**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2022 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ГАДААД БОДЛОГЫН БАЙНГЫН ХОРООНЫ 05 ДУГААР САРЫН 04-НИЙ ӨДӨР /ЛХАГВА ГАРАГ/-ИЙН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛИЙН ТОВЬЁГ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Баримтын агуулга** | **Хуудас** |
| 1. | Хуралдааны товч тэмдэглэл: | 1-2 |
| 2 | Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл | 3-17 |
|  | 1.“Олон Улсын автотээвэрлэлт гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын тухай Европын хэлэлцээр”-ийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2022.04.14-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн, зөвшилцөх/ | 3-17 |

***Монгол Улсын Их Хурлын 2022 оны хаврын ээлжит чуулганы***

***Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны***

***05 дугаар сарын 04-ний өдөр /Лхагва гараг/-ийн хуралдааны***

***товч тэмдэглэл***

Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны дарга Б.Баттөмөр ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

*Хуралдаанд ирвэл зохих 19 гишүүнээс 10 гишүүн хүрэлцэн ирж, 52.6 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 14 цаг 18 минутад Төрийн ордны “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхимд эхлэв.*

*Томилолттой: Б.Дэлгэрсайхан, Н.Наранбаатар;*

*Чөлөөтэй: Н.Алтанхуяг, Т.Аюурсайхан, С.Батболд;*

*Эмнэлгийн чөлөөтэй: П.Анужин, Ц.Сэргэлэн;*

*Тасалсан: Т.Доржханд.*

***Нэг.“Олон Улсын автотээвэрлэлт гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын тухай Европын хэлэлцээр”-ийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Автотээврийн*** ***тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд*** */Засгийн газар 2022.04.14-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн,* ***зөвшилцөх, хэлэлцүүлэх****/*

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Л.Халтар, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, мөн яамны Автотээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Ё.Жаргалсайхан, “Автотээврийн үндэсний төв” Төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал Б.Гүрсоронзон, “Монголын автотээвэрчдийн нэгдсэн холбоо”-ны захирал Д.Наранпүрэв нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Ж.Чимгээ, референт Б.Гандиймаа нар байлцав.

Хууль санаачлагчийн илтгэлийг Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Л.Халтар танилцуулав.

Илтгэлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Баделхан, Б.Энх-Амгалан, Д.Ганбат, Б.Бат-Эрдэнэ, Б.Баттөмөр, Б.Пүрэвдорж нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд хариулж, тайлбар хийв.

Төслийн талаар Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбат, Б.Энх-Амгалан нар үг хэлэв.

**Б.Баттөмөр:** “Олон улсын автотээвэрлэлт гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын тухай Европын хэлэлцээр”-ийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг хэлэлцэхийг дэмжиж, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар оруулж хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 2

Бүгд: 10

80.0 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Энх-Амгалан Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

*Уг асуудлыг 15 цаг 10 минутад хэлэлцэж дуусав.*

Байнгын хорооны хуралдаанаар 1 асуудал хэлэлцэв.

*Хуралдаан 52 минут үргэлжилж, 19 гишүүнээс 11 гишүүн хүрэлцэн ирж, 57.9 хувийн ирцтэйгээр 15 цаг 10 минутад өндөрлөв.*

**Тэмдэглэлтэй танилцсан:**

АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ГАДААД

БОДЛОГЫН БАЙНГЫН

ХОРООНЫ ДАРГА Б.БАТТӨМӨР

**Тэмдэглэл хөтөлсөн:**

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ХӨТЛӨХ АЛБАНЫ ШИНЖЭЭЧ Б.БАТГЭРЭЛ

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2022 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ГАДААД БОДЛОГЫН БАЙНГЫН ХОРООНЫ**

**05 ДУГААР САРЫН 04-НИЙ ӨДӨР /ЛХАГВА ГАРАГ/-ИЙН ХУРАЛДААНЫ**

**ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

**Б.Баттөмөр:** Эрхэм гишүүдийн энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая. Байнгын хорооны гишүүдийн ирц бүрдсэн тул Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны 2022 оны 5 дугаар сарын 4-ний өдрийн хуралдаанд нээснийг мэдэгдье.

Байнгын хорооны хуралдааны асуудал хэлэлцэх асуудлыг танилцуулахын урд нэг зарлалын шинж чанартай зүйл хэлчихье. 2022 оны 5 дугаар сарын 10 буюу ирэх хоёр дахь өдрийн 11 цагаас манай Байнгын хорооны гишүүд Зэвсэгт хүчний Жанжин штаб дээр ажиллана. Гишүүдийг энэ ажиллах ажиллагаанд идэвхтэй оролцохыг хүсэж байна. Фэйсбүүк группээр бас Хангай сайд асантай нэг уулзах зар явсан байгаа. Энэний дараа Түр хорооны хуралдаан хийнэ. 16 цагаас одоо оролцох хүсэлтэй гишүүд манай өрөөнд орж ирж, Хангай сайдтай уулзах ийм уулзалт байгаа. Энийг зарлачихъя.

Хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя. “Олон улсын авто тээвэрлэлт гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын олон улсын авто тээвэрлэлт, гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын тухай Европын хэлэлцээр”-ийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Авто тээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд. Засгийн газар 2022 оны 4 сарын 14-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн, зөвшилцөх, хэлэлцэх эсэх. Ийм асуудал хэлэлцэнэ.

Хэлэлцэх асуудлын талаар өөр саналтай гишүүн байна уу. Алга байна. Хэлэлцэх асуудалд оръё.

**Нэг.“Олон улсын авто тээвэрлэлт гүйцэтгэгч тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын Европын хэлэлцээр”-ийг соёрхон батлах тухай, Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд зөвшилцөх, хэлэлцэх энэ асуудал байна.**

Ажлын хэсгийг танилцуулъя. Лувсангийн Халтар Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Сандагдоржийн Батболд мөн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга, Ёндонсүрэнгийн Жаргалсайхан яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийн зохицуулах газрын дарга гэсэн ийм бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байна.

Хуулийн төслийн талаарх танилцуулгыг Засгийн газрын гишүүн, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Халтар хийнэ. Халтар сайдын микрофоныг өгье. 4 номер.

**Л.Халтар:** Байнгын хорооны дарга, эрхэм гишүүд ээ,

Монгол Улс 1993 оноос эхлэн авто тээврийн гадаад харилцааг өргөжүүлэн өнөөдрийн байдлаар олон улсын долоон гэрээг соёрхон баталж, Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 12 улстай байгуулан олон улсын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа явуулж байна. Тус яамны зүгээс олон улсын тээвэрлэлтийн эрх зүйн орчныг сайжруулах, гадаад худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, авто тээврийн салбарын гадаад хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хангах үүднээс олон улсад мөрдөгдөж буй эрх зүйн хэм хэмжээг хүлээн зөвшөөрөх, Монгол Улсын тээвэрчид, аж ахуйн нэгжийн эрх ашгийг хамгаалахын тулд холбогдох олон улсын байгууллагаас зөвлөмж болгосон гэрээ хэлэлцээрт нэгдэн орох чиглэлээр анхаарч ажиллаж байна.

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын /НҮБ/ олон улсын тээвэрлэлтийн гэрээ, хэлэлцээрийн нэг болох Олон улсын тээврийн хэрэгслийн жолоочийн ажил, амралтын горимыг мөрдөх, хөдөлмөрийн нөхцөлийг хангах олон улсын тээвэрлэлт гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын тухай Европын хэлэлцээрт нэгдэн орохоор уг хэлэлцээрийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг боловсруулсныг Монгол Улсын Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэн дэмжээд Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх тухай Засгийн газрын хуралдааны 2022 оны 2 дугаар сарын 9-ний өдрийн 9 дүгээр тэмдэглэл гарсан.

Уг хэлэлцээрт Монгол Улс нэгдэж орсноор 1/олон улсын болон үндэсний хэмжээнд ачаа тээвэрлэлт, гүйцэтгэгч буй тээврийн хэрэгслийн жолооч, тээвэрчдийн ажил, амралтын дэглэм мөрд дэглэм мөрдөгдөх хөдөлмөрийн нөхцөл шаардлага хангагдах, 2/тээврийн аюулгүй байдлыг хангах, өөрийн улсын болон бусад улс орнуудын нутаг дэвсгэрт замын хөдөлгөөний осол, зөрчил гарах эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх, 3/тээвэрлэлтийн ажил, үйлчилгээнд олон улсын жишигт нийцсэн техник, технологийг ашиглах, түүгээр дамжуулан тээвэрлэлтийн гүйцэтгэлд хяналт тавих, 4/ Монголын тээвэрчид гадаад улс орон руу тээвэрлэлт гүйцэтгэх, дэлхийн зах зээл дээр өрсөлдөх зэрэг олон давуу талтай болно.

