурд 120км/ц, даац 70 кг, 22500 Вт) өндөр хүчин чадал бүхий мэргэжлийн тамирчдад зориулсан 3 төрлийн загварыг зах зээлд нэвтрүүлсэн байна. Цахилгаан дугуй нь хөдөө хээрийн бартаат зам буюу дов толгодтой, огцом эргэлттэй ихэвчлэн шаварлаг хөрс бүхий шороон замд мотоциклын уралдаан, спорт аялалд ашиглах зорилгоор үйлдвэрлэгддэг<sup>27</sup> ба цахилгаан дугуйны төрлүүд нь замын хөдөлгөөнд зориулагдаагүй буюу толь, гэрэл, эргэх дохио зэрэг замын хөдөлгөөнд зориулагдсан шаардлагатай тоног төхөөрөмж байдаггүй<sup>28</sup> онцлогтой.

Их Британи Улсад цахилгаан дугуйг мотоцикл болон мопед ангилалд оруулдаг<sup>29</sup> бол Австрали Улсад 250Вт-аас дээш хүчин

<sup>26</sup> Sur-ronelectricbike, <https://sur-ronelectricbike.com/about/> (last visited Jan.12, 2026).

<sup>27</sup> Өмнөх эшлэл 1, 7 дахь тал.

<sup>28</sup> SURRON.AE, <https://surron.ac/blogs/news/are-surron-electric-bikes-legal-on-public-roads?> (last visited Jan.19, 2026).

<sup>29</sup> Парламентын судалгаа, сургалтын хүрээлэн, “Цахилгаан дугуйн эрх зүйн зохицуулалт: Зарим орны туршлага ба Монгол Улсын нөхцөл байдал (Харьцуулсан судалгаа)”, 2024 он, 3 дахь тал, <https://research.parliament.mn>

чадалтай цахилгаан дугуйг мотоцикл гэж ангилдаг бөгөөд бүртгэл, даатгал, жолооны үнэмлэх шаарддаг. Мөн зарим улсад цахилгаан дугуйг замын хөдөлгөөнд оролцуулахдаа нэмэлт тоноглол буюу толь, гэрэл, дохио зэргийг шаарддаг байна.<sup>30</sup> Америкийн Нэгдсэн Улсын зарим мужид цахилгаан дугуй нь эргэх дохио, толь байхгүй учраас мопед эсвэл түүнтэй ижил тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ, жолооны үнэмлэх авах боломж байдаггүй байна.<sup>31</sup> Үүнээс гадна цахилгаан дугуйг Америкийн Нэгдсэн Улсад ихэвчлэн бартаат замын тээврийн хэрэгсэл (OHV) гэж ангилдаг. Тиймээс тус улсын ихэнх мужуудад цахилгаан дугуйг зөвхөн хувийн өмчийн эсхүл бартаат замын тусгай зориулалтын газарт л ашиглахыг зөвшөөрдөг байна.<sup>32</sup>

## **VI. Монгол Улсад цахилгаан дугуй, скүүтертэй холбоотой эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох хэрэгцээ, шаардлага**

Гадаадын улс орнууд цахилгаан дугуй, скүүтерийн хэрэглээний давуу болон сул талыг судлан нийгэм, эдийн засгийн байдал, хүн амын амьдралын хэв маяг, суурьшил, дэд бүтэцтэйгээ уялдуулан үүсэж буй асуудлыг шийдвэрлэх хүрээнд хууль тогтоомждоо өөрчлөлт оруулж, шинэчилж эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгосон байна.

Манай улсад нийтийн тээврийн хүрэлцээний болон түгжрэлийн асуудлыг шийдэх зорилгоор цахилгаан скүүтерийг нийтийн хэрэглээнд нэвтрүүлсэн боловч цахилгаан тээврийн хэрэгсэл, түүний дотор цахилгаан дугуй, скүүтертэй холбоотой хууль, эрх зүйн зохицуулалтгүй, тухайн тээврийн хэрэгслийг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Замын хөдөлгөөний дүрмээр тодорхойлон ялган зааглаагүй, үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагад үйл ажиллагаа, ерөнхий болон нарийвчилсан техникийн шаардлага тавьдаггүй зэргээс үүдэн үйл ажиллагаа эрхэлж буй байгууллагад эрх зүйн тодорхойгүй байдал бий болох, иргэдийн хууль ёсны эрх ашиг хөндөгдөх, байгууллага хооронд үл ойлголцол үүсэх зэрэг асуудлууд бий болж байна.

Монгол Улсад нэвтэрсэн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгслийн хэрэглээтэй холбоотой үүсэж буй асуудлыг шийдвэрлэх хүрээнд төрөөс зайлшгүй дараах эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох шаардлагатай гэж судлаачийн зүгээс үзэж байна. Үүнд:

- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулан цахилгаан дугуй, скүүтерийн ангилал,

<sup>30</sup> roborace, <https://roborace.com/are-surrans-street-legal/> (last visited Jan. 18, 2026).

<sup>31</sup> *Өмнөх эшлэл 1*, 35 дахь тал.

<sup>32</sup> Stanley Pearson, *supra* note 30.

