**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2019 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ**

**ЧУУЛГАНЫ 5 ДУГААР САРЫН 31-НИЙ ӨДӨР /БААСАН ГАРАГ/-ИЙН**

**НЭГДСЭН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛИЙН ТОВЬЁГ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | ***Хэлэлцсэн асуудал*** | ***Хуудасны дугаар*** |
| 1. | Хуралдааны товч тэмдэглэл | 1-6 |
| 2. | Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:  | 7-48 |
| 1.Сэргээгдэх эрчим хүчний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл /анхны хэлэлцүүлэг, үргэлжилнэ/  | 11-12 |
| 2.Авто тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /хэлэлцэх эсэх/  | 12-42 |
| 3.Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл | 42-45 |
| 4.Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /эцсийн хэлэлцүүлэг/ | 45-46 |
| 5.Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /анхны хэлэлцүүлэг/ | 46-48 |

***Монгол Улсын Их Хурлын 2019 оны хаврын ээлжит***

***чуулганы 5 дугаар сарын 31-ний өдөр /Баасан гараг/-ийн***

***нэгдсэн хуралдааны товч тэмдэглэл***

 Улсын Их Хурлын дэд дарга Л.Энх-Амгалан ирц, хэлэлцэх асуудлыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

 *Хуралдаанд ирвэл зохих 75 гишүүнээс 38 гишүүн ирж, 50.7 хувийн ирцтэйгээр 10 цаг 21 минутад Төрийн ордны Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдааны танхимд эхлэв.*

 *Чөлөөтэй: О.Баасанхүү, Б.Бат-Эрдэнэ, Б.Батзориг, Ц.Гарамжав, Б.Жавхлан, Г.Занданшатар, Ж.Мөнхбат, Г.Мөнхцэцэг, Л.Оюун-Эрдэнэ, Н.Оюундарь, Ч.Хүрэлбаатар, Д.Цогтбаатар, Н.Цэрэнбат, Б.Энх-Амгалан, Н.Энхболд;*

 *Эмнэлгийн чөлөөтэй: Т.Аюурсайхан;*

 *Тасалсан: Б.Наранхүү, О.Содбилэг, Д.Сумъяабазар, Ц.Цогзолмаа, Ж.Энхбаяр;*

 *Хоцорсон: С.Батболд -1 цаг 06 минут, Л.Элдэв-Очир -1 цаг 05 минут, С.Эрдэнэ -1 цаг 00 минут.*

 Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Эрдэнэбат, Л.Болд нар үг хэлэв.

 Улсын Их Хурал дахь Ардчилсан намын зөвлөлийн дарга, Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Эрдэнэбат Улсын Их Хурлын дэд дарга Л.Энх-Амгаланд шаардлага хүргүүлэв.

 Улсын Их Хурлын дэд дарга Л.Энх-Амгалан Эх, үрсийн баярын өдөр тохиож байгаатай холбогдуулж Улсын Их Хурлаас мэндчилгээ дэвшүүлэв.

 ***Нэг. Сэргээгдэх эрчим хүчний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл*** */анхны хэлэлцүүлэг, үргэлжилнэ/*

 Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Эрчим хүчний дэд сайд Т.Гантулга, Эрчим хүчний яамны Сэргээгдэх эрчим хүчний хэлтсийн дарга О.Бавуудорж, “Сэргээгдэх эрчим хүчний Үндэсний төв” Төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын дарга Ц.Цэрэн, Эрчим хүчний зохицуулах хорооны Судалгааны хэлтсийн дарга Л.Жамбаа, Эдийн засгийн судалгааны төвийн тэргүүн Л.Энхтайван, Өмгөөллийн “Хаан лекс Партнерс” ХХК-ийн хуульч Б.Энхбат, “Сэргээгдэх эрчим хүч үйлдвэрлэгчдийн холбоо”-ны Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Э.Мягмардорж нар оролцов.

 Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан нарийн бичгийн дарга Д.Амгалан, Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Э.Түвшинжаргал, Эдийн засгийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Ц.Мөнхбаяр, зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа нар байлцав.

 *Сэргээгдэх эрчим хүчний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн анхны хэлэлцүүлэг санал хураалтаар үргэлжлэв.*

 **Л.Энх-Амгалан:** 2. Ажлын хэсгийн гаргасан, Төслийн 5 дугаар зүйлээс “8.1.2 дахь заалтыг тус тус” гэснийг хасаж, 3 дугаар зүйлд “8.1.2 дахь заалтын “холбогдох,” гэснийг “холбогдохоос бусад” гэж, “ гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 25

 Татгалзсан: 16

 Бүгд: 41

 61.0 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

 З. Ажлын хэсгийн гаргасан, Төслийн 3 дугаар зүйлийн 11.1.1 дэх заалтын “0.08 ам.доллар хүртэл” гэснийг “0.085 ам.доллар хүртэл” гэж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 26

 Татгалзсан: 16

 Бүгд: 42

 61.9 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

 4. Ажлын хэсгийн гаргасан, Төслийн 1 дүгээр зүйлийн 4 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

 “4.1.11.”төсөл хэрэгжүүлэх баталгаа” гэж төсөлд оролцогч нь төслийг бүрэн биелүүлэхийг баталгаажуулж ирүүлсэн банкны баталгаа, банканд байршуулсан мөнгөн хөрөнгийг.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 28

 Татгалзсан: 14

 Бүгд: 42

 66.7 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

 Зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулж дуусав.

 Сэргээгдэх эрчим хүчний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Эдийн засгийн байнгын хороонд шилжүүлэв.

 *Уг асуудлыг 10 цаг 40 минутад хэлэлцэж дуусав.*

 ***Хоёр. Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд*** */хэлэлцэх эсэх/*

 Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн хөгжлийн дэд сайд Л.Халтар, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, мөн яамны Автотээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Гантулга, ахлах мэргэжилтэн Ц.Нэргүйбаатар, Төрийн захиргааны удирдлагын газрын Хуулийн хэлтсийн мэргэжилтэн Г.Очхүү нар оролцов.

 Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан нарийн бичгийн дарга Д.Амгалан, Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Э.Түвшинжаргал, Эдийн засгийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Ц.Мөнхбаяр, зөвлөх Л.Батмөнх, референт Г.Баярмаа нар байлцав.

 Хууль санаачлагчийн илтгэлийг Эрчим хүчний сайд Ц.Даваасүрэн, төслийг хэлэлцэх эсэх талаар Эдийн засгийн байнгын хорооноос гаргасан санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Я.Содбаатар нар тус тус танилцуулав.

 Хууль санаачлагчийн илтгэл болон Байнгын хорооны санал, дүгнэлттэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн С.Бямбацогт, О.Батнасан, Х.Болорчулуун, Н.Амарзаяа, Л.Мөнхбаатар, Б.Дэлгэрсайхан, М.Билэгт, Л.Энх-Амгалан нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд хариулж, нэмэлт тайлбар хийв.

 Төслийн талаар Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Хаянхярва, А.Сүхбат, Ж.Бат-Эрдэнэ нар дэмжиж үг хэлэв.

 **Л.Энх-Амгалан**: Байнгын хорооны саналаар Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай, Аж ахуйн нэгжийн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 21

 Татгалзсан: 21

 Бүгд: 42

 50.0 хувийн саналаар санал дэмжигдсэнгүй.

 Улсын Их Хурлын гишүүн Я.Содбаатар техникийн саатал гарсан тул дээрх саналаар дахин санал хураалт явуулъя гэсэн горимын санал гаргав.

 **Л.Энх-Амгалан**: Улсын Их Хурлын гишүүн Я.Содбаатарын гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 24

 Татгалзсан: 16

 Бүгд: 40

 60.0 хувийн саналаар горимын санал дэмжигдлээ.

 **Л.Энх-Амгалан**: Байнгын хорооны саналаар Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай, Аж ахуйн нэгжийн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн дахин санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 23

 Татгалзсан: 17

 Бүгд: 40

 57.5 хувийн саналаар Байнгын хорооны санал дэмжигдлээ.

 Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай, Аж ахуйн нэгжийн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг үзэл баримтлалын хүрээнд хэлэлцэхийг дэмжиж, хэлэлцэх нь зүйтэй гэж үзсэн тул төслүүдийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Эдийн засгийн байнгын хороонд шилжүүлэв.

 *Уг асуудлыг 12 цаг 19 минутад хэлэлцэж дуусав.*

 ***Гурав. Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл***

 Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Монгол Улсын Ерөнхий аудитор Д.Занданбат, Үндэсний аудитын газрын Тамгын газрын дарга Ц.Ганболд, Нийцлийн аудиторын газрын захирал бөгөөд тэргүүлэх аудитор С.Энхбаатар, Үндэсний аудитын газрын Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Н.Анхбаяр, Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн ажлын албаны дарга Ч.Болд, Үндэсний аудитын газрын Хүний нөөцийн албаны менежер Ж.Дэмчигсүрэн нар оролцов.

 Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан нарийн бичгийн дарга Д.Амгалан, Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Э.Түвшинжаргал, Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Ц.Батбаатар, референт Г.Нарантуяа нар байлцав.

 Төсвийн байнгын хорооноос гаргасан санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Амарзаяа танилцуулав.

 Байнгын хорооны санал, дүгнэлттэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн М.Билэгтийн тавьсан асуултад Улсын Их Хурлын гишүүн, Төсвийн байнгын хорооны дарга Б.Чойжилсүрэн, Монгол Улсын Ерөнхий аудитор Д.Занданбат нар хариулж, тайлбар хийв.

 **Л.Энх-Амгалан**: Байнгын хорооны саналаар Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг баталъя гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 25

 Татгалзсан: 18

 Бүгд: 43

 58.1 хувийн саналаар тогтоол батлагдлаа.

 *Уг асуудлыг 12 цаг 28 минутад хэлэлцэж дуусав.*

 ***Дөрөв. Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл*** */эцсийн хэлэлцүүлэг/*

 Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын сайд С.Чинзориг, Төрийн албаны зөвлөлийн гишүүн Д.Баатарсайхан, Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яамны Хөдөлмөрийн харилцааны бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Б.Алимаа, мөн яамны Хөдөлмөрийн харилцааны бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын мэргэжилтэн Ж.Алтантуяа нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан нарийн бичгийн дарга Д.Амгалан, Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Э.Түвшинжаргал, Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны ажлын албаны референт Б.Золбоо нар байлцав.

 Төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн тухай Төрийн байгуулалтын байнгын хорооноос гаргасан танилцуулгыг Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Амарзаяа танилцуулав.

 Байнгын хорооны танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт тавиагүй болно.

 **Л.Энх-Амгалан**: Байнгын хорооны саналаар Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг бүхэлд нь баталъя гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Зөвшөөрсөн: 22

 Татгалзсан: 18

 Бүгд: 40

 55.0 хувийн саналаар тогтоол батлагдлаа.

 *Уг асуудлыг 12 цаг 31 минутад хэлэлцэж дуусав.*

 ***Тав. Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл*** */анхны хэлэлцүүлэг/*

 Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын сайд С.Чинзориг, Төрийн албаны зөвлөлийн гишүүн Д.Баатарсайхан, Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яамны Хөдөлмөрийн харилцааны бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Б.Алимаа, мөн яамны Хөдөлмөрийн харилцааны бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын мэргэжилтэн Ж.Алтантуяа нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан нарийн бичгийн дарга Д.Амгалан, Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Э.Түвшинжаргал, Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны ажлын албаны референт Б.Золбоо нар байлцав.

 Төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаар Төрийн байгуулалтын байнгын хорооноос гаргасан санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Амарзаяа танилцуулав.

 Байнгын хорооны санал, дүгнэлттэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт тавиагүй болно.

 Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Тогтохсүрэн санал хэлэв.

 Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд шилжүүлэв.

 Чуулганы нэгдсэн хуралдааны бэлтгэл, зохион байгуулалтын үйл ажиллагааг Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хуралдаан зохион байгуулах хэлтсийн дарга З.Нямцогт, мөн хэлтсийн шинжээч Р.Дэлгэрмаа, М.Номиндулам нар хариуцан ажиллав.

 *Хуралдаан 2 цаг 14 минут үргэлжилж, ирвэл зохих 75 гишүүнээс 40 гишүүн ирж, 53.3 хувийн ирцтэйгээр 12 цаг 35 минутад өндөрлөв.*

 **Тэмдэглэлтэй танилцсан:**

 ЕРӨНХИЙ НАРИЙН

 БИЧГИЙН ДАРГА Л.ӨЛЗИЙСАЙХАН

 **Тэмдэглэл хөтөлсөн:**

 ПРОТОКОЛЫН АЛБАНЫ

 ШИНЖЭЭЧ Д.ЦЭНДСҮРЭН

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2019 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ**

**ЧУУЛГАНЫ 5 ДУГААР САРЫН 31-НИЙ ӨДӨР /БААСАН ГАРАГ/-ИЙН**

**НЭГДСЭН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

 **Л.Энх-Амгалан**: Улсын Их Хурлын гишүүдийнхээ энэ өглөөний амгаланг айлтгая.

 Улсын Их Хурлын гишүүдийн ирц 50.7 хувьтай ирц бүрдсэн учраас 2019 оны хаврын чуулганы 5 сарын 31-ний өдрийн чуулганы нэгдсэн хуралдаан нээгдсэнийг мэдэгдье.

 Нэгдсэн чуулганы өнөөдрийн хуралдаанаар 5 асуудал байгаа. Нэгд нь, Сэргээгдэх эрчим хүчний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн хэлэлцүүлгийг хийсэн. Өнөөдөр ингээд шууд зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалтаар эхэлнэ.

 Хоёрт нь, Авто тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд, хэлэлцэх эсэх. Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн ийм хууль байгаа.

 Гуравт нь, Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл.

 Дөрөвт нь, Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл.

 Тавд нь, Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн анхны хэлэлцүүлэг хийнэ.

 Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулаад саналтай гишүүд байна уу?

 Эрдэнэбат, Болд гишүүн.

 **Д.Эрдэнэбат**: Гишүүдийнхээ энэ өглөөний амрыг эрье. Хэлэлцэх асуудалтай холбоотойгоор би нэг зүйлийн санал эхлээд оруулъя гэж бодож байна. Энэ нь юу вэ гэхээр, Ерөнхийлөгчийн Захиргааны ерөнхий хуульд тавьсан хоригийг уг нь даргын зөвлөлөөр гялс хэлэлцээд оруулчих нь зөв байсан юмаа, тэгээд энэ дээр хийж болоогүй юм уу? Хэлэлцэх асуудал бараг байхгүй болчихсон байна, үүнийг анхаараач ээ.

 Дараагийн асуудал, өчигдөр Ардчилсан нам хариуцлага нэхэх сөрөг хүчний жагсаал, цуглааныг зохион байгуулсан. Энэ жагсаал цуглаанаас Ардчилсан нам Улсын Их Хуралд шаардлага хүргүүлж байгаа. Занданшатар дарга өнөөдөр алга байна. Тэгээд өнөөдөр би энэ шаардлагын гол агуулгыг танилцуулаад, энэ шаардлагыг би өнөөдөр энэ Их Хурлын чуулган дээр өргөн барих нь зүйтэй гэж ингэж үзсэн.

 Сүүлийн үед ардчиллын ололтыг үгүйсгэх, эдийн засгийн болон гадаад бодлогын тулгуур зарчмууд алдагдах, Үндсэн хууль болон хуульт ёсыг үгүйсгэх, албан тушаалын төлөө тэмцэлдээ ард иргэдийг хөлдөө чирсэн, бухимдуулсан үйлдэл хэрээс хэтрэх, улс орныг дарангуйлал уруу аажим хөтлөх ийм санаархал газар авч байгаад Ардчилсан нам эрс эсэргүүцэж байгаа юм.

 Үүнтэй холбогдуулаад өнөөдөр Их Хурлын дарга болон Засгийн газарт шаардлагаа бол хүргүүлж байна. Их Хурлын даргад хүргүүлж байгаа шаардлагандаа бид нар энэ хариуцлагагүй байдал нүүрлэсэн Засгийн газрыг нэн даруй огцруулах шаардлагатай гэж үзэж байгаагаа хэдэн зүйлээр дуулгаж хэлж байгаа. Жижиг, дунд үйлдвэрийн сангийн асуудлаар хариуцлага тооцохгүй байгаа асуудал, сүүлийн үед олон сая долларын авлага авсан сайдуудын тухай яригдаж байгаад ямар ч чимээ хариу байхгүй байгаа асуудал, төрийн албаны бүх байгууллагуудад авлигатай холбоотой, тэр байтугай нотлогдсон олон их хэмжээний авлигын мөнгө илэрсэн байхад үүнд хариуцлага тооцохгүй хуулийн цоорхой ашиглаж, хэргийг хэрэгсэхгүй болгож байгаа асуудал, Үндсэн хууль болон бусад хууль зөрчигдөж, 42 дугаар тойрог дээр жишээлбэл, иргэдийн сонгох эрхийг бүдүүлгээр зөрчсөн энэ Үндсэн хуулийн цэцтэй хуйвалдсан энэ явуургүй үйл ажиллагаа, эрх баригчдын энэ төрийн яамд, албад тэр байтугай төрийн ордонд архидалт нь хэтэрч, үнэхээр төрд итгэх итгэл буурсан энэ хариуцлагагүй үйлдэл, бүх салбарууд дээр хариуцлагагүй үйлдлүүд нүүрлэж, хүний амь эрсдэж байгаа тухай асуудал, эцэст нь хэлэхэд энэ ард түмний амьдрал үнэхээр туйлдаж, юмны үнэ огцом өсөж байгаа асуудал, шатахууны үнэ, махны гэх мэтчилэнгээр стратегийн бүтээгдэхүүний үнэ өсөж байгаа асуудал нь үнэхээр энэ Засгийн газар байх шаардлагагүй, огцруулах шаардлага үүссэн байна гэдгийг манай энэ өчигдрийн жагсаал, цуглаанд оролцсон хүмүүсүүд илэрхийлж, Засгийн газрыг огцруулах нь зүйтэй байна гэдэг энэ шаардлагыг Их Хурлын даргаар дамжуулан Их Хуралд оруулж байгаа ийм шаардлагыг та бүхэнд гардуулж өгье.

 Тэгээд би энэ шаардлагыг өнөөдөр энэ Их Хурлын чуулган дээр Их Хурлын даргыг өнөөдөр орлон гүйцэтгэж байгаа Энх-Амгалан даргад албан ёсоор гардуулъя.

 **Л.Энх-Амгалан**: Болд гишүүн.

 **Л.Болд**: Баярлалаа. Та бүхэндээ энэ өглөөний мэндийг дэвшүүлье. Өчигдөр хариулт өгөөгүй, миний тавьсан асуудалд. Энэ 7 хоногт Эдийн засгийн байнгын хороогоор Оюутолгойн ажлын хэсгийн дүгнэлтийг хэлэлцсэн. Тэгээд өнгөрсөн 7 хоногт хэрвээ даргын зөвлөлөөр Оюутолгойн ажлын хэсгийн асуудлыг хэлэлцэхэээр тогтож, Эдийн засгийн байнгын хороонд хуваарилж хэлэлцүүлсэн бол тэгээд Эдийн засгийн байнгын хороон дээр гишүүдийн олонх чуулганаар хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн ийм чиглэл гаргасан. Тэгэхээр чуулганаар тэр 7 хоногт нь хэлэлцүүлэх ёстой гэж миний хувьд үзэж байгаа юм.

 Одоо ингээд харахад үндсэндээ Их Хурал хийх ажлаа олж ядаж байгаа юм. Хамж түүгээд ямар асуудал хэлэлцэх вэ, бараг хэлэлцэх асуудалгүй болчих гээд ингээд ийм нөхцөл байдалтай байна шүү дээ. Гэтэл нөгөө талд нь хэлэлцэх асуудлууд, тэр дотроо өнөөдөр нийт ард түмний маш их анхаарлыг татаж байгаа, чих тавин сонсож байгаа ийм тулгамдсан асуудлуудаа болохоор хойш нь тавиад. Ер нь энэ 5 дахь өдөр болгоны үдээс хойш Ерөнхий сайдын мэдээлэл, Засгийн газрын цагийн асуудал яачихсан юм бэ? Хурал даргалагчаас асуумаар байх юм. Ер нь больчихсон юм уу? Энэ бол Их Хурлын үйл ажиллагааны ардчиллын хамгийн том шаардлагууд ингээд хангагдахаа больсон байна шүү дээ.

 Цөөхөн ч гэсэн энд сөрөг хүчин байгаа шүү дээ, хэд хэдэн намууд байж байна. Тэгэхээр Их Хурал энэ бодитой ажил уруугаа ормоор байна. Одоо ингээд сөрөг хүчин нь гудамж уруугаа гаргах ийм зам үлдээхгүй л нөхцөл уруу орж байна шүү дээ. Энэ бол нэг их сайн зүйл биш шүү дээ. Гудамжинд бол гарч болно, гудамжинд гарч чадна. Гэхдээ ингэснээр асуудал шийдэгдээд, бүх юм болчихно гэдэг тийм баталгаа байхгүй шүү дээ. Тэгэхээр Их Хурал ажлаа хийх юм бол өнөөдөр ард түмний тавиад байгаа энэ тулгамдсан асуудлуудад үнэхээр хариуг нь өгөх хэрэгтэй.

 Үнэхээр тэр Оюутолгойтой өнөөдөр асуудлаа ярьж, Их Хурал чиглэл хариугаа гаргах хэрэгтэй. Үүнийг шаардаж байна. Өнөөдөр Засгийн газрын цаг дээр энэ ажлын хэсгийн дүгнэлтийг хэлэлцэж, энэ Засгийн газар үнэхээр энэ дээр өөрчлөлт гаргах юм уу, үгүй юм уу гэдэг дээр хариуг нь авмаар байна. Энэ Засгийн газрын байр суурь юу байгааг сонсмоор байна.