Иймээс Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 35 дугаар зүйлийн 35.3-т заасны дагуу Олон улсын авто тээвэрлэлт гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын тухай Европын хэлэлцээрийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл болон түүнтэй холбогдон дагалдаж гарах Авто тээврийн тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг хүсье. Анхаарал тавьсан та бүхэнд баярлалаа.

**Б.Баттөмөр:** Хуулийн төсөлтэй холбогдуулан асуулт асуух гишүүд байвал нэрсээ өгнө үү. Бат-Эрдэнэ гишүүнээр тасалъя. Төгсгөлд нь би бас асуу асуулт асууна. Баделхан гишүүн асуултаа асууя.

**Х.Баделхан:** Баярлалаа. Төслийг дэмжиж байна. Ганц хоёр асуулт байна. Баруун бүсийн босоо тэнхлэгийн зам бол тэр 25 километрийг нь энэ жил ашиглалтад оруулчих юм бол бүхэлдээ асфальт болоод зам бүхэлдээ ашиглалтад орж байгаа л даа. Тэгэхээр баруун бүсийг Оросын Северал, Хятадын Шинжаан хоёрыг холбосон асфальт зам ингээд бүрэн утгаар ашиглалтад орчхож байгаа л даа. Ер нь цаашдаа энэ замаараа олон улсын тээвэр хийгдэх үү? Энэ замаараа цаашдаа олон улсын тээврийн машин явах уу? Нэг дэх асуудал.

Хоёр дахь нь бол одоо Европт зарим газар дайн байлдаан болж байна. Тийм учраас Европ руу явах тээвэр бол Ховдын Ярантайн боомтоор дамжаад цаашаагаа Шинжаанаар дамжаад цаашаагаа явах тийм боломж байна уу? Ер энэ тал дээр судалсан судалгаа байна уу? Цаашдаа энэ зам болбол ачаа тээвэргүй бөгөөд иргэдийн зорчих тээвэрт бас нээлт нээгдэх тийм боломж байна уу гэсэн хоёр асуулт байна. Баярлалаа.

**Б.Баттөмөр:** 5 номерын микрофон, Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Батболд хариулна.

**С.Батболд:** Баделхан гишүүний асуултад хариулъя. Зам, тээврийн хөгжлийн яамны төрийн нарийн бичгийн дарга Батболд. Баруун босоо тэнхлэгийн зам ажил энэ оны эцэс гэхэд бол дуусна. Энүүгээр бол олон улсын тээвэрлэлт явах боломжтой. Орос, Монгол, Хятад гурван улсын эдийн засаг коридор хөтөлбөрийн хүрээнд дамжин өнгөрөх нэг гол коридор байж байгаа. Хятад, Пакистаны хил дээр байгаа боомтоор ороод Шинжаан Уйгарын Өрөмч, тэгээд Ярантын боомт Ховд, хойшоо Цагааннуур, Новосибирск гэсэн ийм маршрут бол байгаа. Энэ Азийн авто замын сүлжээний АН4 коридор байж байгаа. Тэгэхээр ирэх жилээс энүүгээр энэ зам дуусах дээр КОВИД-той холбоотой элдэв хорио саад дуусчихдаг юм бол тээвэр явах бол бүрэн боломжтой. Энэ оны төгсгөл рүү бид нар бас хоёр улстай туршилтын тээвэр, ажлын хэсэг явж үзье гэдэг хүсэлтүүдийг тавиад ажиллаж байгаа.

Хоёр дахь асуудал, Ярантын боомтоор урагшаа Шинжаанаар дамжаад Европын холбоо руу явж болох уу гэж. Энэ бол одоогоор бол Хятадын энүүгээр орох, гарах хөдөлгөөн хаалттай байгаад байгаа учраас бид явж чадахгүй байна. Цаашдаа бол боломжтой. Тэгэхдээ бид нар энэ дээрээс цаашаа нэмэлт гэрээ хэлэлцээрүүд бол шаардлагатай байгаа. Шинжаан Уйгараас цаашаа ШХАБ-ын эдийн засгийн коридор гээд цацарсан маш олон коридорууд байгаа. Энүүгээр дамжаад бид Дундад Ази, Европын Холбооны улсууд руу явах боломжууд байгаа. Тэгэхдээ нэмэлт гэрээ хэлэлцээр хийх шаардлагатай байгаа.

**Б.Баттөмөр:** Баделхан гишүүн хариул хангалттай юу? Энх-Амгалан гишүүн асуултаа асууна.

**Б.Энх-Амгалан:** Хэлэлцээрийг бол дэмжиж байгаа юм. Энэ бол 50 гаруй улс нэгдчихсэн, Европын, ялангуяа Дундад Азийн нэлээн олон орон нэгдчихсэн ийм хэлэлцээр байгаа учраас энд бол нэгдэх нь зүйтэй. Би энэ танилцуулга дээрээс нэг л зүйл харж байна. Монгол Улсын хэмжээнд сүүлийн таван жилд 34500 зам тээрийн осол гарснаас 97.2 хувь нь жолоочийн буруутай үйлдэл нөлөөлсөн байна гэж. Тэгээд одоо бид нар чинь ингээд 97.2 хувь нь жолоочийн буруутай үйлдээд байдаг. Бид нар тэгсэн чинь ийм дүрмээ мэддэггүй жолоочтой, тэгээд олон улсын тээвэр хийхэд хэр хүндрэл учрах бол? Мэргэжлийнхэн маань юу гэж үзэж байна? Жолооны шалгалтыг нь нэг өөр байгууллага авдаг, жолооных нь эрхийг нэг өөр байгууллага өгдөг, тэгээд ангилал болоод бусад юмын нэг өөр байгууллага өгдөг.

Ийм тал тал тийшээ тархай бутархаас салчихсан. Тэгээд жолоочийн үнэмлэх олж авна гэдэг бол их богинохон хугацаанд шийдэгдээд явчихдаг. Нөгөөдүүл нь чадвартай жолооч нар байдаггүй. Тэгээд аваар осол гаргах, түгжрэл гаргах, энэ зам тээврийн осол болж олон хүний амь нас хохироох ийм нөхцөл байдал болоод байгаа учраас энэ тал дээр цаашдаа яах гэж байна? 97.2 хувь нь жолоочийн буруутай үйлдлээс, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг сахиагүйгээс болж байна гэж гарч байна. Энэ дээр яах гэж байна гэдэг юм нэгдүгээрт асууя.

Хоёрдугаарт, хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэхэд энэ техник тоног төхөөрөмжийн худалдан авалт, нийлүүлэлтийг хувийн хэвшлээр гүйцэтгүүлнэ гэж байна. Энэ нөгөө тахографийн аппаратаар хувийн хэвшлээр гүйцэтгүүлэхээр болж байгаа юм уу? Энийг улс хариуцах юм уу, хувийн байгууллага хариуцах юм уу гэдэг юм.

Гуравдугаарт нь, авто манай автомашинууд Европын зам тээвэр дээр явах бололцоо боломж байхгүй болчихсон. Яагаад гэхээр нөгөө ашиглалтын хугацаа гэдэг юм нь хэтэрчихсэн. Тийм учраас тэрийг Европын зах зээл дээр,Европын зам дээр явуулах ийм зөвшөөрлийг өгөхгүй байгаа гэдэг мэдээллийг надад өгсөн. Тэгээд шинээр автомашинд захиалъя гэхээр гурваас дөрвөн жилийн дараа үйлдвэрлүүлэх гээд байна гэдэг ийм яриа байгаа юм. Энэ дээр ямар арга хэмжээ авах гэж байна ийм гурван асуултад хариулт өгөөч.

**Б.Баттөмөр:** Халтар сайд Оросын төмөр замын яамтай цахим уулзалттай байгаа учраас чөлөө аваад явсан. Батболд дарга хариулъя, 5 номерын микрофон.

**С.Батболд:** Энх-Амгалан гишүүний асуултад хариулъя. Зам тээврийн осол таны хэлж байгаатай санал нэг байгаа. Маш их байгаа. Мөн олон улсын тээвэрлэлтэд оролцож байгаа жолооч нар маань ч гэсэн хүний нутаг дээр бас зам тээврийн осол гаргаж асуудалд орсон асуудлууд бас гарч байгаа. Өнөөдрийн бид нарын оруулж байгаа энэ конвенц бол энэ ослоос урьдчилан сэргийлэх нэг авч байгаа арга хэмжээ байгаа. Энэ бол яг жолоочийн ажил амралтын дэглэмийг бүртгэдэг. Хэдэн цаг машин бариад хэдэн цаг амрах вэ, нэг, хоёр ажлын өдрийн хоорондох зай хэд байх вэ гэдгийг бүгдийг нь дижиталаар бүртгэдэг ийм механизм байгаа. Энэнд бид нар байхгүйгээр цаашаа Европын Холбоо болон олон улсын тээвэрлэлтэд оролцох боломжгүй байгаа юм. Тэгэхээр нэг дэх асуудал энэ байж байна.