тодорхойлолтыг бий болгох;

- Тухайн тээврийн хэрэгсэлд тавигдах техникийн болон нарийвчилсан шаардлагыг тодорхой болгох (Цахилгаан дугуй, скүүтерийг импортоор оруулах, түүний нэмэлт тоног төхөөрөмжид тавигдах шаардлагыг бий болгосноор замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг бүрэн хангуулах, техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоонд хамруулах боломж бүрдэнэ.)

- Цахилгаан дугуйг үйлдвэрийн зориулалтын дагуу ашиглуулах эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох, нарийвчилсан стандартыг тогтоох;

- Цахилгаан дугуй, скүүтерийн хүчин чадал болон хурдны хязгаарлалт, жолоочийн нас, хориглосон зам, зорчих боломжтой хэсгийг тогтоох;

- Нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ үзүүлэгчийн үйл ажиллагааг бүртгэлжүүлэх, эрх, үүрэг, хариуцлагыг нарийвчлан тогтоох;

- Цахилгаан скүүтерийг жолоодож замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа этгээдийн эрх, үүрэг, хариуцлагыг тодорхой болгох;

- Цахилгаан скүүтер, түүний жолоочийг даатгах даатгалыг бий болгох зэрэг болно.

## VII. Дүгнэлт

Бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл болох цахилгаан дугуй, скүүтер нь орчин үеийн чиг хандлага бүхий тээврийн хэрэгсэл болсон учир гадаадын ихэнх улс орнууд цахилгаан дугуй, скүүтерийг шинэ төрлийн тээврийн хэрэгсэл гэж хүлээн зөвшөөрч, хууль тогтоомжоороо тухайлан зохицуулж замын хөдөлгөөндөө нэвтрүүлэн оролцуулж байна. Манай улсын тухайд **хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй эрх зүйн баримт бичгүүдэд судалгаа хийхэд шинээр нэвтэрсэн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл болох** цахилгаан дугуй, скүүтертэй холбоотой нарийвчилсан хууль, эрх зүйн зохицуулалт байхгүй байна.

Цаашид цахилгаан дугуй, скүүтерийн ангилал, тодорхойлолтыг бий болгох, цахилгаан дугуй, скүүтерт тавигдах шаардлага, шалгуур, жолоодох насны болон хүчин чадал, хурдны хязгаарлалт, хориглосон зам, зорчих боломжтой хэсгийг тогтоох, нийтийн хэрэглээний цахилгаан скүүтерийн үйлчилгээ үзүүлэгчийн үйл ажиллагааг бүртгэлжүүлэх, хяналт тавих боломжийг бий болгох, цахилгаан дугуй, скүүтерийг жолоодож замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа этгээдийн эрх, үүрэг, хариуцлагыг тогтоох, даатгалыг бий болгох

шаардлагатай байна.

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван есдүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт “Төрөөс хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх... үүргийг иргэнийхээ өмнө хариуцна.” гэж заасан. Энэ хүрээнд аль хэдийн нэвтэрч замын хөдөлгөөнд оролцож буй шинэ төрлийн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл болох цахилгаан дугуй, скүүтертэй холбоотойгоор хэрэгцээ, шаардлага үүсээд буй хууль, эрх зүйн орчныг бий болгож, одоо хэрэгжиж буй хууль тогтоомжид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах замаар иргэнийхээ эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах үндсэн эрхийг хангах, цахилгаан дугуй, скүүтерээс үүдэлтэй осол, гэмтлээс сэргийлэх, иргэдийн амь нас, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөд хохирол учрах явдлыг бууруулах, энэ төрлийн тээврийн хэрэгсэлтэй холбоотой замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах нөхцөлийг бүрдүүлэх боломжтой хэмээн үзэж байна.

Энэхүү өгүүллээр Монгол Улсад шинээр нэвтэрсэн бичил цахилгаан тээврийн хэрэгсэл, түүний дотор цахилгаан дугуй, цахилгаан скүүтерийн өнөөгийн хэрэглээ, хууль, эрх зүйн зохицуулалт ямар байгаа талаар болон гадаадын улс орнуудын эрх зүйн зохицуулалтыг ерөнхий байдлаар судлан бичсэн. Цаашид энэхүү сэдвийг дэлгэрүүлэн судлах, нарийвчлан санал дэвшүүлэх хэрэгцээ, шаардлага байгаа болно.

[Ном зүй]

Автотээврийн тухай хууль, *Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1999, №28*, 1999 он.

Жолоочийн даатгалын тухай хууль, *Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2011, №43*, 2011 он.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль /Шинэчилсэн найруулга/, *Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2015, №28*, 2015 он.

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судалсан тайлан”, 2025 он.

Засгийн газрын 239 дүгээр тогтоол, Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм 1 дүгээр хавсралт, <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=208663>, 2018 он.

Засгийн газрын 239 дүгээр тогтоол, Тээврийн хэрэгслийг ашиглахыг хориглох эвдрэл, гэмтэл, техникийн зөрчлийн жагсаалт 4 дүгээр хавсралт, <https://legalinfo.mn/mn>, 2018 он.