 Хоёрт нь, ер нь ингээд явах юм бол бид энэ Их Хурал бол үнэхээр түүхэнд хамгийн муу Их Хурлаар үлдэнэ гэж яригдаад байгаа. Үнэн болох гээд байна. Та бид жишээ нь, одоо тэр эрүүдэн шүүлтийн бичлэгийг үзсэн. Чимгээ, Содномдаржаа гээд хоёр залууг эрүүдэн шүүж байгаад аймшигтай хэрэг тулгаад, ингээд өнөөдөр 4 дэх жилдээ ял эдэлж байна. 400 гаруй хоног подвальд ямар нөхцөлд, яаж тамлуулж, хавирга сээрээ хугалуулж, элдэв ялгадас, баас шээс толгой дээрээ асгуулж, өдөр, шөнөгүй дэглүүлж, нойр хоолгүй явуулж, элдэв эм мансууруулах бодис хэрэглүүлж, үнэхээр нүд хальтирмаар аймшигтай юмыг үзсэн шүү дээ. Одоо тэгээд юу ч болоогүй юм шиг ингээд мартчих уу? Энэ дээр Их Хурал ямар нэгэн дараагийн шатны арга хэмжээ авдаггүй юм уу? Одоо сар боллоо шүү дээ бид үзсэнээс хойш, сэтгүүлчид үзлээ, иргэний нийгмийн байгууллагууд үзлээ. Үдээс өмнөх чуулганаас би чөлөө авмаар байгаа юм. Яагаад гэвэл Түр хорооны дарга Батзандан, гишүүний хувьд бид хоёр Чимгээ, Содномдаржаа хоёртой тэр хорих байгууллага дээр очиж уулзах гэж байгаа. Тэгээд очиж уулзаад, та бүхэндээ эргээд мэдээлэл өгнө. Нийт ард түмэндээ ч мэдээлэл өгнө. Үнэхээр Монголын Их Хурал өнөөдөр бол тэр эрүүдэн шүүлт бол бараг тоглоом байсан юм шиг, байдаг л зүйл шиг, үнэхээр үг олдохооргүй ийм нөхцөл байдал үүсэж байна шүү дээ. Тэгэхээр үүнийг яаж ойлгох вэ? Үүнийг чинь Монголын ард түмэн, хүний эрх, хүний Үндсэн хуулиар батлагдсан хамгийн үндсэн эрхүүдийг бид хааш нь энэ Их Хурал залж байна вэ? Тэр бичлэгээ одоо олон түмэнд үзүүлэх хэрэгтэй шүү дээ, тийм тоглоом гэж бодоод байгаа юм бол олон түмэн хэлэг, үнэхээр тоглоом байж уу? Үгүй юу? Хууль зүйн сайд сууж байна, Хэрэг эрхлэхийн сайд хаана байна? Та нар энэ бичлэгээ үзүүл л дээ. Нэгэнт энэ чинь нууцаас гарчихсан юм бол яачихсан юм? Сэтгүүлчид тусгай, иргэний нийгмийн байгууллагууд тусгай, Их Хурлын гишүүд тусгай гэсэн юм байхгүй шүү дээ. Яаж тэр Монголын залуу иргэдийг хийгээгүй хэрэгт нь яаж тамлаж, эрүүдэн шүүж, өнөөдөр гавьяа байгуулчихсан юм шиг тэгээд эрүүдэн шүүсэн хүмүүс нь тэгээд бараг өрөвдүүлж байна шүү дээ. Эрүүдэн шүүлгэсэн хоёр өнөөдөр тэндээ хатаж байна шүү дээ. Үнэхээр эрүүл мэндээр сүйрчихсэн байна шүү дээ. Бүх шүд нь унасан байна. Үнэхээр аймшигтай нөхцөлд, усанд орох бололцоогүй хэчнээн жилээр нь байлгасан, ямар нөхцөлд байсныг одоо ард түмэндээ хэлэх хэрэгтэй шүү дээ. Тэгээд Засгийн газраас шаардаж байна, тэр бичлэгээ олон түмэндээ үзүүл ээ, үнэхээр ил юм бол. Ингэж байж өнөөдөр Монгол улсад шударга ёс тогтоно. Оюутолгойг өнөөдөр үдээс хойш хэлэлцүүлж өгөөч ээ, бид амжаад ирмээр байна.

 **Л.Энх-Амгалан**: Гишүүд үг хэлж дууслаа. Эрдэнэбат гишүүний гаргасан санал, энэ Ерөнхийлөгчийн хоригийг хэлэлцэх асуудал байгаа. Энэ бол угаасаа өөрөө хэлэлцдэг дэгтэй. Өчигдөр энэ хориг ирсэн. Энэ дагуу Хууль зүйн байнгын хороонд шилжүүлсэн байгаа. Тэгээд ирэх 7 хоногт даргын зөвлөлийн хурлаар өнөөдөр хэлэлцээд, ирэх 7 хоногт хэлэлцэх асуудлын жагсаалтад оруулж болох байхаа гэж бодож байна.

 Болд гишүүний эхний асуудал, өнөөдөр яагаад энэ Засгийн газрын цаг байхгүй байгаа юм бэ гэж байна. Бид нар дэгээрээ бол Ерөнхий сайд сар бүрийн 1 дэх болон 3 дахь 7 хоногийн Баасан гарагийн үдээс хойш нэгдсэн хуралдаан дээр мэдээлэл хийж, гишүүдийн асуултад хариулах ёстой. Тэгэхээр өнөөдөр бол сарын сүүлийн 7 хоног. 4 дэх 7 хоног дээр гишүүдийн асуулгатай байдаг. Өнөөдөр гишүүдийн асуулга байхгүй, асуусан гишүүд өнөөдөр асуулгаа сонсох ийм хүсэлтээ өгөөгүй учраас ийм хэлэлцэх асуудлууд байна.

 Таны ярьж байгаа асуудал дээр Улсын Их Хурлаас Түр хороо байгуулсан, Улсын Их Хурлын гишүүн Батзандангаар ахлуулсан, та бас өөрөө энэ Түр хороонд орсон байгаа. Энэ Түр хороо харин ажлаа эрчимжүүлэх ёстой байх. Тэгж байж энэ Улсын Их Хурлаас тодорхой тогтоолууд гарах ийм шаардлагууд үүсэж байгаа болов уу гэж бодож байна.

 Маргааш бүх нийтээр Эх, үрсийн баярын өдөр тохиож байгаатай холбогдуулж Улсын Их Хурлаас мэндчилгээ нийт эхчүүд, үрсүүддээ мэндчилгээ хүргэж байна.

 Бидний ирээдүй хойч үе болсон үр хүүхдийн эрхийг хангах, сурч боловсрох орчин нөхцөлийг сайжруулах, эрдэм чадалтай Монгол хүнийг төлөвшүүлэх явдал бол Монгол Улсын Их Хурлын онцгой анхааралд байх асуудлын нэг мөн. Өчигдөрхөн бид Ерөнхий боловсролын сургуулийн хоол үйлдвэрлэл, үйлчилгээний тухай хуулийг батлан гаргасан. Энэ хуулийн дагуу 2021 оны хичээлийн жилээс эхлэн 1-5 ангийн сурагчид эрүүл, аюулгүй чанартай халуун хоолоор үйлчилж эхлэх бөгөөд дараа, дараагийн жилүүдэд дунд, ахлах ангийн хүүхдүүдийг хамруулах юм. Энэ бол сургуулийн хүүхдийн оюуны болон бие бялдрын өсөлт, хөгжилтийг дэмжих, зөв хооллох дадалд төлөвшүүлэх талаар Улсын Их Хурлаас гаргасан чухал шийдвэр юм.

 Мөн Улсын Их Хурлаас сургууль, цэцэрлэгийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, гурван ээлжээр хичээллэж буй сургуулиудыг хоёр ээлжтэй болгох, цэцэрлэгийн насны бүх хүүхдийг цэцэрлэгт хамруулах энэ орчинг бүрдүүлэх талаар онцгойлон анхаарч, 2019 оны улсын төсөвт нийт 123 сургууль, 134 цэцэрлэгийг улс даяар шинээр барьж байгуулах ийм санхүүжилтийн эх үүсвэрийг бас шийдүүлж өгсөн. Ингэснээр гурван ээлжээр хичээллэх, сугалаагаар хүүхдээ цэцэрлэгт өгдөг явдал таслан зогсоогдоно.

 Бид мөн 2017 оноос хойш хүүхдийн мөнгө аваагүй хүүхдүүдэд хүүхдийн мөнгийг нь нөхөж олгох, нийт хүүхдийн 80 хувьд хүүхдийн мөнгийг үргэлжлүүлэн олгож, эдийн засгийн бодит өсөлтийг үр хүүхдүүддээ хүргэх шийдвэрийг гарган хэрэгжүүлж байгааг та бүхэнд дуулгахад таатай байна. Мөн олон хүүхэдтэй эхчүүд, өрх толгойлсон эмэгтэйчүүд, хүүхэд төрүүлсэн эмэгтэйчүүдийн нийгмийн хамгааллыг сайжруулах чиглэлээр цалинтай ээж хөтөлбөрийг хэрэгжүүлж явж байгаа. Мөн төрүүлж, өсгөсөн хүүхдийнхээ тоогоор 1.5 жилээр тэтгэвэр тогтоолгох эрх зүйн орчин бүрдсэнийг хэлэхэд таатай байна.

 Сурч боловсрох орчин, хоол хүнсээр хангах, хүүхдийн мөнгө олгохоос гадна хүүхдийн эрх зөрчигдөх явдлаас урьдчилан сэргийлэх ажлыг илүү өргөн хүрээнд далайцтай зохион байгуулах, олон талын оролцоог хангах, хяналт хариуцлагыг сайжруулах хэрэгцээ шаардлага байна. Эдгээр асуудалд Монгол Улсын Их Хурал онцгой анхаарал хандуулж, хүүхдийн эсрэг хүчирхийлэл, гэмт хэргийн эсрэг хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх үүрэгтэй байгууллага, албан тушаалтны үйл ажиллагаанд хяналт тавих зорилгоор Ерөнхий хяналтын сонсгол зохион байгуулсан. Ерөнхий хяналтын сонсголын үр дүнгээр хүүхдийн эрхийг хангах, хамгаалах, урьдчилан сэргийлэх чиг үүрэгтэй байгууллагуудын ажлын уялдаа холбоог сайжруулах чиглэлээр хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, төлөвлөсөн хөрөнгийн зарцуулалтыг үр дүнтэй болгох чиглэлээр Улсын Их Хурлын тогтоол шийдвэр гаргана гэдэгт итгэлтэй байна. Цаашид жил бүр уламжлал болгон тэмдэглэдэг хүүхдийн баярын өдрийг хүүхдийн эсрэг хүчирхийлэл, гэмт хэрэгтэй тэмцэх өдөр болгон тэмдэглэж байх нь зүйтэй юм.

 Мөн энэ өдрийг угтаж төрийн бүх шатны байгууллага, албан тушаалтнууд, Төрийн бус байгууллага, иргэдээс хүүхэд хамгааллын чиглэлээр авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээг нэгтгэн дүгнэж цаашид хийж хэрэгжүүлэх аливаа ажлыг төлөвлөдөг болоход анхаарал хандуулах нь зүйтэй билээ.

 Монгол орны ирээдүй хойч үе энхрий бяцхан хүүхэд багачууддаа хүүхдийн баярын өдрийн мэндийг Монгол Улсын Их Хурлын нийт гишүүдийнхээ өмнөөс хүргэе.

 Эрүүл чийрэг, эрдэм боловсролтой Монголын үрс маш олон болтугай /Алга ташив/.

 Ингээд хэлэлцэх асуудалдаа оръё.

 **Нэг. Өчигдөр Сэргээгдэх эрчим хүчний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн хэлэлцүүлгийг хийсэн. Одоо ингээд эхний зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураасан. Одоо 2 дахь заалтаар санал хураана.**

 Шууд санал хураагаад явна.

 2.Төслийн 5 дугаар зүйлээс “8.1.2 дахь заалтыг тус тус” гэснийг хасаж, 3 дугаар зүйлд “8.1.2 дахь заалтын “холбогдох,” гэснийг “холбогдохоос бусад” гэж,“ гэж нэмэх.

 Санал гаргасан, ажлын хэсэг. Санал хураалт.

 41 гишүүн оролцож, 25 гишүүн 61.0 хувийн саналаар энэ санал дэмжигдэж байна.

 З.Төслийн 3 дугаар зүйлийн 11.1.1 дэх заалтын “0.08 ам.доллар хүртэл” гэснийг “0.085 ам.доллар хүртэл” гэж өөрчлөх.

 Санал гаргасан, ажлын хэсэг. Санал хураалт.

 Техникийнхэн энэ гишүүдийн ажиллахгүй байгаа төхөөрөмжүүдийг шалгаж өгөөч. Жавхлан гишүүнийх ажиллахгүй байна, шалгаарай. Сарангэрэл сайдынх ажиллахгүй байгаа юм байна, Нямдорж сайдынх ажиллахгүй байгаа юм байна. Түүнийг нь шалгаад өг.

 42 гишүүн оролцож, 26 гишүүн 61.9 хувийн саналаар энэ санал дэмжигдэж байна.

 4.Төслийн 1 дүгээр зүйлийн 4 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

 “4.1.11.”төсөл хэрэгжүүлэх баталгаа” гэж төсөлд оролцогч нь төслийг бүрэн биелүүлэхийг баталгаажуулж ирүүлсэн банкны баталгаа, банкинд байршуулсан мөнгөн хөрөнгийг.”

 Санал гаргасан, ажлын хэсэг. Санал хураалт.

 42 гишүүн оролцож, 28 гишүүн 66.7 хувийн саналаар энэ санал дэмжигдэж байна.

 Зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт хийж дууслаа.

 Сэргээгдэх эрчим хүчний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Эдийн засгийн байнгын хороонд шилжүүллээ.

 Дараагийн асуудал.

 **Хоёр. Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийн хэлэлцэх эсэх асуудлыг хэлэлцье.**

 Хууль санаачлагчийн илтгэлийг Эрчим хүчний сайд Даваасүрэн танилцуулна.

 **Ц.Даваасүрэн**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

 Монгол Улсын Их Хурлын 2008 оны 12 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталсан Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлогын 5.3.1-д зам тээврийн салбарын хөгжлийн эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгоно, Улсын Их Хурлын 2017 оны 11 дүгээр тогтоолоор батлагдсан Монгол Улсын хууль тогтоомжийг 2020 он хүртэл боловсронгуй болгох Үндсэн чиглэлийн 7-д Авто тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулахаар тус тус тусгагдсан болно.

 Мөн Монгол Улсын Засгийн газрын 2016, 2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт ч гэсэн тээврийн салбарын олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, бүс нутгийн дэд бүтэц, тээврийн индексацид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлнэ гэж, мөн эрэлтэд нийцсэн хүрээлэн байгаа орчинд ээлтэй тээврийн ухаалаг систем нэвтрүүлнэ гэж тус тус заасан. Энэ нь эдийн засгийн хамтын ажиллагаа өргөжиж байгаа өнөөгийн нөхцөлд авто тээврийн ангилал, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, уул уурхайн тээвэрлэлт, ачаа болон зорчигчийн терминал, авто зам дагуух үйлчилгээ, авто машин үйлдвэрлэл, тээвэр зуучийн үйлчилгээ, тээврийн даатгал, салбарын бүтэц, зохион байгуулалттай холбоотой асуудлуудыг зохицуулж, салбарын хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэх шаардлага гарсан.

 Ийм учраас олон улсын бүс нутгийн тээврийн хэмжээний тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцох шаардлагыг үндэслэн Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын конвенци, Засгийн газрын хоорондын гэрээ хэлэлцээрт нийцүүлэн зохицуулалт хийж эрх зүйн орчинг бий болгох зайлшгүй шаардлага гарсан. Практик шаардлагын хувьд Авто тээврийн тухай хууль 1999 онд батлагдсанаас хойш нийт 19 удаа нэмэлт, өөрчлөлт орсон бөгөөд хуулийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга санааны дараалал алдагдан шинэ нэр томьёо хэрэглэх зэрэгтэй холбоотойгоор шинэ төрлийн харилцаанд эрх зүйн зохицуулалт хийх зайлшгүй шаардлага бий болсон байгаа.

 Мөн стандартын шаардлагыг хангах, бүтээгдэхүүн үйлчилгээнд тохирлын үнэлгээ хийж баталгаажуулах шаардлага ч бас гарч байна. Уул уурхайн томоохон ордууд эдийн засгийн эргэлтэд орсноор ашигт малтмалын тээвэрлэлт сүүлийн жилүүдэд эрс нэмэгдсэн. Тээвэрлэх замыг аж ахуйн нэгж байгууллагууд өөрсдийн хөрөнгөөр барьж ашиглаж байна. Хувийн хэвшлийн хөрөнгөөр баригдсан авто зам нийтийн хэрэглээний замд хамаарахгүй тул энэхүү замаар хийгдэж байгаа тээвэрлэлт нь хүчин төгөлдөр мөрдөж байгаа хууль дүрэм журмаар зохицуулагдах боломжгүй байгаа.

 Иймд энэхүү уул уурхайн тээвэрлэлттэй холбоотой харилцааг тусгай журмаар зохицуулах зайлшгүй шаардлага бас үүссэн.

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

 Зам тээврийн ослын сүүлийн 5 жилийн судалгааг харахад жилд дунджаар 32100 замд тээврийн осол гарч, 10.2 тэрбум төгрөгийн хохирол учирч, 1286 хүн гэмтэж, 558 хүний амь нас эрсдэж байгаа гэсэн ийм судалгаа гарсан байна.

 Дээр дурдсан хэрэгцээ шаардлагыг үндэслэн Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулан танилцуулж байна.

 Хуулийн төслийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгнө үү. Баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан:** Даваасүрэн сайдад баярлалаа. Төслийн талаарх Эдийн засгийн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Содбаатар танилцуулна.

 **Я.Содбаатар**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

 Монгол Улсын Засгийн газраас 2019 оны 04 дүгээр сарын 12-ны өдөр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлсэн Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийн хэлэлцэх эсэх асуудлыг Эдийн засгийн байнгын хороо 2019 оны 5 дугаар сарын 15-ны өдрийн хуралдаанаар хэлэлцлээ.

 Төсөл санаачлагч нь Автотээврийн тухай хууль 1999 онд батлагдсанаас хойш нийт 19 удаа нэмэлт, өөрчлөлт орсноор хуулийн зүйл, заалтын уялдаа холбоо, утга алдагдсан, нөгөө талаас шинэ техник технологи нэвтэрч, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, ачаа болон зорчигчийн терминал, авто зам дагуух үйлчилгээ, автомашины үйлдвэрлэл зэрэгт эрх зүйн зохицуулалт шинээр хийх зайлшгүй шаардлагатай гэж үзэн хуулийн төслийг боловсруулсан байна.

 Хуулийн төслийг баталснаар автотээврийн салбарын өнөөгийн байдал, олон улсын болон бүс нутгийн нийтлэг жишиг, ирээдүйн чиг хандлагад нийцсэн, иргэдэд аюулгүй, ая тухтай, хүртээмжтэй үйлчилгээг үзүүлэх, тээврийн төрлүүдийн хоорондын уялдаа холбоог сайжруулах, тээврийн дэд бүтэц, ажил үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг хэрэглэгчдийн шаардлагад нийцүүлэх, стандартын шаардлага хангасан автотээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулах, автотээврийн салбарын хяналтыг сайжруулах, нэгдсэн удирдлага зохицуулалтаар хангахад эрх зүйн таатай орчин бүрдэнэ гэж Засгийн газар үзжээ.

 Байнгын хорооны хуралдаанд оролцсон гишүүдийн олонх Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэж үзлээ.

 Хуулийн төслийг хэлэлцэх явцад Улсын Их Хурлын гишүүн Содбаатар автотээврийн салбарын хөгжлийг шинэ шатанд гаргах, цаашдаа тээвэр, ложистикийн сүлжээг өргөжүүлэх, зөвхөн дотоодын төдийгүй бүс нутгийн хэмжээнд тээвэр ложистикийн сүлжээнүүдийг бий болгох, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын Үндэсний зөвлөлийг байгуулах, зам тээврийн ослыг бууруулах тал дээр онцгой анхаарах, энэ чиглэлээр хийж байгаа ажлуудыг эрчимжүүлэх, хуулийн төслийг энэ хаврын чуулганаар хэлэлцүүлж батлуулах нь зүйтэй гэсэн саналыг гаргасан болно.

 Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ,

 Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл, Автотээврийн тухай хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай хуулийн төсөл, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн хэлэлцэх эсэх талаарх Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг та бүхнээс хүсье.

 **Л.Энх-Амгалан**: Содбаатар гишүүнд баярлалаа.

 Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан ажлын хэсэг ирсэн байна. Зам, тээврийн хөгжлийн дэд сайд Халтар, мөн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, Автотээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Гантулга, ахлах мэргэжилтэн Ц.Нэргүйбаатар, Төрийн захиргааны удирдлагын газрын Хуулийн хэлтсийн мэргэжилтэн Г.Очхүү гэсэн ажлын хэсэг хүрэлцэн ирсэн байна.

 Хууль санаачлагчийн илтгэл болон Байнгын хорооны санал, дүгнэлттэй холбогдуулж асуух асуулттай Улсын Их Хурлын гишүүд байвал нэрсийг нь авъя.

 Бямбацогт гишүүн.