Хоёр дахь асуудал, бид нар энэ олон улсын гэрээ хэлэлцээрт нэгдэх хүрээнд Европын Холбооны даатгалын ногоон картын системд нэгдэж орох ажил бас хийгдэж байгаа. Харамсалтай нь энд бид нар энэ ногоон картын систем нь өөрөө газар нутгийн бүсчлэлээрээ Монгол Улс хамаарахгүй байна гэж байгаа. Тийм учраас тэр бүсэд нэгдэн орсон орноор дамжуулж орох боломжтой гэсэн чиглэл өгсөн байгаад байгаа учраас бид Гадаад харилцааны яамаар дамжуулаад аль улсаар дамжиж орох вэ гэдэг ийм чиглэл хүссэн байж байгаа юм. Энэ бол Монголоос даатгал хийгээд тээвэрлэлтийн явцад олон улсад мөрдөгдөх ийм даатгалын систем байгаа. Энэ рүү орохоор бид бас ажиллаж байна.

Жолооч нь шалгалтын хувьд цагдаагаа байгууллагаас олгож байгаа жолоодох эрхийн үнэмлэх дээр мэргэшсэн жолоочийн бас хөтөлбөр байгаа. Үүгээр шалгалт өгч үнэмлэх олгож байгаа. Цаашдаа хүний оролцоо багатай байхаар шалгалтыг авдаг ийм механизмыг бүрдүүлэхээр Аюулгүй жолоодлогын төв гэсэн төслийг хэрэгжүүлэхээр бас ажиллаж байна. Энд ер нь ганц манайхаас гадна бүхий л бид нарын хэлэлцээр хийсэн улсууд жолоодох эрхийн үнэмлэх дээр мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэх, мэргэшсэн жолоочийн сертификат гэдэг зүйлүүдийг зайлшгүй шаардаж байгаа. Энэ бол бид нар нийцэж байгаа. Тэгээд шалгалт авч байгаа энэ механизмаа бид бас өөрчилнө.

Хоёр дахь асуудал бол, тахографийг бид энийг хэлэлцээрт нэгдэн орох асуудлыг шийдсэний дараа энийг ер нь бол Зам, тээвэр хөгжлийн яам чиг үүргийнхээ дагуу хариуцна. Тахографийг олгох асуудлыг бусад улсын туршлага дээр харахад ийм төрийн бус байгууллага, эсвэл тээвэр зохицуулагддаг ийм төрийн байгууллагууд хэрэгжүүлж байгаа зүйлүүд байж байгаа. Бид бол Авто тээвэрчдийн нэгдсэн холбоо, Авто тээврийн үндэсний төвүүд байж болох юм гэдэг ийм хувилбарыг гаргаж ирсэн. Олон улсад энд хэрэглэгдэж байгаа тахографийг одоогоор Европын Холбооныхон таван үйлдвэрлэгчээс голлож нийлүүлдэг юм байна лээ. Энэ бол дандаа хувийн хэвшлүүд, энд хүлээн зөвшөөрөгдсөн ийм үйлдвэрүүд байна.

Гурав дахь асуудал, аа Европын Холбооны улсуудтай хийж байгаа хэлэлцээрээр бол манайхаас Европ руу явж байгаа энэ тээвэрлэлтэд Евро 5-аас дээш стандартын хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгсэл хөдөлгөөнд оролцохоор Европ ингээд заасан. Энд бид нар сая гишүүний хэлдэг машинууд маань үнэтэй учраас тэндээс одоогоор бол Европоос жоохон ашиглагдаж байсан, тэгэхдээ Евро 5-ын шаардлага хангаж байгаа ийм машинуудыг ашиглаж байна. Цаашдаа бас энэ дээр бид банк санхүүгийн байгууллагатай холбож, энэ машин парк шинэчлэлтийн ажлуудыг жишээ нь Европын Холбооны энэ дэх Төлөөлөгчийн газарт тавиад энэ тал дээр төсөл хэрэгжүүлэх ажил бас ярьж байна.

**Б.Баттөмөр:** Энх-Амгалан гишүүн болсон уу? Ганбат гишүүн асуулт асууя.

**Д.Ганбат:** Энэ хэлэлцээрт нэгдэн орохыг бол дэмжиж байна. Ер нь аль болохоор л гадагшаа дотогшоо манай иргэд, манай тээвэр сайн явж л байвал зүгээр. Ер нь Засгийн газрын иймэрхүү шийдвэр, иймэрхүү санал санаачилгыг бол дэмжин ажиллахад бэлэн байна. Ер нь Солонгосын иргэдийг визгүй зорчуулъя гээд өчигдөр шийдвэр энэ тэр гарч байх шиг байна, Засгийн газраас. Ер нь Солонгосын Элчинтэй уулзаж байхад эхний шатанд танайх ингээд чөлөөлчих, дараа нь бид нар бас визийг чөлөөлөх боломжийг авч үзнэ гэж байсан.

Ер нь энэ бол их зүйтэй юм. Сүүлийн арваад жил бол энэ зам тээвэртэй холбоотой ийм асуудлууд бол хамгийн дампуу, хамгийн хэцүү байгаа газар нь зам тээвэртэй холбоотой байдал байгаа юм. Манай иргэд их тэвчээртэй л дээ, хүлээцтэй л дээ. Энэ Европын Холбооны улсын машинууд бас манай улсаар бас зорчих боломж нь бас нээгдэх байлгүй. Яг л адилхан байгаа байгаа биз. Европын Холбооны улсад бид нар ингээд тээвэр хийж болж байгаа юм чинь тэд нар бас дамжаад энэ Хятад руу бас орох тээвэр энэ тэр нь явна. Тэгээд одоо хар л даа. Энэ сүүлийн зургаан жил Дарханы зам 200-хан километр зам тавьж чадсангүй. Энэ зам чинь, Улаанбаатар хотын зам чинь олон улсын шаардлага хангахгүй байна шүү дээ, энэ гүүр энэ тэр чинь. Явган хүний зам байхгүй. Би бол жолоочийн буруугаас болоод зам тээврийн осол дээр 97 хувь, тэр худлаа гэж бодож байна.

Одоо энэ Дарханы зам дээр гарсан хүний амь, тээвэрлэлт энэ юмаа бол мэдээж хэрэг манай иргэд л хэлэхгүй байгаагаас биш энэ Европын Холбооны улсаас явж байгаа энэ улсууд бол нэхнэ шүү. Би нэхэх байх гэж бодож байна. Тэгээд энэ замын шаардлагыг чинь одоо хангаж байгаа юм уу? Энэ тээвэрт нэгдэх шаардлагыг, хэлэлцээрт нэгдэх шаардлагыг. Улаанбаатар хотын замууд чинь ямар ч тийм юу байхгүй шүү дээ. Одоо удахгүй бороо ороод л эхэлнэ, зун болно. Ус зайлуулах систем юу ч байхгүй байна шүү дээ. Яг л тэр Венецийн усан зам шиг л болдог шүү дээ. Бараг л завьтай явах тэрийг судлаад байна, энэ хот нь. Иймэрхүү зүйлүүдээс болбол яах юм бэ? Тэгээд Европ руу тээвэр хийж байгаа жолооч нар маань ямар бичиг баримттай явах вэ? Манай жолооны үнэмлэх шаардлага хангах уу, тэдний тавиад байгаа шаардлагад нийцэх үү гэдэг зүйлийг бас тодруулъя.

**Б.Баттөмөр:** Батболд дарга хариулна, 5 номерын микрофон нээж өгье.

**С.Батболд:** Ганбат гишүүний асуултад хариулъя. Европын Холбооны улсуудтай бид нар энэ ер нь хэлэлцээр хийсэн улсууд бол нэгдүгээрт хоёр улсын хооронд, хоёрдугаарт нь тухайн улсын нутаг дээгүүр дамжиж гурав дахь улс руу гарах гэсэн ийм хэлэлцээрүүд байж байгаа. Тэгэхээр манайх руу чинь явна, манайхаар ч дамжаад явах боломжтой. Европын Холбооны хэлэлцээр хийсэн улсууд бол явна.

