



МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ДАРГЫН ЗАХИРАМЖ

2023 оны 10 сарын 31 өдөр

Дугаар 172

Улаанбаатар хот

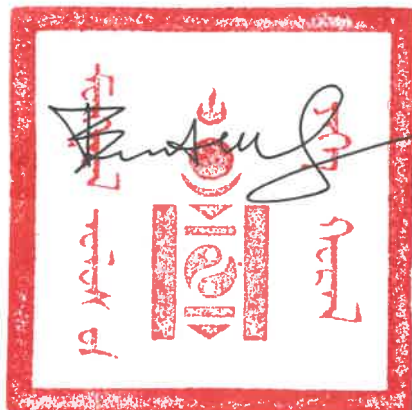
Хуулийн төсөл нэн яаралтай хэлэлцүүлэх тухай

Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.2 дахь хэсэг, Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийг үндэслэн ЗАХИРАМЖЛАХ нь:

1. Монгол Улсын Засгийн газраас 2023 оны 10 дугаар сарын 31-ний өдөр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлсэн Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл болон уг хуулийн төсөлтэй холбогдуулан боловсруулсан бусад хуулийн төслийг хэлэлцэх асуудлын тов, дарааллыг харгалзахгүйгээр Улсын Их Хурлын чуулганаар нэн яаралтай хэлэлцүүлсүгэй.

2. Энэ захирамжийн 1 дэх заалтад заасан хуулийн төслийг Байнгын хорооны болон нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх бэлтгэл хангахыг Монгол Улсын Их Хурлын Төрийн байгуулалтын байнгын хороо (Н.Энхболд)-нд даалгасугай.

ДАРГА



Г.ЗАНДАНШАТАР

2023000533



МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН
ДАРГА ГОМБОЖАВЫН
ЗАНДАНШАТАР ТАНАА

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗАР

Төрийн ордон, Жанжин Д.Сүхбаатарын талбай,
6 дугаар хороо, Сүхбаатар дүүрэг, Улаанбаатар хот, 14201
Утас: (976-51) 26 08 17, Факс: (976-51) 26 24 08,
Цахим шуудан: info@cabinet.gov.mn,
Цахим хуудас: www.mongolia.gov.mn

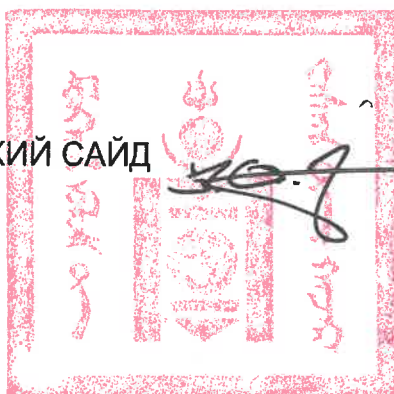
᠕ᠣᠳᠤ. 1᠐. 31 № 3᠑-1/14᠘
танай _____-ны № _____-т

**Хуулийн төсөл өргөн
мэдүүлэх тухай**

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл болон уг хуулийн төсөлтэй холбогдуулан боловсруулсан бусад хуулийн төслүүдийг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэн шийдвэрлэсний дагуу Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1 дэх хэсэгт заасны дагуу нэн яаралтай хэлэлцүүлэхээр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлж байна.

Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдаанаар хэлэлцүүлж өгөхийг хүсье.

МОНГОЛ УЛСЫН ЕРӨНХИЙ САЙД



Л.ОЮУН-ЭРДЭНЭ

000234003645



**МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН
ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗАР**

Төрийн ордон, Жанжин Д.Сүхбаатарын талбай,
6 дугаар хороо, Сүхбаатар дүүрэг, Улаанбаатар хот, 14201
Утас: (976-51) 26 08 17, Факс: (976-51) 26 24 08,
Цахим шуудан: info@cabinet.gov.mn,
Цахим хуудас: www.cabinet.gov.mn

᠒᠐᠒3. 1᠐. 31 № 185 / 244᠐
танай _____-ны № _____-т

**Хуулийн төсөл өргөн мэдүүлэх
хугацааг товлох тухай**

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл болон уг хуулийн төсөлтэй холбогдуулан боловсруулсан бусад хуулийн төслүүдийг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцээд Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1 дэх хэсэгт заасны дагуу нэн яаралтай хэлэлцүүлэхээр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхээр шийдвэрлэсний дагуу холбогдох материалын хамт хүргүүлж байна.

Хянан үзэж, Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх хугацааг товлож өгөхийг хүсье.

Хавсралт ... хуудастай.

МОНГОЛ УЛСЫН САЙД,
ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ
ЭРХЛЭХ ГАЗРЫН ДАРГА



Д.АМАРБАЯСГАЛАН

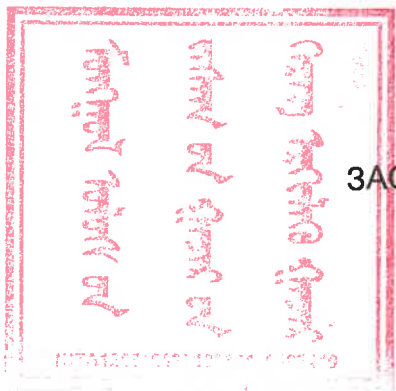
000235024139

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛЭЭС

Монгол Улсын Засгийн газрын 2023 оны 10 дугаар сарын 23-ны өдрийн хуралдааны 43 дугаар тэмдэглэлд:

"I.ХЭЛЭЛЦСЭН нь: Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл болон уг хуулийн төсөлтэй холбогдуулан боловсруулсан бусад хуулийн төсөл

ШИЙДВЭРЛЭСЭН нь: Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл болон уг хуулийн төсөлтэй холбогдуулан боловсруулсан бусад хуулийн төслүүдийг хэлэлцээд Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1 дэх хэсэгт заасны дагуу нэн яаралтай хэлэлцүүлэхээр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхээр тогтов." гэжээ.



ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗАР



МОНГОЛ УЛСЫН САНГИЙН САЙД

15160 Улаанбаатар хот, Чингэлтэй дүүрэг,
С.Данзангийн гудамж 5/1, Засгийн газрын II байр,
Утас/факс: (976-51) 26 74 68, И-мэйл: info@mof.gov.mn
Вэбсайт: www.mof.gov.mn

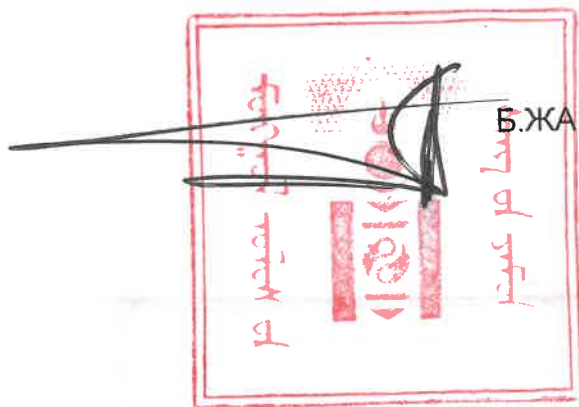
2023.10.31 № 01/7997

танай 2023.10.23-ны № ХЭГ/2413 -т

**МОНГОЛ УЛСЫН САЙД, ЗАСГИЙН
ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗРЫН
ДАРГА Д.АМАРБАЯСГАЛАН ТАНАА**

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын
хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг
орон сууцжуулах тухай хуулийн төслийг Хууль
тогтоомжийн тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.7
дахь хэсэгт заасны дагуу Улсын Их Хуралд өргөн
мэдүүлэх зөвшөөрлийг үүгээр олгож байна.

Хүндэтгэсэн,



Б.ЖАВХЛАН

9761002392



**МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ ЗҮЙ,
ДОТООД ХЭРГИЙН САЙД**

Засгийн газрын V байр, Б.Ширэндэвийн гудамж 8/4,
Чингэлтэй дүүрэг, Улаанбаатар хот, 15160

Утас/Факс: (976-51) 26 75 33,

Цахим шуудан: info@mojha.gov.mn,

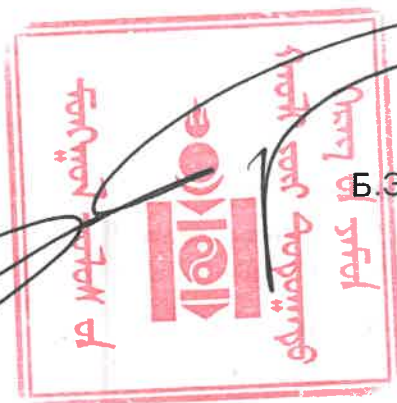
Цахим хуудас: www.mojha.gov.mn

2023.10.25. № 1/5482

танай 2023.10.25. № 1/2413 -т

**МОНГОЛ УЛСЫН САЙД, ЗАСГИЙН
ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗРЫН
ДАРГА Д.АМАРБАЯСГАЛАН ТАНАА**

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.8 дахь хэсгийг үндэслэн Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл, төсөлтэй холбогдуулан боловсруулсан бусад хууль тогтоомжийн төслийг Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх нь зүйтэй гэж үзэв.



Б.ЭНХБАЯР

151604927

Doc.yam a5.2023

ХЗГ/2413

БАТЛАВ.
МОНГОЛ УЛСЫН САЙД, ЗАСГИЙН
ГАЗРЫН ХЭРЭГ ЭРХЛЭХ ГАЗРЫН
ДАРГА

Д.АМАРБАЯСГАЛАН

БАТЛАВ.
МОНГОЛ УЛСЫН САЙД, НИЙСЛЭЛ
УЛААНБААТАР ХОТЫН АВТО
ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛИЙГ БУУРУУЛАХ
ҮНДЭСНИЙ ХОРООНЫ ДАРГА

Б.ДЭЛГЭРСАЙХАН

БАТЛАВ.
САНГИЙН САЙД

Б.ЖАВХЛАН

БАТЛАВ.
БАРИЛГА, ХОТ
БАЙГУУЛАЛТЫН
САЙД

Ц.ДАВААСҮРЭН

БАТЛАВ.
ХУУЛЬ ЗҮЙ, ДОТООД
ХЭРГИЙН САЙД

Б.ЭНХБАЯР

НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙГ
БУУРУУЛАХ, ГЭР ХОРООЛЛЫГ ОРОН СУУЦЖУУЛАХ ТУХАЙ ХУУЛИЙН
ТӨСЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ

Нэг.Хуулийн төсөл боловсруулах үндэслэл, шаардлага

1.1.Хууль зүйн үндэслэл

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван зургадугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт “Монгол Улсын иргэн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй.” гэж заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоолоор баталсан “Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал”-ын 3.4-т “Хүний аюулгүй байдлыг хангах зорилтын хүрээнд Монгол хүний эрүүл, аюулгүй амьдрах таатай орчин, нөхцөлийг бүрдүүлэх, амьдрах орчны аюулгүй нөхцөлийг баталгаажуулах, хамгаалах нь хүний аюулгүй байдлыг хангах үндэс мөн” гэж, 3.4.3.1-д “Иргэдийн амьдрах, ажиллах орчны аюулгүй байдлыг хангах, гамшгийн эрсдэлийг бууруулах нь хүний аюулгүй байдлыг баталгаажуулах чухал үндэс болно” гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 9.3.27-д орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжих зорилтын хүрээнд авто зогсоолын менежментийн боловсронгуй тогтолцоог бий болгох, Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэлийг тогтоож тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг зохицуулахаар заасан.

Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 6.1-д “Улаанбаатар болон дагуул хотыг орон зайн оновчтой төлөвлөлт, ухаалаг шийдэл, амьдралын таатай орчин бүхий ногоон хот болгож хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нягтралыг сарниулж, ачааллыг тэнцвэржүүлсэн, тээврийн эрэлтэд нийцсэн авто замын сүлжээг бий болгож, түгжрэлийг бууруулна.” гэж заасан.

Түүнчлэн дээрх хөтөлбөрийн 2.5.3, 6.1.2, 6.1.3, 6.2.8-д хуримтлалын нэгдсэн сангаар дамжуулж, иргэн бүрийн боловсрол, эрүүл мэнд, тэтгэвэр, орон сууц, нийгмийн хамгааллын үйлчилгээг цогцоор нь шийдвэрлэх тогтолцоонд үе шаттайгаар шилжүүлэх, Улаанбаатар хотын гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төслүүдийг эрчимжүүлж, соёл, боловсрол, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий Баянхошуу, Сэлбэ, Дамбадаржаа, Дэнжийн 1000, Толгойт, Шархад, Дарь-Эх дэд төвүүдийг шинээр байгуулах, хотыг дахин хөгжүүлэх төслийн хүрээнд орон сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, гэр хорооллын газрыг шинэчлэн зохион байгуулж, ногоон орон сууц, шинэ суурьшлын бүсийн бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх, инженерийн хангамжтай орон сууц болон хувийн сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, иргэдийн амьдралын чанарыг дээшлүүлэхээр заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 3.2.5-д “Хот, суурин газрын гэр хорооллыг иргэдийн оролцоотойгоор дахин төлөвлөх, төвлөрсөн, хэсэгчилсэн, бие даасан инженерийн дэд бүтцэд холбогдсон орон сууцны хороолол болгон хөгжүүлнэ” гэж, 3.2.13-т гэр хорооллын дундын болон захын бүсийг тэргүүн ээлжинд инженерийн дэд бүтэцтэй болгоход улс, орон нутгийн төсөв болон бусад хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэрийг зориулах, иргэдийн хүсэл, санаачилгад үндэслэн дэд бүтэц бүхий газрыг төр, эсхүл хувийн хэвшлийн орон сууцаар шууд солих замаар дараагийн орон сууц баригдах талбайг бий болгох зорилтыг дэвшүүлсэн.

1.2. Практик шаардлага

Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн 0.3 хувийг эзэлдэг нийслэл Улаанбаатар хотод хүн амын тал хувь буюу 1.6 сая хүн амьдарч, жилд дунджаар 40 гаран мянган иргэн шинээр бүртгэгдэж байна.

Хотын хүн амын өсөлт, хотжилт, түүнийг дагасан тээврийн хэрэгслийн тооноос шалтгаалан Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл сүүлийн жилүүдэд үлэмж нэмэгдсээр байна. Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 56 хувь нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Сүүлийн 10 жилд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 107 хувиар буюу 2 дахин, үүнээс Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 93 хувиар буюу 1.9 дахин өссөн үзүүлэлттэй байх ба жилд дунджаар 34 мянган тээврийн хэрэгсэл Улаанбаатар хотод шинээр бүртгэгдэж байна.