 **С.Бямбацогт**: Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга орж ирж байгаа юм байна. Энэ бас шинэчлэн найруулах ёстой байх. Манай Зам тээврийн хөгжлийн яамны эрхлэх асуудал дотор авто тээвэр, авто зам, төмөр зам, иргэний нисэх гээд олон салбарын үйл ажиллагаа хамрагддаг. Нэг гараараа нэгийг нь босгоод, нөгөө гараараа нөгөөг нь нураагаад байдаг ийм бодлого бас яваад байдаг. Өөрөөр хэлбэл авто замтай болно гээд бид нар чинь 21 аймгийг хатуу хучилттай замаар холбоё, олон улсын авто замтай болъё, хурдан шуурхай, ая тухтай үйлчилдэг болно гээд маш их хөрөнгөөр маш их зам барьдаг.

 Гэтэл нөгөө талдаа тээвэр хийхдээ тээвэрлэлтээ зохицуулж чадахгүйгээсээ болоод нөгөө явж байгаа барьсан зам дээгүүрээ даац хэтрүүлдэг машинууд нь яваад, нөгөө замаа хурдан эвддэг. Тэгээд барьсан зам нь хайран хөрөнгө болоод үрэн таран болдог. Энэ бодлогоо энэ хуулиараа яаж зохицуулах гэж байгаа вэ? Авто замын тухай хууль, Автотээврийн тухай хууль хооронд нь уялдуулах талд та бүхэн ямархуу бодлого барьж байна, юу хийж байгаа вэ?

 Нүүрс тээвэрлэдэг, гурил тээвэрлэдэг, цемент тээвэрлэдэг, өөр бусад ашигт малтмал тээвэрлэдэг ийм байдлаар нөгөө барьж байгаа зам дээгүүр даац хэтрүүлдэг, нөгөө нэг тэнхлэг дээр явах ачаанаас хэтэрсэн тээврүүд яваад замаа эвдээд байдаг. Энэ дээр олон удаа, олон шаардлага тавьж байгаа, тодорхой үр дүнгүүд гарахгүй л байна. Тийм болохоор энэ талаар цаашдаа энэ хууль батлагдсанаар ямар үр дүн гарах юм бэ? Энэ асуудлаа хэрхэн яаж зохицуулж байгаа юм? Цаашдаа яаж зохицуулах юм бэ, үүнийг нэгдүгээрт хариулж өгөөч.

 Хоёрдугаарт нь, бид нар төрийн албан хаагчдын тоог багасгана гээд өнгөрсөн Их Хурал, Засгийн газрын үед л дээ, 12-16 онд, нөгөө хэдэн агентлагуудаа цөөлөөд, агентлагуудаа улсын үйлдвэрийн газар болгочихсон. Улсын үйлдвэрийн газрууд болсон чинь нөгөө агентлагууд нь буцаагаад нөгөө аж ахуйн тооцоон дээр ажилладаг болоод, орлого хөөдөг болчихсон. Орлого хөөдөг болсноороо яасан бэ гэхээр, давхар, давхар тусгай зөвшөөрөл, давхар давхар зөвшөөрлүүд олгоод богино хугацаатай, хүнд сурталтай олон дахин олгодог ийм зөвшөөрлүүд бий болгочихсон. Тэгээд тэр зөвшөөрлийг нь авах гэж тээвэрчид нь зовж байдаг. Хилийн тээвэр дээр, орон нутгийн зорчигч тээвэр дээр богино хугацаатай, олон дахин өгдөг нэг удаагийн шинжтэй зөвшөөрөл өгдөг, тэр нь хуульд байхгүй. Энэ асуудлуудаа хэрхэн яаж шийдвэрлэх юм бэ?

 Тухайлбал, одоо энэ хуульд ороод ирсэн байна. Мэргэшсэн жолооч гээд. Тээвэрлэлтийн тодорхой ажил үйлчилгээ эрхлэх зорилгоор эрх бүхий байгууллагаас баталсан журмын дагуу сургалтад хамрагдаж, мэргэжлийн үнэмлэх авсан хүнийг гээд. Жолооч нар чинь бас тэртэй тэргүй Замын цагдаагаас зөвшөөрөл олгосон сургалтандаа суугаад, Зам тээврийн яамнаас олгосон зөвшөөрөл олгосон сургалтанд 3 сар суугаад тэр чинь дадлагаа хийгээд, зөвшөөрлөө аваад В, С, Д гээд нөгөө суудлын машин барих уу? Ачааны машин барих уу ангиллуудаа тогтоолгоод явдаг шүү дээ. Тэгж байхад нь дахиад дээрээс нь нөгөө давхар орлого олохын тулд, хүнд суртал бий болгохын тулд тусгай зөвшөөрөл, мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэхтэй машин том ачааны авто машин барина гээд гаргачихдаг, түүнийгээ баахан шалгалт авч, баахан мөнгө хураагаад, баахан хүнд суртал гаргаж байгаа, шан харамж авч байгаад олгодог. Олгохдоо дахиад сарын хугацаатай, нэг удаагийн хүчинтэй гээд олгочихдог, тэгээд дахин дахин авах гэж бөөн хүнд суртал, бөөн чирэгдэл, бөөн шан харамж.

Иймэрхүү асуудлууд манай энэ Авто тээврийн салбарт маш их байгаа. Энэ асуудлуудаа энэ хуулиар хэрхэн яаж шийдвэрлэх гэж байна вэ? Дахиад энэ дээр чинь ороод ирсэн байна. Улс хоорондын тээвэрлэлт, хот хоорондын тээвэрлэлт гээд бөөн хэл ам гардаг асуудал байна. Тусгай замын тээвэр, мэргэшсэн жолооч гээд ийм олон дахин хүнд суртал гаргаад байх шаардлагатай юм уу? Үүнийг заавал хуульчилж өгөх хэрэгтэй юм уу? Улсын Их Хурлаар Зөвшөөрлийн тухай хууль орж байгаа, энэ олон дахин шат дамжлага, хүнд суртлыг багасгая, энэ олон тусгай зөвшөөрлийг 3 дахин цөөлнө гээд Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрт орчихсон. Тэгтэл дахиад л Автотээврийн тухай хуулиараа баахан зөвшөөрөл олгоно гээд ороод ирдэг. Дахиад л баахан хүнд суртал, дахиад л баахан үүнийг дагасан авлига, шан харамжийн асуудал. Үүнийгээ хэрхэн яаж шийдвэрлэх гэж байгаа юм бэ, үүнийг хариулж өгөөч.

 **Л.Энх-Амгалан**: 86.

 **С.Батболд**: Бямбацогт гишүүний асуултад хариулъя. Хамгийн нэгдүгээрт, энэ тээврийн дэд салбаруудын уялдаа холбооны асуудал байгаа. Энэ бол бас уялдаа холбоогүй явж байгаа юм байгаа. Үүнийгээ зохицуулах үүднээс жишээ нь энэ шинэ хуулийн 5.1 дэх заалтад, энэ үйл ажиллагааны зарчим нь автотээврийн үйл ажиллагааны нэгдмэл, тээврийн бусад салбарын үйл ажиллагаатай уялдсан байх гэсэн ийм үндсэн зарчим дээр явагдана. Энэ уялдаа холбоонууд нь энэ терминал, логистикийн төвүүд дээр холбогдохоор ийм зохицуулалтууд тусгасан байгаа.

 Хоёр дахь асуудал, даац хэтрүүлж байгаа асуудал дээр бид нар зохицуулалт хийх боломжгүй нэг ийм нөхцөл байдал үүсээд байсан. Монгол Улс 1998 онд Венийн конвенцид нэгдээд орчихсон. Тийм учраас энэ конвенцийнхоо заалтаар нийтийн хэрэгцээний зам дээр бид нар явах зөвшөөрөгдөж байгаа тээврийн хэрэгслийн нийт жинг тэр бол Венийн конвенцид заасан хэмжээгээр явахаар ингэж зохицуулагдсан. Гэтэл энэ уул уурхайн тээвэрлэлттэй холбоотойгоор бас шинэ нөхцөл байдал үүссэн. Үүнийг зохицуулах боломжгүй байсан. Ингээд өнгөрсөн онд Авто замын тухай хууль шинэчлэгдээд, энд энэ уул уурхайн бүтээгдэхүүн тээвэрлэх тусгай зориулалтын зам гэдэг категори нэмэгдсэн. Үүнтэй холбоотойгоор энэ тусгай зориулалтын зам дээр явах тээвэрлэлтийг зохицуулах зохицуулалтыг энэ хуульд бас тусгай дүрэм, журмаар зохицуулж өгөхөөр заасан байгаа. Яагаад ингэж зааж байна вэ гэхээр Венийн конвенциор нийт тээврийн хэрэгсэл маань нийтдээ ачаа болон тээврийн хэрэгсэл нийлээд 44 тонн 6 тэнхлэгтэй машин дээр, үүнийг л бид нар нийтийн хэрэгцээний зам дээр зөвшөөрөлгүйгээр явуулах ийм боломжтой.

 Гэтэл уул уурхайн бүтээгдэхүүн тээвэрлэлт дээр энэ машиныхаа жингээс гадна 20-иод тонн нүүрс тээвэрлээд явах нь эдийн засгийн үр ашиггүй байгаад байгаа, тэгээд бусад орны туршлагыг үзээд энэ бол тусгай зориулалтын хүнд даацын гэж нэрлээд байгаа энэ зам дээр арай даацыг нэмэгдүүлсэн тусгай зохицуулалттай явахаар ийм зохицуулалтыг оруулсан байгаа юм.

 Гурав дахь асуудал дээр энд авто тээврийн салбарт олгож байгаа хоёр л тусгай зөвшөөрөл байгаа. Нэгдүгээрх нь тээврийн хэрэгслийн дугаар үйлдвэрлэх зөвшөөрөл, нөгөө дэх нь техникийн хяналтын үзлэг хийх гэсэн ийм зөвшөөрөл байгаа. Саяны ярьж байгаа тэр улс хоорондын тээвэрлэлт хийхтэй холбоотой зөвшөөрөл бол Хятад, Монгол хоёр улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр зохицуулагдаж байгаа хил нэвтрэх зөвшөөрлийн бичиг гэдэг, нэг нь урт хугацаанд, 90 хоногийн хугацаанд олгодог, нөгөө дэх нь гарах болгонд нь олгодог ийм зөвшөөрлийн бичиг байгаа. Түүнээс хуулиар бол өөр зөвшөөрөл байхгүй байгаа.

 Мэргэшсэн жолоочийн асуудал дээр энэ өмнөх хууль дээр мөн энэ мэргэшсэн жолооч бол асуудал байсан. 2008 онд энэ заалт орж ирсэн. Бусад орноос тавьж байгаа шаардлага бол энэ мэргэшсэн жолооч гэдгийг олон улсын тээвэрлэлтэд шаардаж байгаа. Замын цагдаагаас олгож байгаа энэ жолоодох эрхийн үнэмлэх бол тухайн тээврийн хэрэгслийг жолоодож болно гэдэг эрх олгож байгаа. Энэ мэргэшсэн жолооч бол тэр үнэмлэх дээр нь суурилаад ийм төрлийн ажил үйлчилгээг эрхэлж болох ийм мэргэжлийн үнэмлэх олгож байгаа ийм зохицуулалт байгаа юм. Тэгэхээр яг энэ хуучнаараа явж байгаа.

 Хэрэгжилтийн асуудал дээр харин бид анхаарч ажиллах ийм зүйлүүд байгаа. Энэ мэргэшсэн жолооч бол 5 жилийн хугацаатай олгодог. Түүнээс 1 жилийн хугацаагаар бол биш байгаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Бямбацогт гишүүн 1 минут тодруулъя.

 **С.Бямбацогт**: Уул уурхайн тээвэр гээд тусгай зөвшөөрөл гаргасан гэж байна. Одоо манай бодитой жишээг олон жил яриад байгаа, олон удаа яриад байгаа. Увс аймгийн Наранбулаг сумнаас Ховд аймгийн нутаг дэвсгэрээр дамжуулаад барьсан зам дээгүүр нь 400-500 км явуулаад, тэр Мянгадын Ховд голын гүүр, тэгээд цаашлаад тэр барьж байгаа зам дээр даац хэтрүүлээд төмрийн хүдэр маш их тээвэрлэж байгаа. Үүнийг даацанд нь, битгий тээвэрлүүлээч гэж байгаа юм ерөөсөө байхгүй. Ганцхан тэр даацанд нь нийцүүлээд тээвэрлүүлээч ээ гэдэг асуудлыг би Зам тээврийн яаманд, Замын цагдаагийн газарт, орон нутгийн удирдлагуудад, мэргэжлийн хяналтад байнга ярьдаг. Тэгээд ерөөсөө үүнийг зогсоож чадахгүй байна. Төрийн байгууллагууд, маш олон байгууллагууд байгаад байдаг. Уул уурхайн зам байхгүй. Уул уурхайн зам байхгүй юм бол одоо тэгээд орон нутгийн тэр зам дээгүүр явж байгаа машинууд даацыг нь хэтрүүлэхгүй тээвэрлэлтийг нь хийлгэж яагаад чаддаггүй юм бэ? Үүнийг хэрхэн яаж зохицуулах юм бэ? Тэгээд арай ч юм уу, маш их хугацаатай хөрөнгө мөнгө зарж байж зам барьдаг. Тэр замыг нь тэгээд даац хэтрүүлж яваад . . . /хугацаа дуусав/.

 **Л.Энх-Амгалан:** 86

 **С.Батболд**: Бямбацогт гишүүний асуултад хариулъя. Энэ дээр тийм асуудал байгаа. Хэдийгээр хуульд зохицуулалт байгаа боловч хэрэгжилтийн асуудал дээр хяналт тавьж, яг энэ даацанд нь нийцүүлж явуулж чадахгүй ийм асуудал бол байгаа. Цаашдаа үүнийг зохицуулах үүднээс ер нь энэ тээвэрлэлтийг зохицуулах үүднээс энэ логистик гэдэг юмыг хөгжүүлэхгүй бол айлын хашаа болгон ам болгоноос гарч байгаа тээвэрлэлтийг зохицуулахад их төвөгтэй байгаа. Хяналт тавихад тэр болгонд хүний хүчээр ч юм уу, ийм хяналт тавих боломжгүй байгаад байгаа. Тийм учраас энэ тээврийн ухаалаг систем гэсэн бас ийм бүлэг байгаа. Энэ дээр одоо энэ техник технологийн хүчээр хяналт тавих, мөн энэ логистикийн төвөөр дамжиж энэ тээвэрлэлт явах. Энэ логистикийн төвөөр гарч байгаа тээвэрлэлт нь яг одоо энэ даацад нийцүүлж, энэ тээвэрлэлтийг зохион байгуулж байх үүрэг нь тэр тухайн логистикийн төвийг ажиллуулж байгаа ийм байгууллагад байхаар зохицуулсан байгаа.

 **Л.Энх-Амгалан:** Батнасан гишүүн.

 **О.Батнасан**: Баярлалаа. Энэ хууль 20 жилийн өмнө батлагдаад, 20 удаа л нэмэлт, өөрчлөлт орсон юм байна. Тэгээд энэ хуулиар болохгүй асуудлууд бас их байна. Жишээ нь сая тэр Бямбацогт гишүүний яриад байгаа асуудал чинь логистикоосоо илүү бид арай гэж Алтай нуруу давуулаад нэг жаахан зам тавьсан, түүнийг л зохицуулаад өгчих гэж яриад байна шүү дээ. Түүн дээр 40-50 тонн-той машин яваад, одоо тэр зам эвдрээд дууслаа. Хэчнээн их хөрөнгө зарж, бид тэр замыг тавьсан бэ гэдэг асуудлыг ярьж байгаа. Тэгээд ингээд тойруулаад хариулаад байж болохгүй шүү дээ.

 Хоёрдугаарт энэ уул уурхайн компаниуд байна. Авто замын тухай хууль батлагдсан. Та бол энэ автотээврийн салбарт их олон жил ажилласан юм билээ. Авто замын тухай хууль чинь тусгай зориулалтын замыг гадаадын хөрөнгө оруулалттай компанид эзэмшүүлэхээр өгчихсөн юм. Нэг үгээр хэлбэл Монгол Улсын Үндсэн хуулийг зөрчөөд өгчихсөн юм. Зам чинь газраас салгаж болохгүй тусгай объект, үл хөдлөх хөрөнгө, салгаж болдоггүй. Авто замын хууль дээр ингээд өгчихсөн учраас уг нь бол тэр төмрийн хүдэр зөөж байгаа тэр асуудлыг жишээ нь Хөшөөтийн нүүрсний замаар явуулах боломжтой. Тэгсэн чинь хувийнх нь эзэмшилд өгчихсөн учраас тэр Хөшөөтийн гадаадын хөрөнгө оруулалттай компани чинь явуулахгүй шүү дээ, ийм хуулийн зөрчил байгаа наана чинь. Түүнийгээ хар.

 Хоёрдугаарт нь энэ байгалийн баялаг зөөж байгаа гадаадын хөрөнгө оруулалттай компаниуд байна аа. Замаа тавиад зөөж байгаа. Манай баруун талд Хөшөөтийн нүүрсний замаа тавиад зөөж байгаа, энэ их сайшаалтай. Баялгийг нь аваад гарч болдог юм байж, ядаж энэ монголчууд тээврийг нь хийж болох уу? Одоо гадаадын хөрөнгө оруулалттай баялаг авч гарч байгаа компани чинь өөрснөө тээврийн компаний эрхтэй болчхоод байна, та нар өгч байгаа. Энэ Монголчуудад ер нь эрх ашиг гэж юм байна уу? Нүүрс гарна, татвар авахгүй. Замаа тавина, эзэмшүүлнэ. Тээвэр хийнэ, хийлгэхгүй. Монголын ард түмэнд юу үлдэх вэ? Ийм нэг асуудал байна.

 Дараагийн асуудал, энэ хууль дотор 8.3 дээр байж байна. Жишээ нь, одоо хот доторх болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийг тухайн аймаг, нийслэлийн иргэдийн төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно гээд. Жишээ нь, нүүрс зөөж байгаа машинаас хогийн татвар 5 мянган төгрөг авъя гэхээр, Хууль зүйн яаман дээр ирээд болиулчихдаг. Одоо тэгээд тэр зам дагуух сумууд ерөөсөө л тэр нүүрс зөөж байгаа машинуудын хаясан хог, дугуй, хогны булан тохой үлдээд ингээд байдаг. Ийм асуудлыг яаж зохицуулж байгаа вэ гэсэн бас нэг ийм асуудал байна.

 Дараагийн асуудал, наад мэргэшсэн жолооч оо болио. Энэ төрийн хүнд суртал гэдэг чинь бүр дийлдэхээ болилоо. Үнэхээр тэр олон улсын тээвэрт шаардагдаж байгаа юм бол тэр олон улсын тээвэр хийх тэр цөөхөн л жолоочдоо л өгдөг юм байгаа биз. Та нарын тэр олон давхар зөвшөөрөл чинь үнэхээр энэ төрийн хүнд суртал, энэ тусгай зөвшөөрөл, янз бүрийн юм чинь энэ аж ахуйн нэгж иргэдийг асар их дарамталж байгаа юм, гардаггүй зөвшөөрөл, 2-3 сараар хөөцөлддөг. Ийм асуудал байж байгаа.

 Зөвшөөрлийн тухай хуулиар төрийн олгож байгаа энэ их хүнд сурталтай энэ зөвшөөрлүүдийг бид багасгая гэж ярьж байгаа болохоос биш ихэсгэе гэж огт ярихгүй байгаа. Энэ хууль 2021 оны 1 сарын 1-нээс хэрэгжинэ. Энд нөгөө Японоос оруулж ирдэг ард түмний унаа приусыг хориглож байгаа. Энэ ард түмэн чинь одоо тэгээд приусаа унахгүй бол тэр зөв талдаа рультэй Солонгосын Хонда, Соната гээд шинэ машин аваад унах тийм боломж байгаа юу? Ямар судалгаа тооцоо хийсэн бэ? Энэ хууль дээр чинь орчихсон явж байгаа. Энэ бол болохгүй.

 Дээр нь одоо манай энэ гаалийнхан шаарддаг. Гарал, үүслийн гэрчилгээ. Одоо тэр нэг машин хаанаас, хэнээс авсан юм бэ гээд. Австрали бол нэг жижигхэн цаас л өгдөг гээд байгаа шүү дээ. Зөндөө олон зүйл шаарддаг. Энэ хүнд суртлуудыг яаж зохицуулж байгаа вэ гэсэн ийм асуулт байна. Баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: 86 ажлын хэсгийн микрофон.

 **С.Батболд**: Батнасан гишүүний асуултад хариулъя. Даац хэтрүүлж байгаа асуудал дээр бид нар бас шийдлүүдийг гаргаад Автозамын тухай хуульд, мөн одоо энэ төлбөр хурааж байгаа системийг авто замын ашиглалтын байдалд тавьж байгаа хяналттай нийцүүлэхээр ийм дүрэм, журам гаргаад ингээд стандартыг нь батлаад явуулж байгаа. Тэгэхээр энэ дээр төлбөр авч байгаа асуудал нь энэ ашиглалтын байдалд хамт хяналт тавиад, даацаас нь хамааруулаад төлбөр авна. Даац хэтэрч байдаг юм бол энэ тухайн замаар явахгүй байх ийм зохицуулалт бол тусгасан байгаа. Энэ нь бусад дүрэм, журмаар зохицуулагдаад явж байгаа.