Хоёр дахь асуудал, Дарханы зам бол стандартаараа нэгдүгээр зэрэглэлийн зам баригдаж байгаа. Энэ бол тээвэрлэлтийн бид нар шаардлага хангана гэж бид нар үзэж байгаа. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрт цаашаа Дарханы замыг үргэлжлүүлээд Алтанбулаг хүргэх, урагшаа Баян хүргэх ийм дөрвөн эгнээ болгох зорилтууд тавигдсан. Зургийг нь бид нар энэ жил хийгдээд дуусаж байна. Цаашдаа тэгээд санхүүгийн асуудал шийдэгдвэл энэ зам бол хийгдээд явна. Ер нь олон улсын тээвэрлэлт хийх боломжтой. 2016 онд гурван улс энүүгээр бол туршилтын тээвэр яваад ажлын хэсгийнхэн яваад үзчихсэн байгаа.

Гурав дахь, асуудал хэлэлцээрээр тээвэрлэлтийн баримт бичгүүдийг бол заачихсан. Энэ дээр ер нь бол манайх бас Истанбулын Гаалийн конвенц, олон улсын тээвэрлэлт гүйцэтгэх ингээд нийтдээ долоон конвенцод нэгдээд орчихсон байж байгаа. Энэ бүгдээр бол тээвэрлэлтийн баримт бичгүүдийг бол заачихсан. Голдуу тийр тээвэрлэгч явагдана. Эхний цэгээсээ эцсийн цэг хүртэл задлахгүйгээр дунд нь зөвхөн бүртгээд явах энэ зохицуулалтаар явагдана.

Манай жолооны үнэмлэх бол 1997 онд Венийн конвенцод нэгдэж орохдоо Замын хөдөлгөөний конвенцод нэгдэж ороод энийгээ бол олон улсад нийцүүлчихсэн. Тэгээд жолооны үнэмлэх маань монгол, англи хэл дээр бичигдэж байгаа. Мөн энэ хүрээнд бид нар бэлтгэл ажлыг хангах хүрээнд тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээгээ бас монгол, англи болгоод гурван жилийн өмнөөс гаргаад явж байгаа. Тэгэхгүй бол зөвхөн монголоор бичигдчихсэн гэрчилгээ бол гадагшаа гараад уншигдахгүй байсан. Дээр нь мөн мэргэшсэн жолоочийн үнэмлэх мөн монгол, англи дээр хэвлэгдээд гарч байгаа. Ингээд шаардлагатай бүх бичиг баримтуудыг бол олон улсын хил дээр бас давхар хийх энэ боломжуудыг бүрдүүлсэн.

Тээврийн хэрэгслийн гэрчилгээ, жолоодох эрхийн үнэмлэх, мөн Европ руу явахад евро стандартын шаардлага хангаж байгаа гэсэн сертификат Авто тээврийн үндэсний төвөөс гаргаж өгөх ёстой. Ийм тээвэрлэлтийн баримт бичгүүдтэй явах ёстой. Тийр тээвэрлэлтийн баримт бичиг нь бол олон улсын тийр карней гээд ийм хуудас олон хэл дээр бичигдсэн тээвэрлэлтийн баримт бичиг, ачаатай холбоотой зүйлүүд байгаа.

**Б.Баттөмөр:** Ганбат гишүүн тодруулъя.

**Д.Ганбат:** Дархан, Улаанбаатарын зам дээр, Улаанбаатарын доторх зам дээр манай иргэдийн авто осол аваар, техник хэрэгсэл нь их хохирч байна. Одоо нэгэнт Европын Холбооны улсын энэ хэлэлцээрт нэгдэж орж байгаа юм чинь яг л бүх л иргэд адилхан байлгүй дээ, хохирлоо нэхэмжлэх. Тэр хохирлыг та нар хаанаас өгөх вэ? Манай жолооч нар явж байгаад бас янз бүрийн асуудал орж болно. Европын Холбооны улсад. Тэгэхэд даатгалын асуудлыг зохицуулсан байна уу? Энэ даатгалын асуудал маш чухал. Тэгэхгүй бол дааж давшгүй өрөнд орчихдог ийм болгочих юмыг урьдчилж анхаарсан байгаа юу? Мөн Европын Холбооны улсууд бол мэдээж хэрэг маш сайн даатгалтай байгаа. Энийг нэг тодруулж өгөөч.

**Б.Баттөмөр:** Батболд дарга хариулъя.

**С.Батболд:**  Ганбат гишүүний асуултад хариулъя. Бид нар энэ олон улсын тээвэрлэлтэд бол ер нь таван жилийн өмнөөс бол бэлдээд эхэлсэн. 2017 онд Авто замын тухай хууль шинэчлэн батлагдсан. Энэ дотор замын нөхцөл байдлаас болж үүссэн ослын хохирлыг зам хариуцагч байгууллага хариуцна гэсэн ийм заалтыг оруулж өгсөн. Эхнээсээ ганц нэг ийм зам хариуцагч байгууллагаас хохирлоо нэхээд шүүх дээр явж байгаа асуудал гарч эхэлсэн байж байгаа. Иргэд ч байгаа, аж ахуйн нэгж ч байгаа, Дарханы зам дээр ч байна. Мөн Увсад бас ийм асуудал үүсчихсэн явж байгаа. Тэгэхээр энэ дээр зам хариуцагч, өмнө нь бол ийм зохицуулалт байгаагүй. Одоо замын нөхцөл байдлаас болж гарвал зам хариуцагч хариуцдаг ийм зохицуулалт бий болсон.

Даатгалыг түрүүн би хэлсэн. Энэ Европын Холбооны даатгалын ногоон картын систем гэж бас конвенц байгаа. Энд бид нар орохоор ажиллаж байна. Гадаад харилцааны яамнаас Оростой хамтарч ажиллах уу, Польштой ажиллах уу гэдэг чиглэл.

**Б.Баттөмөр:** Бадмаанямбуугийн Бат-Эрдэнэ гишүүн.

**Б.Бат-Эрдэнэ:** Баярлалаа. Тэгэхээр энэ оруулж ирж байгаа хуулийн төслийг бол дэмжиж байгаа. Ер нь одоо зорилго бол олон улсад тээвэр, гүйцэтгэл тээврийн нэгдсэн сүлжээг бий болгохтой холбоотой энэ ажлыг өргөжүүлэх ийм зорилт тавигдаад. Тэгээд энэ хүрээнд нь энэ олон улсын гэрээ хэлэлцээрийг соёрхон батлах ийм ажил яригдаж байна л даа. Тэгэхээр та түрүүн хэллээ. Туршилтын тээвэр гүйцэтгэсэн гэж. Өнөөдөр бол ерөнхийдөө Улаанбаатар хотод олон улсын машины тээвэр бол ирээд тэгээд тэндээсээ буцаж байгаа юм байна, урагшаагаа бол явахгүй байгаа юм байна гэж ингэж ойлгож болох уу?

Хоёрдугаарт, энэ олон улсын тээврийн замын стандарт шаардлага ер нь хэр хангах вэ? Дархан хүртэл хоёр эгнээ А зэрэглэлийн 1 дүгээр зэрэглэлийн ийм зам тавигдах юм байна. Цаашаа Сэлэнгэ, Алтанбулаг хүртэл замын шаардлага хангаж байгаа юу? Нөгөө талаарх нь бол урагшаа Замын-Үүд хүртэл замын асуудал. Одоо бодит байдал дээр бол урагшаа явж байгаа зам, Эрээн замын үүдээр орж ирж байгаа ачаа хүнд даацын машинууд явж байгаа учраас наашаа явж байгаа замын баруун гар тал болбол ер нь тэсэхгүй байгаа шүү дээ. Тэгэхээр энэ замынхаа стандарт шаардлагыг хангахгүй бол бид нар төвөгтэй ийм байдал руу орж мэдэхээр байна.

Нөгөө нэг юм нь бол энэ сонгон шаргал шалгаруулалт гүйцэтгэж байгаа компанийн чанартай холбоотой л асуудал байна л даа. Бид нар бол одоо нэг жишээ хэлэхэд Хэрлэнгийн гүүрнээс цаашаагаа 10-н хэдэн километр бол Эрдэнэ зам буюу Японы техник технологиор хийсэн энэ зам бол мэдээж гуравдугаар зэрэглэлийн л зам байх. Гэтэл бол чанар байдал нь бол хаа байсан 10-аад жилийн дараа хийсэн зам мултарч ойчоод байхад тэр япончуудын тавьсан зам бол хөдөлгөөнгүй л байгаа шүү дээ. Тэгэхээр энэ дээр Зам, тээврийн яам яаж анхаардаг юм бэ?