Япон улсын Жайка олон улсын байгууллагаас хийсэн судалгаагаар нийслэл Улаанбаатар хотын автомашины импорт энэ чигээрээ хурдацтай нэмэгдсээр байвал зам дээрх тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2025 онд 8 км/ц, 2030 он гэхэд

5 км/ц болж буурах, улмаар 2040 он гэхэд авто замын урсгал хэт түгжрэлд зогсох төлөвтэйг тооцоолжээ.¹

Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний урт сүүлийн 10 жилийн хугацаанд² 531 км-ээс 1213 км болж 43 хувиар нэмэгдсэн бол нийслэл хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 367.8 мянгаас 712.9 мянгад хүрч 93 хувь буюу 1.9 дахин нэмэгдсэн. Мөн хот төлөвлөлт, сургууль цэцэрлэгийн хүртээмж, зах, худалдааны төвийн бөөгнөрөл, жолоочийн замын хөдөлгөөний соёл зэргээс үүдэн авто замын хэт ачаалал бий болж иргэдийн эрүүл, аюулгүй амьдах эрх зөрчигдөхөд хүрч байна.

Эм эм си жи судалгааны байгууллагаас 2022 онд хийсэн “Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох” судалгаагаар Улаанбаатар хотын 2021 оны түгжрэлийн алдагдсан боломжийн өртөг 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам доллар болохыг тогтоожээ. Энэ нь Улаанбаатар хотын ДНБ-ний 16 хувь, Монгол Улсын ДНБ-ний 9 хувьтай тэнцэхүйц хэмжээний дүн бөгөөд нийслэл хотын хүн амын тоонд харьцуулан үзвэл нэг хүнд ногдох өртөг 2,478,758 төгрөг байна.

Улаанбаатар хотын нэг иргэн жилд дунджаар 30 хоног буюу 717 цагийг түгжрэлд алдаж байна³.

Замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулах зорилгоор 2020 онд Нийслэлийн Засаг даргын захирамжаар “Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт тогтоох журам”, “Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаараар ялгаж замын хөдөлгөөнд оролцуулах цаг, нутаг дэвсгэрийн бүсчлэл”-ийг тогтоосон ч журмын хэрэгжилт хангалтгүй, өсөн нэмэгдэх импортын автомашины тоог замын нэвтрүүлэх чадвар хангаж чадахгүй байна. Монголын дата клуб судалгааны байгууллагаас 2022 онд хийсэн “Улаанбаатар хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ” судалгаагаар нийслэлийн дугаарын хязгаарын үйлчлэл 30%-тай байх бөгөөд хориглосон цагуудаар зорчдог тээврийн хэрэгсэл ажлын 5 хоногт дунджаар 57 мянга байна.

Авто замын түгжрэлийг бууруулах үндсэн онол (Антони Давнс)-оор авто замын сүлжээг нэмэгдүүлэх, өргөтгөх, эсвэл эгнээний тоог нэмэгдүүлэх арга хэмжээнүүд нь замын түгжрэлд үр ашигтай нөлөө үзүүлдэггүй гэж үздэг. Ийнхүү дэлхийн томоохон хотууд түгжрэлийг бууруулах зорилгоор нэмж зам барих, авто замыг өргөтгөх нь үр дүнгүй гэдэгтэй санал нэгдэх болжээ.

Гадаад улсуудын баримталж буй бодлого нь түгжрэлийг хэрхэн арилгахаас илүүтэйгээр хэт их түгжрэлээс сэргийлэх үйл ажиллагаанд анхаарч, зарим улс орон татвар, төлбөрийг нэвтрүүлэх замаар авто машинаар зорчих дадлыг өөрчилж, иргэдийн зорчилтийг илүү үр дүнтэй болгосноор авто замын түгжрэлийг амжилттайгаар бууруулж байна. Түгжрэлийн төлбөрийн орлогоор нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, байгаль орчныг хамгаалах, явган алхах, дугуй унах хэвшлийг түгээн дэлгэрүүлж түгжрэлийг бууруулаад зогсохгүй хүн амын эрүүл мэндийг хамгаалахад үр дүнтэй зарцуулж байна. Ийм жишээг Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын туршлагаас харж болно.

¹ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

² <http://ubstat.mn/StatTable=50>

³ ММCG, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 102 дахь тал

Сингапур улс түгжрэлийн төлбөрийн талаар бүтэн жилийн турш олон нийтэд таниулах хөтөлбөрийг эрчимтэй хэрэгжүүлж, төлбөрийн хэмжээнд үнэлгээ хийж, өөрчлөлт оруулах замаар нэвтрүүлсэн. Энэ нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ, хүртээмжийг эрс сайжруулж, зарим төрлийн тээврийн хэрэгслийн худалдан авалтыг бууруулж, нийгэм, эдийн засгийн бусад салбарт ч эерэг үр дүн өгсөн байдаг. Сингапурын түгжрэлийн электрон төлбөрийн системийн боловсронгуй шийдэл нь технологийн хувьд олон улсад сайн туршлага болж байна.

Мөн Лондон хот нь төв хэсэг болох түгжрэлийн бүсийг тодорхойлж, түгжрэлийн төлбөрийг тогтоож, түгжрэлийн бүс доторх тээврийн хэрэгслээр зорчих хугацааг багасгах, нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах, жолооч нарыг автомашинаараа бус нийтийн тээврээр зорчихыг дэмжихийн зэрэгцээ түгжрэлээс олсон орлогоор нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд зарцуулж, бүс орчмын замын хөдөлгөөний ачааллыг мөн бууруулсан байдаг.

Шведийн нийслэл Стокхолм хотод 2006 оноос эхлэн төлбөртэй бүсийн хөтөлбөр хэрэгжүүлж, хотын төвийн 32 км.кв хэмжээ бүхий хэсгийг төлбөртэй бүс болгож, ажлын өдөр 06:30-18:30 цагийн хооронд нэвтрэх нийтийн тээвэр, тусгай зориулалтын болон хорт хий бага ялгаруулдаг автомашинууд, мотоцикл, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн автомашинаас бусад тээврийн хэрэгслүүдээс төлбөр хурааж, туршилтын хугацаанд замын түгжрэл буурах, нийтийн тээврийн ашиглалт сайжрах, байгаль орчинд эерэгээр нөлөөлөх зэрэг үзүүлэлттэй байсан тул 2007 оноос албан ёсоор хэрэгжүүлж эхэлсэн байна.

Манай улсын хувьд нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулахын тулд замын хөдөлгөөний түгжрэл ихтэй бүсийг тогтоож, түүнийг тусгай тарифтай болгох буюу гадаад улс орнуудын жишгээр эдийн засгийн зохицуулалтыг ашиглах, автотээврийн хэрэгслийн импортод тарифын бодлогоор нөлөөлөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, агаар, орчны бохирдлыг бууруулах зорилтот цогц арга хэмжээг үе шаттай авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Ялангуяа замын хөдөлгөөний урсгалыг хэвийн байлгах, өсөн нэмэгдэж байгаа тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах, цаашид хэвийн хэмжээнд байлгахын тулд Улаанбаатар хотын тээврийн эрэлтийн менежмент, ялангуяа түгжрэлийн төлбөрийн тогтолцоог бий болгох нь автомашины хэрэглээг бууруулах, нийтийн тээвэр, моторт бус тээврийн хэрэгслийг идэвхжүүлэх, түгжрэлийн байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ гэж үзэж байна.

Бүгд Найрамдах Солонгос Улс болон Сингапур Улсад үндэсний баялгийн сангийн хуримтлал, төвлөрсөн тусламжийн сан, орон сууцны хөгжлийн зээл, засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар дамжуулан иргэдээ урт хугацаанд түрээслээд өмчлөх, энгийн түрээсийн орон сууцаар баталгаатай хангах тогтолцоог 1960-аад оноос хойш үе шаттайгаар хэрэгжүүлсний үр дүнд иргэд нь тохилог, өөрсдийн эрэлт хэрэгцээндээ нийцсэн сууцанд амьдрах нөхцөл бололцоо бүрдсэн байдаг.

Манай улсын хувьд нийслэлийн хэмжээнд 2021 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийн байдлаар нийт 412.5 мянган өрх амьдарч байгаагаас 51.4 хувь буюу 212 мянган өрх нь орон сууцанд, үлдсэн 48.6 хувь буюу 200 мянган өрх нь гэр хороололд амьдарч байна. Нийслэлийн хүн амын тал хувь нь гэр хороолол буюу инженерийн

дэд бүтцийн хангамжгүй, агаар, хөрсний бохирдолтой нөхцөлд амьдарч байгаа нь тулгамдаж буй олон асуудлын эх үүсвэр болж байна.

Улаанбаатар хотын хэмжээнд агаар, хөрсний бохирдлын 80 хувь нь гэр хорооллоос үүдэлтэй гэсэн судалгаа гарсан. Тодруулбал, гэр хороололд 163,742 яндан байгаа нь агаарын бохирдлын 31 хувийг үүсгэж байна.

Хөрсийг бохирдуулж буй үндсэн хүчин зүйлсийн нэг нь гэр хорооллын нүхэн жорлон болоод байна. Гэр хорооллын нийт өрхийн 92.3 хувь нь буюу хөрсийг бохирдуулагч, эрүүл ахуйн шаардлага хангаагүй 144,992 нүхэн жорлонтой байна.

Агаар, хөрс, орчны бохирдлын асуудлуудыг шийдвэрлэх, гэр хорооллын иргэдийн амьдрах орчин нөхцөлийг сайжруулах үндсэн шийдэл, хамгийн оновчтой гарц нь гэр хорооллыг инженерийн дэд бүтцээр хангах, дахин төлөвлөн барилгажуулах юм. Гэр хорооллын замбараагүй тэлэлтийг хязгаарлах, нягтаршлыг зохицуулах зорилгоор цөөнгүй бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулж батлуулсан ч хэрэгжилт хангалтгүй байна.

Тухайлбал, Эм Эм Си Жи судалгааны байгууллагаас 2020 онд хийсэн “Нийслэлийн орон сууцны эрэлт, нийлүүлэлтийн судалгааны тайлан”-нд дурдснаар Улаанбаатар хотод нийт айл өрхийн 64% нь буюу 290,232 өрхөд ирэх 3 жилд буюу 2022-2024 онд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байгаа бол 21% нь 81,895 өрхөд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байхгүй бөгөөд одоогийн амьдарч буй гэр хорооллын сууцны нөхцөлөө сайжруулах хүсэлтэй байна. Мөн 12% буюу 47,746 өрхөд ирэх 3 жилд түрээсийн орон сууцанд амьдрах хэрэгцээ шаардлага байгаа талаар дурджээ.

“Улаанбаатар хотын орлогод нийцсэн ногоон орон сууц төсөл”-ийн багийн 2022 оны 09 дүгээр сард хийсэн судалгаагаар Улаанбаатар хотын Баянхошуу, Толгойт, Сэлбэ, Дамбадаржаа болон Шархад дэд төвүүдийн ойролцоох судалгаанд хамрагдсан гэр хорооллын нийт иргэдийн 70% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхолтой байна.

Тухайлбал, Сэлбэ дэд төвийн хамрагдсан нийт талбарын 69% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бол эдгээр иргэдийн 78% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Харин Баянхошуу дэд төвийн талбарт хамрагдсан нийт талбарын 71% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бөгөөд эдгээр иргэдийн 73% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдийг орон сууцжуулах төсөл хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд газар эзэмшигч, өмчлөгч иргэдийн дунд 2023 оны 09 дүгээр сард явуулсан санал асуулгаар Баянхошуу дэд төвд хамрагдах 1813 нэгж талбар (162 га)-аас 85.3% нь, Сэлбэ дэд төвд хамрагдах 2003 нэгж талбар (158 га)-аас 82.8% нь Нийслэлийн орон сууцны корпораци ХК-иар хэрэгжүүлэхийг тус тус дэмжсэн байна.

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.4 дэх хэсэгт “Хууль санаачлагч тодорхой салбарын хоорондоо уялдаатай хэд хэдэн хуулийн төслийг нэгэн зэрэг хамтад нь хэлэлцүүлэхээр багцлан боловсруулж, өргөн мэдүүлж болно.”

гэж, мөн зүйлийн 14.5 дахь хэсэгт “Энэ хуулийн 14.4-т заасны дагуу хэд хэдэн хуулийн төслийг багцлан боловсруулахдаа тухайн харилцааг зохицуулж байгаа ерөнхий хуулийг дагаж анхдагч хуулийн төсөл боловсруулах, шинэчлэн найруулах, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тохиолдолд төсөл тус бүрийн агуулгыг нэгтгэн нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлж болно.” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай болон Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслийг нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлно.

Иймд дээрх хууль зүйн болон практик шаардлага, хуулийн төслийн тандан судалгааны тайлан, түүнд тусгасан дүгнэлт, зөвлөмжийг үндэслэн Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай, Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл болон дагалдах бусад хуулийн төслийг боловсруулна.

Хоёр.Хуулийн төслийн бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээ

Энэ хуулийн зорилго нь иргэдийн саадгүй зорчих нөхцөлийг нэмэгдүүлэх, нийтийн тээврийн төрөл, хүртээмж, авто зогсоолын ашиглалтыг сайжруулах, замын хөдөлгөөний ачаалалтай хэсэгт төлбөр тогтоох, замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулж гэр хорооллыг орон сууцжуулах, түгжрэл, орчны бохирдлоос үүсэх нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийг бууруулахад оршино. Хуулийн төсөлд дараах харилцааг тусгана:

Нэгдүгээр бүлэгт Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийн зорилт, хууль тогтоомж, үйлчлэх хүрээ, нэр томъёоны тодорхойлолт, нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд баримтлах зарчмыг тусгана.

Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд нийтийн эрх ашгийг эрхэмлэж, иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангасан байх, иргэдийн оролцоог хангасан байх, шуурхай, тасралтгүй, ил тод байх, төрийн байгууллагын үйл ажиллагааны уялдааг хангасан байх зэрэг зарчмыг баримтлахаар тусгана.

Тус хуулийн үйлчлэх хүрээг Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр байхаар хязгаарлана.

Хоёрдугаар бүлэгт замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр, түүнийг тогтоох, төлөх, хөнгөлөх, чөлөөлөх, мөрдөх журам, авто зогсоолын талаар тусгана.

Нийслэлийн Засаг дарга замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг тогтоож, бүсэд мөрдөх журмыг батлахаар зохицуулна.

Хуулийн төсөлд төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоохоор, түүнчлэн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх үндэслэлийг тусгана.