 Яг тусгай зориулалтын замын хувьд шууд гаднынханд эзэмшүүлнэ гэсэн бол Авто замын тухай хуульд заалт байхгүй. Тухайн уурхайг эзэмшигч, ашиглагч нь мөн саяхан энэ Засгийн газрын тогтоолоор батлагдсан тусгай зориулалтын зам барих, ашиглах тухай дүрэм батлагдсан. Үүнтэй холбоотойгоор тэр уурхайн энэ ашигт малтмалыг тээвэрлэхдээ заавал одоо энэ байгаль орчинд хор хөнөөлтэй биш ийм хатуу хучилттай авто замаа барьж байж энэ тээвэрлэлтийг хийх тухай ийм зохицуулалт орсон байгаа. Энэ дээр бас тухайн эзэмшээд, буцаагаад улсад үүнийг хүлээлгэж өгөх гэсэн ийм зохицуулалтууд нь дүрмээр зохицуулагдаж байгаа.

 Дараагийн асуудал, өнөөдөр нүүрсний тээвэрлэлт дээр яг жолоочийн хувьд нэг ч хятад жолооч байхгүй ээ, үүнийг хариуцлагатайгаар бид хэлнэ. Хятадын хөрөнгө оруулалттай компани бол байгаа. Жишээ нь энэ Таван толгой, Гашуун сухайт чиглэлд явж байгаа тээврийн компаниудын 60 орчим хувь нь хятадын хөрөнгө оруулалттай компани бол байгаа. Жолоочийн хувьд бол нэг ч хятад жолооч байхгүй. Энэ дээр яг энэ нүүрс тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэхэд манайхаас ямар нэгэн тэр хил нэвтрэх зөвшөөрлийн бичигнээс өөр тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд нь өгдөг зөвшөөрөл бол байхгүй. Иргэний хуулийн дагуу худалдан авагч, худалдагч хоёр хоорондоо гэрээ байгуулаад, уурхай маань тэр худалдан авч байгаа хүнтэйгээ гэрээ байгуулаад л ингээд явж байгаа. Манай зүгээс өгдөг ямар ч зөвшөөрөл байхгүй. Зөвхөн хил нэвтрэх зөвшөөрлийн бичиг л байгаа.

 Дараагийн асуудал, 8.1.3 дээр байгаа асуудал бол нийтийн зорчигч тээвэр дээр байгаа асуудал. Түүнээс энэ ачаа тээвэр дээр холбогдох асуудал бол биш. Энэ орон нутгийнхаа тээврийн үнэ тарифыг орон нутгийн иргэдийн хурлаасаа өөрөө тогтоодог байя. Энэ бол нийтийн тээврийн үйлчилгээ бол нийгмийн захиалгат үйлчилгээ, одоохондоо үнийг нь чөлөөлөөд хэрэггүй, үүнийг бол тодорхой зохицуулалттай байх нь зүйтэй гэж үзсэн байгаа.

 Тэгээд тодорхой өрсөлдөх боломжгүй ийм чиглэлүүдэд бас нөхөн олговор олгох ийм зохицуулалтууд бас орсон байгаа.

 Дараагийн асуудал, буруу талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн асуудал байгаа. Энэ бол маш олон жил яригдаж байгаа асуудал. Энэ гаднын зөвлөхүүдийн өгсөн зөвлөмж дээр ч байдаг. Мөн 2012 онд Засгийн газрын тогтоолоор баталсан Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний стратеги дээр ч гэсэн баруун талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслийн импортыг хязгаарлана гэсэн ийм зохицуулалтууд ороод явсан, хэрэгжихгүй явж байгаа.

 Өнөөдрийн байдлаар энэ 2018 оны жилийн эцсийн байдлаар Монгол Улсад 970880 тээврийн хэрэгсэл байгаа. Үүний хүрдний байрлалаар нь авч үздэг юм бол 61 хувь нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй машин байж байгаа улсын хэмжээнд. Улсын хэмжээнд 53.2 хувь, нийслэлийн хэмжээнд 61.2 хувь нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй машин байгаа. Нийтдээ зам тээврийн осолд холбогдож байгаа машины 72 хувь нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй машин байгаа. Ингээд энэ бол олон шинжээч бид нарын . . ./хугацаа дуусав/.

 **Л.Энх-Амгалан:** Батнасан гишүүн.

 **О.Батнасан**: Их Хурлын гишүүд тэгээд ард түмний унаа приусыг хориглоод 2021 оноос зөв рультэй машинаа оруулж ирээд унах эсэх асуудлыг шийднэ биз дээ. Түүн дээр би бол эсрэг саналтай байгаа. Өнөөдөр энэ ард түмний нөхцөл байдал, амьдралын төвшин чинь тийм машин унаад байх асуудлыг ярих хэрэгтэй. Олон улсын зөвлөхүүд зөвлөмж байгаа нь үнэн, зөрчил гарч байгаа нь ч үнэн, осол гарч байгаа нь ч үнэн. Гэхдээ бид чинь хөрсөн дээрээ амьдрал ямар байгаа билээ гэдгийг бас бодох хэрэгтэй.

 Би 8.1.3-ыг тэгж асуугаагүй юм, наадахыг чинь бол ойлгож байгаа юм. Жишээ нь энэ нүүрс зөөж байгаа машинуудаас чинь хогны татвар авч болох юм уу? Үгүй юм уу? Энэ асуудлаа зохицуулж өгөхгүй юм уу гэж асууж байгаа юм. Автобус унаа чинь бол асуудал алга аа. Та инээгээд байх юм байхгүй л дээ, би бодитой л юм асууж байна, таниас.

 Хоёрдугаарт, Авто замын тухай хууль дээр чинь Үндсэн хууль зөрчсөн заалт байгаа. Хэрвээ яам нь шийдэхгүй бол Үндсэн хуулийн цэцэд хандах гэж байгаа. Яагаад гэхээр тусгай зориулалтын замыг гадаадын хөрөнгө оруулалттай компани эзэмшиж болно гээд оруулчихсан юм.

 **Л.Энх-Амгалан**: Хариулт авчхаад дахиад тодруулж болно. Нэмж хариулах уу? 86 дугаар микрофон, ажлын хэсэг.

 **С.Батболд**: Батнасан гишүүний асуултад хариулъя. Энэ хог хаягдалтай холбоотой, байгаль орчинд нөлөөлөлтэй холбоотой асуудлыг бид нар энэ дээр оруулсан боловч энэ бол танай хуулиар зохицуулагдах асуудал бишээ гэдэг хэлэлцүүлгийн явцад үүнийг хасчихсан. Түүнээс энэ байгаль орчны бохирдолтой холбоотой, энэ дахин боловсруулахтай холбоотой бид нар сан бүрдүүлэх, татвар авах асуудал орсон боловч хэлэлцүүлгийн явцад хасчихсан байгаа, энэ асуудлыг.

 **Л.Энх-Амгалан**: Батнасан гишүүн 1 минут тодруулъя.

 **О.Батнасан**: Нийтийн тээврээс татвар авч болохоор аймаг, нийслэлийн сумын иргэдийн Хурал нь шийдэж болдог, тэгэхээр тусгай зориулалтын буюу нүүрс тээвэрлэж машинаас авч болдоггүй ийм юм байхгүй. Битгий одоо ингээд төрийн ажлыг та нар явцууруулаад, наана цаана орхиж хаяад, бие биерүүгээ түлхээд бай.

 Хоёрдугаарт, Авто замын тухай хууль чинь үнэн шүү дээ. Та Авто замын тухай хуулийг дээд зэргээр мэдэж байгаа шүү дээ. Энэ чинь Үндсэн хуулийн зөрчил гарчихсан явж байгаа шүү дээ. Яагаад гэхээр газар түүнээс үл салгаж болох объект гэдэг чинь зам, барилга хоёр л ордог юм шүү дээ. Тэгээд замыг нь эзэмшүүлчхээр тэр газар нь бас эзэмшилд очоод байгаа юм. Ийм зөрчил байгаад байгаа юм. Үүнийг олон удаа танайд хэлсэн. Та нар бол яах вэ дээ, Авто замын хуулийг лоббидож байгаад л батлуулсан. Би эсрэг санал өгсөн. Энэ хуулиа засаа л гэдгийг ярьж байгаа юм. Баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан:** Болорчулуун гишүүн.

 **Х.Болорчулуун**: Баярлалаа. Авто замын хуульд нэмэлт, өөрчлөлт орж байна. Тэгээд ер нь Авто тээврийн хэрэгслийн хууль сул байснаасаа болж бас энэ авто замын чанар муугаасаа ч болж ер нь Монгол Улсад жилдээ 400-500 хүн автын осолд амь насаа алддаг ийм статистик тооцоо судалгаа гарсан байна билээ. Олон мянган хүн гэмтэж бэртдэг. Үндсэндээ 2-3 бойнг онгоц сүйрсэнтэй л адилхан шүү дээ. Ер нь дэлхийд автын ослоор нэг хүн амд оногдох байдлаар Монгол Улс өндөрт явж байгаа байх аа, ер нь яг хэдэд явж байгаа тийм нэг судалгаа байна уу, та нар нэг хариулаач.

 Бас энэ ослын шалтгаан бол түрүүний ярьж байгаа баруун, зүүн хүрд бүхий машин явдгаасаа бас болж байгаа болов уу гэж ярьдаг юм билээ. Ер нь цаашдаа ингээд яваад байх юм уу? 60 хувь нь баруун талдаа, 40 хувь нь зүүн талдаа гэж ярьж байна. Нийслэлд чинь ер нь машин явж чадахаа болилоо шүү дээ, жилээс жилд 21 оноос хориглох юм шиг ярив уу? Тэгэхээр эхний ээлжинд нийслэлдээ зохицуулалт хийчихмээр байна. Хөдөө орон нутагтаа тэр малын бэлчээрт буруу рультэй машин унаад явж байсан ч яах вэ дээ гэж бодогдох юм.

 Түүнээс гадна Монгол Улс авто тээврийн оршуулгын газар боллоо л доо, актлагдсан авто машины. Гадаадад актанд орсон машинууд Монгол уруу л чөлөөтэй орж байна. Энэ чинь нөгөө автын ослыг нэмэгдүүлээд байгаа л даа. Мөн актлагдсан дугуй. Тэгэхээр бас 7 ч юм уу, 10 ч юм уу тодорхой жил заагаад үүнээс дээш хөгшин машиныг оруулахгүй гэсэн ийм бодлого энэ хууль дээр чинь байгаа юу? Үүнийг асууя.

 Гуравт нь, хил дээр машин болгоноос “С” бичиг гэж авч байна. Энэ нийслэлийн тээврийн бичиг татварын шиг болж байна. Энэ бичиг чинь энэ авто тээврийн газрыг давхар аж ахуйн тооцоон дээр ажиллаж, давхар цалинжуулах, орлого олох ийм байдалтай юм уу гэж харагдахаар байгаа юм. Ийм давхар татвар шиг ийм хураамж авах ямар шаардлага байна вэ? Эсхүл Хятадын талтай, Оростой, хөрш орнуудтайгаа ингэж гэрээ хэлцэл байдаг юм уу? Хоорондоо ингэж авто машины зөвшөөрлийн хураамж авахаар. Ялангуяа Хятадын тал бол хилээр гарч байгаа машинаас маш өндөр татвар авч байна, 130 юань авч байна. Энэ дээр хил орчимд амьдарч байгаа хүмүүс өгүүлэл тавьж байна, сая Халх гол дээр ажиллаж байхад өгүүлэл тавьж байна. Энэ тал дээр та нарын хариултыг сонсъё. Баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Ажлын хэсэг 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Болорчулуун гишүүний асуултад хариулъя. Зам тээврийн ослын тоо жил болгон статистик үзүүлэлт бол гардаг. Олон улсын хэмжээнд дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас 100 мянган хүнд ногдож байгаа зам тээврийн хохирол, 100 мянган хүнд ногдож байгаа зам тээврийн ослоор нас барсан хүний тоо гэх мэтчилэн ийм үзүүлэлтээр энэ улс орнуудыг эрэмбэлээд дүгнэдэг. 2018 оны үзүүлэлтээр Монгол Улс бол 100 мянган хүнд ногдож байгаа нас баралт 15 хүн ногдож байгаа ийм үзүүлэлттэй байгаа. Энэ нь дэлхийн дунджаас чүд, чүд доогуур үзүүлэлттэй байгаа. Дээд тал нь Африкийн орнууд гэхэд 26.1-тэй, зүүн өмнөд Азийн улсууд 17, 18 гэсэн ийм үзүүлэлттэй, Европын холбооны улсууд 9.3 гэсэн ийм үзүүлэлттэй байгаа. Тэгэхээр энэ бол дунджаас арай жаахан доогуур ийм үзүүлэлттэй байна.

 Хүрдний байрлалын хувьд хууль дээр бид нар тодорхой хугацаанаас эхлээд үүнийг бүртгэж авахгүй байя гэсэн ийм зохицуулалт оруулсан. Энэ нь өөрөө импортоор, бусад улсуудын хувьд аваад үзэхээр эсхүл импортыг тас хориглодог, эсхүл номер дугаар олгодоггүй, эсхүл өндөр татвартай байхаар ингэж зохицуулагдсан байдаг. Манай улсын хувьд энэ замын инженерийн байгууламж нь замын хөдөлгөөн зохион байгуулалт нь бүгд зүүн талдаа жолооны хүрдтэй тээврийн хэрэгслээр хийгдсэн байдаг учраас энэ нь дүрмийн зохицуулалтын хувьд жаахан гажуудалтай, үүнээсээ үүдээд зам тээврийн осолд илүү нөлөөлдөг юм болов уу гэсэн ийм судалгаа байдаг.

 Олон жилийн насжилттай тээврийн хэрэгслийн хувьд мөн ялгаагүй замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын стратеги дээр 6-аас дээш жилийн насжилттай машины импортыг хязгаарлана гэсэн ийм зохицуулалттай боловч үүнийг бид нар бас шийдвэр гаргуулах гээд татварыг нь нэмье гээд шийдвэр гаргах асуудал дээр дэмжигдээгүй. Ер нь бол дэлхийн улс орнууд 7-оос дээш жилийн насжилттай машиныг бол өндөр насжилттай машин гэж үздэг. Манай улсын нийт авто тээврийн хэрэгслийн паркыг аваад үздэг юм бол 80 орчим хувь нь 10 болон түүнээс дээш жил ашиглагдсан ийм өндөр насжилттай машин байгаа. Ингээд энэ дээр бид нар цаашдаа бас энэ татвараар нь үүнийг бас зохицуулъя гэсэн асуудал байгаа.

 Хуулийн 23.7 дээр ямар тээврийн хэрэгслүүдийг Монгол Улсад бүртгэж авахгүй юм бэ гэдэг асуудал тусгагдсан. Энэ дээр мөн Монгол Улсын стандартын шаардлага хангахгүй, ийм эвдрэл гэмтэлтэй гэх мэтчилэн ийм олон үзүүлэлттэй заасан байгаа, ийм тээврийн хэрэгслүүдийг бүртгэж авч хөдөлгөөнд оролцуулахгүй гэсэн ийм зохицуулалт байгаа.

 Дараагийн асуудал нь зөвшөөрлийн бичигний хувьд өнөөдөр авто тээврийн талаар олон улсын, Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр 10 улстай байгуулсан байгаа. Энэ 10 улстай байгуулсан бүхий л улсуудтай ийм зөвшөөрлийн бичигтэй, бичиг солилцдог. Хоёр хөршөөс авахуулаад бид нар Латви, Литва, Беларусь, Украин гээд ингээд байж байгаа, бүгд зөвшөөрлийн бичигтэй, ингээд бичиг олголцоод явдаг.

 Хамгийн эрэлт ихтэй нь одоо энэ Хятад Монголын хооронд явж байгаа тээвэрлэлт дээр байдаг. Энэ нь хоёр улс хоорондоо зөвшөөрлийн бичгээ жил болгон тоог тохиролцоод явдаг. Тодорхой хэмжээгээр нэмэгдүүлэх боломжгүй учраас эрэлт ихтэйд нь зохицуулалтын гажуудал үүсээд байгаа асуудал бол байгаа. Үүнийг цаашдаа бид нар засаж залруулах талаар ажиллая.

 **Л.Энх-Амгалан:** Болорчулуун гишүүн.

 **Х.Болорчулуун**: Миний түрүүний асуусан асуултууд бол хуульд товч тодорхой суугаагүй юм байна л даа. Ер нь тэр 7-оос дээш жилийн насжилттай машиныг хөгшин машин гэдэг. Ийм хөгшин машиныг олон улсад импортоор оруулахыг үндсэндээ хориглодог юм билээ. Манайх бол тэгээд арьсаа хамгаалаад л, зарим нэг хүний хэл амнаас яадаг ч юм уу? Ингээд хориглохгүй байгаа чинь наанаа ард түмэнд тус хүргэж байгаа боловч цаанаа бол эдийн засгийн болоод амь нас, эрүүл мэндийн хохирол учруулж байгаа юм. Энэ хууль дээр чинь иймэрхүү зүйлийг зохицуулах л гэж хууль гарахаас биш өөр бөөрөнхийлсөн хууль бичсэн бол үүнийг гаргаад ч яадаг юм бэ.

 **Л.Энх-Амгалан**: Болорчулуун гишүүн үг хэлчихлээ. Амарзаяа гишүүн.

 **Н.Амарзаяа**: Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл орж ирж байна. Ерөнхийдөө бүхэлд нь шинэчилье гэсэн бодлого барьж байгаа юм байна. Энэ нь зөв зүйтэй байхаа. Тэгээд тэр төслийн үзэл баримтлал дээр тэр дундаа уул уурхайн тээвэрлэлттэй холбоотой харилцааг тусгай журмаар зохицуулах шаардлагатай байна гэдэг энэ асуудал бол бас цаг үеэ олсон чухал арга хэмжээ гэж ингэж үзэж байгаа юм. Тэгээд ямар ямар асуудлуудыг журмаар зохицуулахаар ингэж төлөвлөж байгаа вэ? Энэ нь өөрөө яг одоо ингэнэ, тэгнэ гэсэн танилцуулга өөрөө төслийн үзэл баримтлал дээр алга л даа.

 Нөгөө талаараа яг одоо энэ хойд талын судалгаа, эдийн засгийн үр нөлөө, үр ашгийн талаар мэдээллүүдийг үзэхэд яг энэ авто замтай холбоотой энэ асуудал дээр бас төдийлөн бодит нутаг дэвсгэрийн асуудал заагаагүй байна л даа. Тэгэхээр энэ дээр ер нь ямархуу харилцааг зохицуулахаар энэ хууль эрх зүйн орчинд шинэчилж, өөрчилж орж байна вэ гэсэн нэгдүгээр асуултыг асууя.

 Хоёрдугаарт нь, авто зам нь өөрөө тухайн газар нутгийн, бүс нутгийн тухайн нутгийн ард иргэдийн ахуй амьдралтай шууд салшгүй холбоотой байж байгаа юм. Тухайлбал, Өмнөговь аймаг гэхэд уул уурхайн бүс нутаг, мөн адилхан хоёр хилийн боомт уруугаа нүүрс тээвэр хийдэг, ачаа тээвэр хийдэг энэ гол усанд нутаг байгаа л даа. Тэгэхээр авто замтай холбоотой Гашуун сухайтын тээвэрчдийн жолоочдын асар том бухимдал энд үүсчихсэн явж байдаг. Үүнийгээ манай авто тээвэр, Зам тээврийн яам маань зохицуулж удирдаж чадахгүйгээр ингээд сүүлийн хэдэн жилийг ард ардаа орхиж байна. Маш их хэмжээний хүнд аваар осол, гэмтэл хүн амь насаа алдах хүртэл, ажлын байран дээрээ алдах хүртэл ийм тохиолдлууд гарч байна. Энэ дээр ямар эрх зүйн үр дагаврыг нь сайжруулах чиглэлээр энэ хууль эрх зүйн орчинд ямар заалтуудыг тусгаж оруулж ирж байгаа вэ гэсэн ийм асуултыг асууя.

 Дараагийн асуудал болохоор мэдээж Гашуун сухайт тээвэр дээр бараг 9-15 мянган тээврийн хэрэгсэл байгаад байдаг. Гэтэл өдөрт 700-1200 авто машин л гарч байгаа шүү дээ, хилийн боомтоор нүүрс тээвэрлээд. Тэгэхээр энэ хэд дахин илүү давсан энэ ачаа тээврийн зөвшөөрөл олгодог, мөн хэт давсан их аж ахуйн нэгж байгууллагуудын энэ үйл ажиллагааг яаж уялдуулж, зохицуулахаар энэ хууль эрх зүйн орчинд тусгасан бэ гэдэг асуудал байна.

 Дараагийн асуудал маань Шивээ хүрэн хүртэл хилийн боомт хүртэлх авто замыг Ганбат сайдын үед улсын шинж чанартай авто зам болгож шийдвэр гаргасан. Ингээд сайд өөрөө эрх мэдлээ гарган, улсын шинж чанартай авто зам болгон, энэ авто замууд дээр манай Зам тээврийн яам ямар бодлого чиглэл баримталж ажиллаж байгаа вэ? Нэг ёсондоо түүнийгээ хатуу хучилттай болгох, сайжруулсан зам болгох, эдийн засгийн үр ашиг нь тодорхой байгаа шүү дээ, нүүрсний тээвэр хийхээр тийшээ хүн ба ачаа, хоол хүнсийг нь тээвэрлэж байгаа, тэр замыг улсын шинж чанартай авто зам болгосон тохиолдолд, улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар юм уу, Концессын гэрээгээр юм уу, энэ замыг яаралтай хатуу хучилттай болгож, байгалийн даац, тухайн нутгийн ард иргэдэд бас алив байгалийн сөрөг нөлөө үзүүлэхгүйгээр, амьдрал ахуйд нь сөрөг нөлөө үзүүлэхгүйгээр бэлчээрийн даацыг нь хэтрүүлэхгүй байхаар ийм зохицуулалтыг улсын шинж чанартай авто зам дээр манай Монголын төр өөрөө хийх ёстой шүү дээ. Энэ бодлого зохицуулалтыг энэ эрх зүйн хууль дээр ямархуу байдлаар зохицуулж орж ирж байгаа вэ гэсэн асуудал байна.