Хоёрдугаар асуулт бол би үргэлжлүүлээд энэ олон улсын тээврийн сүлжээг өргөжүүлэх энэ хөтөлбөрийн хүрээнд та бүхний Засгийн газрын дэвшүүлж байгаа, бид нарын дэвшүүлсэн том зорилт бол тухайлбал, нэг жишээ хэлэхэд Дорнодын Баян-Уул, тэгээд одоо баригдаж байгаа Чингис хот Норовлин Баян-Уул, Ульханаар гарах зам, урагшаагаа Бор-Өндөр, Даланжаргалан хүртэл 52 километр зам баригдаж байгаа. Тэгээд Даланжаргалангаар урагш нь Замын-Үүд рүү гаргах ийм зам баригдахаар төлөвлөж байгаа шүү дээ. Энэ замд жишээлэх юм бол Оросын Холбооны Улсын /ОХУ/ зүүн бүс нутаг Алс Дорнодтой холбох олон улсын тээвэр туурга явах ийм боломж бүрдэнэ гэж үзэж байгаа. Тэгэхээр энэ замынхаа чанар байдал энэ дээр онцгой анхаарах ийм хэрэгтэй байна. Энэ ажил хэр хурдан түргэн явж байна, явц байдалтай холбоотой юмыг нь хэлж өгөөч. Чанар байдал дээр нь одоо анхаарах ямар бололцоо байх вэ? Энийг бодож байгаа зүйл юу?

Гуравдугаарх нь бол, түрүүн хүмүүс асуусан. Тээврийн хэрэгсэл жолоодох эрх олгох энэ сургалт дээр бид нар онцгой анхаарахгүй бол, дөнгөж л нэг жолоо мушгих хэмжээнд л хүмүүс бэлтгээд байна л даа. Тэгээд зам, тээврийн хөдөлгөөний дүрмийг ягштал барьж баримтлахтай холбоотой юм бол хотод ч адилхан, хөдөө орон нутагт ч адилхан. Түрүүн бас энэ танилцуулга дээр бичигдсэн байгаа, жилд авто тээврийн ослоор хэчнээн мянган хүний алтан амь эрсдэж байна, хэчнээн мянган хүн эрүүл мэндээрээ хохирч байна, эд хөрөнгөөрөө хохирч байна. Энэ чинь бол ноцтой асуудал шүү дээ. Эцсийн дүндээ замын хөдөлгөөнд оролцох, жолооч нарын сургалт чанар дүрмийг хэвшүүлэх, соёлтой оролцох энэ юман дээр бол бид нар асар их хоцрогдсон гэж хэлдэг гэх юм уу, тийм нөхцөл байдал байгаа юм. Тэгэхээр энэ дээр иж бүрнээр нь та бүхэн маань нэг анхаарал тавихгүй бол, ер нь цаашдаа ерөөсөө замын хөдөлгөөнөөр л хэдүүлээ сүйрсээр байгаад дуусах нь.

**Б.Баттөмөр:** Батболд дарга 5 номерын микрофон дээр хариулна.

**С.Батболд:** Бат-Эрдэнэ гишүүний асуултад хариулъя. Нэгдүгээр асуудал, европын машинууд манайхаар дамжаад явж байгаа юу гэж байна. Өмнө нь КОВИД-оос өмнө мэр сэр явж байсан, Эрээн хүртэл явж байсан. Мөн Монголын тээвэрлэгч нар Улаан-Үдээс ус ачаад Тяньжин хүртэл бас тээвэрлэлт хийсэн. Мөн Европын хэд хэдэн улсууд руу, Дундад Азийн улсууд руу, Азербайжан, Узбекстан, Иран гэсэн газрууд руу Монголын тээвэрлэгч нар бол явж байна. Ер нь Монголын нутгаар дамжаад эд нар бол явах боломжтой. Хятад улс дөрвөн жилийн өмнө шиг санаж байна, Тийр конвенцод нэгдэж орсон. Энэ хоёр боомт нь бол нэг нь Ховдын Булганы боомт, нөгөө нь Замын-Үүд, Эрээний боомт байж байгаа. Тэгэхээр энүүгээр бол Европын Холбооныхон бас энэ тээврээр явах бүрэн боломж нэмэгдсэн байж байгаа.

Хоёр дахь асуудал нь, 2016 онд энэ туршилтын тээвэр хийснийхээ дараа 2017 онд Улаан-Үд хотод гурван улсын тээврийн яамныхан уулзсан. Туршилтын тээврийн дүнг ярилцаад хэд хэдэн асуудлууд тэнд ярилцаад үүрэг хүлээсэн байж байгаа. Тэрний нэг дотор бас таны саяын хэлдэг замын чанарын асуудал байгаа. Тэгээд бид бол замаа өргөтгөнө, чанарыг сайжруулна гэдэг үүрэг хүлээсэн. Энэнийхээ дагуу Дарханы зам цаашдаа баригдаад ирэхээр яг энэн шигээ ер нь энэ Алтанбулаг, Замын-Үүдийг дөрвөн эгнээтэй нэгдүгээр зэрэглэлийн зам болгохоор төлөвлөөд явж байгаагийн эхний хэсэг бол Улаанбаатар-Дархан байж байгаа.

Гурав дахь асуудал. Замын чанарт ер нь хэд хэдэн дэвшлүүд бас гарч байгаа. Шинэ стандарт, нормууд туршиж байна. Жишээ нь энэ Дарханы зам дээр цементээр бэхжүүлсэн үе хийгээд, Дарханы зам бол жишээ нь 80 сантиметр ийм зузаан далан явж байгаа. Энэ дотор цементээр, бэхжүүлсэн үеүд явж байгаа. Энэ бол даацад нэлээн хувь нэмэр оруулах ийм шинэ зүйлүүд хийж эхэлсэн байж байгаа.

Дараагийн асуудал нь тэр зүүн талын коридор бол бид нар КАРЕК гээд Төв Азийн улсуудын хөтөлбөр байж байгаа. Энд Монгол байж байгаа. Энэ дотор 4С гэсэн зүүн талын коридор Орос, Хятадыг холбосон ийм коридороор бид бас энэ олон улсын байгууллагад нэгдэн орсон байдаг. Энэ ажил явж байна. Яг энэ жил бол Ульхан боомт хүртэлх замын ажлууд зарим нь шалгараад, зарим нь бол гүйцэтгэгч арай тодроогүй явж байна. Энэ коридоруудыг байгуулах ажил хийгдэж явж байна.

Хамгийн сүүлийн асуудал, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой асуудал байгаа. Энэ бол саяын таны хэлдэг жолооч бэлдэж байгаа тогтолцоогоо бид нар эргэж харах ийм асуудлууд байж байгаа. Ингээд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний зөвлөл гэж байх ёстой гээд, байгуулагдсан. Ингээд бид 5 дугаар сард энэ хуулийн дагуу замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тайланг жилд нэг удаа Улсын Их Хуралд тавих ёстой. Ингээд тавихаар бэлдэж байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын нөхцөл байдал ямар байгаа юм бэ гэдэг асуудлыг удахгүй Улсын Их Хурлаар тайлагнана.

**Б.Баттөмөр:** Надад хоёр асуулт байна. Энэ Шведийн Стокгольм хотноо 2020 онд хуралдсан сайд нарын гуравдугаар хуралдаанаар авто тээврийн салбарын хөгжилтэй холбоотой тэнд нийцсэн хоёр асуудлыг шийдсэн гэж үздэг. Нэгдүгээрт нь 2030 он гэхэд НҮБ-ын баталсан гэрээ, хэлцлүүдэд орнууд нэгдэж орох ёстой. Хоёрдугаарт нь, жолооч нартай холбоотой энэ хэлэлцэж байгаа асуудлыг шийдсэн байх ёстой гэсэн ийм хоёр асуудлын хүрээнд хэлэлцсэн байгаа юм. Энэ хэлэлцээр батлагдаад 52 жил болсон байна. Ардчилал, зах зээлийн нийгэмд шилжсэнээс хойш үндсэндээ 32 жил өнгөрсөн байна. Энэ бэлтгэл ажлууд, бид оролцож болно. Олон улсын хооронд тээвэр хийх бэлтгэл ажлууд ямар түвшинд байна, юу гэж дүгнэж байгаа вэ? Цаашдаа юу хийх юм бэ гэсэн ийм нэг дэх асуулт байна.

Хоёр дахь асуулт бол, 2019 онд баталсан байх Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хөтөлбөр батлаад 2023 он гэхэд нийт авто тээврийн ослыг 50 хувь бууруулна, авто тээврийн ослоос үүдэлтэй нийгмийн эрсдэлийг бас 50 хувь бууруулна гэсэн ийм амлалтыг бид авчихсан байдаг. Энэний хэрэгжилт ер нь ямар түвшинд байна? Хоёр дахь асуудал нь.