Хуулийн төсөлд авто зогсоолын менежментийг сайжруулах, нэгдсэн систем бий болгох асуудлыг нийслэлийн Засаг дарга хариуцахаар тусгана.

Гуравдугаар бүлэгт нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, такси үйлчилгээний хяналт, зохицуулалт, нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, дугаарын хязгаар, нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн талаар зохицуулна.

Хуулийн төсөлд Нийслэл хот нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлт, багтаамж ихтэй, олон төрөлт нийтийн тээвэр, түүнийг дэмжсэн дэд бүтэцтэй байхаар тусгана.

Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санд төвлөрүүлж, сангийн хөрөнгийг автобусны чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, шинэ төрлийн багтаамж ихтэй нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэх зэрэг нийслэлийн нийтийн тээврийг цогцоор хөгжүүлэх арга хэмжээнд зарцуулахаар хуулийн төсөлд тусгана.

Такси үйлчилгээг хуульд заасан нөхцөл, аюулгүй байдлын шаардлагыг хангасан этгээд тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх, түүнд тавих хяналтын талаар зохицуулна.

Дөрөвдүгээр бүлэгт нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөх үндэслэл, гэр хорооллыг орон сууцжуулах байршил, төрөөс үзүүлэх дэмжлэг, санхүүжилт, хэрэгжүүлэх байгууллагын чиг үүргийг тусгана.

Хуулийн төсөлд нийслэлийн нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд төвлөрлийг сааруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах зорилгоор нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн нийслэлийн газар чөлөөлөх үндэслэлийг нарийвчлан тодорхойлж, газар чөлөөлөлтийн нөхөх олговрын хэлбэрийг төрөлжүүлэхээр зохицуулна. Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөлтөд баримтлах зарчим, хамрах хүрээ, газар чөлөөлөх үйл ажиллагаа, нөхөх олговрын хэлбэр, түүний үнэлгээний аргачлал, газар чөлөөлөлтийн санхүүжилт, нөлөөлөлд өртөж байгаа иргэн, хуулийн этгээдтэй байгуулах гэрээний загвар, маргааныг шийдвэрлэх зэрэг асуудлыг Засгийн газрын баталсан журмаар зохицуулахаар тусгана.

Иргэдийн оролцоог ханган газар албадан чөлөөлөх шийдвэрийг гаргахад тухайн төсөл, арга хэмжээний нөлөөлөлд өртөж байгаа газар өмчлөгч, газар эзэмших эрхтэй этгээд, улсын бүртэлд бүртгэлтэй үл хөдлөх эд хөрөнгийн өмчлөгч иргэн, хуулийн этгээдийн 65-аас доошгүй хувийн дэмжлэгийг авсан байхыг хуульчилна.

Хуулийн төсөлд хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан байршилд заасан гэр хорооллыг тэргүүн ээлжинд орон сууцжуулах, Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлд заасан хөрөнгийн эх үүсвэрээр санхүүжүүлэх, тус үйл ажиллагааг нийслэлийн өмчит гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийн этгээд хэрэгжүүлэхээр тусгана.

Тавдугаар бүлэгт Замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар төрийн байгууллагын чиг үүрэг, оролцогчийн эрх, үүргийн талаар тусгана.

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар Монгол Улсын сайд, Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах

Үндэсний хорооны дарга, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал, Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүргийг тус тус нарийвчлан тодорхойлно.

Зургадугаар бүлэгт шилжилтийн үеийн зохицуулалт, хууль зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага, хууль хүчин төгөлдөр болох хугацааг тусгана.

Гурав.Хуулийн төсөл батлагдсаны дараа үүсч болох эдийн засаг, нийгэм, эрх зүйн үр дагавар, тэдгээрийг шийдвэрлэх талаар авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний санал

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтоон төлбөр ногдуулснаар хотын түгжрэлийн бүс доторх тээврийн хэрэгслээр зорчих хугацааг багасгах, нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах, иргэдийг автомашинаараа бус нийтийн тээврээр зорчих зорчилтыг дэмжихийн зэрэгцээ түгжрэлээс олсон орлогоор нийтийн тээврийг өргөтгөх, олон төрөлт нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зэрэгт ач холбогдолтой.

Автомашины хэрэглээг багасгах нь Монгол Улсын хүн амын тал хувь оршин суудаг нийслэл хотын агаарын бохирдлыг бууруулж, Монгол Улсын Үндсэн хуулиар баталгаажсан хүний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх хангагдана.

Мөн замын хөдөлгөөний түгжрэлд алдаж буй цаг хугацаанаас үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөөллийг багасгах, тухайлбал, дээрх судалгаанд дурдснаар 2021 онд тодорхойлогдсон 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам.долларын алдагдсан боломжийг нөхөх нь эдийн засагт, иргэдийн амьжиргаанд асар их боломжийг бий болгох юм.

Хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд заасны дагуу Улаанбаатар хотын гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төслүүдийг эрчимжүүлж, орон сууцжуулах төслийг хэрэгжүүлсний үр дүнд дараах нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчны нөлөөллийн үр дагавар гарна:

-соёл, боловсрол, спорт, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий дэд төвүүд шинээр бий болно;

-нийслэл хотын агаар, хөрс, орчны бохирдлын голомт болж байгаа гэр хорооллын бүс болох Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвийг орон суужлуулах төслийг тэргүүн ээлжинд эхлүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлнэ;

-ингэснээр хүн амын орлогод нийцсэн, ногоон хөгжлийн загварт тохирсон орон сууц нийлүүлэлтийг хувийн хэвшлийн оролцоотойгоор нэмэгдүүлж, 19,500 орон сууц шинээр баригдаж, 68,250 хүн ая тухтай амьдрах орчин нөхцөл бүрдэнэ;

-зайлшгүй орон байраар хангагдах шаардлагатай зорилтот бүлгийн иргэдийг түр орон сууцаар хангадаг тогтолцоог нэвтрүүлнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдэд суурилсан 25,295 ажлын байр шинээр бий болж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүн 2.5 их наяд төгрөгөөр нэмэгдэнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүд бий болсноор агаарын бохирдол 22 хувиар, авто замын түгжрэл 36.3 хувиар буурах урьдчилсан тооцоололтой байна.

Дөрөв.Хуулийн төсөл Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ болон бусад хуультай хэрхэн уялдах, хуулийг хэрэгжүүлэхэд шинээр боловсруулах, хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, хүчингүй болсонд тооцох тухай хууль тогтоомжийн талаарх санал

Хуулийн төслийг Монгол Улсын Үндсэн хуульд нийцүүлэн боловсруулах бөгөөд хуулийн төсөлтэй холбогдуулан Монгол Улсын автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Нийслэл хотын албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Хот байгуулалтын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Эд хөрөнгийн эрхийн улсын бүртгэлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төрийн албаны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төсвийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Барилгын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Авто замын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон “Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг тус тус боловсруулна.

---o0o---

НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙГ БУУРУУЛАХ, ГЭР ХОРООЛЛЫГ ОРОН СУУЦЖУУЛАХ ТУХАЙ ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ТОВЧ ТАНИЛЦУУЛГА

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван есдүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт “хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх” гэж, Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоолоор баталсан Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд “Монгол хүний эрүүл, аюулгүй амьдрах таатай орчин, нөхцөлийг бүрдүүлж, хүний аюулгүй байдлыг хангах” төрийн үүргийг тодорхойлсон.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 3.2.5-д “Хот, суурин газрын гэр хорооллыг иргэдийн оролцоотойгоор дахин төлөвлөх, төвлөрсөн, хэсэгчилсэн, бие даасан инженерийн дэд бүтцэд холбогдсон орон сууцны хороолол болгон хөгжүүлнэ” гэж, 3.2.13-т “Гэр хорооллын дундын болон захын бүсийг тэргүүн ээлжинд инженерийн дэд бүтэцтэй болгоход улс, орон нутгийн төсөв болон бусад хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэрийг зориулах, иргэдийн хүсэл, санаачилгад үндэслэн дэд бүтэц бүхий газрыг төр, эсхүл хувийн хэвшлийн орон сууцаар шууд солих замаар дараагийн орон сууц баригдах талбайг бий болгоно” гэж, 9.3.27-д “Орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжих зорилтын хүрээнд авто зогсоолын менежментийн боловсронгуй тогтолцоог бий болгох, Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэлийг тогтоож, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг зохицуулах” гэж тус тус заасан.

Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн хөтөлбөрийн 2.5.3, 6.1.2, 6.1.3, 6.2.8-д хуримтлалын нэгдсэн сангаар дамжуулж, иргэн бүрийн боловсрол, эрүүл мэнд, тэтгэвэр, орон сууц, нийгмийн хамгааллын үйлчилгээг цогцоор нь шийдвэрлэх тогтолцоонд үе шаттайгаар шилжүүлэх, Улаанбаатар хотын гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төслүүдийг эрчимжүүлж, соёл, боловсрол, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий Баянхошуу, Сэлбэ, Дамбадаржаа, Дэнжийн 1000, Толгойт, Шархад, Дарь-Эх дэд төвүүдийг шинээр байгуулах, хотыг дахин хөгжүүлэх төслийн хүрээнд орон сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, гэр хорооллын газрыг шинэчлэн зохион байгуулж, ногоон орон сууц, шинэ суурьшлын бүсийн бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх, инженерийн хангамжтай орон сууц болон хувийн сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, иргэдийн амьдралын чанарыг дээшлүүлэхээр заасан.

Улаанбаатар хотын суурьшлын нягтрал нь зах зээлийн эдийн засагт шилжсэнээр нийлэл рүү чиглэсэн хүн амын шилжих хөдөлгөөн 1990 оноос хойш эрчимтэй нэмэгдэж, 1990 онд 560.6 мянган хүн амтай байсан нийслэл Улаанбаатар хот 2000 онд 747,1 мянга, 2010 онд 1112.3 мянга, 2023 онд 1691.7 мянган хүн амтай болж 3 дахин их болж, 2045¹ он гэхэд 2 779 642 болж өсөх төлөвтэй байна.

Хотын хүн амын өсөлт, хотжилт, түүнийг дагасан тээврийн хэрэгслийн тооноос шалтгаалан Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл сүүлийн жилүүдэд үлэмж нэмэгдсээр байна. Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 56 хувь буюу 712,992

¹ УСХ, Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо, 2017 он

нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Сүүлийн 10 жилд улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 107 хувиар буюу 2 дахин, үүнээс Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 93 хувиар хувь буюу 1.9 дахин нэмэгдсэн.

Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн 0.3 хувийг эзлэх нийслэл Улаанбаатар хотод жилд дунджаар 40 гаран мянган иргэн шинээр бүртгэгдэж байгаа бол сүүлийн 3 жилийн байдлаар жилд дунджаар 47000 тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдэж байна.

Япон улсын Жайка олон улсын байгууллагаас хийсэн судалгаагаар нийслэл Улаанбаатар хотын автомашины импорт энэ чигээрээ хурдацтай нэмэгдсээр байвал зам дээрх тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2025 онд 8 км/ц, 2030 онд 5 км/ц, улмаар 2040 он гэхэд автозамын урсгал хэт түгжрэлд зогсох төлөвтэйг тооцоолоод байна.

Ийнхүү хотын хүн амын болон тээврийн хэрэгслийн өсөлт, хот төлөвлөлтийн уялдаа, сургууль цэцэрлэгийн хүртээмжгүй байдал, зах, худалдааны төвийн бөөгнөрөл, замын хөдөлгөөнд оролцох соёл зэргээс үүдсэн авто замын хэт ачаалал бий болж иргэдийн эрүүл, аюулгүй амьдах эрх зөрчигдөхөд хүрч байна

Судалгаагаар Улаанбаатар хотын 2021 оны түгжрэлийн алдагдсан боломжийн өртөг 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам доллар болохыг тогтоожээ. Энэ нь Улаанбаатар хотын ДНБ-ний 16 хувь, Монгол Улсын ДНБ-ний 9 хувьтай тэнцэхүйц хэмжээний дүн бөгөөд нийслэл хотын хүн амын тоонд харьцуулан үзвэл нэг хүнд ногдох өртөг 2 478 758 төгрөг байна.

Замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулах зорилгоор 2020 онд Нийслэлийн Засаг даргын захирамжаар "Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт тогтоох журам", "Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаараар ялгаж замын хөдөлгөөнд оролцуулах цаг, нутаг дэвсгэрийн бүсчлэл"-ийг тогтоосон ч журмын хэрэгжилт хангалтгүй, өсөн нэмэгдэх импортын автомашины тоог замын нэвтрүүлэх чадвар хангаж чадахгүй байна. Судалгаагаар нийслэлийн дугаарын хязгаарын үйлчлэл 30%-тай байх бөгөөд хориглосон цагуудаар зорчдог тээврийн хэрэгсэл ажлын 5 хоногт дунджаар 57 мянга байна.²

Авто замын түгжрэлийг бууруулах үндсэн онол (Антони Давнс)-оор авто замын сүлжээг нэмэгдүүлэх, өргөтгөх, эсвэл эгнээний тоог нэмэгдүүлэх арга хэмжээнүүд нь замын түгжрэлд үр ашигтай нөлөө үзүүлдэггүй гэж үздэг. Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний урт сүүлийн 10 жилийн хугацаанд³ 531 км-ээс 1213 км болж 43 хувиар нэмэгдсэн ч тус хугацаанд 1.9 дахин нэмэгдсэн 712,9 мянган нийслэл хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг авто замын нэвтрүүлэх чадвар хангаж чадахгүй байна.

Улс орнууд төлбөртэй бүс тогтоох, шатахууны борлуултад татвар ногдуулах, төлбөртэй зам барих зэргээр замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах олон шийдлийг хэрэгжүүлж байгаагаас төлбөртэй бүс тогтоох нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулахад өндөр нөлөө үзүүлж байна. Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын туршлагаас харахад төлбөртэй бүс тогтоох замаар авто машинаар зорчих дадлыг өөрчилж, иргэдийн зорчилтийг илүү үр дүнтэй болгосноор түгжрэлийг 20-30 хувиар бууруулсан сайн туршлага байна. Түгжрэлийн төлбөрийн орлогоор нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, байгаль орчныг хамгаалах, явган алхах, дугуй унах хэвшлийг

² Монголын дата клуб, Улаанбаатар хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

³ <http://ubstat.mn/StatTable=50>

түгээн дэлгэрүүлж замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулаад зогсохгүй хүн амын эрүүл мэндийг хамгаалахад үр дүнтэй зарцуулж байна.

Тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах, цаашид хэвийн хэмжээнд байлгахын тулд Улаанбаатар хотын тээврийн эрэлтийн менежмент, ялангуяа түгжрэлийн төлбөрийн тогтолцоог бий болгох нь автомашины хэрэглээг бууруулах, нийтийн тээвэр, моторт бус тээврийн хэрэгслийг идэвхжүүлэх, түгжрэлийн байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ гэж үзэж байна.

Манай улсын хувьд нийслэлийн хэмжээнд 2021 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийн байдлаар нийт 412.5 мянган өрх амьдарч байгаагаас 51.4 хувь буюу 212 мянган өрх нь орон сууцанд, үлдсэн 48.6 хувь буюу 200 мянган өрх нь гэр хороололд амьдарч байна. Нийслэлийн хүн амын тал хувь нь гэр хороолол буюу инженерийн дэд бүтцийн хангамжгүй, агаар, хөрсний бохирдолтой нөхцөлд амьдарч байгаа нь тулгамдаж буй олон асуудлын эх үүсвэр болж байна.

Улаанбаатар хотын хэмжээнд агаар, хөрсний бохирдлын 80 хувь нь гэр хорооллоос үүдэлтэй гэсэн судалгаа гарсан. Тодруулбал, гэр хороололд 163 742 яндан байгаа нь агаарын бохирдлын 31 хувийг үүсгэж байна.

Хөрсийг бохирдуулж буй үндсэн хүчин зүйлсийн нэг нь гэр хорооллын нүхэн жорлон болоод байна. Гэр хорооллын нийт өрхийн 92.3 хувь нь буюу хөрсийг бохирдуулагч, эрүүл ахуйн шаардлага хангаагүй 144 992 нүхэн жорлонтой байна.

Агаар, хөрс, орчны бохирдлын асуудлуудыг шийдвэрлэх, гэр хорооллын иргэдийн амьдрах орчин нөхцөлийг сайжруулах үндсэн шийдэл, хамгийн оновчтой гарц нь гэр хорооллыг инженерийн дэд бүтцээр хангах, дахин төлөвлөн барилгажуулах юм. Гэр хорооллын замбараагүй тэлэлтийг хязгаарлах, нягтаршлыг зохицуулах зорилгоор цөөнгүй бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулж батлуулсан ч хэрэгжилт хангалтгүй байна.

Тухайлбал, Эм Эм Си Жи судалгааны байгууллагаас 2020 онд хийсэн “Нийслэлийн орон сууцны эрэлт, нийлүүлэлтийн судалгааны тайлан”-нд дурдсанаар Улаанбаатар хотод нийт айл өрхийн 64% нь буюу 290 232 өрхөд ирэх 3 жилд буюу 2022-2024 онд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байгаа бол 21% нь 81,895 өрхөд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байхгүй бөгөөд одоогийн амьдарч буй гэр хорооллын сууцны нөхцөлөө сайжруулах хүсэлтэй байна. Мөн 12% буюу 47 746 өрхөд ирэх 3 жилд түрээсийн орон сууцанд амьдрах хэрэгцээ шаардлага байгаа талаар дурджээ.

“Улаанбаатар хотын орлогод нийцсэн ногоон орон сууц төсөл”-ийн багийн 2022 оны 09 дүгээр сард хийсэн судалгаагаар Улаанбаатар хотын Баянхошуу, Толгойт, Сэлбэ, Дамбадаржаа болон Шархад дэд төвүүдийн ойролцоох судалгаанд хамрагдсан гэр хорооллын нийт иргэдийн 70% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхолтой байна. Тухайлбал, Сэлбэ дэд төвийн хамрагдсан нийт талбарын 69% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бол эдгээр иргэдийн 78% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Харин Баянхошуу дэд төвийн талбарт хамрагдсан нийт талбарын 71% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бөгөөд

эдгээр иргэдийн 73% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдийг орон сууцжуулах төсөл хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд газар эзэмшигч, өмчлөгч иргэдийн дунд 2023 оны 09 дүгээр сард явуулсан санал асуулгаар Баянхошуу дэд төвд хамрагдах 1813 нэгж талбар (162 га)-аас 85.3% нь, Сэлбэ дэд төвд хамрагдах 2003 нэгж талбар (158 га)-аас 82.8% нь Нийслэлийн орон сууцны корпораци ХК-иар хэрэгжүүлэхийг тус тус дэмжсэн байна.

Иймд Монгол Улсын Үндсэн хуулиар баталгаажсан иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах нийгэм болон хууль зүйн баталгааг бүрдүүлэх, Монгол Улсын Их Хурлаас баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх хүрээнд заалтын хэрэгжилтийг хангах зорилгоор Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төслийг боловсрууллаа.

Нийслэл хотод тулгамдаж байгаа асуудлыг шийдвэрлэхдээ Монгол Улсын Үндсэн хуульд нийцүүлэн Улсын Их Хурлаас тогтоосон хууль тогтоомжийн хүрээнд нутгийн өөрөө удирдах ёсыг төрийн удирдлагатай хослуулах үндсэн дээр хэрэгжүүлнэ.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийн төслөөр нийтийн тээврийн төрөл хүртээмж, авто зогсоолын ашиглалтыг сайжруулах, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийг тогтоох замаар замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх, төвлөрөл сааруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах, замын хөдөлгөөний түгжрэл, агаар, хөрсний зэрэг орчны бохирдлоос үүсэх нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийг бууруулах, урьдчилан сэргийлэхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулна.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл нь 6 бүлэг, 27 зүйлтэй бөгөөд хуулийн төсөлд дараах зарчмын шинжтэй зохицуулалтыг тусгасан:

- “Замын хөдөлгөөний түгжрэл”, “замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс”, “нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээ” зэрэг нэр томъёог хуулийн төслөөр тодорхойлж, тус хуулийн үйлчлэх хүрээг Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр байхаар хязгаарлав;

- авто зогсоолын төрөл, тэдгээрт тавигдах нийтлэг шаардлагыг хотын стандартаар тогтоох, авто зогсоолын менежментийг сайжруулах, нэгдсэн систем бий болгох асуудлыг нийслэлийн Засаг дарга хариуцах;

- замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд тогтоох төлбөрийг бүсэд нэвтрэх тоогоор 0-ээс хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээний 5 хүртэл хувьтай тэнцэх мөнгөн дүнтэй байхаар тогтоож, төлбөрийн хэмжээг энэхүү хязгаарт багтаан нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчлийн Хурал тогтоох;

- нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, такси үйлчилгээний хяналт, зохицуулалт, нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, дугаарын хязгаар, нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн талаарх зохицуулалтыг шинээр оруулсан;

- нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөх үндэслэлийг тодорхойлж, энэ шийдвэрийг гаргахад иргэдийн оролцоог ханган тухайн төсөл, арга хэмжээний нөлөөлөлд өртөж байгаа газар өмчлөгч, газар эзэмших эрхтэй этгээд, улсын бүртэлд бүртгэлтэй үл хөдлөх эд хөрөнгийн өмчлөгч иргэн, хуулийн этгээдийн 65-аас доошгүй хувийн дэмжлэгийг авсан байх;

-гэр хорооллыг орон сууцжуулах байршил, төрөөс үзүүлэх дэмжлэг, санхүүжилт, хэрэгжүүлэх байгууллагын чиг үүргийг тусгасан;

-хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан байршилд заасан гэр хорооллыг нэн түрүүнд орон сууцжуулах, Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлд заасан хөрөнгийн эх үүсвэрээр санхүүжүүлэх, тус үйл ажиллагааг нийслэлийн өмчит гэр хорооллыг орон сууцжуулах байгууллага хэрэгжүүлэхээр тус тус тусгасан.

Хууль батлагдсанаар хүлээгдэж буй үр дүн:

- соёл, боловсрол, спорт, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий дэд төвүүд шинээр бий болно;

- нийслэл хотын агаар, хөрс, орчны бохирдлын голомт болж байгаа гэр хорооллын бүс болох Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвийг орон сууцжлуулах төслийг тэргүүн ээлжинд эхлүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлж, 25,295 ажлын байр шинээр бий болж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүн 2.5 их наяд төгрөгөөр нэмэгдэнэ;

- хүн амын орлогод нийцсэн, ногоон хөгжлийн загварт тохирсон орон сууц нийлүүлэлтийг хувийн хэвшлийн оролцоотойгоор нэмэгдүүлж, 19 500 орон сууц шинээр баригдаж, 68 250 хүн ая тухтай амьдрах орчин нөхцөл бүрдэнэ;

- зайлшгүй орон байраар хангагдах шаардлагатай зорилтот бүлгийн иргэдийг түр орон сууцаар хангадаг тогтолцоог нэвтрүүлнэ;

- Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүд бий болсноор агаарын бохирдол 22 хувиар, авто замын түгжрэл 36.3 хувиар буурах урьдчилсан тооцоололтой байна.

Хуулийн төсөлтэй холбогдуулан Монгол Улсын автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Нийслэл хотын албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Хот байгуулалтын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Эд хөрөнгийн эрхийн улсын бүртгэлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төрийн албаны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төсвийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуульд

нэмэлт оруулах тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Барилгын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Авто замын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон “Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг тус тус боловсрууллаа.

---o0o---

НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙГ БУУРУУЛАХ, ГЭР ХОРООЛЛЫГ ОРОН СУУЦЖУУЛАХ ТУХАЙ ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТАНИЛЦУУЛГА

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван есдүгээр зүйлийн 1 дэх хэсэгт “хүний эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бүрдүүлэх” гэж, Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоолоор баталсан Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд “Монгол хүний эрүүл, аюулгүй амьдрах таатай орчин, нөхцөлийг бүрдүүлж, хүний аюулгүй байдлыг хангах” төрийн үүргийг тодорхойлсон.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 3.2.5-д “Хот, суурин газрын гэр хорооллыг иргэдийн оролцоотойгоор дахин төлөвлөх, төвлөрсөн, хэсэгчилсэн, бие даасан инженерийн дэд бүтцэд холбогдсон орон сууцны хороолол болгон хөгжүүлнэ” гэж, 3.2.13-т “Гэр хорооллын дундын болон захын бүсийг тэргүүн ээлжинд инженерийн дэд бүтэцтэй болгоход улс, орон нутгийн төсөв болон бусад хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэрийг зориулах, иргэдийн хүсэл, санаачилгад үндэслэн дэд бүтэц бүхий газрыг төр, эсхүл хувийн хэвшлийн орон сууцаар шууд солих замаар дараагийн орон сууц баригдах талбайг бий болгоно” гэж, 9.3.27-д “Орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжих зорилтын хүрээнд авто зогсоолын менежментийн боловсронгуй тогтолцоог бий болгох, Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэлийг тогтоож, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг зохицуулах” гэж тус тус заасан.

Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 6.1-д “Улаанбаатар болон дагуул хотыг орон зайн оновчтой төлөвлөлт, ухаалаг шийдэл, амьдралын таатай орчин бүхий ногоон хот болгож хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нягтралыг сарниулж, ачааллыг тэнцвэржүүлсэн, тээврийн эрэлтэд нийцсэн авто замын сүлжээг бий болгож, түгжрэлийг бууруулна.” гэж заасан.

Мөн дээрх хөтөлбөрийн 2.5.3, 6.1.2, 6.1.3, 6.2.8-д хуримтлалын нэгдсэн сангаар дамжуулж, иргэн бүрийн боловсрол, эрүүл мэнд, тэтгэвэр, орон сууц, нийгмийн хамгааллын үйлчилгээг цогцоор нь шийдвэрлэх тогтолцоонд үе шаттайгаар шилжүүлэх, Улаанбаатар хотын гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төслүүдийг эрчимжүүлж, соёл, боловсрол, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий Баянхошуу, Сэлбэ, Дамбадаржаа, Дэнжийн 1000, Толгойт, Шархад, Дарь-Эх дэд төвүүдийг шинээр байгуулах, хотыг дахин хөгжүүлэх төслийн хүрээнд орон сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, гэр хорооллын газрыг шинэчлэн зохион байгуулж, ногоон орон сууц, шинэ суурьшлын бүсийн бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх, инженерийн хангамжтай орон сууц болон хувийн сууцны хангамжийг нэмэгдүүлж, иргэдийн амьдралын чанарыг дээшлүүлэхээр заасан.

Улаанбаатар хотын суурьшлын нягтрал нь зах зээлийн эдийн засагт шилжсэнээр нийлэл рүү чиглэсэн хүн амын шилжих хөдөлгөөн 1990 оноос хойш эрчимтэй нэмэгдэж, 1990 онд 560.6 мянган хүн амтай байсан нийслэл Улаанбаатар

хот 2000 онд 747.1 мянга, 2010 онд 1112.3 мянга, 2023 онд 1691.7 мянган хүн амтай болж 3 дахин өсөж, 2045¹ он гэхэд 2 779 642 болж өсөх төлөвтэй байна.

2023 оны байдлаар 1.6 сая хүн буюу улсын нийт хүн амын тал хувь нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн 0.3 хувийг эзэлдэг нийслэл Улаанбаатар хотод суурьшин амьдарч, жилд дунджаар 40 гаран мянган иргэн шинээр бүртгэгдэж байна.

Хотын хүн амын өсөлт, хотжилт, түүнийг дагасан тээврийн хэрэгслийн тооноос шалтгаалан Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл сүүлийн жилүүдэд үлэмж нэмэгдсээр байна. Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 56 хувь буюу 712,992 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Сүүлийн 10 жилд улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 107 хувиар буюу 2 дахин, үүнээс Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 93 хувиар хувь буюу 1.9 дахин нэмэгдсэн байна. Сүүлийн 3 жилийн байдлаар жилд дунджаар 47000 тээврийн хэрэгсэл нийслэл Улаанбаатар хотод бүртгэгдэж байна.

Улаанбаатар хотын гол гудамж, туслах гудамжны хөдөлгөөний ачааллын нөхцөл байдлаас үүдэн замын даац 2 дахин хэтэрсэн, тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 9км/цаг-13км/цаг болжээ.²

Япон улсын Жайка олон улсын байгууллагаас хийсэн судалгаагаар нийслэл Улаанбаатар хотын автомашины импорт энэ чигээрээ хурдацтай нэмэгдсээр байвал зам дээрх тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2025 онд 8 км/ц, 2030 онд 5 км/ц, улмаар 2040 он гэхэд авто замын урсгал хэт түгжрэлд зогсох төлөвтэйг тооцоолоод байна.