Засгийн газрын 263 дугаар тогтоол, Тогтоолын хавсралтад нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=208674>, 2025 он.

Монгол Улсын Үндсэн хууль, *Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1992, №01*, 1992 он.

Монгол Улсын эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн систем, <https://legalinfo.mn/mn>.

Парламентын судалгаа, сургалтын хүрээлэн, “Цахилгаан дугуйн эрх зүйн зохицуулалт: Зарим орны туршлага ба Монгол Улсын нөхцөл байдал (Харьцуулсан судалгаа)”, 2024 он.

Стандарт хэмжил зүйн газар, “Авто тээврийн хэрэгсэл, Мотоцикл. ерөнхий шаардлага MNS 6933:2021 стандарт”, [https://estandard.gov.mn/website/masm/standards\\_details.aspx?code=5256262c-ba9a-42d9-bf1c-c2767dc5673a](https://estandard.gov.mn/website/masm/standards_details.aspx?code=5256262c-ba9a-42d9-bf1c-c2767dc5673a), 2021 он.

Стандарт хэмжил зүйн газар, “Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага MNS 4598:2020 стандарт”, [https://estandard.gov.mn/website/masm/standards\\_details.aspx?code=acc06985-cab3-4cdf-a964-e9eb10e4cff2](https://estandard.gov.mn/website/masm/standards_details.aspx?code=acc06985-cab3-4cdf-a964-e9eb10e4cff2), 2020 он.

Дамдины Цогтбаатар, “Ажлын хэсгийн гишүүд цахилгаан дугуй, цахилгаан скүүтерийн түрээсийн үйлчилгээ үзүүлэгч аж ахуйн нэгжүүдийн төлөөлөлтэй уулзав”, <https://www.parliament.mn/nn/74482/>, 2025 он.

Пүрэвийн Батчимэг, “Цахилгаан дугуй (суррон), цахилгаан скүүтерийн хэрэглээг зохицуулах талаарх хэлэлцүүлэг боллоо”, <https://www.parliament.mn/nn/74882/>, 2025 он.

“Are Surrone Electric Bikes Legal on Public Roads?”, <https://surrone.ae/blogs/>

*news/are-surron-electric-bikes-legal-on-public-roads?*, (2025).

“Are Surrans Street Legal-Insights and Tips”, <https://roborace.com/are-surrons-street-legal/>, (2025).

Cloud Cannon, Heß Simon, Kasinger Johannes, “Shared e-scooter services and road safety: Evidence from six European countries”, (2023).

“Country overview: E-scooter regulations in Europe”, <https://www.evz.de/en/travelling-motor-vehicles/e-mobility/two-wheelers/e-scooter-regulations.html>, (2025).

European Transport Safety Council (ETSC), “Improving the road safety of e-scooters.”, (2024).

Heineke Kersten, “The e-kickscooter takes to the road: Understanding consumer-ownership preferences”, (2021).

Heineke Kersten, Kloss Benedikt, Scurtu Darius, Wiemuth Charlotte, “Electric kickscooters have come of age. Regulators have taken notice”, (2023).

“Kazakhstan Legal Information System”, <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2300000012>.

Mussina Alexandra, Kurmangaliyeva Mariya, “Kazakhstan’s E-Scooter Revolution: New Rules and Regulations”, <https://www.unicaselaw.com/blog/kazakhstan-e-scooter-revolution-new-rules-and-regulations>.

“Registration of electric scooters from April 5 to June 15, 2024”, <https://gsm.legal/en/blog/registration-of-electric-scooters-from-april-5-to-june-15-2024/>, (2024).

“Sur-ron electric bike”, <https://sur-ronelectricbike.com/about/>.

Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV), <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html>.

**[Abstract]**

**The Use of Personal Light Electric Vehicles: Legal Regulation  
/On the Example of Electric Bicycles and Scooters/**

**Nagvajamts Dorjgotov**

*Bachelor of laws (LL.B.).*

*Senior lawyer, "Skytel" LLC*

*Ulaanbaatar, Mongolia*

In Mongolia, the introduction and increasing use of electric bicycles (hereinafter referred to as “Surron”) and electric scooters, in road traffic have led to a growing risk of traffic accidents. This trend has resulted in various issues, including potential harm to individuals’ health and property, as well as adverse impacts on citizens’ right to safe mobility.

In this context, it is necessary to examine the existing legal framework governing electric bicycles and scooters, identify the challenges currently faced, and determine the need for legal regulations to address these issues. Furthermore, there is a need for a comprehensive analysis of how such regulations can be aligned with the current socio-economic conditions, population lifestyle, settlement patterns, and infrastructure development.

Additionally, it is essential to conduct a comparative study of legal regulations concerning personal light electric vehicles in foreign countries and to adopt best practices. Therefore, this article addresses the issue of clarifying the legal framework related to newly introduced types of personal light electric vehicles in Mongolia, including electric bicycles and scooters, and aims to determine whether state regulation of their use is necessary.

**[Keywords]**

New Type of Personal Light Electric Vehicles, Road Traffic Safety, Right to a Safe and Healthy Environment.