Гурав дахь асуудал, Орос, Монгол, Хятадын хооронд төмөр зам явж байна. Ер нь бол цаашдаа худалдааг хөнгөвчлөх, бараа материалын үнийг хямдруулах, бараа материалыг авах тэр хурдыг нэмэгдүүлэхэд энэ авто тээврийн олон улсын хоорондын үйлчилгээ, тээвэрлэлтийн холбоотой асуудал онцгой ач холбогдолтой. Манай улс энэ хоёр улсыг холбосон транзит улс болно гээд ингээд яриад байгаа юм. Тэгэхээр энэнтэй холбоотой, манай бэлтгэл ажлууд ямар байна? Манай олон гишүүд сая ярилаа шүү дээ, замтай холбоотой асуудлуудаар. Евро 95-тай холбоотой асуудлууд байна. Ер нь бэлтгэл ажлууд ямар байна, цаашдаа бид юу хийх вэ? Ийм асуултуудад хариулт өгөөч.

5 номерын микрофон, Батболд дарга.

**С.Батболд:** Баттөмөр гишүүний асуултад хариулъя. Нэгдүгээрт бэлтгэл ажлын хүрээнд бид нар тээвэрлэлтийн баримт бичгүүд түрүүн хэлсэн, олон улсад нийцүүлэх ажлууд хийгдээд үндсэндээ дууссан гэж үзэж болно. Өмнө нь бас номерын стандарт маань хүртэл бас зөрчилтэй байсан. Жишээ нь манай “ө, ү” гэдэг үсэгнүүд ийшээ гарч бас уншигдахгүй, бичих боломжгүй, ийм байсан. Энийг бас шинэчилчихсэн байж байгаа. Англиар ч уншигдах, монголоор ч уншигдах ийм үсгүүдийг сонгож явж байгаа. Ингээд бичиг баримтын хувьд бэлтгэл ажлууд хангагдаж байгаа юм.

Дараагийн асуудал, энэ конвенцод нэгдсэнээрээ бид нар хэд хэдэн асуудлуудыг шийдэх ёстой. Нэгдүгээрт хуулийн асуудал, эрүүл мэндийн асуудал, хөдөлмөрийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагууд оролцсон үндэсний зөвлөл байгуулах ёстой. Энэ тахографийг олгодог байгууллагыг томилох ёстой, баталгаажилт засвар хийдэг ийм байгууллагыг томилж итгэмжлэх ёстой гэх мэтчилэн ийм бэлтгэлийг хангаж байж энэ ажил бол хийгдэнэ. Бэлтгэлүүдийг бол хийгээд жишээ нь тахографийг баталгаажуулах ийм лабораторийг жишээ нь авто тээврийн үндэсний төв дээр тоног төхөөрөмж баталгаажуулдаг лаборатори байгуулаад итгэмжлэл авчихсан ажиллаж байна. Ийм бэлтгэл ажлууд бид нар хийгдэх байгаа юм.

Хэрвээ бид нар энэ бэлтгэл ажлаа хангах боломжгүй шууд нэгдэн орсноороо хэрэгжүүлээд явах боломжгүй гэдэг, хоёр жил хүртэл хугацаагаар бид бас түр хэрэгжилтийг хойшлуулж болох ийм зохицуулалт байгаа. Тэгэхдээ бид аль болохоор хойшлуулахгүй энэ бэлтгэл ажил руу бол ингээд ороод явна. Тахо гэдэг маань өөрөө сүүлийн үеийн машинууд үйлдвэрлэгчээсээ тавигдаад ирж байгаа. Байхгүй машинуудыг бид нар бас хаанаас авч тавих вэ, ямар үнэ өртөгтэй байдаг юм гэдэг асуудлуудыг бол судалсан. Түрүүн хэлсэн, таван үйлдвэрлэгч байна. Ер нь дунджаар 2000 орчим долларын үнэтэй, нэг машин дээр суурилуулах төхөөрөмж маань ийм үнэтэй байдаг юм байна лээ.

Хоёр дахь асуудал Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөр бид баталсан. Ингээд энэ Бодлого, төлөвлөлтийн тухай хууль шинээр батлагдсантай холбоотой энэ хөтөлбөр бол хүчингүй болсон байж байгаа, өнгөрсөн онд. Ер нь энүүгээр бол НҮБ-ын Ерөнхий ансамблиас зам тээврийн ослын талаар тавьсан зорилтуудыг Монгол Улс дэмжээд олон зорилтууд тавьсан. Одоогоор яг бид нар Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрт ч мөн асуудлууд туссан. Яг бодлогын баримт бичиг бол одоогоор энэ дээр бол байхгүй байгаа. Зүгээр, энэ үндэсний хөтөлбөрийн хэрэгжилт бол дөнгөж эхэлж байсан. Саяын хаалт хийхэд 30-аад хувийн хэрэгжилттэй, тэгээд энэ үйл ажиллагаа бол зогссон байж байгаа.

Гурав дахь асуудал нь, ер нь дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийг бид цаашаа явуулахын тулд энэ логистикийн терминалуудыг бид байгуулах шаардлагатай байж байгаа юм. Яг гаднын машин Монгол дээгүүр яваад өнгөрөх үү, эсвэл өөр өөрсдийнхөө нутаг дэвсгэр дээгүүр дамжуулаад тээвэрлэх үү гэдэг бас асуудал байгаа. Ингээд бид Алтанбулагийн чөлөөт бүс дээр Солонгосын КОТРА байгууллагатай хамтраад тээвэр логистикийн терминал байгуулах ТЭЗҮ хийж байна. Замын-Үүдийн чөлөөт бүс дээр бас ийм санал тавьж байна. Хэрвээ бид энэ логистикийн терминалуудаа байгуулахгүй бол саяын КОВИД-ын үеэр хил хаагдаад ингээд зогссон. Тэр үед бид нар ямар арга хэмжээ авсан бэ гэхээр гаднын машинуудыг оруулж ирээд Алтанбулаг дээр толгой чиргүүлэн нь сольж монгол тээвэрлэгч нар энийг наашаа Улаанбаатар руу тээж оруулсан. Тэгэхээр ер нь чөлөөт бүс дээр ийм логистикийн терминал байсан бол хил хаагдах шаардлага байхгүй. Цаанаасаа оруулж ирж буулгаад, наанаас нь бид зөөгөөд байх боломжтой байсан ийм асуудал.

**Б.Баттөмөр:** Пүрэвдорж гишүүн

**Б.Пүрэвдорж:** Хоёр, гурван жилийн өмнө, ер нь бол манайх бол төмөр замын асуудлаар хойд талдаа тарифын асуудалтай, урд талдаа царигийн асуудалтай л даа. Ямар тарифын асуудал гэдэг нь болохоор хоёр, гурван жилийн өмнө манайх ОХУ-тай аль нэгэн улсаар дамжин өнгөрөхдөө ачаандаа тарифын хямдрал үзүүлсэн. Тэр тарифын хямдрал 25 жилийн хугацаанд хэрэгжинэ. Ирээдүйд бид нар Владивостокоор нүүрс гаргах тухай яриад, тэрэн дээрээ бас хямдрал авах гэж зорьсон байх. Гэтэл харамсалтай нь өнөөдрийг хүртэл 1 килограмм нүүрс тийшээ гарсангүй. Тэгээд бид нар тарифын хямдрал авсан энэ хэлэлцээр дээрээ өнөөдөр алдагдал хүлээгээд байна. Өнөөдрийн байдлаар бол ОХУ-аас БНХАУ руу ойролцоогоор 3.5 сая тонн ачаа гарчихсан. Гэтэл манай жонш ойролцоогоор 170-аад мянган тонн л хойшоо гарч байгаа юм. Энэ чинь тэгээд бараг 20 дахин ашиггүй хэлэлцээр болчхоод байгаа шүү дээ. Энэний оронд бид нар яг өөрсдийнхөө экспортын бүтээгдэхүүнүүдийг Замын-Үүдийн арван хэдхэн вагоноор гаргах юм бол бид нар тэрийг чинь дөрөв нь транзит ачаа яваад байгаа. Тэрнийгээ илүү олон болгох юм бол бид нар доллар, гол уул уурхайн бүтээгдэхүүн өссөн энэ үед бид нар Монголынхоо валютын нөөцийг өсгөх, худалдааг сайжруулах, худалдаа өнөөдөр 380-аад сая долларын алдагдалтай оны эхнээс өнөөдрийг хүртэл гарчихлаа. Энэ тэнцлээ сайжруулах, өөрсдийнхөө бүтээгдэхүүнийг л түүгээр гаргамаар байгаад байх юм. Энэ 20 дахин ашиггүй энэ гэрээнээс болоод өнөөдөр монголчууд хохироод байж байж болохгүй шүү дээ.