Ийнхүү хотын хүн амын болон тээврийн хэрэгслийн өсөлт, хот төлөвлөлтийн уялдаа, сургууль цэцэрлэгийн хүртээмжгүй байдал, зах, худалдааны төвийн бөөгнөрөл, замын хөдөлгөөний соёл зэргээс үүдсэн авто замын хэт ачаалал бий болж иргэдийн эрүүл, аюулгүй амьдах эрх зөрчигдөхөд хүрч байна

Судалгаагаар Улаанбаатар хотын 2021 оны түгжрэлийн алдагдсан боломжийн өртөг 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам доллар болохыг тогтоожээ. Энэ нь Улаанбаатар хотын ДНБ-ний 16 хувь, Монгол Улсын ДНБ-ний 9 хувьтай тэнцэхүйц хэмжээний дүн бөгөөд нийслэл хотын хүн амын тоонд харьцуулан үзвэл нэг хүнд ногдох өртөг 2 478 758 төгрөг байна.³

Замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулах зорилгоор 2020 онд Нийслэлийн Засаг даргын захирамжаар “Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт тогтоох журам”, “Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаараар ялгаж замын хөдөлгөөнд оролцуулах цаг, нутаг дэвсгэрийн бүсчлэл”-ийг тогтоосон ч журмын хэрэгжилт хангалтгүй, өсөн нэмэгдэх импортын автомашины тоог замын нэвтрүүлэх чадвар хангаж чадахгүй байна. Судалгаагаар нийслэлийн дугаарын хязгаарын үйлчлэл 30%-тай байх бөгөөд хориглосон цагуудаар зорчдог тээврийн хэрэгсэл ажлын 5 хоногт дунджаар 57 мянга байна.⁴

¹ ҮСХ, Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооц Эм эм си жи, “Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох”-оо, 2017 он

² Эм эм си жи, “Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох”

³ Эм эм си жи, “Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох”

⁴ Монголын дата клуб, Улаанбаатар хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

Авто замын түгжрэлийг бууруулах үндсэн онол (Антони Давнс)-оор авто замын сүлжээг нэмэгдүүлэх, өргөтгөх, эсвэл эгнээний тоог нэмэгдүүлэх арга хэмжээнүүд нь замын түгжрэлд үр ашигтай нөлөө үзүүлдэггүй гэж үздэг. Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний урт сүүлийн 10 жилийн хугацаанд⁵ 531 км-ээс 1213 км болж 43 хувиар нэмэгдсэн ч тус хугацаанд 1.9 дахин нэмэгдсэн 712,9 мянган нийслэл хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг авто замын нэвтрүүлэх чадвар хангаж чадахгүй байна.

Улс орнууд төлбөртэй бүс тогтоох, шатахууны борлуултад татвар ногдуулах, төлбөртэй зам барих зэргээр замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах олон шийдлийг хэрэгжүүлж байгаагаас төлбөртэй бүс тогтоох нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулахад өндөр нөлөө үзүүлж байна. Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын туршлагаас харахад төлбөртэй бүс тогтоох замаар авто машинаар зорчих дадлыг өөрчилж, иргэдийн зорчилтийг илүү үр дүнтэй болгосноор түгжрэлийг 20-30 хувиар бууруулсан сайн туршлага байна. Түгжрэлийн төлбөрийн орлогоор нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, байгаль орчныг хамгаалах, явган алхах, дугуй унах хэвшлийг түгээн дэлгэрүүлж замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулаад зогсохгүй хүн амын эрүүл мэндийг хамгаалахад үр дүнтэй зарцуулж байна.

Тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах, цаашид хэвийн хэмжээнд байлгахын тулд Улаанбаатар хотын тээврийн эрэлтийн менежмент, ялангуяа түгжрэлийн төлбөрийн тогтолцоог бий болгох нь автомашины хэрэглээг бууруулах, нийтийн тээвэр, моторт бус тээврийн хэрэгслийг идэвхжүүлэх, түгжрэлийн байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ гэж үзэж байна.

Манай улсын хувьд нийслэлийн хэмжээнд 2021 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийн байдлаар нийт 412.5 мянган өрх амьдарч байгаагаас 51.4 хувь буюу 212 мянган өрх нь орон сууцанд, үлдсэн 48.6 хувь буюу 200 мянган өрх нь гэр хороололд амьдарч байна. Нийслэлийн хүн амын тал хувь нь гэр хороолол буюу инженерийн дэд бүтцийн хангамжгүй, агаар, хөрсний бохирдолтой нөхцөлд амьдарч байгаа нь тулгамдаж буй олон асуудлын эх үүсвэр болж байна.

Улаанбаатар хотын хэмжээнд агаар, хөрсний бохирдлын 80 хувь нь гэр хорооллоос үүдэлтэй гэсэн судалгаа гарсан. Тодруулбал, гэр хороололд 163,742 яндан байгаа нь агаарын бохирдлын 31 хувийг үүсгэж байна.

Хөрсийг бохирдуулж буй үндсэн хүчин зүйлсийн нэг нь гэр хорооллын нүхэн жорлон болоод байна. Гэр хорооллын нийт өрхийн 92.3 хувь нь буюу хөрсийг бохирдуулагч, эрүүл ахуйн шаардлага хангаагүй 144 992 нүхэн жорлонтой байна.

Агаар, хөрс, орчны бохирдлын асуудлуудыг шийдвэрлэх, гэр хорооллын иргэдийн амьдрах орчин нөхцөлийг сайжруулах үндсэн шийдэл, хамгийн оновчтой гарц нь гэр хорооллыг инженерийн дэд бүтцээр хангах, дахин төлөвлөн барилгажуулах юм. Гэр хорооллын замбараагүй тэлэлтийг хязгаарлах, нягтаршлыг зохицуулах зорилгоор цөөнгүй бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулж батлуулсан ч хэрэгжилт хангалтгүй байна.

Тухайлбал, Эм Эм Си Жи судалгааны байгууллагаас 2020 онд хийсэн “Нийслэлийн орон сууцны эрэлт, нийлүүлэлтийн судалгааны тайлан”-нд дурдснаар Улаанбаатар хотод нийт айл өрхийн 64% нь буюу 290 232 өрхөд ирэх 3 жилд буюу 2022-2024 онд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байгаа

⁵ Нийслэлийн статистикийн газрын цахим мэдээллийн сан /Сайжруулсан авто замын урт, км/ <http://ubstat.mn/StatTable=50>

бол 21% нь 81 895 өрхөд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байхгүй бөгөөд одоогийн амьдарч буй гэр хорооллын сууцны нөхцөлөө сайжруулах хүсэлтэй байна. Мөн 12% буюу 47 746 өрхөд ирэх 3 жилд түрээсийн орон сууцанд амьдрах хэрэгцээ шаардлага байгаа талаар дурджээ.

“Улаанбаатар хотын орлогод нийцсэн ногоон орон сууц төсөл”-ийн багийн 2022 оны 09 дүгээр сард хийсэн судалгаагаар Улаанбаатар хотын Баянхошуу, Толгойт, Сэлбэ, Дамбадаржаа болон Шархад дэд төвүүдийн ойролцоох судалгаанд хамрагдсан гэр хорооллын нийт иргэдийн 70% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхолтой байна.

Тухайлбал, Сэлбэ дэд төвийн хамрагдсан нийт талбарын 69% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бол эдгээр иргэдийн 78% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Харин Баянхошуу дэд төвийн талбарт хамрагдсан нийт талбарын 71% нь газрыг дахин төлөвлөж барилгажуулах төсөлд орох сонирхол илэрхийлсэн бөгөөд эдгээр иргэдийн 73% нь амьдарч буй газраа орон сууцаар солих хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн байна.

Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдийг орон сууцжуулах төсөл хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд газар эзэмшигч, өмчлөгч иргэдийн дунд 2023 оны 09 дүгээр сард явуулсан санал асуулгаар Баянхошуу дэд төвд хамрагдах 1813 нэгж талбар (162 га)-аас 85.3% нь, Сэлбэ дэд төвд хамрагдах 2003 нэгж талбар (158 га)-аас 82.8% нь Нийслэлийн орон сууцны корпораци ХК-иар хэрэгжүүлэхийг тус тус дэмжсэн байна.

Иймд Монгол Улсын Үндсэн хуулиар баталгаажсан иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах нийгэм болон хууль зүйн баталгааг бүрдүүлэх, Монгол Улсын Их Хурлаас баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх хүрээнд Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төслийг боловсрууллаа.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төслөөр нийтийн тээврийн төрөл хүртээмж, авто зогсоолын ашиглалтыг сайжруулах, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийг тогтоох замаар замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх, төвлөрөл сааруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах, замын хөдөлгөөний түгжрэл, агаар, хөрсний зэрэг орчны бохирдлоос үүсэх нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийг бууруулах, урьдчилан сэргийлэхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахаар боловсруулсан.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл нь 6 бүлэг, 27 зүйлтэй бөгөөд хуулийн төсөлд дараах зарчмын шинжтэй зохицуулалтыг тусгасан.

Нэгдүгээр бүлэгт хуулийн зорилт, хууль тогтоомж, үйлчлэх хүрээ, нэр томъёоны тодорхойлолт, нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд баримтлах зарчмыг тусгасан.

“Замын хөдөлгөөний түгжрэл”, “замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс”, “нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээ” зэрэг нэр томъёог тодорхойлж, тус хуулийн үйлчлэх хүрээг Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр байхаар хязгаарлав.

Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд нийтийн эрх ашгийг эрхэмлэж, иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангасан байх, иргэдийн оролцоог хангасан байх, шуурхай, тасралтгүй, ил тод байх, төрийн байгууллагын үйл ажиллагааны уялдааг хангасан байх зэрэг зарчмыг баримтлахаар тусгав.

Хоёрдугаар бүлэгт замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр, түүнийг тогтоох, мөрдөх журам, авто зогсоолын талаар тусгасан.

Нийслэлийн Засаг дарга замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг тогтоож, бүсэд мөрдөх журмыг батлахаар зохицуулсан.

Тус хуулийн төсөлд авто зогсоолын төрөл, тэдгээрт тавигдах нийтлэг шаардлагыг хотын стандартаар тогтоох, авто зогсоолын менежментийг сайжруулах, нэгдсэн систем бий болгох асуудлыг нийслэлийн Засаг дарга хариуцахаар тусгасан.

Төлбөртэй бүсэд тогтоох төлбөрийг бүсэд нэвтрэх тоогоор 0-ээс хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээний 5 хүртэл хувьтай тэнцэх мөнгөн дүнтэй байхаар хуулиар тогтоож, төлбөрийн хэмжээг энэ хязгаарт багтаан нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоохоор тусгасан.

Төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс тус бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгслийг 90 хувиар, зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээг 50 хувиар хөнгөлөхөөр тусган такси үйлчилгээ эрхлэгчид зөвшөөрлийн дагуу үйл ажиллагаа явуулах нөхцөл бүрдүүлэхийг зорьсон.

Гуравдугаар бүлэгт нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, такси үйлчилгээний хяналт, зохицуулалт, нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, дугаарын хязгаар, нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн талаар зохицуулсан.

Хуулийн төсөлд Нийслэл хот нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлт, багтаамж ихтэй, олон төрөлт нийтийн тээвэр, түүнийг дэмжсэн дэд бүтэцтэй байхаар тусгалаа.

Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санд төвлөрүүлж, сангийн хөрөнгийг автобусны чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, шинэ төрлийн багтаамж ихтэй нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэх зэрэг нийслэлийн нийтийн тээврийг цогцоор хөгжүүлэх арга хэмжээнд зарцуулахаар тусгасан.

Такси үйлчилгээг хуульд заасан нөхцөл, аюулгүй байдлын шаардлагыг хангасан этгээд тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх, түүнд хяналт тавихаар зохицууллаа. Нийслэлийн авто замын даацыг харгалзан нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарт хязгаарлалт тогтоохоор мөн тусгав.

Дөрөвдүгээр бүлэгт нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөх үндэслэл, гэр хорооллыг орон сууцжуулах байршил, төрөөс үзүүлэх дэмжлэг, санхүүжилт, хэрэгжүүлэх байгууллагын чиг үүргийг тусгасан.

Хуулийн төсөлд нийслэлийн нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд төвлөрлийг сааруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах зорилгоор нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн нийслэлийн газар чөлөөлөх үндэслэлийг нарийвчлан тодорхойлж, газар чөлөөлөлтийн үйл ажиллагааны зарчим, нөхөх олговрын хэлбэрийг зохицуулсан. Газар чөлөөлөх үйл ажиллагаа, газар чөлөөлөлтийн санхүүжилт, нөлөөлөлд өртөж байгаа иргэн, хуулийн этгээдтэй байгуулах гэрээний загвар, маргааныг шийдвэрлэх зэрэг асуудлыг Засгийн газрын баталсан журмаар зохицуулахаар тусгасан.

Иргэдийн оролцоог ханган газар албадан чөлөөлөх шийдвэрийг гаргахад тухайн төсөл, арга хэмжээний нөлөөлөлд өртөж байгаа газар өмчлөгч, газар эзэмших эрхтэй этгээд, улсын бүртэлд бүртгэлтэй үл хөдлөх эд хөрөнгийн өмчлөгч иргэн, хуулийн этгээдийн 65-аас доошгүй хувийн дэмжлэгийг авсан байхыг хуулийн төсөлд шаардсан.

Хуулийн төсөлд хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан байршилд заасан гэр хорооллыг нэн түрүүнд орон сууцжуулах, Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлд заасан хөрөнгийн эх үүсвэрээр санхүүжүүлэх, тус үйл ажиллагааг нийслэлийн өмчит гэр хорооллыг орон сууцжуулах байгууллага хэрэгжүүлэхээр тус тус тусгасан.

Тавдугаар бүлэгт замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар төрийн байгууллагын чиг үүрэг, оролцогчийн эрх, үүргийн талаар тусгав.

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар Монгол Улсын сайд, Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хорооны дарга, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал, Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүргийг тусгав.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөхцөл байдлыг бүртгэх, боловсруулах, хяналт тавих, судалгаа хийх, мэдээллээр хангах, бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн санг эрхлэн хөтлөх чиг үүргийг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагад хариуцуулахаар тусгасан нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөхцөл байдлыг бодитой мэдээлэх дэд бүтэц, хүний нөөцийг чадавхжуулах алхам болно гэж үзсэн.

Мөн иргэн, хуулийн этгээд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах эдлэх эрх, хүлээх үүргийн талаар энэ бүлэгт тусгасан.