 Дөрөв дэх нь, ер нь бол өнгөрсөн хугацаанд энэ “С” зөвшөөрлийн асуудал бол нэлээн хүнд бэрхшээлтэй асуудал болж байна. Сүүлдээ энэ магадгүй авлига хахуулын асуудал энэ дээр ч үүсэж байх жишээтэй. Засгийн газар яаралтай арга хэмжээ авч, шийдвэрээ гаргасан байна билээ. Энэ тоон хэмжээ нь буурч байна уу? Үүнийгээ манай авто тээвэр маань энэ шинэчилсэн хуулиараа ямар зохицуулалтаар орж ирэх гэж байна вэ? Заавал “С” зөвшөөрөл олгох шаардлага байгаа юм уу гэсэн ийм асуултуудыг асууя.

 **Л.Энх-Амгалан**: 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Амарзаяа гишүүний асуултад хариулъя. Уул уурхайн тээвэрлэлтийн хувьд Засгийн газраас энэ дүрмийг нь гаргахаар төлөвлөж байгаа. Энэ дээр түрүүний хэлсэн нийтийн хэрэгцээний зам талбай дээрээс арай илүү даацтай, арай илүү урт, өргөн, өндрийн хэмжээ нь илүү ийм тээврийн хэрэгслийг зөвшөөрөх, мөн энэ дээр явж байгаа хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудлыг нь бас зохицуулах гэх мэтчилэн ийм зохицуулалтууд байгаа юм. Жишээ нь энэ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулинд заасан байж байгаа. Нийтийн хэрэгцээний зам дээр явж байгаад гарсан ослыг зам тээврийн осолд үздэг. Нийтийн хэрэгцээний бус зам талбай дээр явсан бол энэ бол үйлдвэрлэлийн осол болж явдаг. Тэгэхээр энэ уул уурхайн зам дээр гарч байгаа ослыг шийдэхэд хүртэл энэ эрх зүйн зохицуулалтын хувьд зөрчилтэй байгаад байгаа учраас үүний тусад нь гаргаж зохицуулах нь зүйтэй юм. Бусад орон ч гэсэн бас ингэж зохицуулсан байна гэж байгаа юм.

 Энэ дээр яг төслийг нь эцэслэж гаргаагүй учраас би одоо нарийвчилж хэлж амжихгүй байна. Ямар ч байсан ийм зохицуулалтын хэлбэрүүдийг судалгааны түвшинд гаргасан асуудал бий, бий.

 Тэр түрүүн хэлсэн “С” зөвшөөрлийн бичгийг бид нар больж болохгүй байгаа юмаа. Хятад Монголын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон бусад бүх улсуудтай бид нар ийм зөвшөөрлийн бичигтэй. Үүнийг олгох хил нэвтрэх машин болгон ийм зөвшөөрлийн бичигтэй гарахаар ингэж Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр дээр зохицуулагдсан байгаад байгаа учраас бид шууд больж болохгүй байна. Үүнийг харин одоо олгож байгаа асуудлыг хяналттай, зохицуулалттай хүрэлцээтэй олгох асуудал дээр бид үйл ажиллагааныхаа хүрээнд авч хэрэгжүүлье.

 Мөн түрүүн хэлсэн, хэт их машинд зөвшөөрөл олгоод байна гэж. Жишээ нь одоо тэр Гашуун сухайт чиглэлд явж байгаа 14 мянган машинаас Авто тээврийн үндэсний төвөөс 5 мянга орчим машинд нь л энэ “С” гэдэг зөвшөөрлийн бичиг олгож байгаа. Бусад нь бол ямар ч зөвшөөрөл манайхаас олгох юм байхгүй. Түрүүн хэлсэн Иргэний хуулиар тээвэрлэгч, тээвэрлүүлэгч хоёр хоорондоо гэрээ байгуулаад л яваад байгаа. Үүнийх нь зохицуулалт жаахан хангалтгүй учраас ийм замбараагүй байдал үүсэж байгаа асуудал бий. Ингээд энэ уул уурхайн тусгай зориулалтын зам дээрх тээвэрлэлтийн дүрэм ороод ирэхээр үүнийг бас зохицуулах, гарц гаргалгаануудыг хийж болно гэж үзэж байна.

 **Л.Энх-Амгалан**: Амарзаяа гишүүн тодруулъя.

 **Н.Амарзаяа**: Шивээ Хүрэн хилийн боомт хүртэлх замыг Ганбат сайдын үед улсын шинж чанартай авто зам болгож шийдвэр гаргасан шүү дээ. Тэгээд энэ бол бас зөв зүйтэй шийдвэр байсан. Нутгийн иргэд бас талархалтай хүлээж авч байгаа. Хамгийн гол нь энэ улсын шинж чанартай авто зам болгочхоод энэ авто замыг сайжруулах, хатуу хучилттай болгох гэх мэтчилэн асуудлыг төр өөрөө бодлогын хэмжээнд авч хэрэгжүүлэх энэ асуудлыг хууль эрх зүйн орчин дээрээ яаж тусгаж байгаа вэ? Улсын шинж чанартай авто зам болгосноор хийж хэрэгжүүлэх ажил, арга хэмжээ хууль эрх зүйн орчныгоо хэрхэн яаж тусгасан бэ, үүнийгээ бодитой тайлбарлаад өгөөч ээ.

 **Л.Энх-Амгалан**: 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Амарзаяа гишүүний асуултад хариулъя. Яг энэ авто замтай холбоотой асуудал бол Авто замын тухай хуулиар зохицуулагдаж байгаа болохоор яг Авто тээврийн тухай хуульд ийм хатуу хучилтын тухай зохицуулалт байхгүй. Нийтдээ Монгол Улс 110 гаруй км ийм авто замын сүлжээтэй. Үүнээс 12 мянга орчим нь олон улсын болон улсын чанартай авто зам байгаа. Тэгэхээр хуулиараа болохоор энэ олон улсын болон улсын чанартай замыг бол Зам тээвэр хөгжлийн яам буюу энэ замын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллага хариуцдаг. Бусад орон нутгийн замыг бол орон нутгийн засаг дарга, иргэдийн хурлаас үүнийг хариуцаж байгаа. Тэгэхээр энэ олон улсын болон улсын чанартай 12 км замын өнөөгийн байдлаар 6500 гаруй км нь хатуу хучилттай байна. Цаашдаа бид нар энэ нийт олон улсын болон ийм улсын чанартай замаа бүгдийг нь хатуу хучилттай болгох ийм бодлого бариад явж байгаа боловч ... /хугацаа дуусав/.

 **Л.Энх-Амгалан**: Амарзаяа гишүүн тодруулъя.

 **Н.Амарзаяа**: Ойлгож байгаа. Ер нь бол энэ шинэчилсэн найруулга учраас ажлын хэсгээ нэлээн өргөн бүрэлдэхүүнтэй оруулаад, тэгээд энэ дээр тэр дундаа Өмнөговь аймгийн Шивээ хүрэн, Гашуун сухайттай холбоотой нүүрсний ачаа тээвэр, тэнд хүрэх хүн ба хоол хүнс гэсэн, Улаанбаатар хотоос ихэнх нь явж байгаа шүү дээ. Энэ тээврийн зохицуулалтуудыг хууль эрх зүйн орчиндоо нарийвчлан тусгаж, бас эргээд аливаа асуудалгүйгээр гарц шийдэл нь зөв гарсан ийм хууль эрх зүйн орчин бүрдээсэй гэж ингэж хүсэж байгаа юм. Тэгэхгүй бол байгаль орчинд сөрөг нөлөө үзүүлж байна. Нутгийн ард иргэдэд энэ ачаа тээвэр чинь өөрөө бас саад тотгор учруулж, мал бэлчих газар нутаггүй хүртэл хэмжээнд асуудал үүсгэж байна шүү дээ. Энэ ч утгаараа нутгийн иргэд бас хөдөлгөөн, бослого хийгээд, асуудал үүсгээд Монгол Улсын эдийн засагт хувь нэмэр оруулж байгаа гээд нүүрсний уурхайнуудаа Монголын төр дэмжээд байдаг, нөгөө талд нь нутгийн иргэд, нутаг орчинд нь ийм асуудлууд үүсээд байгаа учраас энэ бүх зохицуулалтуудыг энэ Автотээврийн тухай хуулиараа зохицуулах ёстой.

 **Л.Энх-Амгалан**: Мөнхбаатар гишүүн.

 **Л.Мөнхбаатар**: Авто тээврийн салбар бол манай улсын хөгжлийн гол тулгуур. Ялангуяа өргөн уудам нутагтай манай улсын хувьд авто тээвэр бол тээврийн салбар дотроо голлох үүрэг гүйцэтгэж ирсэн. Одоо ч гүйцэтгэж байгаа. Ачаа зорчигч тээврийн гүйцэтгэлээс үзэхэд улсын хэмжээнд ачаа тээврийн 65 хувь, зорчигч тээврийн 98.7 хувь нь авто тээврээр гүйцэтгэж байна гэсэн ийм судалгаа байгаа. Ингэхээр гол ачаа тээвэр, зорчигч тээвэр гэдэг бол манай улсын гол хөгжлийн чухал хэсгээ гэдэг нь харагдаж байгаа байх.

 Энэ өргөн мэдүүлсэн хуулийн төсөл болон авто тээврийн салбарын үйл ажиллагаатай холбоотой хэдэн зүйлийг тодруулъя гэж бодож байна. Энэ дотоодын ачаа тээврийн ложистикийг хөгжүүлэх талаар ямар арга хэмжээ авахаар, ямар бодлого барьж ажиллаж байгаа вэ гэдгийг асуух гэсэн юм. Нийтийн зорчигч тээврийн хувьд бол ийм нэгдсэн сүлжээтэй болчихсон, энэ талаар нэлээн ахиц дэвшилттэй байгаа. Одоо үйлдвэрлэл, хөдөө аж ахуйн салбарын бараа бүтээгдэхүүн, түүхий эд, хүнс, өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүн гээд эдгээрт дурдагдсан дотоодын ачаа тээврийн ийм ложистик сүлжээ байгуулах энэ талаар ямар бодлого барьж байна вэ гэдгийг нэгдүгээрт асууя. Энэ талаар энэ эрх зүйн зохицуулалт шаардлагатай байгаа юу, энэ хуульд орсон уу гэдгийг асууя.

 Хоёрдугаарт, Улаанбаатар хотын түгжрэл гэж томоохон асуудал байна. Энд мэдээж зам барих, өргөтгөхөөс гадна замын цагдаа хэрхэн ажиллах, замын хөдөлгөөний дүрэм хэрхэн хэрэгжихээс гадна авто тээврийн бодлого, замын хөдөлгөөний зохион байгуулалтаас энэ ихээхэн хамаардаг зүйл. Энэ чиглэлээр ямар зүйлүүдийг та бүхэн хийж хэрэгжүүлж байна вэ? Төлөвлөж байна вэ гэдгийг асууя. Хуульд энэ чиглэлээр тодорхой зохицуулалтууд орсон уу гэдгийг асууя.

 Гуравдугаарт нь, нэг үеэ бодоход энэ хот хоорондын зорчигч тээвэр, нийтийн тээвэрт нэлээд дэвшилттэй зүйлүүд бий болсон. Интернэтээр суудлаа захиалдаг болсон, тийзээ захиалдаг болсон, суудлаараа суудаг болсон. Ингээд агааржуулалттай, телевизортой автобусууд бий болсон. Манай Хөвсгөлд гэхэд унтлагын автобус гээд унтаад явж болох боломжтой ийм автобус бий болсон гээд энэ автобус нь тээврийн хэрэгсэл нь боломжийн болоод байгаа юм.

 Гэтэл энэ зам дагуух дэд бүтцийн асуудал шийдэгдээгүй яваад байдаг. Автобусны замын зогсоолууд, 100 км, 50 км-т ямар стандарт байх юм, түүгээрээ байх. Нөгөөтээгүүр жорлон, “00”-ын асуудлууд байдаг. Энэ огт шийдэгдээгүй явж байгаа. Эдгээрийг хэрхэн шийдвэрлэх вэ? Ер нь зам дагасан нийтийн тээврийн зорчигч тээврийн дэд бүтцийн асуудлыг хэрхэн шийдвэрлэх вэ? Энэ чиглэлээр ямар арга хэмжээ авч хэрэгжүүлж байна вэ гэдгийг асууя.

 Дөрөвдүгээрт нь, нийтийн тээвэр болон таксинд эко технологи, энэ утаагүй байгаль орчинд ээлтэй ийм технологийг нэвтрүүлэх чиглэлээр та бүхэн ямар ажил хийж байна вэ? Энэ хуульд эрх зүйн орчныг нь боломжуудыг нь бүрдүүлж өгсөн үү? Ер нь энэ такси, нийтийн тээвэр гаазаар эсхүл цахилгаан болох, үүнд шилжих зайлшгүй шаардлага байгаа гэж бодож байгаа. Энэ чиглэлээр Засгийн газрын тогтоолууд гарсан байдаг. Тодорхой үе шаттайгаар жил бүр нэмэгдүүлнэ гэсэн, одоо хэд явж байна? Цаашид хэд болохоор төлөвлөж байгаа юм бэ? Та бүхэн Автотээврийн хуульд шинэчилсэн найруулга хийж байгаа учраас энэ зүйлийг хэрхэн яаж бодлогоороо дэмжих вэ? Хууль эрх зүйн хувьд ямар боломжуудыг бий болгож олгож байгаа вэ гэдгийг тодруулъя гэж бодож байна.

 Мөн одоо энэ олон улсын тээвэр ложистикийн сүлжээнд нэгдэх асуудал байгаа юм. Энэ гадаад, дотоодын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, энэ чиглэлээр, энэ бол эдийн засгийн эргэлтэд маш чухал зүйл байгаа. Энэ Алтанбулаг, Замын-Үүдийн авто замын асуудал яригдаад бас удаж байна. Мөн өөр олон чиглэлүүд байх ёстой. Тэгэхээр одоо энэ чиглэлээр бид цаашдаа эдийн засгийн энэ коридоруудтай хэрхэн яаж холбогдох вэ? Үүн дотор би нэг зүйлийг тодруулаад асууя гэж бодож байна. Алтанбулаг, Замын-Үүдээс гадна . . .

 **Л.Энх-Амгалан**: 86 дугаар микрофон, ажлын хэсэг.

 **С.Батболд**: Мөнхбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Дотоодын ачаа тээврийн хувьд бас одоогийн мөрдөж байгаа эрх зүйн зохицуулалтын хувьд хангалтгүй зүйлүүд байгаа. Цаашдаа бас үүнийг зохицуулах зүйлүүдийг оруулаад явж байна. Мөн энэ хуульд гэхээсээ гадна Автотээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлого саяхан батлагдсан. Энэ бодлогын хүрээнд бид нар Засгийн газрын 21:100 гэсэн хөтөлбөр байна. Мөн бусад энэ үндэсний хөтөлбөрүүдтэй уялдуулаад дотоодын ачаа тээврийг нэгдүгээрт хөдөө аж ахуй, хоёрдугаарт газар тариалан, гуравдугаарт, энэ дотоодын аж үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүнийг түшиглэсэн бүс нутгийн чанартай, орон нутгийн чанартай ийм логистикийн төвүүдийг бий болгоё. Энэ дээрээсээ энэ тээвэр зохицуулалтыг бий болгож, энэ олон улсын гарцаар гаргах энэ боломжуудыг бүрдүүлье гэсэн ийм бодлого байгаа. Энэ хүрээндээ энэ дотоодын ачаа тээврийг бас энэ орон нутагт нь зохицуулах эрхүүдийг өгч байгаа.

 Ер нь өмнөх хуулиар бол одоо энэ орон нутгийн Засаг дарга, иргэдийн Хуралд тодорхой эрх мэдлүүдийг олгоогүй байсан бол энэ удаагийн хуулиар орон нутагт нь тодорхой эрх мэдлүүдийг олгож, орон нутаг тээврийнхээ асуудлыг өөрөө мэдэж, зохицуулдаг, хөгжүүлдэг ийм чиглэлийг баримталж ажилласан байгаа.

 Түгжрэлийн хувьд хамгийн нэгдүгээрт, дэд бүтэц, зохицуулалтын асуудлууд байгаа.

 Гуравдугаарт нь, бусад орны хувьд үзэхэд ер нь энэ түгжрэлийг шийдэж байгаа нэг асуудал бол энэ зохицуулалтаас гадна машиныхаа тоог хязгаарлаж байгаа. Жишээ нь, Бээжин гэхэд нэг ч шинээр номер олгодоггүй, зөвхөн хуучин машинаа сольж байгаа тохиолдолд оронд нь шинэ машин олгож байгаа, Сингапур гэхэд тодорхой жил болгон ашиглалтаас хасагдсан машиныхаа хэмжээгээр квот тогтоож өгдөг гэх мэтчилэн ийм зохицуулалтууд байгаа. Яг энэ дээр нь бид нар энэ хотын түгжрэлтэй холбоотой гэдэг ийм зохицуулалт бол одоо манай хуульд тусаагүй. Ер нь цаашдаа энэ хязгаарлалтыг хийх талын зохицуулалтууд бол туссан.

 Өмнө нь одоогийн мөрдөж байгаа Автотээврийн тухай хуульд автотээврийн дэд бүтцийн талаар нэг ч үг, өгүүлбэр байхгүй байгаа. Энэ зорчигчийн терминал, зам дагуух үйлчилгээний байгууламж, ачааны терминал гэдэг. Тэгэхээр энэ цаашдаа энэ үйлчилгээ маань олон жил гудамнаас гудамжинд явж ирлээ. Тийм учраас энэ дэд бүтцийг хөгжүүлье. Дэд бүтцийг хөгжүүлэхдээ хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтад түшиглэж, төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд хэрэгжүүлье. Ингээд цаашаа энэ өөрийн гэсэн дэд бүтэцтэй болсон тохиолдолд энэ тухайн зохицуулалтыг аж ахуйн нэгжүүдэд шилжүүлж болох юмаа гэсэн ийм зохицуулалтууд бас орсон байж байгаа.

 Дараагийн асуудал, хот болон хот орчмын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд зөвхөн цахилгаан болон байгалийн хийгээр ажилладаг ийм тээврийн хэрэгсэл, эсхүл үүнийг хосолсон ийм тээврийн хэрэгсэл ашиглах ийм зохицуулалт туссан байж байгаа.

 Дараагийн асуудал, мөн энэ саяны ярьсан дэд бүтцүүдээ олон улсын болон бүс нутгийн чанартай ангилсан. Үүгээрээ ялгаатай, тавигдах шаардлага нь өөр, ингээд стандартаар энэ зохицуулалтыг нь хийгээд явъя. Олон улсын энэ дэд бүтцийн сүлжээнд зайлшгүй холбогдож байж, энэ экспорт, импортын тээвэр явах гэсэн ийм зохицуулалтыг логистикийн зохицуулалтаар оруулж өгсөн байгаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Жавхлан гишүүн алга байна. Дэлгэрсайхан гишүүн.

 **Б.Дэлгэрсайхан**: Та бүхэнд баярлалаа. 4 асуудал байна. Энэ Замын-Үүд, Эрээний хооронд явж байгаа оросын 69 машин гээд бид яриад сурчихсан. Энэ машины асуудлыг Эрээний тал оруулна, оруулахгүй гээд ингээд зөндөө юм болдог. Үүнийг би нэг хааяа явж Хятадын талтай уулздаг, уг нь номоороо бол та нар очиж уулзаж, үүнийг нэг зохицуулах ёстой юм шиг байгаа. Тэгэхгүйгээс болоод Замын-Үүдийн иргэд, ялангуяа энэ 69-өөр зорчигч тээвэрлэдэг, ачаа бараагаа тээвэрлэдэг иргэдийн бухимдал маш их байгаа юм. Энэ дээр яагаад Автотээврийн газар хөдөлдөггүй юм бэ? Ялангуяа Зам тээврийн яам. Мөнгө авах болохоороо та нарын ажил, зөвшөөрөх өгөх болохоороо та нарын ажил болдог. Тэгээд хэрүүл болохоороо орон нутгийн чанартай болдог, үүнийг нэг та нар анхааралдаа аваач ээ. Тэгээд одоо сая Гадаад хэргийн сайдыг аймаг, орон нутгаас бичиг ирүүлээд, ярьж хөөрөөд, Хятадын Гадаад хэргийн сайдтай яриулсан. Гуравдагч орны машиныг зөвшөөрдөг болгоё гээд. Энэ дээр та нар бас санаачилга гаргаад, үүнийг ажил хэрэг болгож өгөөч ээ гэдэг ийм хүсэлт байна. Яг нарийндаа бол энэ чинь Гадаад хэргийн яамны ажил ч биш юм билээ. Танай яамны хийх ёстой ажлаа. Үүнийг яаж шийдэх юм бэ?

 Дараагийн дугаарт, энэ авто тээврээр “С” зөвшөөрөл өгдөг юм шиг байгаа, одоо ачаа ачдаг юм уу даа, үүнийгээ мөнгөөр зардаг юмаа үнэгүй болгож болдоггүй юм уу? Ядаж тэр хэвлүүлсэн цаас нь үнэтэй байдаг юм бол арай үнийг нь багасгах, тэгээд үүнийг нь элбэг дэлбэг болгож өгөхгүй бол зориудын хомсдол бий болгоод үүнийг нь зардаг, тэндээ байгаа эрх бүхий албан тушаалтнууд нь мэргэжилтнүүд нь ч байдаг юм уу? Ингээд зардаг, барьдаг ийм асуудал иргэдийг бухимдуулж байгаа. Замын-Үүд дээр энэ асуудал байна. Замын-Үүд дээр тэр нэг зөвшөөрөл авч гардаг юм уу даа, “С” бичиг нь хотоос очдог ч гэнэ үү? Тэгээд түүнийг нь их хэмжээгээр нь өгч болдоггүй юм уу? Ямар учиртай юм бэ? Үүнийг яаж шийддэг юм бэ? Үүнийг хариулж өгөөч ээ.