Тийм учраас энэ транзитын энэ тарифын хямдрал чинь урагшаа Оросын бараа бүтээгдэхүүнийг л зөөдөг ийм болчхоод байдаг. Гэтэл Монголын бараанууд нь ингээд уул уурхайн бүтээгдэхүүнүүд нь гарч чадахгүй гацчихсан байж байдаг, ийм юм ч юу байдаг юм бэ? Монголын төмөр зам юм байгаа биз дээ. Тийм учраас энэ дээрээ бас тэр хэлэлцээр дээр ямар бодолтой байгаа юм. Би бас нэг хуралд ярилцлага өгөхдөө хоёр тоо буруу хэлчихсэн чинь тэрэн дээр нэг их ач холбогдол өгөөд байх шиг байгаа юм. Зарим тоог буруу хэлж болно л доо. Одоо би нарийн тоотой ярьж байгаа юм. Тийм учраас Монголоо бодсон энэ эрх ашиг дээр яаж та нар цаашдаа төмөр зам дээрээ энэ транзит ачааг багасгаад экспортын гол нэрийн бүтээгдэхүүнээ гаргах тал дээр яаж ажиллах гэж байгаа юм. Яаж худалдааны тэнцлээ ашигтай гаргах юм.

Сүүлийн бараг 10 гаруй жил дандаа ашигтай гарч байсан. Энэ жилээс алдагдалтайгаа гараад эхэллээ шүү дээ. 380 сая доллар. Энэ чинь оны эцсээр бараг 1.5 бараг 2 руугаа дөхөх нь байна шүү дээ. Тэгээд өнөөдөр энэ хэлэлцээр яах вэ. Хамгийн гол нь өнөөдрийн гол асуудал Их Хурлаар дамжаад олон нийтэд өгөх хэрэгтэй байна. 4 транзит застав вагон гарч байгаа. Тэрийгээ яаж багасгах юм, багасгаад Монголынхоо ачаа гарах юм. Зэсийн баяжмал бараг 10 мянга арван мянган доллар гарчихсан байж байна. Алт яах вэ тэрүүгээр нэг их явдаггүй байх. Нүүрс 400 доллар байж байхад чинь бид нар тэгээд хүний юм зөөгөөд.

**Б.Баттөмөр:** Өнөөдөр авто тээврийн асуудал явж байгаа. Төмөр замтай холбоотой асуудал ярьчихлаа даа. Хэн хариулах вэ? Батболд дарга, 5 номерын микрофон.

**С.Батболд:** Пүрэвдорж гишүүний асуултад хариулъя. Төмөр замын саяын таны хэлсэн асуудал дээр манайхаас бол танд албан ёсоор тайлбар өгсөн байх. Ер нь бол саяын таны хэлсэн транзит ачаа нь их гараад, дотоодын экспорт бол бага гарч байна гэдэг асуудал байгаа. Энэ дээр бол аль болохоор бид нар ер нь жилийн эцэст авах гурван улс ямар ачаа дамжуулах вэ, хэдий хэмжээний ачаа дамжуулах вэ, гаргах вэ гэдэг энэ хэмжээгээ тохирдог. Энэ хэмжээгээрээ бол явж байгаа. Нэгдүгээрт, саяын хэлж байгаа транзит ачаа бол 16 вагоноос саяын хэлдэг 4 үлдсэн нь бол экспортын ийм ачаанууд явж байгаа. Ачааллаасаа шалтгаалаад 16  вагон нь өдөрт бас гарч чаддаггүй, нэг, хоёр нь бас үлддэг ийм тохиолдол байгаа. Нөгөө талдаа Хятадын талтай нарийн царигийн төмөр замаараа бас энэ ачаа бараа татах асуудлууд Хятадын талтай яриа хэлэлцээрээ бол хийж явж байгаа юм.

Хэдийгээр Орос, Монголын хоорондын тарифын хөнгөлөлтийн хэлэлцээр хийсэн ч гэсэн энэнийхээ үр дүнд төмөр замын ачаа бол нэмэгдэж, өнгөрсөн жил бол хамгийн их, жишээ нь 31 сая тонн ачаа тээвэрлэсэн байж байгаа. Цаашдаа бид нар саяын таны хэлдэг бол Владивостокийн боомт хүртэл явах энэ үнэ тарифыг гаргаад аж ахуйн нэгжүүдэд санал болгоод, тэр хөнгөлөлтийг эдлэх боломж байна гэдэг ийм саналуудыг бол аж ахуйн нэгжүүдэд тавьж байгаа.

**Б.Баттөмөр:** Пүрэвдорж гишүүн, 1 минут.

**Б.Пүрэвдорж:** Транзит ачаа нэмэгдэж байгаа. Тэгэхдээ тэрэн дээрээ гол анхаарлаа тавиад байна. Би үүгээрээ юу гэж хэлэх гэж байгаа вэ гэхээр, мэдээж энэ чинь Орос, Монгол, Хятад гурав гурвуулаа энэ төмөр зам дээрээ харилцан ачаагаа нааш, цааш болгох тухай асуудал дээрээ л бодлого гаргаж байгаа. Тэгээд хуваариа гаргаж байгаа. Тэр хуваарийнхаа дагуу тэгээд мэдээж энэ жилийн ачаа чинь явж байгаа байх. Гэхдээ энийг өнөөдөр хэлж байгаа нь ирэх жилийнхээ төлөвлөгөөндөө та нар энэ зургаан сараас эхлээд орно. Тэрэн дээрээ анхаарлаа хандуул л гэж байгаа юм. Тэгж байж бид нар уул уурхайн бүтээгдэхүүнийхээ экспортыг нэмэгдүүлнэ үү гэхээс хүний ачаан дээр голд бас анхаарал тавиад. Тэр хүний ачаа чинь яагаад та нар их явуулаад байна вэ гэхээр тэнд чинь хилийн цаана бүх юм юмаа зохицуулчхаад эндээ асуудалтай болохоор Монголын ачааг явуулахгүй л ийм л юм байгаад байгаа шүү дээ. Тэр нууц биш шүү дээ. Застав вагон.

**Б.Баттөмөр:** Гишүүд асуулт асууж хариулт авлаа. Одоо танилцуулга мэдээлэлтэй холбогдуулан үг хэлэх гишүүд нэрсээ өгнө үү. Энх-Амгалан гишүүнээр тасалъя. Ганбат гишүүн.

**Д.Ганбат:** Сүүлийн арван хэдэн жил гэж би цохоод байгаа шүү дээ. Авлигад хамгийн идэгдсэн яам бол, Монгол Улс тэр чигээрээ авлигад идэгдсэн л л дээ. Хамгийн хэцүү газар нь бол танай яам шүү. Европын Холбооны зөвшөөрөлтэй одоо нэгдэж орж байгаатай холбогдуулаад бас янз бүрийн зөвшөөрөл та нар өгөх байх аа. Ямар машин нь Европын Холбооны улсын хаа хүртэл тээвэр хийх юм? Ахиад тийм авлигатай дэгдээд Авто тээврийн үндэсний төв гээд бас нэг баахан мөнгө төгрөг идэгдсэн, нааш цааш нь болсон ийм юм чинь дуусаагүй байгаа. Ахиад тийм юм болох вий. Маш анхаарч ажиллаарай. Тэгээд Европын Холбооны улсын жолооч нар чин, иргэд чинь бол шал өөр шүү дээ. Тэнд бол авлига өгдөг, авдаг юм бага шүү дээ. Байхгүй шүү дээ, бараг.

Нөгөө талаар бол зам энэ тэрийг чинь шаардаад эхэлнэ. Нэгэнт хэлэлцээрт нэгдэн орсон болохоор тэд нар Европын Холбооны улсын машиныг явуулах тийм хэмжээний замтай байх ёстой. Энэ авлигад идэгдсэн танай яам, энэ авлигад идэгдсэн Монгол Улсын хэмжээнд бол тийм зам байхгүй шүү. Ер нь байхгүй гэж хэлж болно. Тэгээд танай яаман дээр зүгээр ажлаа хийж байгаа төрийн албан хаагчийг хэн нэгэн авлигач, болохгүй хүн зодож алаад л ингээд явдаг шүү. Энэ юмнаасаа та нар салаарай гэх мэтчилэнгийн зүйлүүд ингээд яриад байвал нэлээн олон зүйл байна.

Одоо ер нь цаашдаа бол та нарын энэ муу муухай юмтай чинь эвлэрэхгүй. Дуугуй байгаад байвал та нар энэ юмыг чинь дэмжээд байгаа нэртэй болно. Тэгэхээр байнга хэлж ярина. Засаж залруулахгүй бол одоо болохоо байлаа, энэ чинь.