Зургадугаар бүлэгт энэ хуулийг зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага, шилжилтийн үеийн зохицуулалт, хууль хүчин төгөлдөр болох хугацааг тусгасан.

Хууль батлагдсанаар хүлээгдэж буй үр дүн:

-соёл, боловсрол, спорт, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий дэд төвүүд шинээр бий болно;

-нийслэл хотын агаар, хөрс, орчны бохирдлын голомт болж байгаа гэр хорооллын бүс болох Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвийг орон сууцжлуулах төслийг тэргүүн ээлжинд эхлүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлнэ;

- хүн амын орлогод нийцсэн, ногоон хөгжлийн загварт тохирсон орон сууц нийлүүлэлтийг хувийн хэвшлийн оролцоотойгоор нэмэгдүүлж, 19,500 орон сууц шинээр баригдаж, 68,250 хүн ая тухтай амьдрах орчин нөхцөл бүрдэнэ;

-зайлшгүй орон байраар хангагдах шаардлагатай зорилтот бүлгийн иргэдийг түр орон сууцаар хангадаг тогтолцоог нэвтрүүлнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдэд суурилсан 25,295 ажлын байр шинээр бий болж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүн 2.5 их наяд төгрөгөөр нэмэгдэнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүд бий болсноор агаарын бохирдол 22 хувиар, авто замын түгжрэл 36.3 хувиар буурах урьдчилсан тооцоололтой байна.

Хуулийн төсөлтэй холбогдуулан дараах хууль тогтоомжид холбогдох өөрчлөлтийг оруулах төслийг боловсруулсан. Тухайлбал:

Монгол Улсын автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар нь иргэн, хуулийн этгээд автотээврийн хэрэгслийг эзэмшсэний төлөө төрөөс авч буй татвар тул цахилгаан тэжээлт автомашиныг эзэмшигч ч үүнд хамаарах нь зүйтэй гэж үзсэн. Иймд цахилгаан тэжээлт автомашины жилийн албан татварыг 2001 см³ хүртэлх моторын багтаамж бүхий суудлын автомашинаас авах татвартай адил тогтоохоор тусгав.

Нийслэл Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй суудлын автомашины татварын дээд хязгаарыг 2 дахин нэмэгдүүлж тооцсон.

Монгол Улсын автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсэгт зааснаар хуульд заасан хязгаарт татварыг багтаан албан татвар төлөгчийн автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн бүртгэлтэй аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоох зохицуулалттай.

Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Автотээврийн хэрэгслийн хэрэглээг татварын бодлогоор хязгаарлах, уур амьсгалын өөрчлөлтийн эсрэг тэмцэх олон улсын гэрээ, конвенцийн дагуу Монгол Улс нь нүүрсхүчлийн хийн хэрэглээг хязгаарлах бодлогыг дэмжих, бий болгох шаардлагатай. Энэ хүрээнд нүүрсхүчлийн хийн хэрэглээнд шууд ногдуулдаг татвар бол агаарын бохирдлын төлбөр бөгөөд энэхүү төлбөрийн хэмжээг 2 дахин нэмэгдүүлэхээр хуулийн төсөлд тусгасан.

Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Монгол Улсын хүн амын 50 хувь, улсад бүртгэлтэй нийт тээврийн хэрэгслийн 56 хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байгаа бөгөөд тээврийн хэрэгслийн өсөлтийг тогтоон барих, замын даац хэтрэлтийг хэвийн хэмжээнд байлгах, замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах зорилгоор тээврийн хэрэгслийн дугаар олголтыг нийслэл хотод хэрэгжүүлдэг байхаар хуулийн төсөлд тусгасан.

Цагдаагийн байгууллагын гэмт хэргийн мэдээллийн санд 2018-2023 оны 9 сар хүртэл бүртгэгдсэн такси үйлчилгээтэй холбоотой гэмт хэргийн судалгаанаас үзэхэд нийт 3119 гэмт хэрэг бүртгэгдсэнээс нийслэлд дийлэнх буюу 2940 гэмт хэрэг бүртгэлтэй байна. Үүнээс 2636 гэмт хэрэгт таксины жолооч холбогдсон байна. Тодруулбал, хүний эрүүл мэндийн халдашгүй байдлын эсрэг гэмт хэрэг /133/, хүчиндэх /60/, хулгайлах /433/, дээрэмдэх /223/, залилах /114/, алдаатай гүйлгээ, андуурсан илгээмж, гээгдэл эд хөрөнгө завших гэмт хэрэг/1698/-ийг жолооч үйлдсэн байна. Харин таксины жолооч өөрөө хохирсон нийт 336 гэмт хэргийн 304 гэмт хэрэг нийслэлд бүртгэгдсэн байна.

Нийтийн тээврийн болон такси үйлчилгээ эрхлэхэд тусгай зөвшөөрлийг олгодог байхаар зохицуулж, тодорхой нөхцөл, шаардлагуудыг тусгасан. Харин таксинаас бусад нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийн хувь хэмжээг тогтоох асуудлыг зохицуулж, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийг орон нутгийн төрийн санд төвлөрүүлж, олон нийтийн хяналт тавих эрх зүйн орчныг бүрдүүлэхийг зорьсон.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн бүртгэл, мэдээллийн санг Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сангийн нэг хэсэг байхаар тусгав.

Иргэн, хуулийн этгээд торгох шийтгэл, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс болон авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөр, агаарын бохирдлын төлбөр, автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварыг хугацаанд нь төлөөгүй, техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоонд ороогүй тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг хориглохоор тусгасан.

Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулиар гэр хорооллыг орон сууцжуулах асуудал тусгагдсантай холбогдуулан Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуульд зохицуулалтыг нийцүүлэх зорилгоор Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулиар тусгайлан зохицуулснаас бусад харилцааг Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуулиар зохицуулахаар тусгав.

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Хуулийн төслөөр дагуул хот, эдийн засгийн тусгай бүсийн эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгох замаар нийслэл хотын төвлөрлийг сааруулах

Засгийн газрын бодлогыг бодитой хэрэгжүүлэх боломж бүрдүүлэхээр зорьсон. Тодруулбал, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нийслэл хотын эдийн засгийн тусгай бүсийг зөвхөн дагуул хотод байгуулахаар хуульчилсан нь дагуул хотыг байгуулах, түүний бүтээн байгуулалт, хөрөнгө оруулалттай холбоотойгоор цаг хугацаа их зарцуулах зэргээр эдийн засгийн тусгай бүс байгуулах боломжийг хязгаарлаж байгаа тул тусгай бүсийг нийслэлийн нутаг дэвсгэр, дагуул хот болон бусад орон нутагт тухайн засаг захиргааны нэгжтэй тохиролцсоны үндсэн дээр Засгийн газрын шийдвэрээр байгуулахаар тусгав.

Мөн нийслэл хотын дүрмийг зохицуулалтыг тодруулж, ногоон байгууламж, цэцэрлэгт хүрээлэн, дуу чимээний бохирдол, хүүхдийн тоглоомын талбайн ашиглалт, хамгаалалт зэрэг зохицуулалт шаардлагатай, хотод тулгамдаж байгаа асуудлыг тухайлан нийслэл хотын дүрмээр зохицуулахаар тусгасан.

Монгол Улсын хэмжээнд бүртгэлтэй ачааны авто машины тоо 2023 оны эхний хагас жилийн байдлаар 202111 байгаа бөгөөд нийслэлд бүртгэлтэй ачааны авто машины тоо 90184 байгаа нь нийт автомашины 44.62 хувийг эзэлж байна. Нийслэлд бүртгэлтэй 90184 ачааны автомашинаас 19761 ачааны машин буюу 21% нь зөвшөөрөл авч, ачаа тээвэрлэж замын хөдөлгөөнд оролцож байна.

Нийслэл хотын замын хөдөлгөөнд ачааны автомашиныг цагийн хязгаарлалттай оролцуулах нь гудамж замын хөдөлгөөнийг зохицуулах томоохон хөшүүрэг болсоор ирсэн. Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлын Тэргүүлэгчдийн тогтоолоор батлагдсан “Нийслэлийн гудамж замын хөдөлгөөнд ачааны автомашиныг цагийн хязгаарлалттайгаар оролцуулах, түр зөвшөөрөл олгох журам” нь хуулиар тусгайлан эрх олгосон зохицуулалтгүй байсан.

Иймд харьяалах нутаг дэвсгэрийн замын хөдөлгөөнд ачааны, түгээлт, хүргэлтийн үйлчилгээний автомашиныг хязгаарлалттайгаар оролцуулах эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгохоор хуулийн төсөлд тусгасан.

Нийслэл хотын албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

2021 оны 07 дугаар сарын 07-ны өдрийн Нийслэл хотын албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулиар “автомашин угаалгын газар” болон нийтийн тээврээс бусад автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой “авто үйлчилгээ үзүүлэгч”-ийн үйлчилгээнд нийслэл хотын албан татвар ногдуулахаар тусгасан. Гэвч Нийслэл хотын албан татвараас чөлөөлөх асуудлыг зохицуулсан 10 дугаар зүйлд холбогдох өөрчлөлтийг оруулаагүйгээс дээрх хоёр үйлчилгээ нь уг албан татвараас чөлөөлөгдөж татвар ногдуулж, хураах хуулийн үндэслэлгүй байсан. Иймд хуулийн дээрх заалт хоорондын зөрчилдөөнийг арилгах зорилгоор нийслэл хотын албан татвараас чөлөөлөгдөхөд хамаарахгүй үйлчилгээнд дээрх хоёр үйлчилгээг тусгахаар төслийг боловсруулав.

Хуульд өөрчлөлт орсноор нийслэл, дүүргийн татварын албанд бүртгэлтэй авто угаалгын үйлчилгээ эрхлэгч 167 татвар төлөгчийн 41.8 сая төгрөг, авто үйлчилгээ үзүүлэгч 457 татвар төлөгчийн 180.2 сая төгрөг буюу нийт 624 татвар төлөгчийн 222.0 сая төгрөгийг нийслэлийн төсөвт төвлөрүүлэх тооцоолол гарч байна.

Хот байгуулалтын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Хуулийн төслөөр барилгажилт, нутаг дэвсгэрийн бүсчлэлийн ашиглалтын хязгаарлалтын норм зөрчигдсөн барилга байгууламжийн газрыг чөлөөлөх, орц, гарц гаргах, барилга байгууламж, зам, замын байгууламжийг шилжүүлэх, албадан буулгахтай холбоотой зардлыг буруутай этгээдээр гаргуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлнэ. Мөн нийт газар нутгийн 20-оос доошгүй хувь нь цэцэрлэг, ногоон байгууламж, 20-оос доошгүй хувь нь авто зогсоол, нийтийн амралт зугаалга, биеийн тамирын зориулалтын талбай байхаар төсөлд тусгасан. Ингэснээр эдэлбэр газрын 30 хувьд ногоон байгууламж, хүүхдийн тоглоомын талбайг хамтад багтаан төлөвлөж, түүний ихэнх хэсэгт авто зам, зогсоол төлөвлөж, амрах талбай, хүүхдийн тоглоомын талбай, ногоон байгууламж зэргийг маш бага хэмжээнд төлөвлөн байгуулж байгаа одоогийн нөхцөл өөрчлөгдөх болно.

Дээрх асуудалтай холбоотой гомдол санал жил ирэх тусам өсөж барилгатай холбоотой асуудлаар иргэдээс ирүүлсэн өргөдөл, гомдлын 30-40%-ийг орон зайн төлөвлөлт, ногоон байгууламж, хүүхдийн тоглоом, авто зогсоолтой холбоотой гомдол эзэлж байна. Мөн 2020-2022 онд хийгдсэн тоглоомын талбайн судалгаагаар хорооллын доторх хүүхдийн тоглоомын талбай нь авто машины хөдөлгөөнөөс тусгаарлагдаагүй, олон хүүхдэд хүртээмжгүй, аюулгүй байдал алдагдаж байгаа нь хүүхдийн эрхийг зөрчиж байна.

Барилга бүрийн орчинд хангалттай хэмжээний ногоон байгууламжийг төлөвлөн байгуулсанаар орчны дуу чимээ, тоос, тоосонцорын бууруулах ач холбогдолтой. Түүнээс гадна хог хаягдлыг эх үүсвэр дээр нь ангилан ялгах, дахин боловсруулах, хог тээврийн менежментийг сайжруулах зорилтын хүрээнд орон сууцны бүсээс ялгарч буй ахуйн хог хаягдлыг эх үүсвэрээс нь ангилсан байдлаар ачиж тээвэрлэх шаардлагатай.

Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл (2005)

Нийслэлийн 9 дүүргийн хэмжээнд хог хаягдлын үйлчилгээний чиглэлээр мэргэшсэн нийт 33 аж ахуйн нэгж, байгууллага ажилладаг. Үүнээс төсөвт байгууллага 11, хувийн хэвшил 22 байгууллага ажиллаж байна. Хот нийтийн аж ахуйн салбар дундаа хог тээвэрлэлт, зам талбайн цэвэрлэгээний ажил нь тогтмол тасралтгүй хийгддэг хотын урсгал үндсэн гол ажил бөгөөд урсгал ажлыг тасалдуулах нь ажлын бүтээмж, чанар харилцан адилгүй, тогтворгүй болж, гудамж зам талбай бохирдож, халтиргаа гулгаа үүсэх зэрэг нөхцөл байдал төсөвт жилийн эхний улиралд буюу 1-3 дугаар сард үүсдэг.

Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуульд /2005/ нийслэл хотын хот тохижилт, авто зам, халаалт, цэвэр, бохир усны шугам, үерийн далан сувгийн засвар, арчилгаа, хог хаягдалтай холбоотой ажил, үйлчилгээ, нийслэл хотод шаардлагатай машин техник, тоног төхөөрөмж, бараа, материалыг санхүүгийн түрээс /лизинг/-ээр худалдан авах болон нийслэл хотын аж ахуйн үйл ажиллагааг объект, талбайгаар нь ашиглалт засвар үйлчилгээг хариуцсан этгээд гэрээт хугацаанд нэмэлт шаардлагатай ажил үйлчилгээг гэрээ шууд байгуулах аргаар худалдан авалтыг зохион байгуулахаар тусгалаа. Ингэснээр нийслэлийн цахилгаан, дулаан, усаар тасрахгүй хэвийн байх, үер ус, бохирдол, хог хаягдал, ногоон байгууламж зэрэг хотын аж ахуйн үйл

ажиллагааг хэвийн үргэлжлүүлэх тусгай чиг үүргийн байгууллагууд гамшгийн эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх хотын аж ахуйн үйл ажиллагаа хэвийн тасралтгүй үргэлжлэх, иргэдийн эрүүл аюулгүй орчинд амьдрах амьдралын чанар нэмэгдэхэд оршино.

Зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Хуулийн төслөөр орон нутгийн, хот доторх болон хот орчмын нийтийн зорчигч тээвэр, такси үйлчилгээг тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр эрхлэх бөгөөд уг зөвшөөрлийг аймаг, нийслэлийн Засаг дарга олгохоор тусгасан.

Энэ хуулийн нэмэлтийг оруулснаар нийтийн зорчигч тээврийн болон такси үйлчилгээний хяналт, хариуцлагын тогтолцоо сайжирна гэж үзэж байна.

Хот, суурины ус хангамж, ариутгах татуургын ашиглалт, засвар, үйлчилгээг Зохицуулах зөвлөлөөс олгодог болон цахилгаан, дулаан түгээх, эрчим хүч, хийгээр хангах тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч нь тусгай зөвшөөрөл олгох эрх бүхий этгээд, аймаг, нийслэлийн Засаг даргатай гурвалсан гэрээ байгуулан ажиллахаар тусгасан.

Зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт оруулсантай холбогдуулан Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулсан болно.

Эд хөрөнгийн эрхийн улсын бүртгэлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Орон сууцны тухай хуулийн 15.1, 15.3-т заасныг зөрчиж нийтийн зориулалттай орон сууцны зориулалтыг өөрчилсөн бол холбогдох өөрчлөлтийг эрхийн улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглохоор тусгасан. Ингэснээр орон сууцанд оршин суугчдын эрүүл, аюулгүй, ая тухтай амьдрах нөхцөл сайжирна.

Мөн Эрхийн улсын бүртгэлд тусгах газрын хязгаарлагдмал эрх, гэрээгээр ашиглах эрх, үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнийг тодорхойлох үндэслэл, дэс дарааллыг бодитой болгон зохицуулалтыг өөрчлөхөөр хуулийн төслийг боловсруулсан.

Төрийн албаны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Төрийн албаны тухай хуульд өөрчлөлт оруулж, ажлын зайлшгүй шаардлагатайгаас бусад тохиолдолд төрийн албан хаагчийг долоо хоногийн ажлын 1 өдөр зайнаас ажиллуулж болох зохицуулалтыг бий болгон замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, бусад улсын жишгээр ажлын бүтээмжийг нэмэгдүүлэхийг зорьсон.

Мөн Улаанбаатар хотын Ерөнхий менежерийн албан тушаалыг төрийн улс төрийн албан тушаалд хамааруулж, улс төрийн хариуцлага хүлээж байхаар тусгасан болно.

Нийслэл Улаанбаатар хотын аж ахуйд хамаарах төрийн үйлчилгээний албан тушаалыг төрийн захиргааны албан тушаалын ангилалд адилтган авч үзэх албан тушаалын жагсаалтыг Засгийн газрын саналыг үндэслэн төрийн албаны төв байгууллага батлахаар тусгасан нь нийслэл хотын аж ахуйн салбарт дутагдаж байгаа хүний нөөцийг бүрдүүлэхэд ач холбогдолтой юм.

Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуулийн 46 дугаар зүйлийн 46.5-т гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажилд зориулсан хөрөнгийг чиглэлийг тодорхой заасан бөгөөд авто замын тэмдэг, тэмдэглэлийн талаар тусгаагүй. Зам тээврийн осол 2021 онд 22482, 2022 онд 24121, 2023 оны 8 дугаар сарын байдлаар 33.723 гарсан байна.

Иймд хуулийн дээрх заалтад авто замын тэмдэг, тэмдэглэлийг шинээр байршуулах, шинэчлэх, засварлах гэж нэмж оруулахаар төслийг боловсруулав.

Нийслэлийн Засаг дарга нь Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 56 дугаар зүйлийн 56.1-т “Засаг дарга нь харьяалах нутаг дэвсгэртээ хууль тогтоомж, Засгийн газрын шийдвэр, харьяалах дээд шатны Засаг даргын шийдвэрийн гүйцэтгэлийг хангах, түүнчлэн тухайн Хурлын шийдвэрийг хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий төрийн төлөөлөгч мөн”, 59 дүгээр зүйлийн 59.1.10-т “гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх, нийгмийн хэв журмыг сахиулах чиглэлээр холбогдох хуулиар олгогдсон бүрэн эрхийг хэрэгжүүлэх”, 62 дугаар зүйлийн 62.1.9-т “гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх, нийгмийн хэв журмыг сахиулах чиглэлээр холбогдох хуулиар олгосон бүрэн эрхийг хэрэгжүүлэх” бүрэн эрхийг сум, дүүргийн Засаг дарга хэрэгжүүлэхээр заасан.

Иймд гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх ажлыг аймаг, сум, нийслэл, дүүрэгт Засаг даргаар удирдуулсан зөвлөл зохицуулах нь хуулийн хэрэгжилтэд нийцнэ гэж үзэж хуулийн төслийг боловсруулсан.

Сүүлийн 4 жилийн байдлаар гэмт хэрэг, зөрчлийг авч үзвэл 2020 онд 14.633 гэмт хэрэг, 1.753.050, 2021 онд 16.534 гэмт хэрэг, 1.602.613 зөрчил, 2022 онд 24.310 гэмт хэрэг, 2.075.830 зөрчил, 2023 оны 9 дүгээр сарын байдлаар 19.491 гэмт хэрэг, 1.695.052 зөрчил гарсан байна.

Хуульд өөрчлөлт орсноор гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлын уялдаа холбоо, хариуцлага, хяналт сайжирна гэж үзэж байна.

Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Нийслэлийн айл өрхөд 2022 оны байдлаар бүртгэлтэй 48128 нохой, 2139 муур байна. Албан бус тоогоор 300-320 мянга гаруй эзэнгүй нохой, муур байна гэсэн тоо бий.

Нийт орон сууцанд амьдардаг 12 айлын нэг нь нохой, муур тэжээдэг. Харин гэр хорооллын айлын 30 гаруй хувь нь нохой, муур тэжээдэг гэх дүн мэдээ байна. Тэгвэл орон сууцанд амьдардаг иргэдийн 50 хувь нь нохойндоо вакцин хийлгэдэггүй бол, гэр хорооллын иргэдийн 77 хувь нь мөн л нохойндоо вакцин болон туулга хийлгэдэггүй байна. Нийслэлд 2021 онд 87442, 2022 онд 78,086, 2023 онд 65,667 эзэнгүй нохой, муурыг тус тус устгаж Цагаан давааны төвлөрсөн хогийн цэгт булшилсан. Нийслэлд гэрийн тэжээвэр амьтан, нийтийн байранд тэжээхийг хориглох амьтан, тэдгээрийн үүлдэр, асрамжлах газрын асуудлыг нарийвчлан

зохицуулсан дүрэм журам байдаггүйгээс иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх зөрчигдөж байна.

Эзэнгүй муур, нохойг хүнлэг бус арга хэрэгслээр устгаж байгаа, түүнчлэн эзэнгүй муур, нохойг бүртгэх, түр байршуулах, устгахтай холбоотой зохицуулалтыг тодорхой болгох шаардлагатай байна.

Түүнчлэн нийслэлд амьтан худалдан борлуулдаг газар 6, амьтны хүрээлэн 2, амьтан түр байршуулах, худалдан борлуулах 4 газар үйл ажиллагаа явуулж байгаа хэлдий ч амьтан худалдан борлуулах, амьтны хүрээлэн ажиллуулах талаарх зохицуулалт тодорхойгүй байна.

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2019 оны 21/06 дугаар тогтоолоор мал аж ахуй эрхлэхийг зөвшөөрөх буюу хориглох бүсийн хил хязгаарыг шинэчлэн баталсан ч захиргааны хэм хэмжээний улсын нэгдсэн санд бүртгэгдээгүй байна. Иймд мал аж ахуй эрхлэхийг хориглох бүсийн хил хязгаарыг тогтоох, хориглосон бүсэд нэвтэрсэн малыг түр хадгалах, түүнтэй холбогдон гарсан зардлыг нөхөн төлүүлэх асуудлыг журамлах шаардлагатай байна.

Мал, амьтан хориглосон бүсэд нэвтэрсэн тохиолдолд авах арга хэмжээ болон оршуулгын үйл ажиллагаа, нийтийн эзэмшлийн гудамж, талбайн гэрэлтүүлэг, кабель, инженерийн бэлтгэл арга хэмжээний усны барилга байгууламжийн төлөвлөлт, ашиглалт, үйлчилгээтэй холбогдсон харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгохыг зорьсон.

Оршуулгын үйл ажиллагааг зохицуулсан хууль, журам байдаггүй учир энэхүү харилцааг зохицуулах зайлшгүй хэрэгцээ, шаардлага байгаа болно.

Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Зөвшөөрлийн тухай хуульд орон нутгийн, хот доторх болон хот орчмын нийтийн зорчигч тээвэр, такси үйлчилгээг тусгай зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэхээр заасантай холбогдуулан тусгай зөвшөөрөл олгоход хураах хураамжийг тусгаж, автотээврийн хэрэгсэлд техникийн үзлэг хийх тусгай зөвшөөрөл олгоход хураах хураамжийн хэмжээг өөрчлөхөөр тусгасан.

Төсвийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуульд замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийн талаар зохицуулалт тусгасантай холбогдуулан замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг нийслэлийн төсвийн татварын орлогод хамааруулахаар тусгав.

Мөн Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулсантай холбогдуулан уг нэмэгдүүлсэн албан татварын орлогыг нийслэлийн төсөвт төвлөрүүлэхээр тусгасан.

Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Хот байгуулалтын тухай хуульд заасан цэцэрлэг, ногоон байгууламж, авто зогсоолын төлөвлөлт, барилгажилтад тавигдах шаардлага хангаагүй үл хөдлөх эд хөрөнгөд ногдуулах албан татварын хувь, хэмжээг 1 хүртэл хувиар нэмэгдүүлж тооцох эрхийг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хуралд олгохоор тусгалаа.

Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн төсөл

Нийслэлийн хүн амын тал хувь нь гэр хороолол буюу инженерийн дэд бүтцийн хангамжгүй, агаар, хөрсний бохирдолтой нөхцөлд амьдарч байна.

Улаанбаатар хотын гэр хорооллын 163,742 яндан агаарын бохирдлын 31 хувийг үүсгэж байна.

Иймд орчны бохирдлыг бууруулах, төвлөрлийг сааруулах зорилгоор гэр хорооллыг орон сууцжуулах төсөл хэрэгжүүлэгчийн гэр хорооллыг орон сууцжуулах байршил болох дэд төвүүдэд нийтийн зориулалттай орон сууцны барилга байгууламж шинээр барихад шаардагдах барилгын материал, машин механизмыг импортлоход гаалийн албан татвараас 2028 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийг хүртэл чөлөөлөхөөр тусгасан.

Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Гэр хорооллыг орон сууцжуулах ажилд зориулан гэрээний дагуу гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх байгууллагад шилжүүлсэн газар эзэмших, ашиглах, өмчлөх эрх борлуулсны орлого болон нийслэлийн гаргасан өрийн бичиг /бонд/-ийн төлбөр, хүү, анзын орлогыг хувь хүний орлогын албан татвараас чөлөөлөхөөр тусгав.

Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх байгууллагад үйл ажиллагааны орлогод ногдох албан татварыг 90 хувиар, гэр хорооллыг орон сууцжуулах ажилд зориулан гэрээний үндсэнд гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх байгууллагад шилжүүлсэн газар эзэмших, ашиглах, өмчлөх эрх борлуулсны орлогыг чөлөөлөх байдлаар хуулийн төсөлд тусгаж 2028 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийг дуустал хугацаанд дагаж мөрдөхөөр тусгалаа.

Мөн нийслэлээс гаргасан өрийн бичиг /бонд/-ийн төлбөр, хүү, анзийг Засгийн газрын бонд, Монгол Улсын Хөгжлийн банкны өрийн бичгийн нэгэн адил орлогын албан татвараас чөлөөлөхөөр тусгав.

Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Хуулийн төсөлд нийслэлийн Засаг даргын газрын харилцааны талаар хэрэгжүүлэх бүрэн эрхийг тодруулж, хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, нийслэлийн газар зохион байгуулалтын ерөнхий болон тухайн жилийн төлөвлөгөөний дагуу газрын иргэнд өмчлүүлэх асуудлыг шийдвэрлэх, түүнчлэн иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын газар эзэмших, ашиглах эрхийг хүчингүй болгох,

дуусгавар болгох, газрын байршил, хэмжээ, зориулалтыг өөрчлөх асуудлыг шийдвэрлэх эрхтэй байхаар тусгалаа.

Мөн нийслэл, дүүргийн газрын алба нь иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын газар эзэмших эрхийг шилжүүлэх, газар эзэмших, ашиглах эрхийн хугацааг сунгах хүсэлтийг хүлээн авч шийдвэрлэх эрх хэмжээ, чиг үүргийг тодорхой болгон газрын нэгдмэл сангийн удирдлагын нэгдсэн цахим системийг бий болгохоор тусгасан.

Мөн газар өмчлүүлэх, газар эзэмших, ашиглах, чөлөөлөхтэй холбоотой маргааныг хянан шийдвэрлэх чиг үүрэг бүхий орон тооны бус нийслэлийн газрын эрхийн маргаан таслах зөвлөлийг ажиллуулахаар хуулийн төслийг боловсруулсан. Үүнтэй холбогдуулан нийслэлийн нутаг дэвсгэр дэх газартай холбоотой маргаан шийдвэрлэх зохицуулалтыг тусгайлан зохицуулахаар тусгасан.

Хуулийн төслөөр нийтийн эдэлбэрийн газар, нийслэл хотын эдийн засгийн тусгай бүсийн газрын зориулалтаар улсын болон орон нутгийн тусгай хэрэгцээнд авч, эдийн засгийн тусгай бүсийг хөгжүүлэх, нийтийн эдэлбэрийн газрын хүртээмжийг нэмэгдүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн.

Эрх бүхий байгууллагаас олгосон газар өмчлөх, эзэмших, ашиглах газрын эрхээ хэрэгжүүлэх, хүн амын нийтийн ашиг сонирхлыг хангах зайлшгүй шаардлагатай тохиолдолд бусдын өмчлөх, эзэмших, ашиглах эрхийг хязгаарлаж сервитут тогтоох эрх зүйн үндсийг бий болгосон.