 Түрүүчийн хуульд одоо энэ сум, аймгаас хилийн боомт явах замыг Зам тээврийн яам батална гээд хуульд мэдээгүй байхад өөрчлөлт орчихсон. Гэтэл одоо яг амьдрал дээр үүнийг чинь хуучин хуулиар бол аймгийн Засаг дарга олгодог байсан. Тэгэхээр зэрэг одоо аймгийн Засаг дарга үүнийгээ мэдэхээ больсноос болоод хэн дуртай нь дуртай замаараа зорчдог болсон. Тэгээд шинэ зам гаргадаг, үүнээс болоод одоо аймаг, орон нутагт малчдад тоосжилт үүслээ гээд одоо ингээд асуудал их гардаг. Үүнийг аймаг, орон нутагт нь энэ хуульдаа өөрчлөлт оруулаад аймгийнх нь мэдэлд өгч болдоггүй юм уу? Үүнийг яаж зохицуулах юм бэ гэдэг ийм асуудал байна.

 Хамгийн гол юм бол сая энэ Батнасан гишүүний яриад байгаа энэ иргэдийг бухимдуулаад байгаа юм бол энэ зорчигч тээврийн асуудал байгаа юм. Энэ хил хоорондын явж байгаа автобусны зөвшөөрлийг хилийн аймагт нь өгч болохгүй юм уу? Тэр чинь одоо тэр аймгийн нутаг дэвсгэр дээгүүр л явж байгаа шүү дээ. Тэгээд Автотээврийн газар баахан автобус явуулдаг, дээрээс нь тендер зарлана гээд хувийн компани явдаг юм шиг байгаа. Тэгээд дээрээс нь өөрсдийнх нь автобус явдаг гэдэг нэг ийм ард иргэдийн хардлага их байна. Энэ ямар учиртай юм бэ? Хэний автобус яваад байдаг юм? Тэр Замын-Үүд, Эрээний хооронд. Тэгээд хамаг зорчигчийг нь хамаад аваад явчихдаг.

 **Л.Энх-Амгалан**: 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Дэлгэрсайхан гишүүний асуултад хариулъя. Замын-Үүд, Эрээний хооронд явж байгаа 69 машины зохицуулалтын асуудал бас олон жил ужгирчихсан, Хятадын талтай яриад шийдэлд бас тодорхой хэмжээнд хүрч чадахгүй бол асуудал байгаа.

 Хятад, Монголын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр бол энэ 69 зохицуулагддаггүй, 8-аас дээш хүний суудалтай ийм суудлын машиныг зохицуулахаар заасан. 69 машины энэ зохицуулалт бол хил орчмын дэглэмийн ийм хоёр улсын хоорондын хэлэлцээрээр зохицуулагдаж байгаа. Үүнийг бид бас зүгээр суугаагүй, Хятадын талд бид нар олон удаа Хятадын тээврийн яам, Гадаад хэргийн яамаар дамжаад элчин сайдаар дамжаад шат шатанд нь тавьсан. Энэ оны 2 дугаар хагасаас энэ гуравдагч орны тээврийн хэрэгслийг гаргах боломжтой болно гэдэг хариуг бид нарт өгсөн. Сая 2 долоо хоногийн өмнө би бас Эрээний удирдлагуудтай энэ талаар бас уулзсан. Ингээд Бээжингээс зөвшөөрөл ирэхээр бид одоо энэ хоёрдугаар хагаст гурав дахь орны машиныг явуулдаг болгоё гэдэг ийм хариуг өгч байна.

 Тэр “С” зөвшөөрлийн бичгийн асуудлыг үнэ тарифыг нь бас буулгах боломжтой. Энэ бол зөвхөн Авто тээврийн үндэсний төв өөрөө үнэ тогтоогоод явж байгаа. Түүнээс үүнийг манай яамнаас үнэ тогтоосон, эсхүл хэлэлцээрээр үнэ тогтоосон асуудал бол байхгүй. Үүнийг буулгаад, хямдруулаад явах боломжтой. Хүртээмжийн хувьд харин Хятадтай жил болгон түрүүн хэлсэн, тоог тохирдог. Хятадын тал энэ зөвшөөрлийнхөө тоог нэмэх боломжгүй гэдэг ийм хариу өгөөд байгаа. Тэгэхээр эндээс яагаад манай зөвшөөрлийг хязгаарлаад байна вэ гэхээр, яг энэ тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд Хятадын талаас маш бага явдаг. Тэгээд манайд зөвшөөрөл бага олгож, өөрсдийнхөө тээвэрлэгчийг явуулах ийм сонирхолтой, ингээд энэ зөвшөөрлийг тоог тодорхой нэмж өгөхгүй байгаа асуудал байгаа юм.

 Дараагийн асуудал, олон улсын болон улсын чанартай зам буюу 12 мянган км замыг л Зам тээвэр хөгжлийн яам мэдэж байгаа. Бусад нь бол бүгд орон нутгийн мэдэлд байгаа. Энэ олон улсын хилийн боомт болон аймгаас нийслэл уруу явж байгаа энэ чиглэлийг л Зам тээвэр хөгжлийн сайд баталж өгч байгаа. Бусдыг нь орон нутаг өөрөө шийдэж байгаа. Энэ дээр шийдэхдээ бид нар орон нутгийн Засаг даргатай зөвшилцөж байж энэ чиглэлүүдийг баталж өгч байгаа, ийм зохицуулалттай байгаа.

 Хил хоорондын тээвэрлэлтийн асуудлыг сая энэ Автотээврийн тухай хууль дээр түрүүн би хэлсэн. Орон нутагт бол эрх мэдэл бага байсан бол энэ шинэ хуулиар энэ зохицуулалтыг бүгдийг нь орон нутагт нь өгөхөөр ийм зохицуулалтаар орсон байж байгаа. Энэ бүх л зохицуулалт, энэ зөвшөөрөл, үнэ тарифын асуудлыг орон нутгийн Засаг даргын мэдэлд өгөхөөр орчихсон байгаа.

 **Л.Энх-Амгалан:** Дэлгэрсайхан гишүүн тодруулъя. 1 минут.

 **Б.Дэлгэрсайхан**: Тэгвэл энэ 69 машины асуудал 2 дугаар улиралд шийдэгдэнэ гэдэг албан ёсны шийдвэр гарна гэж ойлголоо, одоо ингээд ард иргэдэд дамжуулах нь зөв үү?

 Дараагийн дугаарт, энэ “С” бичгийн үнийг Автотээврийн төв тогтоодог гэж байна. Автотээврийн төв чинь одоо танай яамны харьяа агентлаг. Эндээ хяналт тавиад, тэр “С” бичгийнхээ үнийг жаахан багасгаад, тэгээд одоо энэ экспорт чинь нэмэгдээд байгаа учраас үүнийгээ жаахан ахиухан авахгүй бол энэ бичиг чинь нэг тийм мөнгөний хэрэгсэл болчхоод байгаа юм. Энэ дээр л жолооч нар бухимдаад байгаа юм. Үүнийг та нар онцгой анхаарч өгөөч ээ.

 Дараагийн дугаарт, энэ автобус бол хил орчмын аймгийн автобусны зорчигч тээвэр бол орон нутагтаа энэ хуулиар давуу эрхтэйгээр очих юм байна гэж ойлголоо, зөв ойлгосон уу? Баталгаатай биз дээ.

 **Л.Энх-Амгалан**: Ажлын хэсэг 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Хятадын талаас 2 дугаар хагаст хариу ирчихвэл энэ 69 машины асуудал шийдэгдэнэ, үүнийг бид нар тухайн үед нь ард иргэдэд зарлаад явна.

 Түрүүний асуусан асуулт, тэр нийтийн тээврийн үйлчилгээн дээр мөн ялгаагүй тендер шалгаруулах зохицуулалт байхгүй байгаа. Энэ дээр өмнө нь явж байсан аж ахуйн нэгжүүд нь явдаг, дээр нь нэмэлт, эрэлт хэрэгцээ гарч байгаа гэдэг үүднээс судлаад мөн нэмж оруулдаг ийм зохицуулалт байгаа. Одооны энэ шинэ хууль батлагддаг юм бол энэ бүх ажил орон нутагт нь олгогдож байгаа.

 **Л.Энх-Амгалан:** “С” зөвшөөрлийг дамлаж байгаа, наймаалж байгаа энэ асуудлуудыг яаж зогсоох юм бэ гэж асуугаад байна. Хэн хариулах вэ? 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: “С” гэдэг зөвшөөрлийн бичиг 90 хоногийн хугацаанд хилийг олон удаа нэвтрэх ийм бичиг байгаа. Энэ Автотээврийн үндэсний төвөөс тогтоосон үнэ нь 99 мянган төгрөг. Дахиад “Д” гэдэг зөвшөөрлийн бичиг байгаа. Энэ нь нэг удаагийн тээвэрлэлтэд олгодог ийм бичиг байгаа. Энэ нь 9 мянган төгрөг байгаа. Ийм үнэтэй байгаа. Энэ дээр бид нар сая хэлсэн зохицуулалтаа хийж, үнийг нь буулгах асуудлаа бид нар дотооддоо яриад хийж болно. Энэ дээр бид анхааръя.

 Хомсдолын асуудал дээр түрүүн би хариулсан. Хятадын талтай энэ зөвшөөрлийн тоог тохирдог учраас айлын талаас өөрийнхөө тээвэрлэгчийг явуулах ийм сонирхол их байдаг учраас манайд энэ зөвшөөрлийн бичгийг нэмж өгөхгүй байгаа ийм асуудал байгаа. Энэ нүүрсний тээвэр дээр нэг ч хятад жолооч явахгүй байгаа. Тэгэхээр эднийх хятад жолоочоо оруулах үүднээс бид нарт энэ зөвшөөрлийн . . . /хугацаа дуусав/.

 **Л.Энх-Амгалан:** Одоо Билэгт гишүүний дараа санал хураалт болно. Гишүүд танхимдаа хүрэлцэж ирнэ үү? Санал хураалт хийх гэж байна. Билэгт гишүүн.

 **М.Билэгт**: Гишүүдийнхээ энэ өдрийн амрыг эрье. Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга орж ирж байна. Энэ 99 оноос хойш 20 хэдэн удаа нэмэлт, өөрчлөлт орсон л гэж байна.

 Нэгдүгээрт энэ Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгаар хамгийн гол нь энэ төсвийн татвар төлөгчдийн мөнгөөр хийгдэж байгаа маш их хөрөнгөөр хийгдэж байгаа энэ замыг нэгдүгээрт эвдэхгүй байх энэ боломжийг яаж зохицуулж, үүгээр зохицуулж чадах вэ? Өмнөхөөсөө илүү зохицуулалт оруулж ирж чадах уу гэж. Яагаад гэвэл жишээ нь, одоо 2015 онд гэхэд нөгөө гаднаас авсан баахан бондын мөнгөөр, зээлийн мөнгөөр 2 ихнаядад зам хийсэн. Гэтэл тэр 2 ихнаяд чинь эргээд гаднын баахан зээлээр хийгдэж байгаа юм чинь ингээд валютын ханш нь өсөөд одоо тэр бараг 4 ихнаяд болж татвар төлөгчдийн мөнгөнөөс 4 ихнаяд болж төлөгдөж байгаа л даа, мэдээж. Тэгээд дээр нь хүүтэйгээ нийлээд. Тэгэхээр зэрэг ийм их мөнгийг замд зарцуулж байгаа. Гэтэл нөгөө зам чинь жил болгон, жилийн дотор л эвдэрчихдэг. Тэгээд энэ дээр яаж хязгаарлалтаа тавьж, энэ Автотээврийн тухай хуулиараа яаж зохицуулалтаа хийж өгөх юм бэ гэдгийг нэгдүгээрт хэлье.

 Хоёрдугаарт, сая манай гишүүд яриад байна. Дэлгэрсайхан гишүүн хэллээ, бусад гишүүд хэллээ. Монгол иргэдээ ажилтай орлоготой болох юмыг энэ Авто тээврийн яам, одоо тэр хил дээр нүүрс зөөж байгаа монгол жолооч нараа л голлож тэр машиныг нь бариулах, ажилтай болгох энэ талаасаа яагаад зөвхөн хятадаас хамаараад манайх ингээд монгол жолоочоо түлхүү оруулах, нэгэнт тээвэрлэлт хийгдэж байхад чинь Монгол талаас ачаа цааш нь гаргаж байгаа шүү дээ. Энэ чинь тусгаар тогтносон орон шүү дээ. Жолооч хийж чадахгүй монгол хүн байхгүй.

 Тийм учраас нэгдүгээрт, тэр “С”, “Д” зөвшөөрөл олгох юман дээр нь чирэгдэлгүй болгомоор байна. Зөвхөн төрийн албан хаагчид бол ямар ч гэсэн орлоготой, цалинтай байж байгаа. Тэгтэл нийт хөдөлмөр эрхлэх насны шаардлагатай байгаа 80 хувь нь хувийн хэвшилд байгаа. Энд нь төр анхаарал тавьж, монгол жолооч нараа энд оруулах нөхцөлийг бүрдүүлээч ээ гэдгийг хэлмээр байна.

 Нөгөөтээгүүр сая Батнасан гишүүн хэлээд байна, Бямбацогт гишүүн ч гэсэн хэлээд байна. Энэ олон жолооч нарт хүндрэл учруулдаг энэ олон зөвшөөрлөө энэ Автотээврийн яам зохицуулаач ээ, багасгаач ээ. Хамгийн их иргэдийн хармаанаас янз бүрийн чиглэлээр татвар авдаг, мөнгө авдаг газар чинь энэ Автотээврийн яам шүү. Жил болгон машинаа үзлэгт оруулах гэж байна гээд хэчнээн олон төрлийн татвар төлдөг. Гэхдээ энэ нь ихэнхдээ иргэддээ үр дүнгүй, иргэд үр дүнгээ өгөхгүй татвар маш их байдаг. Наад зах нь энэ чинь танай яам л зохицуулмаар байгаа юм шүү дээ. Жолоочийн даатгал гээд нэг баахан . . . /хугацаа дуусав/.

 **Л.Энх-Амгалан**: Ажлын хэсэг 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Билэгт гишүүний асуултад хариулъя. Авто замын хяналтын талаар бид нар түрүүн бас ярьсан. Хоёр ийм хяналтыг хэрэгжүүлж байж энэ даацаар явуулдаг болох юмаа. Тэгэхдээ энэ маань Автотээврийн тухай хууль гэхээсээ илүү Авто замын тухай хууль дээр энэ авто замын ашиглалтын байдалд хяналт тавих асуудал тэр хуулиар зохицуулагддаг. Энэ Автотээврийн тухай хууль дээр энэ хяналтын асуудал нэгдүгээрт түрүүн хэлсэн, хашаа болгоноос, ам болгоноос гарч байгаа энэ тээвэрлэлтийг зохицуулахын тулд бид нар энэ логистикийн үйлчилгээ гэдэг юмыг бий болгоё, энэ терминалуудыг бий болгоё. Ачаа үүсэж байгаа цэгээсээ даац хэтэрдэггүй болгоё гэсэн нэг ийм зохицуулалт.

 Хоёр дахь асуудал нь, энэ авто замын төлбөр аваад байгаа асуудлаа ашиглалтын байдалд тавьж байгаа хяналттай хамт ингээд хэрэгжүүлье гэдгээр дүрэм журмаа хийгээд, жилд бас санхүүгийн боломжийнхоо хирээр 3-4 ийм хяналтын цэгүүдийг байгуулаад явж байна.

 Хоёр дахь асуудал, түрүүн мөн ялгаагүй би хэлсэн. Энэ нүүрсний тээвэрлэлт дээр нэг ч хятад жолооч байхгүй ээ. Энэ 100 хувь монгол жолооч явж байгаа. Өнөөдөр бүтээгдэхүүн хуваах гэрээ гэдэг энэ гэрээний хүрээнд, Петро Чайнагаас явж байгаа тээвэрлэлт дээр 100 гаруй хятад жолооч газрын тос тээвэрлэхэд явж байгаа. Бусад нь бүгд монгол жолооч, монгол техникчид явж байгаа. Нийтдээ энэ уул уурхайн бүтээгдэхүүн тээвэрлэлтэд ажиллаж байгаа жолооч болон засварчид нийлээд 25 мянга гаруй монголчууд ажиллаж байгаа.

 Гурав дахь асуудал, энэ Зам тээврийн хөгжлийн яам болон автотээврийн талаас авдаг татвар, өгдөг зөвшөөрөл бол тун цөөхөн. Энэ дээр зөвхөн техникийн хяналтын үзлэгийн 22 мянган төгрөг авч байгаа. Бусад татвар, даатгал тэр агаарын бохирдлын төлбөр бол манайхаас авдаг эд биш, манай хуулиар зохицуулагддаггүй асуудлаа. Ийм байж байгаа.

 Зөвшөөрлийн тухайд түрүүн хэлсэн, хоёр тусгай зөвшөөрөл байгаа. Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийх зөвшөөрөл, дугаар үйлдвэрлэх гэсэн хоёр зөвшөөрөл байгаа. Саяны хэлээд байгаа хил нэвтрэхэд гарч байгаа зөвшөөрөл бол Засгийн газар хоорондын олон улсын гэрээ хэлэлцээрээр явуулж байгаа ийм зөвшөөрөл байгаа. Өөр манайхаас олгож байгаа ямар ч зөвшөөрөл байхгүй байгаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Билэгт гишүүн тодруулъя, 1 минут.

 **М.Билэгт**: Энд Зам тээврийн яамны холбогдох шийдвэр гаргах түвшний хүмүүс ирсэн байгаа дээр тодруулж асуух юм байна л даа. Жолоочийн даатгалыг нэг баахан төрийн өндөр эрх мэдэл бүхий албан тушаалтнуудын ард байдаг баахан компаниуд л одоо баахан даатгал авдаг л даа. Энэ бол албан журмын даатгал болчихдог. Тэгээд хувийн хэвшил уруу очдог. Үүнийг албан журмын даатгал болгоод энэ Зам тээврийн яам өөрөө зохицуулж байгаа мөртөө хувийн хэвшил энэ эрхийг нь аваад баахан ингээд авчихдаг юмаа. Тэгээд энэ бол иргэддээ эргээд үр дүнгээ өгдөггүй юмаа. Энэ дээрээ ер нь танайх цаашид ямар бодлого баримталъя гэж бодогддог вэ? Энэ иргэдэд үр дүнгээ өгөхгүй байдаг юм шүү. Маш их даатгалын мөнгө төлдөг юм шүү дээ, хөөрхий минь. Энэ дээр танайх юу бодож байгаа вэ гэдгийг Төрийн нарийн бичгийн даргаас асууя.

 **Л.Энх-Амгалан**: Ажлын хэсэг 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Билэгт гишүүний асуултад хариулъя. Даатгалын асуудал манай хуулиар болон манай салбарт хамаарахгүй байгаа юм. Хэдийгээр энэ жолооч нар авдаг гэдгээс шалтгаалаад бид энэ дээр санал бодлоо хэлээд явдаг. Энэ даатгал хоёр янзын даатгал байгаа. Нэгдүгээрх нь жолоочийн хариуцлагын даатгал. Энэ бол албан журмын даатгал.

 Нөгөөх нь бол энэ автомашинаа үнэлээд эд хөрөнгийн даатгал бол сайн дурын үндсэн дээр явж байгаа. Үүнийг манайх зохицуулдаггүй, манайх эрхийг нь олгодоггүй, энэ бол Санхүүгийн зохицуулах хорооноос энэ эрхийг олгож явдаг, манай салбарт ордог орлого биш, манай зохицуулдаг ажил биш юмаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Билэгт гишүүн нэмж 1 минут.

 **М.Билэгт**: Тэгвэл танайх жил болгон энэ автотээврийн үзлэгт орох үед, энэ жолооч нарыг заавал ч үгүй энэ жолоочийн даатгал, хариуцлагын даатгалд хамрагдсан баримтаа авчир гэж шаарддаг энэ заалтаа эндээсээ хасаач ээ. Танайд нэгэнт хамаардаггүй юм бол? Энэ талаар л асуух гэж байна.

 **Л.Энх-Амгалан**: нэмж тодруулъя ажлын хэсэг 86 дугаар микрофон.

 **С.Батболд**: Энэ зохицуулалт манай хууль болон манай дүрэм, журам дээр бол байхгүй. Энэ Даатгалын тухай хууль болон журам дээр нь заавал эдгээр тэр зохицуулалт нь манай энэ орж байгаа юутай уялдуулж хийсэн юм шиг байгаа, тэгээд тэр дүрэм, журам хууль дээр заавал эд нарт даатгуулж байж манай техникийн хяналтын үзлэгт ор гэсэн хуулийг Даатгалын тухай хууль болон зохицуулж байгаа журам дээр нь заагаад өгчихсөн байгаа. Манай дүрэм, журам дээр байхгүй байгаа ийм зохицуулалт.

 **Л.Энх-Амгалан**: Гишүүд ээ, одоо санал хураалт болох гэж байна. Хуралдааныхаа танхимд орж ирье.

 Би хуралдаан даргалагчийн хувьд биш Их Хурлын гишүүнийхээ хувьд тодруулах 3 зүйл байна.