**Б.Баттөмөр:** Энх-Амгалан гишүүн.

**Б.Энх-Амгалан:** Хуулийн төслийг дэмжиж байгаа. Тэгээд гурван зүйлийг санал болгоё. Санал хэлье. Монгол Улсын хэмжээнд сүүлийн таван жилд дунджаар 34500 авто тээврийн осол гарснаас 97.2 хувь нь жолоочийн буруутай үйлдлээс гарсан байна гэж статистик дүн гарсан байна. Тэгээд үзэхээр хурд хэтрүүлсэн, хоорондын зай тохируулаагүй байсан, уулзвар гарц нэвтрэх журам зөрчсөн, эгнээ байр буруу эзэлсэн, гүйцэж түрүүлэх үйлдэл буруу гүйцэтгэсэн, согтуугаар тээврийн хэрэгсэл жолоодсон, амралтын горим баримтлаагүй гэсэн, хэт ядарсан үедээ машин тээвэрлэж унасан гэсэн ийм статистик гарч байна. Тэгэхээр бид нар яах ёстой вэ гэхээр нэгдүгээрт энэ сургалтынхаа чанарт анхаармаар байгаа юм. Жолооч бэлтгэх тогтолцоогоо ил өөрчилмөөр байгаа юм.

Ингээд тээврийн хэрэгслийнх нь жишээлбэл жолооч бэлтгэдэг сургалтынх нь зөвшөөрлийг нэг өөр газар өгдөг, үнэмлэхийн нэг өөр газар өгдөг, мэргэшсэн жолоочийг нь нэг өөр газар шалгаруулдаг ийм алдагдчихсан тогтолцоотой баймааргүй байна. Нэгдсэн бодлогоор жолооч нараа бэлтгэмээр байна. Богино хугацааны курсээр жолооч бэлтгэмээргүй байна. Сайн чанартай, хариуцлагатай жолооч бэлтгэхийн тулд энийг бол бас бодлогын хувьд өөрчлөх шаардлага гарсан байна гэдгийг энэ тоон дүн харуулж байна гэдгийг анхаараарай гэж нэгдүгээрт хүсэж байгаа юм.

Хоёрдугаарт нь, та бүхэн Дундад Азиар Казакстанаар дамжуулаад Тажик, Туркмен, тэгээд Армени, Албани, Узбекээр дамжаад ингээд Европ руу гарах тухай ярьж байна л даа. Тэгээд энэ Казакстан дээр чинь жоохон асуудал үүсээд байгаа юм биш үү? Манай машинуудыг явуулахгүй торгодог, явуулдаггүй барьдаг нэг ийм асуудал гараад байгаа юм шиг байна. Энийгээ хэлэлцээрт орж бас яриач ээ. Дээр нь та бүхэн тэр Евро 5-аас таван стандартын машинууд хэрэгтэй гээд байгаа юм. Тэр чинь үйлдвэрлэхэд гурваас дөрвөн жил болж байгаа юм байна лээ. Тийм учраас энийг бас та бүхэн бид нарын Беларусь, Монголын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хийгдэж байсан МАЗ-ын машинуудыг ашиглавал яадаг юм бэ? Тэр чинь европ хөдөлгүүртэй, бенз хөдөлгүүртэй, мотортой хроптой болчихсон, евро стандартад ойртчихсон, тэгээд үнэ хямдтай ийм болчихсон гэж яриад байгаа шүү дээ. Тэгэхээр энийг үйлдвэрээс нь захиалж манайхан тээвэрт ашиглавал яадаг юм бэ гэдэг ийм хоёр дахь саналыг хэлж байгаа юм.

Гурав дахь нь, та нар энэ нэг авлигач яам, алуурчин яам гэдэг юмнаасаа нэг салаач. Хүн амьтанд бас нэг жоохон юмаа тайлбарлаач. Дархан замтай холбоотой асуудлаар Азийн хөгжлийн банк чинь 33 хуудас материал ирүүлснийг та нар хэлээч. Яг энэ замынх нь зургийг зурж байгаад тэн дээр чинь Эрдэнэчимэг ч билүү нэг Азийн хөгжлийн банкны хүн сууж байгаад та нарт энэ журмын дагуу шалгаруул гэдгээ хийснийг нь ярь л даа. Тэгээд дээрээс нь энэ EBRD, ЕDB хоёрын чинь төсөл хоёулаа хоёр өөр юм байгаа юм. Европын сэргээн босголтын банкны энэ санхүүжилтээр хийгдэж байгаа зам чинь хамгийн сүүлд 2019 оны сүүлээр олон улсын гэрээ байгуулагдаж хийгдсэн. Азийн хөгжлийн банкны энэ засвар арчлалт чинь 2018 онд хийгдсэн гэдгийг нь та бүхэн ярь л даа. Түрүүлээд замаа хуулж хаяж байгаад баахан мөнгө идчихсэн юм шиг юманд ороод байх юм. Энд чинь мөнгө төгрөгт нь Зам, тээврийн юм оролцдоггүй гэдгээ бас хэлэх хэрэгтэй шүү дээ.

Наана чинь Энэтхэгийн компани зөвлөх үйлчилгээг нь үзүүлдэг, Азийн хөгжлийн банкны төслийн нэгж газар дээр нь ажилладаг. Тэгээд хяналтын нэгж тусад нь ажиллаж байж, энэ чинь энэ хэдийн хооронд гүйцэтгэл нь гарч байж шууд компани руу нь очдог болохоос биш Зам, тээврийн яамны хүмүүсээр дамжаад яваад байгаа юм байхгүй шүү дээ. Энийгээ хэл л дээ. Тэгэхгүй бол одоо танайх шиг авлигач юм байхгүй, танайхан шиг бузар хүмүүс байхгүй гээд ингээд хүмүүсээ доромжлуулаад суугаад байх юм. Энд яагаад Монголын аж ахуйн нэгжүүд орж чадахгүй байсныг та бүхэн хэлэх хэрэгтэй шүү дээ. Энэ чинь Азийн хөгжлийн банкны олон улсад хэрэгждэг төсөл хөтөлбөрийн дагуу хэрэгжсэн ийм тендер. Энд манайхан орох бололцоо байхгүй. Мөнгө төгрөгийн хувьд ч тэр, машин техникийн хувьд ч тэр, хүн хүчин чадлын хувьд ч тэр, олон улсад ажилласан туршлагын хувьд ч тэр. Монголын компани нь наадахад чинь орж чадаагүй. Тийм ч учраас гаднын компаниуд орсон юм. Хэн хариуцлага хүлээх юм гэж байгаа юм. Ажлаа хийгээгүй компаниуд хүлээх ёстой. Гэтэл тэр ажлаа хийгээгүйн төлөө манайхаар дангаар нь манайхаас санаачилга гаргаад, тендерийг нь цуцалчихъя гэхээр зэрэг гурван жил тэгвэл зогсоно, тэр чигтээ зогсоно. Тэгээд олон улсын арбитраар орж байгаад хэн зөв бурууг нь шийднэ гэсэн учраас нөгөө “өгөх хүн гэдгийг нь гэдийж, авах нь бөхийнө” гэдэг шиг бид нар бол гуйсаар байгаад л таарсан шүү дээ. Энэ нөхцөл байдлуудаа сайн хэлэх хэрэгтэй.

Үнэндээ бол энэ Макс Рөүд гэдэг компани 126 километр замыг нэг жилийн дотор л тавьчихсан шүү дээ. Хэрвээ мөнгийг нь бид нар шийдэж байсан бол нэг жилийн дотор энэ 30-40 километр замыг манай ямар ч аж ахуйн нэгж тавина шүү дээ. Олон улсын төсөл хөтөлбөр учраас бид нар тэдний журамд баригдсан юм гэдгийгээ та нар сайн тайлбарлахгүй. Тэгээд л хэвлэлийнхний өмнө ч тэр, хүмүүсийн өмч дээр ингээд л доромжлуулаад л суугаад байх юм. Наана чинь бас хүн хүний ажил, амьдрал байгаа шүү дээ, ард нь. Тэр хүмүүсийн нэр төр гэж юм байгаа шүү дээ, тэрийгээ энэ яам бол.

**Б.Баттөмөр:** Гишүүд асуулт асууж, хариулт авлаа. Гишүүд үг хэлж дууслаа.

Санал хураалт явуулъя. “Олон улсын авто тээвэрлэлт гүйцэтгэх тээврийн хэрэгслийн багийн ажлын тухай Европын хэлэлцээр”-ийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн томьёоллоор санал хураалт явуулна. Гишүүд саналаа өгнө үү.

Санал хураалтад 10 гишүүн оролцож, 8 нь зөвшөөрч, 80 хувийн саналаар санал зөвшөөрөгдөж дэмжигдэж байна.

Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдааны хуралдаанд илтгэх гишүүнийг томилъё. Энх-Амгалан гишүүн танилцуулна.

Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны өнөөдрийн хурал хэлэлцэх асуудлаа хэлэлцэж дууссан тул хуралдаан өндөрлөснийг мэдэгдье. Хуралдаанд идэвхтэй оролцсон гишүүддээ баярлалаа.

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ

ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,

ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ                                                 Б.БАТГЭРЭЛ