 Нэгдүгээрт нь, энэ өргөн барьсан хуулийн танилцуулгад маш аймшигтай, сэтгэл эмзэглүүлэм ийм статистик тоонууд байна л даа. Тэгээд 1 жилд 32100 зам тээврийн осол гарч байна. 1289 хүн гэмтэж бэртэж байна. 558 хүн амь насаа алдаж байна. Нэг жилд шүү дээ. Энэ чинь дайн байлдаантай улсад ч гэсэн жилд ингэж жилд 500-600-аар нь хүнээ алдаж байгаа ийм тохиолдол их ховор байгаа шүү дээ. Энэ чинь ямар их аймшигтай ийм статистик танилцуулж байна вэ? Тэгээд яг энэ хууль батлагдаж гарснаар одоо өнөөдрийн энэ үүсээд байгаа энэ нөхцөл байдал ер нь ямар хэмжээнд сайжрах юм бэ? Одоо хамгийн их амь насаа алдаж байгаа энэ чиглэлүүд байдаг юм билээ, статистикаар Улаанбаатар-Дарханы чиглэл, Улаанбаатар- Багануурын чиглэл. Өнөөдөр тэр нүүрсний тээвэр хийж байгаа Гашуун сухайтын зам дээр чинь жилд бараг үндсэндээ 100 гаруй залуучууд алтан амиа алдаж байна шүү дээ. Ийм аймшигтай сэтгэл эмзэглүүлэм ийм дүр зураг өнөөдөр байгаад байна шүү дээ. Үүнийг ер нь яаж зохицуулах юм бэ? Ямар зохицуулалтууд шинээр энэ зохицуулалтууд хийх юм бэ гэдгийг нэгдүгээрт тодруулъя.

 Хоёрдугаарт нь, энэ уул уурхайн замын эрх зүйн зохицуулалтын асуудлыг зайлшгүй ярих ёстой. Энэ хууль дээр ч гэсэн асуудлууд орж ирж байгаа юм байна. Шаардлага гарах юм бол энэ бие даасан хууль байж, энэ зохицуулалтуудыг хийх ёстой гэж би ойлгоод байгаа юм. Өнөөдөр саяны Төрийн нарийн бичгийн даргын хэлснээр бол энэ уул уурхайн салбарт 25 мянган жолооч нар ажил эрхэлж байна, жолооч хийж байгаа юм байна, тээвэр хийж байгаа юм байна. Маш их хэмжээний байгаль орчин, экологи сүйтгэж байна шүү дээ. Ер нь энэ сүүлийн жилүүдэд зориулалтын бус замаар тээвэрлэлт хийж байгаа энэ уул уурхайн тээвэрлэлтээс шалтгаалаад манай энэ байгаль орчин, экологид үзүүлсэн энэ хохирол ер нь ямар хэмжээний хохирол бид нар монголчууд амсав гэсэн энэ талаар хийсэн та бүгдийн тооцоо судалгаа байна уу? Одоо энэ чинь маш их хэмжээний, хэдэн зуун мянган га газрын бэлчээр талхигдсан, энэ тоос шороо нь хөдөөгийн иргэд маань үнэхээр дээшээ тэнгэр хол, доошоо газар хатуу байгаа ийм л нөхцөл байдал өнөөдөр үүсчихсэн байна. Тэгээд энэ асуудлуудыг яаж зохицуулах юм, энэ асуудлууд дээр.

 Гуравдугаарт нь, хамгийн их санаа зовоож байгаа асуудал бол одоогийн маш их өндөр өртөгтэй, өндөр хүүтэй зээлээр, бондоор зээл тавьчихсан энэ зам дээр, нийтийн тээврийн зам шүү дээ энэ чинь, маш их даац хэтрүүлсэн ийм уул уурхайн тээвэрлэлтүүд явагдаж байгаа юм. Зөвхөн миний тойрог дээр гэхэд Цэцэрлэг сумаас Могойн голоос чинь маш их хэмжээний нүүрс тээвэрлэгдэж байна. Тэгэхээр үүнийг чинь их олон удаа энэ чуулган дээр ярьж байгаа, тэгээд ерөөсөө хуулиа хэрэгжүүлж, тэр хяналт тавих ёстой тэр улсууд чинь өнөөдөр хүртэл зогсоохгүй байна шүү дээ. Энэ зам чинь ямар их өндөр өртгөөр баригдсан зам билээ, ингээд нүүрсний зам болоод ингээд энэ зам чинь, нөгөө нийтийн тээвэр чинь явж чадахгүй байгаа ийм нөхцөл байдал үүсээд байна шүү дээ. Энэ чиглэлээр ер нь одоо яг энэ хууль батлагдаж гарснаар дахиад шинэ зохицуулалтууд орох юм бэ гэсэн ийм 3 зүйл дээр та бүгдийн байр суурийг сонсъё.

 86 дугаар микрофон. Одоо санал хураалт болно.

 **С.Батболд**: Энх-Амгалан гишүүний асуултад хариулъя. Зам тээврийн осол бол салбар хоорондын уялдаа холбоотой шууд хамааралтай асуудал байгаа юм. Мөн энэ зам тээвэртэй холбоотой, хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой асуудал Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулиар дийлэнх асуудал нь зохицуулагдаж байгаа.

 Энэ Автотээврийн тухай хууль дээр бид нар энэ дэд бүтцээс хамаараад мөн тэр жолоочоос хамаараад энэ ослын тал дээр хэд хэдэн арга хэмжээ авахаар оруулсан байж байгаа.

 Нэгдүгээрт нь, энэ замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын аудит хийх гэдэг ийм үйл ажиллагааг энэ хуульд оруулсан байгаа. Замыг төлөвлөхөөс нь авахуулаад барих, ашиглах энэ явцад нь хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хэрхэн хангаж байна вэ гэдэгт нь үнэлэлт дүгнэлт өгч, түүнийг засуулдаг байх ийм тогтолцоог нэмж оруулсан байгаа.

 Дараагийн нэг зохицуулалт энэ осол хэргийг шинэчлэн шалгах гэдэг ийм зохицуулалт орсон байгаа. Энэ нь энэ осол хэрэг дээр мэргэжлийн байгууллагын зүгээс үзээд энэ зохицуулалтын ямар хэлбэрээс болж энэ осол гарав? Дахиж энэ зохицуулалтын энэ дэд бүтцийн хэлбэрээс болж, энэ осол гарахгүй байх энэ зөвлөмжийг гаргадаг, үүнийгээ хэрэгжүүлдэг байх ийм 2 зохицуулалтыг энэ шинэ хуулийн заалтад оруулж өгсөн байгаа.

 Дараагийн асуудал, түрүүний энэ уул уурхайн тээвэрлэлттэй холбоотой асуудал. Түрүүн Авто замын тухай хууль, мөн энэ дээр тусгай зориулалтын зам барих, ашиглахтай холбоотой дүрэм дээр, цаашдаа бол энэ уул уурхай бол анхны ТЭЗҮ-гээ хийхээс эхлээд ийм хатуу хучилттай ийм замтай байх ёстой, төмөр замаа барих ёстой, тэгж байж энэ тээвэрлэлтээ явдаг байх гэсэн ийм зохицуулалтаар орж байгаа.

 Нөгөө талаас нь зам дээр бид нар түрүүний хэлсэн энэ төлбөр хураах системээ байнгын ийм замын ашиглалтын байдалд тавих хяналттайгаа хамт хэрэгжүүлье, даац хэтэрч байгаа тээврийн хэрэгслийг явуулахгүй байх ийм зохицуулалт.

 Гурав дахь нь, тэр уурхай логистикийн төвүүдээс гарахдаа даац хэтрүүлэхгүй, зориулалтын тээврийн хэрэгсэл дээр ачаа ачаад гардаг байх ийм нөхцөлийг бүрдүүлэх үүднээс энэ логистик, энэ терминалуудын үйлчилгээн дээр оруулж өгсөн байгаа, хуулийн зохицуулалтыг.

 **Л.Энх-Амгалан:** Тэр байгаль экологийн хохирол ямар хэмжээний хохирол өнөөдрийн байдлаар үзээд байгаа юм, үүн дээр хийсэн тооцоо судалгаанууд байна уу гэж асуусан, нэгд.

 Хоёрт, өнөөдөр яг хэдэн уурхай яг энэ зориулалтын бус замаар, шороон замаар тээвэрлэлт хийж байна вэ? Энэ дээр хийсэн тооцоо судалгаа байна уу?

 **С.Батболд**: Өнөөдөр тогтмол явж байгаа том, жижиг 30 гаруй уурхайгаас тээвэрлэлт явж байна. Энэ чиглэлүүдээс энэ уул уурхайн хэрэгцээт авто замын зөвхөн 15 орчим хувь нь л хатуу хучилттай авто замаар тээвэрлэлт хийж байгаа. Бусад нь ийм хатуу хучилттай авто замаар холбогдож амжаагүй байна. Зарим нь бол эхэлчихсэн явж байгаа. Энэ оны төгсгөл гэхэд нэлээд хэмжээний ийм хатуу хучилттай уул уурхайн зориулалттай авто замууд ашиглалтад орно. Цаашдаа энэ шаардлагуудаа үргэлжлүүлээд явна.

 Яг байгаль орчинд хэдий хэмжээний хохирол учруулсан гэдгийг би одоогоор хэлж амжхааргүй байна.

 **Л.Энх-Амгалан**: Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа. Одоо үг хэлэх гишүүд байвал нэрийг авъя. Дэмжсэн 3, дэмжээгүй 3.

 Хаянхярваа гишүүн, Бямбацогт гишүүн, Сүхбат гишүүн.

 **Д.Хаянхярваа**: Автотээврийн хуулийн шинэчилсэн найруулгыг дэмжиж байгаа. Тэгэхдээ энэ дээр бас ганц, хоёр хэлэх зүйлүүд байна. Яг энэ хуультай зарим нэг нь шууд утгаараа холбоотой, зарим нэг нь шууд утгаараа холбоогүй ч байж болно. Тэгэхээр энэ хууль маань өөрөө өнөөгийн шаардлагад нийцүүлж гаргах гэж ингэж нэлээд оролдсон. Мэдээж хэлэлцүүлгийн явцад засаж залруулах зүйлүүд нэлээд байх болов уу гэж ингэж бодож байна.

 Тухайлбал, 22 дугаар зүйл дээр, автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт гэж байгаа. Тэгээд автотээврийн үйлчилгээ эрхлэх гээд. Энэ дээр жишээлбэл, тэр сэлбэг хэрэгсэлтэй холбоотой, тос тосолгооны материалтай холбоотой ингээд олон зүйлүүдийг тавиад, ийм ийм зүйлийг хэлнэ гээд, тэгээд стандартад мөрдөгдсөн ийм журам, дүрмийн дагуу л үйлчилгээ эрхэлнэ гэсэн ийм чиглэлийн юм хэлсэн. Үүнийгээ жишээлбэл, цааш нь хариуцлага талаас нь тодотгох ийм зүйл энд байж болох уу, үгүй юу гэсэн нэг ийм санал байна. Өөрөөр хэлбэл, манайд юунаас болж аваар осол маш их гарч байна вэ гэхээр, баталгаагүй сэлбэг хэрэглэдэг, ялангуяа дугуй. Манайх бол бусад орнуудаас хуучин дугуй их оруулж ирдэг. Энэ бол хуурамч байдлаар их засвар үйлчилгээ хийгдчихсэн, иймэрхүү дугуйнууд оруулж ирснээс болоод замд аваар осол маш их гардаг. Үүнтэй холбогдсон зүйл заалт, энэ бусад юмнуудыг бас нэлээн нарийвчлах ёстой байх аа.

 Энэ сэлбэг хэрэгслийн стандарт энэ юман дээр шаардлагаа жаахан нэмэгдүүлэх, хариуцлагын тогтолцоог өндөржүүлэх чиглэлд анхаарч үзвэл яасан юм бол гэсэн нэг ийм зүйл байх юмаа.

 Тэр маш олон тусгай зөвшөөрөл янз бүрийн юмнууд их байдаг мөртлөөсөө хийгдэж байгаа ажлууд нь тодорхой бус байна гэдэгтэй санал нэг байгаа юм. Одоо бид нар энэ хуулиар байдаг юм уу? Ямар хуулиар зохицуулахыг нь мэдэхгүй байна. Ер нь энэ хот хоорондын замын хураамжууд аваад байдаг мөртлөөсөө, хот хоорондын замын засвар үйлчилгээ, нөхөөс энэ бусад юмнууд нь хангалтгүй хийгдэж байна гэдэг шүүмжлэл асар их байдаг. Бид нар, та нар нэг юмыг аваад үзээрэй. Улаанбаатараас Дархан уруу явахад 22-ын товчооны тэнд нэг их сүртэй урт ийм мөнгө хураадаг юм хийчихсэн. Тэнд хоёрхон канал нь ашиглагддаг. Бусад нь миний л мэдэх юм энэ байгуулагдаад 10-аад жил болж байна, ерөөсөө ашигладаггүй. Ашиглалтгүй байж байгаа дээд талынх нь төмөр бүх юм нь хугараад дуусаж байгаа.

Тэгсэн мөртлөө ачаалалтай үед машин очерлуулаад байдаг. Баянчандмань дээр бас байсан юм. Түүнийг харин эртүүд крантай машин дайрч унагаад амар болсон, тэр байхгүй болоод наад талд нь, яг намайг явж байхад дайраад унагаачихсан байсан, дээр нь кран аччихсан машин дайраад унагаачихсан, тэгээд би бүр болж гэж бодож байсан. Энэ бол одоо жишээлбэл давхардсан ийм юмнууд байдаг. Тэгээд эндээс яваад Дарханд очоод дахиад хураана. Тэгэхээр хоёрын хооронд ийм юм хийж байхаар эндээс нэг мөр энэ гол замаа аваад, Дарханыхыг бол орон нутгийнх нь юманд орхихгүй бол цаахна талд нь 500 метр дахиад орон нутгийнх нь байж байдаг энэ мэтчилэнгээр ийм зохицуулалтын юмнууд дээр та нар анхаараач ээ гэсэн нэг юмыг хэлмээр байна.

 Хоёрдугаарт нь юу байна вэ гэхээр, манайхан чинь сүүлийн үеийн машин техник оруулж ирээд GPS ашиглаад байдаг. Миний ойлгосноор бол энэ олон улсын нэг байгууллагад л хэдэн доллар төлөөд л тэгээд Монголын нутаг дэвсгэр дээр энэ олон улсын хэмжээнд мөрдөгддөг тэр GPS юмнууд нь ажилладаг болох юм гэнэ ээ гэж сонсоод, би бас үе үеийн энэ Зам тээврийн сайд нарт хэлж байсан, одоо болтол тэр нь хэрэгжихгүй байгаа юм. Тэгэхээр үүнийг бас тэр конвенц, юу байдаг юм бэ тэр төлдөг төлбөрийг нь төлөөд орчихвол сүүлийн үеийн машинууд чинь бүгдээрээ өөрсдийн GPS ашиглаад энэ Монголын газар нутаг дээр бас энд тэнд төөрч будилаад давхиад байхгүй, ингээд очих ёстой газраа шуудхан очдог болчих юм бол бас нэг нөхцөл бүрдэх ёстой юмаа. Энэ бол энэ юутай хамаагүй байж магадгүй гэсэн нэг ийм зүйлийг хэлье.

 Тэгээд энэ хуулийг хэлэлцэхийг нь дэмжиж байна гэж хэлмээр байна.

 **Л.Энх-Амгалан**: Хаянхярваа гишүүн дэмжиж үг хэллээ. А.Сүхбат гишүүн.

 **А.Сүхбат**: Баярлалаа. Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын энэ хуулийн төслийг дэмжиж байгаа. Яагаад дэмжиж байна вэ гэхээр, энэ урьд нь гарч ирсэн алдаа дутагдлуудыг тодорхой хэмжээгээр бууруулах нь ээ гэж бодож, дэмжиж байгаа юм.

 Ер нь уул уурхайн авто зам гэж ярьж байна. 30 гаруй уурхайгаас олон мянган хүнд даацын машин явж байгаа. Энэ байгаль орчинд ээлтэй нэг ширхэг ч юм байхгүй, хамгийн гол нь аюулгүй байдал, стандартын дагуу баригдаж чадах уу гэдэг энэ асуудлыг л би цаашид ярих болно.

 Авто зам гэдэг байгаль орчинд сөрөг нөлөөтэй. Муу барих юм бол ард иргэдэд хүртэл хортой. 5 жилийн статистик үзүүлэлтээс үзэхэд жилдээ дунджаар 32100 зам тээврийн осол гарч, 10.2 тэрбум төгрөгийн хохирол учирч, 1289 хүн гэмтээд, 555 хүн нас барсан байх жишээтэй. Тэгэхээр энэ асуудлаа бид бүхэн бас бууруулах хэрэгтэй, зөв шийдэлд хүрэх хэрэгтэй гэдэг үүднээс дэмжиж байгаа юм. Нэг жишээ хэлье. Одоо энэ хэвтээ, босоо тэнхлэгийн замууд байна. Энэ замуудыг засдаг компаниуд нь болохоор АЗЗА компаниуд байдаг. Энэ компаниуд төсөв нь орж ирэхгүй бол юу ч хийдэггүй, ямар ч сэтгэл байхгүй, ямар ч идэвх байхгүй. Замыг дөрвөлжилж ухаад тэгээд орхичихдог, нөгөө дэх дээр нь осол аваар гардаг. Ирээд л жижиг тэрэг, том тэрэг гэлтгүй дугуй нь хага үсрээд л замын хажууд үсрэх юм уу? Эсхүл нөгөө машинаа очиж мөргөдөг, тэгээд ингээд хүн амины осол гараад байгаа юмаа.

 Нөгөөтээгүүр маш их хэмжээний мал дайруулж үхэж байгаа. Адууг жишээ нь 7-8-аар нь дайрчихсан байх жишээтэй. Тэгээд замын хажууд түнтийгээд, түнтийгээ үхчихсэн байдаг. Тэгээд тэр аваар осол хийж машин нь ч хохирдог, малчин хүн ч хохирдог нэг ийм асуудлууд байгаад байгаа юм. Тэгэхээр цаашдаа бол энэ замын стандартыг бид бүхэн ярих хэрэгтэй. Хоёр сөрөг урсгалтай зам байлаа гэхэд дунд нь яагаад тийм тусгаарлагч замын зурвас хийж болохгүй гэж. Ингэвэл осол аваарын хэмжээ харьцангуй буурна шүү дээ. Бусад улс орнууд, өрнөдийн улсууд ийм л байдаг.

 Замын стандарт ярих гэсэн юмаа. Энэ нарны гүүр, нарны зам гээд энэ олон жил болж байна, энэ хөдлөхгүй байна шүү дээ. Налайхын хот хоорондын авто зам 30 гаруй км, энэ хөдлөөгүй 54 жил болсон шүү дээ, одоо л хуулж хаяж байгаа болохоос биш гэх мэтчилэн ийм стандартын шаардлага хангасан замууд чинь урт настай байдаг юм байна. Налайхаас Эрдэнэ сум хүртэлх энэ зам байна. Энэ хөдлөхгүй байгаа шүү дээ. Эрдэнэ сумаас цааших Дорнод хүртэлх зам өнөөдөр там болчхоод байгаа болохоос биш. Тэгээд манай энэ удирдлагууд та бүхэн явж үзээрэй. Энэ байдалдаа дүгнэлт хийгээрэй гэж хэлэх гэсэн юм. Тэгээд цаашдаа бол энэ замын стандартын талаар ярих болно шүү гэдгийг бас хэлэх гэсэн юм. Баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан:** Сүхбат гишүүн дэмжиж үг хэллээ. Бямбацогт гишүүн, Бямбацогт гишүүн болилоо. Баттөмөр гишүүн нэрээ татлаа. Бат-Эрдэнэ Ж.

 **Ж.Бат-Эрдэнэ**: Энэ хуулийг дэмжиж байгаа. Автотээврийн хууль бол бас зохих шатанд шинэчлэл хийгээд ингээд орж ирж байгаад талархалтай хандаж байгаа. Нэлээн хэдэн зүйлүүд дээр анхаарах асуудлууд байгаа. Нэн тэргүүнд автотээврийн энэ зохицуулалтыг төрийн тээвэр зохицуулалтын бодлоготой нь уялдуулаад орон нутагт энэ тээврийн бодлогыг барьдаг ийм механизмыг бид нар хийх ёстой. Өөрөөр хэлбэл, тухайн аймагт нь Засаг даргын дэргэд энэ тээврийнхээ бодлогыг барьдаг, тээврийн бодлогын зохицуулалтыг хийж байдаг ийм алба байх ёстой. Энэ алба бол энд жаахан бүдэгхэн шиг ороод ирсэн юм шиг байна, энэ дээр нэлээн анхаараад явах ёстой.

 Нийт тээврийн талаар төрөөс баримталж байгаа бодлого тухайн аймаг дээр зохицуулалт нь хийгдэж байх ёстой. Одоогийн байдлаар бид нар төвөөс зохицуулалтыг нь хийгээд байна шүү дээ. Тэр аймаг дээр юу хийх ёстой юм, тээврийн тодорхой цаг агаартай холбоотой асуудлууд, нөхцөл байдалтай холбоотой асуудлууд, шуурхай асуудлууд, энэ болгон дээр тэндээс Засаг дарга өөрөө зохион байгуулаад өөрийнхөө нутаг дэвсгэр дээр энэ бодлогыг хэрэгжүүлдэг ийм механизмыг бид нар зайлшгүй хийх ёстой. Өөрөөр хэлбэл аймгийн тээврийн сайдын хэлбэртэйгээр тухайн өөрийнхөө орон нутагт энэ бодлогыг барьж байх ёстой шүү, энэ дээр анхаарах хэрэгтэй.

 Уул уурхайтай холбоотой “С” зөвшөөрөл нэлээн яригдаж байх шиг байна. “С” зөвшөөрөл гэдэг өөрөөр хэлбэл гадагшаагаа явж байгаа тээврийн хэрэгсэлд олгож байгаа зөвшөөрөл шүү дээ. Хүнээр харьцуулбал гадагшаа гарахдаа паспорт дээрээ зөвшөөрөл аваад цагаан хуудас аваад гарч байдагтай адилхан. Өөрөөр хэлбэл тээврийн хэрэгслийн гадаад паспорт гэж бараг болохоор. Тэгэхээр энэ дээр бид энэ уул уурхайд нэлээн анхаарал хандуулаад байгаа. Одоо энэ “С” зөвшөөрлөө дагаад энэ тээвэрлэлтийнх нь үйл ажиллагаа уруу ордог, энэ зарчмын бус гэх юм уу энэ байдлаа болих хэрэгтэй. Хяналтаа зөв хийх хэрэгтэй байна. Тухайн маршрутад, өөрөөр хэлбэл Тавантолгой, Гашуун сухайт ч гэдэг юм уу? Таван толгой юу гэдэг юм, энэ нүүрс тээвэрлэж байгаа энд бухимдал байгаад байгаа, энд тэр очер дараалал 100-аад км болоод байгаа энэ асуудал дээр хэн тээвэрлэлтийн ачаа барааг хэн худалдаж авч байгаа, хэн зарж байгаа, хэн борлуулж байгаа энэ хоёрын хоорондын иргэний хэлэлцээрийнх нь дагуу явж байх ёстой. Иргэний гэрээнийхээ дагуу ачаа бараа тээвэрлэх гэрээ нь хийгдэж байх ёстой. Энд нь илүү анхаарал хандуулж, бид нэг хэсэг тэр талаас нь нэлээн анхаарал хандуулаад, энэ жишээ нь ачилт дээр нь анхаарал хандуулаад тээвэрлэлтийн график гэж байгаа шүү дээ, ямар хугацаатай тээвэрлэх ёстой юм, ямар хэмжээний тээвэр тонн, км-ээр нь тооцох, маршрутыг нь тооцох, энэ тээвэрлэлтийнхээ менежментийг бид нар барих ёстой шүү дээ. Стандартыг нь гаргаад өгчихсөн, ачаа тээвэр дээр тээвэр зохицуулах стандарт гарчихсан. Энэ стандартыг нь бариулах хэрэгтэй. Энэ аж ахуйн нэгжид нь бариулах хэрэгтэй. Тэр ачилтыг хийж байгаа уул уурхай өөрсдөө энэ хариуцлагаа дааж байх ёстой шүү дээ. Эдэнд нь энэ хариуцлагыг үүрүүлэх хэрэгтэй. Стандартын дагуу тээвэрлэлт зохион байгуулалт энэ боломж бололцоо, энэ нөхцөл байдлыг нь өөрсдөд нь үүрүүлж байх ёстой. Энэ талынхаа хяналтыг та бүхэн нэлээн хийж байх ёстой. Энэ зайлшгүй тодруулах ийм зүйлүүд энэ дотор байвал хийх хэрэгтэй.

 Ер нь ачаа тээврийн стандарт гэдэг зүйл бол байгаа. Үүнийхээ дагуу аж ахуйн нэгж, иргэд тээвэрлэлтээ өөрсдөө зохион байгуулах бололцоо бүрэн бий.Энэ дээр хэтэрхий их төрөөс та бүхэн оролцоод байгаа. Энэ оролцоог бол ер нь арай багасгах ёстой шүү. Олон тэр зөвшөөрлүүд өгөгдөөд байна, олон янз янзын хараа хяналт дотор оруулаад байна. Сая би энэ дотор нэг үг өгүүлбэр харлаа, юу гэсэн байлаа? Одоо тэр аж ахуйн нэгжийн олон улсын тээвэрлэлтээс бусад арилжааны тээвэрлэлтийг бүртгэх гэж байна. Энэ арилжааны тээвэрлэлтийг бид нар бүртгэж байх ямар хэрэг байна? Энэ аж ахуйн нэгжид илүү дарамт үзүүлээд байна шүү дээ. Хоёр аж ахуйн нэгж хоорондоо гэрээ хийгээд, тээвэрлэлтээ хийгээд зохион байгуулахад нь стандартыг нь гаргаад өгчих ёстой байхгүй юу? Ийм стандартын дагуу тээвэрлэлт хийх ёстой. Тэр тээвэрлэлт тэр авто зам дээр зөрчсөн бол стандартаа зөрчсөн бол тэнд нь хатуу арга хэмжээ авдаг. Цаашаагаа тээвэрлэлт нь явдаггүй, зогсоодог байх ёстой энэ механизмаа та бүхэн хийж байх ёстой.

 Баярлалаа, энэ хуулийг дэмжиж байгаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Бат-Эрдэнэ гишүүн дэмжиж үг хэллээ. Ингээд дэмжсэн 3 гишүүн үг хэллээ. Баатарбилэг гишүүн, Засгийн газрын гишүүн Засгийн газраас нь өргөн барьсан хуулийн төслийг дэмжихгүйгээр үг хэлэх ийм л дэг байна шүү дээ. Дэмжих ёстой байх тийм үү?

 Гишүүд үг хэлж дууслаа.

 Одоо санал хураалт.

 Байнгын хорооны саналаар Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай, Аж ахуйн нэгжийн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн саналын томьёоллоор санал хураалт явуулъя.

 Санал хураалт, гишүүд ээ.

 Горимын санал гаргах уу. Содбаатар гишүүн горимын санал.

 **Я.Содбаатар**: Гишүүдэд энэ өдрийн мэндийг дэвшүүлье. Сая техникийн шалтгаанаар зарим гишүүдийн санал хураалт. Тэгэхээр дахин санал хурааж өгөөч ээ.

 **Л.Энх-Амгалан**: Содбаатар гишүүний гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

 Санал хураалт.

 40 гишүүн оролцож, 24 гишүүн зөвшөөрч, 60.0 хувийн саналаар Содбаатар гишүүний горимын санал дэмжигдсэн учраас өмнө хийсэн санал хураалтыг хүчингүйд тооцлоо.

 Одоо дахин санал хураалт явуулъя.

 Хуулийн төслүүдийг дэмжих нь зүйтэй гэсэн саналын томьёоллоор санал хураалт явуулъя.

 Санал хураалт.

 40 гишүүн оролцож, 23 гишүүн зөвшөөрч, 57.5 хувийн саналаар энэ санал дэмжигдэж байна.

 Хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэж гишүүдийн олонх нь үзсэн тул төслүүдийг үзэл баримтлалын хүрээнд хэлэлцэхийг дэмжсэнд тооцож, анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Эдийн засгийн байнгын хороонд шилжүүллээ.

 Ажлын хэсэг, гишүүдэд баярлалаа.

 Дараагийн асуудал.

 Гишүүд ээ, одоо хоёрхон Улсын Их Хурлын тогтоол байна. Энэ хоёр тогтоолыг баталчхаад тэгээд завсарлая.

 **Гурав.Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцэнэ.**

 Төсвийн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Амарзаяа танилцуулна.

 **Н.Амарзаяа**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

 Монгол Улсын Ерөнхий аудитороос төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоолгохоор холбогдох байгууллагаас санал авч 2019 оны 5 дугаар сарын 16-ны өдөр Улсын Их Хуралд ирүүлсэн.

 Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 361 дүгээр зүйлийн 361.1 дэх хэсэгт заасны дагуу Төсвийн байнгын хороо “Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг боловсруулан 2019 оны 5 дугаар сарын 21-ний өдрийн хуралдаанаараа хэлэлцлээ.

 Төрийн аудитын тухай хуулийн 13 дугаар зүйлийн 13.11 дэх хэсэгт Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын цалин, зэрэг зиндааг Улсын Их Хурал тогтооно гэж, мөн хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.4 дэх хэсэгт Төрийн аудитын байгууллагын ажилтнуудын цалин хөлс, урамшууллын тогтолцоо төрийн албаны тухай хууль тогтоомжийн хүрээнд өөрийн онцлогт тохирсон байх бөгөөд тэдгээрийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг Улсын Их Хурал тогтооно гэж тус тус заасан боловч Улсын Их Хурлаас төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг хууль тогтоомжоор тусгайлан тогтоосон шийдвэр гараагүй байна.

 Байнгын хорооны хуралдаанаар тогтоолын төслийг хэлэлцэх үед төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн цалингийн хэмжээг Улсын Их Хурлаас тогтоож, эрх зүйн орчныг бүрдүүлж хуулийн дагуу олгох нь зүйтэй гэж үзээд тогтоолын төслийг нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэн батлуулахыг хуралдаанд оролцсон гишүүдийн олонх дэмжсэн болно.

 Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг та бүхэнд хүргүүлсэн болно.

 Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ,

 Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн талаарх Төсвийн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг хэлэлцэж, тогтоолын төслийг баталж өгөхийг та бүхнээс хүсье.

 Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Амарзаяа гишүүнд баярлалаа.

 Ажлын хэсэг хүрэлцэж ирсэн байна. Ажлын хэсгийг танилцуулъя. Монгол Улсын Ерөнхий аудитор Д.Занданбат, Үндэсний аудитын газрын Тамгын газрын дарга Ц.Ганболд, Нийцлийн аудиторын газрын захирал бөгөөд тэргүүлэх аудитор С.Энхбаатар, Үндэсний аудитын газрын Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Н.Анхбаяр, Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн ажлын албаны дарга Ч.Болд, Үндэсний аудитын газрын Хүний нөөцийн албаны менежер Ж.Дэмчигсүрэн нар ирсэн байна.

 Байнгын хорооны санал, дүгнэлттэй холбогдуулж асуух асуулттай гишүүдийн нэрсийг авъя. Билэгт гишүүн.

 **М.Билэгт**: Монгол Улсын төрийн сан хөмрөг зөв зарцуулагдах, төрийн байгууллагуудын төсвийн хөрөнгийг зөв байлгах, үр ашигтай байлгах энэ дээр хяналт тавьж, иргэдийн энэ төрд итгэх итгэл буурч, төрийн үйлчилгээ гэхээрээ, төсвийн хөрөнгө гэхээрээ л дандаа шамшигдуулдаг, үрэн таран болдог, төрийн төсвийн хөрөнгөөр хийгдсэн бараа бүтээгдэхүүн буюу барилга байшин хамгийн чанаргүй нь баригддаг ийм л байдалтай байгаа.Тэгэхээр зэрэг манай энэ төрийн аудитын байгууллагын шалгалт, энэ хийсэн ажлынх нь дүгнэлт, энэ нь үр дүнтэй байх юм бол төсвийн хөрөнгө үр ашиггүй зарцуулагддаггүй, чанаргүй барилга байшин, тендерээр хийгдсэн бараа бүтээгдэхүүн худалдан авагддаггүй болох нөхцөл чинь төрийн аудитын байгууллагатай холбоотой.

 Тэгэхээр Занданбат даргаас асууя. Ер нь бол төрийн аудитын байгууллагаас гарсан дүгнэлт хууль хяналтын байгууллага дээр хүчин төгөлдөр нотлох баримт болдог болох тийм нөхцөл бүрдсэн үү? Бүрдэх ямар боломж байгаа вэ гэдгийг асууя. Хөөрхий энд яасан байна вэ гэхээр, прокурорын байгууллагын албан тушаалын цалингийн хэмжээг шинэчлэн тогтоосон тухай Улсын Их Хурлын 2016 оны 65 дугаар тогтоолоор батлагдсан Прокурорын байгууллагын албан тушаалын цалингийн хэмжээнээс 15 хувиар бууруулаад, тэгээд энэ цалинг тогтоож байгаа юм байна.

 Уг нь Монгол Улсын өмч хөрөнгийг жинхэнэ түүнд хяналт тавих, төсвийн хөрөнгийг үрэн таран хийлгэхгүй байхад хяналт тавих газар чинь танай байгууллага л даа. Тэгэхээр цалин бага байснаараа мэдээж ажил чанаргүй байсан гэж хэлэхгүй байх л даа. Хамгийн гол нь цаашид яаж энэ төрийн аудитын байгууллагын гаргасан дүгнэлт жинхэнэ нотлох баримт болж хууль хяналтын байгууллага дээр тэр төрийн шийдвэр гаргасан албан тушаалтанд хариуцлага тооцогддог болох вэ гэдэг талаар та бүхэн ямар гарц гаргаж байна вэ? Энэ талаар хариулт авъя.

 **Л.Энх-Амгалан:** Байнгын хорооны дүгнэлттэй холбогдуулж асуулт асуух дэгтэй. Тэгэхээр Чойжилсүрэн дарга хариулаад, нэмэлт тодруулга өгвөл Занданбат дарга тодруулаад явъя.

 **Б.Чойжилсүрэн**: Төрийн аудитын байгууллагын цалинг тогтоохгүй нэлээн удсан юм билээ, 2013 оноос хойш. Тэгээд аудитын байгууллагаас өөрөөс нь бас санал авсан. Магадгүй таны яриад байгаа тэр прокурорын байгууллагатай харьцуулах юм бол нэлээд доогуур, 10 гаруй хувиар оруулж ирсэн юм. Тэгээд өөрсдийнх нь саналыг ярьж байгаад Байнгын хороон дээр гишүүд санал гаргаагүй. Үүгээр нь баталъя гэсэн ийм л санал дэмжигдсэн дээ.

 **Л.Энх-Амгалан**: Ажлын хэсэг 83 дугаар микрофон, Занданбат дарга.

 **Г.Занданбат**: Та бүхний энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая. Билэгт гишүүний асуултад хариулъя.

 Өнөөдөр ер нь гол нь аудит дүгнэлт өөрөө хууль хяналтын байгууллагад очихоороо баталгаа нотолгоо хир байна вэ гэж таны асуулаа гэж ойлгож байна. Өнөөдрийн хууль эрх зүйн орчноороо бол аудитын дүгнэлт нь хүчин төгөлдөр хууль хяналтын байгууллагад хүчин төгөлдөр үйлчилж, нотлох баримтын хэмжээнд байгаа гэж ойлгож байна. Ер нь бол таны асуултыг ойлгохдоо энэ тал дээр анхаарч ажиллах ёстой. Аудитаас гарч байгаа аудитын дүгнэлт бол хяналтын бүтэн бие даасан хүчин чадалтай байх шаардлагатай, энэ тал дээр ажлаа чиглүүлж ажиллаарай гэж хэлж байна гэж ойлгож байна. Энэ тал дээрээ цаашид анхаарч ажиллана.

 Ер нь аудитын дүгнэлт гэдэг маань өөрөө аль болохоор хараат бус байж бие даасан ийм хараат бус байдлаа хангаж байж энэ аудитын дүгнэлтийн үнэ цэнэ нь олон улсын стандартаараа хүлээн зөвшөөрөгдөж байдаг ийм онцлогтой.

 **Л.Энх-Амгалан**: Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа.

 Одоо санал хураалт.

 Байнгын хорооны саналаар Төрийн аудитын байгууллагын албан хаагчийн албан тушаалын цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг баталъя гэсэн саналаар санал хураалт явуулъя.

 43 гишүүн оролцож, 25 гишүүн зөвшөөрч, 58.1 хувийн саналаар энэ санал дэмжигдлээ.

 Тогтоолын төсөл батлагдлаа.

 Гишүүд, ажлын хэсэгт баярлалаа.

 Дараагийн асуудал.

 **Дөрөв. Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн эцсийн хэлэлцүүлгийг явуулна.**

 Төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаарх Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны танилцуулгыг Улсын Их Хурлын гишүүн Амарзаяа танилцуулна.

 **Н.Амарзаяа**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

 Засгийн газраас Улсын Их Хуралд 2019 оны 4 дүгээр сарын 9-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн анхны хэлэлцүүлгийг Улсын Их Хурал 2019 оны 5 дугаар сарын 16-ны өдрийн нэгдсэн хуралдаанаараа хэлэлцэж, эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд шилжүүлсэн билээ.

 Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны 2019 оны 5 дугаар сарын 21-ний өдрийн хуралдаанаараа тогтоолын төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэж дараах танилцуулгыг гаргаж байна.

 Төрийн байгуулалтын байнгын хороо Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.1 дэх хэсэгт заасны дагуу нэгдсэн хуралдааны анхны хэлэлцүүлгээр олонхын дэмжлэг авсан саналыг төсөлд тусган агуулга, зарчмыг алдагдуулахгүйгээр найруулга, үг хэллэгийн шинжтэй засварыг хийсэн эцсийн хувилбарын төсөл болон эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн тухай танилцуулгыг та бүхэнд тараасан болно.

 Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ

 Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаарх Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны танилцуулгыг хэлэлцэн шийдвэрлэж, тогтоолын төслийг баталж өгөхийг та бүхнээс хүсье.

 Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Амарзаяа гишүүнд баярлалаа.

 Ажлын хэсэг хүрэлцэж ирсэн байна. Ажлын хэсгийг танилцуулъя. Хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын сайд С.Чинзориг, Төрийн албаны зөвлөлийн гишүүн Д.Баатарсайхан, хөдөлмөр, нийгмийн хамгааллын яамны Хөдөлмөрийн харилцааны бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Б.Алимаа, мөн яамны Хөдөлмөрийн харилцааны бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын мэргэжилтэн Ж.Алтантуяа нар хүрэлцэж ирсэн байна.

 Эцсийн хэлэлцүүлэг юм байна. Эцсийн хэлэлцүүлэг дээр асуулттай гишүүд байна уу? Алга байна.

 Асуулт асууж, хариулт авах гишүүд байхгүй байна.

 Байнгын хорооны саналаар Зарим албан тушаалтны цалингийн хэмжээг тогтоох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг бүхэлд нь баталъя гэсэн саналын томьёоллоор санал хураалт явуулъя.

 Санал хураалт.

 40 гишүүн оролцож, 22 гишүүн зөвшөөрч, 55.0 хувийн саналаар энэ тогтоолын төсөл батлагдаж байна.

 Тогтоолын төсөл батлагдлаа.

 Гишүүд, ажлын хэсэгт баярлалаа.

 Дараагийн асуудал.

 **Тав.Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн анхны хэлэлцүүлгийг явуулъя.**

 Төслийн анхны хэлэлцүүлэг явуулсан талаарх Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны санал дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Амарзаяа танилцуулна.

 Манай Амарзаяа гишүүн дандаа цалин нэмж байгаа Улсын Их Хурлын тогтоолыг уншиж танилцуулж байна.

 **Н.Амарзаяа**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

 Засгийн газраас Улсын Их Хуралд 2019 оны 4 дүгээр сарын 9-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн хэлэлцэх эсэх асуудлыг Улсын Их Хурал 2019 оны 5 дугаар сарын 10-ны өдрийн нэгдсэн хуралдаанаараа хэлэлцэж, анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд шилжүүлсэн билээ.

 Тогтоолын төслийн анхны хэлэлцүүлгийг Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны 2019 оны 5 дугаар сарын 21-ний өдрийн хуралдаанаараа хийлээ.

 Байнгын хорооны хуралдаанаар тогтоолын төслийн анхны хэлэлцүүлгийг хийх үед Улсын Их Хурлын гишүүдээс зарчмын зөрүүтэй санал гараагүй бөгөөд тогтоолын төслийг анхны хэлэлцүүлгээр нь батлуулах горимын саналыг Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Тогтохсүрэн гаргасныг хуралдаанд оролцсон гишүүдийн олонх дэмжсэн болно.

 Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

 Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн анхны хэлэлцүүлэг хийсэн талаар тус Байнгын хорооноос гаргасан санал, дүгнэлтийг хэлэлцэн, тогтоолын төслийг баталж өгөхийг та бүхнээс хүсье.

 Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

 **Л.Энх-Амгалан**: Амарзаяа гишүүнд баярлалаа. Ажлын хэсэг өмнөх ажлын хэсэг байна.

 Байнгын хороо тогтоолын төслийг анхны хэлэлцүүлгээр нь баталъя гэсэн ийм горимын санал гаргасан юм байна.

 Тийм учраас Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн анхны хэлэлцүүлгээр нь батлах горимын саналыг дэмжье гэсэн саналаар санал хураалт явуулъя.

 Анхны хэлэлцүүлгээр нь батлах горимын саналыг Байнгын хороо гаргасан юм байна шүү дээ, зөв үү?

 Тогтохсүрэн гишүүн.

 **Д.Тогтохсүрэн**: Энэ горимын санал хураалтыг би болиулах хэрэг болж байгаа юм. Сая аудитын тогтоол баталсантай холбоотойгоор энэ тогтоол дээр эцсийн хэлэлцүүлэг хийж Аудитын 3 даргын асуудалд хамаарахгүй гэдэг өгүүлбэр оруулахгүй бол аудитын байгууллага энэ хоёрын хооронд зөрүү гараад байгаа юм. Тийм учраас Байнгын хороон дээр энэ анхны хэлэлцүүлэг хийгдсэний дараа үүссэн нөхцөл байдал учраас горимын саналаа татаж аваад эцсийн хэлэлцүүлэгт оруулах нь зүйтэй болж байгаа юм.

 **Л.Энх-Амгалан**: Тэгвэл горимын саналаа Байнгын хороо Лүндээжанцан дарга татах уу?

 Байнгын хороо горимын саналаа татлаа.

 Цалингийн хэмжээг тогтоох итгэлцүүр батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд шилжүүллээ.

 Одоо даргын дэргэдэх зөвлөл хуралдана.

 Гишүүдэд баярлалаа. Өнөөдрийн чуулган өндөрлөлөө.

 Дууны бичлэгээс буулгасан:

 ПРОТОКОЛЫН АЛБАНЫ

 ШИНЖЭЭЧ Д.ЦЭНДСҮРЭН