Барилгын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Барилга байгууламж ашиглалтад оруулах комиссын ажиллах зардлын хэмжээг барилга байгууламжийн төвөгшил, хэмжээг харгалзан тогтоохоор тусгав.

Дээр дурдсан хуулиудыг зөрчсөн тохиолдолд холбогдох зөрчилд ногдуулах шийтгэлийг Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөлд, шалган шийдвэрлэх эрх бүхий албан тушаалтныг Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөлд тус тус тусгав.

Авто замын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл

Авто зогсоолын төлбөрийн дээд, доод хэмжээг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоох ба энэ хязгаарт багтаан авто зогсоолын үйлчилгээ эрхлэгч авто зогсоолын төлбөрийн хэмжээг тогтоох зохицуулалтыг тусгалаа.

“Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл

Богдхан уулын дархан цаазат газрын хилийн заагийн хэмжээг бууруулахгүйгээр хилийн цэст өөрчлөлт оруулах асуудлыг судалж, холбогдох саналаа шийдвэрлүүлэх болон улсын хэмжээнд нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар албадан чөлөөлөхтэй холбоотой эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох хуулийн төслийг боловсруулж, Монгол Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхийг Монгол Улсын Засгийн газарт даалгахаар тогтоолын төсөлд тусгасан болно.

---oOo---

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ
ТҮГЖРЭЛИЙГ БУУРУУЛАХ, ГЭР ХОРООЛЛЫГ
ОРОН СУУЦЖУУЛАХ ТУХАЙ**

**НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ
НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ**

1 дүгээр зүйл.Хуулийн зорилт

1.1.Энэ хуулийн зорилт нь иргэний саадгүй зорчих нөхцөлийг нэмэгдүүлэх, нийтийн тээврийн төрөл, хүртээмж, авто зогсоолын ашиглалтыг сайжруулах, замын хөдөлгөөний ачаалалтай хэсэгт төлбөр тогтоох, замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулж, гэр хорооллыг орон сууцжуулах, түгжрэл, орчны бохирдлоос үүсэх нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийг бууруулах, урьдчилан сэргийлэхэд оршино.

**2 дугаар зүйл.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний
түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг
орон сууцжуулах хууль тогтоомж**

2.1.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах хууль тогтоомж нь Монгол Улсын Үндсэн хууль¹, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль², Автотээврийн тухай хууль³, Авто замын тухай хууль⁴, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль⁵, Газрын тухай хууль⁶, энэ хууль болон эдгээр хуультай нийцүүлэн гаргасан хууль тогтоомжийн бусад актаас бүрдэнэ.

2.2.Монгол Улсын олон улсын гэрээнд энэ хуульд зааснаас өөрөөр заасан бол олон улсын гэрээний заалтыг дагаж мөрдөнө.

3 дугаар зүйл.Хуулийн үйлчлэх хүрээ

3.1.Энэ хууль Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хот /цаашид “нийслэл хот” гэх/-ын нутаг дэвсгэрт үйлчилнэ.

3.2.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулахтай холбогдсон энэ хуулиар зохицуулснаас бусад харилцааг холбогдох хуулиар зохицуулна.

¹ Монгол Улсын Үндсэн хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 1992 оны 1 дугаарт нийтлэгдсэн.

² Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 2021 оны 35 дугаарт нийтлэгдсэн.

³ Автотээврийн тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 1999 оны 28 дугаарт нийтлэгдсэн.

⁴ Авто замын тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 2017 оны 22 дугаарт нийтлэгдсэн.

⁵ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 2015 оны 28 дугаарт нийтлэгдсэн.

⁶ Газрын тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 2002 оны 27 дугаарт нийтлэгдсэн.

4 дүгээр зүйл.Хуулийн нэр томьёоны тодорхойлолт

4.1.Энэ хуульд хэрэглэсэн дараах нэр томьёог доор дурдсан утгаар ойлгоно:

4.1.1.“авто зам” гэж Авто замын тухай хуулийн 4.1.1-д заасныг;

4.1.2.“авто зогсоол” гэж тээврийн хэрэгслийг байрлуулах, хадгалах зориулалт бүхий талбай, байгууламжийг;

4.1.3.“замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс” гэж замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах зорилгоор эрх бүхий этгээдээс тогтоосон нутаг дэвсгэрийг;

4.1.4.“замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр” гэж замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэвтрэхэд төлөх төлбөрийг;

4.1.5.“замын хөдөлгөөний түгжрэл” гэж авто замаар зорчих тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний дундаж хурд 20 км/цагаас доош буурч, тээврийн хэрэгслийн дараалал нэмэгдэх байнгын шинжтэй үзэгдлийг;

4.1.6.“гэр хорооллыг орон сууцжуулах” гэж нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээнд үндэслэн газар чөлөөлөлт хийгдсэн талбайд Орон сууцны тухай хуулийн⁷ 3.1.3-т заасан орон сууц хөгжүүлэх үйл ажиллагааг;

4.1.7.“гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгч” гэж гэр хорооллыг орон сууцжуулах нийслэлийн өмчит хуулийн этгээдийг;

4.1.8.“нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээ” гэж нийтийн эрх ашиг, иргэний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах суурь хэрэгцээг хангах зориулалттай энэ хуулийн 14.2-т заасан нийтээр ашиглах нийгмийн суурь үйлчилгээний барилга байгууламж, тэдгээрийн шугам, сүлжээ, инженерийн дэд бүтцийг;

4.1.9.“тээврийн хэрэгсэл” гэж Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3.1.1-д заасныг.

5 дугаар зүйл.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд баримтлах зарчим

5.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд дараах зарчмыг баримтална:

5.1.1.нийтийн эрх ашгийг эрхэмлэж, иргэний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах;

5.1.2.иргэний оролцоог хангах;

5.1.3.шуурхай, тасралтгүй, ил тод байх;

5.1.4.төрийн байгууллагын үйл ажиллагааны уялдааг хангах;

5.1.5.төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийг дэмжих;

5.1.6.инновац, дэвшилтэт техник, технологи,судалгаанд үндэслэх.

⁷ Орон сууцны тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 1999 оны 21 дугаарт нийтлэгдсэн.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ
ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТӨЛБӨРТЭЙ БҮС, АВТО ЗОГСООЛ

**6 дугаар зүйл.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс,
төлбөр төлөгч, төлбөрийн хэмжээ,
төлбөр ногдох зүйл**

6.1.Нийслэлийн Засаг дарга замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг тогтоож, уг бүсэд мөрдөх журмыг батална.

6.2.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч этгээд нь замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн бол замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч байна.

6.3.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр ногдуулна.

6.4.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-ээс хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээний 5 хүртэл хувьтай тэнцэх мөнгөн дүн байна.

6.5.Энэ хуулийн 6.4-т заасан хязгаарт багтаан замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.

6.6.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд замын тэмдэг, тэмдэглэлийг иргэнд ойлгомжтой байдлаар байршуулсан байна.

**7 дугаар зүйл.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн
төлбөр ногдуулах, төлөх**

7.1.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн тээврийн хэрэгсэл, эзэмшигч, өмчлөгчийн бүртгэлийг хөтөлнө.

7.2.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим системийн мэдээллийн сангийн замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд зорчсон, тээврийн хэрэгслийн хяналтын мэдээлэлд үндэслэн техник, технологид суурилсан тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системээр дамжуулан ногдуулна.

7.3.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн эзэмшигч, өмчлөгчийн бүртгэлийн мэдээлэлд үндэслэн төлбөрийн нэхэмжлэхийг тухай бүр үүсгэж, цахим төлбөрийн баримтын систем болон хуульд заасан бусад хэлбэрээр төлбөр төлөгчид хүргүүлнэ.

7.4.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг энэ хуулийн 7.3-т заасны дагуу нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төсөвт төлнө.

7.5.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгчийг бүртгэх, төлбөрийг ногдуулах, хураах журмыг нийслэлийн Засаг дарга, татварын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын дарга хамтран батална.

7.6.Иргэн, хуулийн этгээд замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг иргэн, хуулийн этгээдийн харилцах данснаас төлбөрийг шууд хийлгэх тухай нөхцөлөөр тохиролцож гэрээ байгуулж болно.

7.7.Энэ хуулийн 7.6-д заасан гэрээнд заасан бол замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хугацаанд нь төлөөгүй иргэн, хуулийн этгээдийн харилцах данснаас төлбөрийн гүйлгээг холбогдох хуульд заасны дагуу төсөвт шилжүүлж болно.

7.8.Хугацаанд нь төлөөгүй замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн⁸ 15.2-т заасан урамшууллаас суутгаж болно.

7.9.Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн байгууллага болон цагдаагийн байгууллага замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хураахад туслалцаа үзүүлнэ.

7.10.Татварын алба замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хугацаанд нь төлөөгүй иргэн, хуулийн этгээдийн өрийг Татварын ерөнхий хуульд⁹ заасны дагуу хураах үйл ажиллагаа хэрэгжүүлж болно.

8 дугаар зүйл.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх

8.1.Замын хөдөлгөөнд оролцох дараах иргэн, хуулийн этгээдийн тээврийн хэрэгслийг доор дурдсан хувь хэмжээгээр замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө:

8.1.1.замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд оршин суух хаягтай иргэний тээврийн хэрэгслийг 90 хувиар;

8.1.2.татвар төлөгчөөр бүртгүүлэн, цахим төлбөрийн баримтын системд холбогдсон зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээний тээврийн хэрэгслийг 50 хувиар.

8.2.Дараах иргэн, хуулийн этгээдийн тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс чөлөөлнө:

8.2.1.тусгай дуут болон гэрлэн дохио хэрэглэж замын хөдөлгөөнд оролцох хууль сахиулах, үндэсний аюулгүй байдлыг хангах тусгайлсан чиг үүрэгтэй байгууллага, хүн, мал эмнэлэг, цахилгаан, дулаан, ус суваг, холбоо, үйлдвэрлэлийн ослын шуурхай дуудлагын болон дохиолол хамгаалал, даатгалын шуурхай алба, хот тохижилт, техникийн хяналт болон замын арчлалт, засвар үйлчилгээ, хяналт шалгалтын зориулалттай шуурхай ажлын болон Төрийн хэмнэлтийн тухай хуулийн 6.2, 6.5-д заасан байгууллагын тээврийн хэрэгсэл;

8.2.2.хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл, байнгын асаргаа шаардлагатай 16 хүртэлх насны хөгжлийн бэрхшээлтэй хүүхэд, бүрэн хараагүй, бүрэн хэлгүй, бүрэн дүлий, одой иргэн болон байнгын асаргаа

⁸ Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хууль "Төрийн мэдээлэл" эмхэтгэлийн 2015 оны 29 дугаарт нийтлэгдсэн.

⁹ Татварын ерөнхий хууль "Төрийн мэдээлэл" эмхэтгэлийн 2019 оны 22 дугаарт нийтлэгдсэн.

шаардлагатай хөдөлмөрийн чадвараа бүрэн алдсан хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнийг тээвэрлэх зориулалтаар зөвшөөрөл авсан асран хамгаалагч, харгалзан дэмжигчийн тээврийн хэрэгсэл;

8.2.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл, сургууль, цэцэрлэг, ажилчдын автобус;

8.2.4.бүх төрлийн унадаг дугуй, мопед, мотоцикл.

8.3.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх тээврийн хэрэгсэл, иргэн, хуулийн этгээдийг тодорхойлох, хөнгөлөх, чөлөөлөх журмыг нийслэлийн Засаг дарга, татварын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын дарга хамтран батална.

9 дүгээр зүйл.Авто зогсоол

9.1.Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт өмчийн хэлбэрээс үл шалтгаалан авто зогсоолын төрөл, тэдгээрт тавигдах нийтлэг шаардлагыг хотын стандартаар тогтооно.

9.2.Авто зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэх этгээд нь авто зогсоолын эрэлт, хэрэгцээ, байршил, замын хөдөлгөөний эрчмийг харгалзан Авто замын тухай хуулийн 30.6-д заасан төлбөрийн хэмжээг тогтоон авч болно.

9.3.Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт нийтийн хэрэгцээний авто зогсоолыг төлөвлөх, барьж байгуулах журмыг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал батална.

9.4.Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт нийтийн хэрэгцээний авто зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэх журмыг нийслэлийн Засаг дарга батална.

9.5.Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт өмчийн хэлбэрээс үл шалтгаалан нийтийн хэрэгцээний зориулалттай авто зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь авто зогсоолын нэгдсэн системд холбогдсон байна.

9.6.Нийслэлийн өмчлөлийн авто зогсоолын менежмент, авто зогсоолын нэгдсэн системийг нийслэлийн Засаг дарга хариуцна.

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ НИЙСЛЭЛИЙН НИЙТИЙН ТЭЭВЭР, ТҮҮНИЙ ЗОХИЦУУЛАЛТ

10 дугаар зүйл.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх

10.1.Нийслэл хот олон төрөлт, багтаамж ихтэй нийтийн тээвэр, түүнийг дэмжсэн дэд бүтэцтэй байна.

10.2.Нийслэлийн нийтийн тээврийг төрөлжүүлэн хөгжүүлэхэд холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ.

10.3.Нийслэл хотын ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөө, зорчигч урсгалын эрэлт хэрэгцээ, тухайн зорчих хэсгийн тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний

эрчим, дэд бүтцийг харгалзан тогтвортой зорчилт хөдөлгөөний болон нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлттэй байна.

10.4.Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуульд¹⁰ заасны дагуу нийтийн тээврийн үйлчилгээг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн гэрээ байгуулах замаар хэрэгжүүлж болно.

10.5.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэний сэтгэл ханамжийн үнэлгээг хөндлөнгийн байгууллагаар жил бүр хийлгэнэ.

10.6.Нийслэл хот нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байна.

Тайлбар: Энэ хуульд заасан нийслэлийн нийтийн тээвэр гэдэгт Автотээврийн тухай хуулийн 3.1.11-д зааснаас гадна дүүжин тээвэр болон багтаамж ихтэй зорчигч тээврийн үйл ажиллагааг ойлгоно.

11 дүгээр зүйл.Такси үйлчилгээний хяналт, зохицуулалт

11.1.Автотээврийн тухай хуулийн 15.1 дэх хэсэг, Зөвшөөрлийн тухай хуулийн¹¹ 8.1 дүгээр зүйлийн 5.12-т заасны дагуу хуулийн этгээд такси үйлчилгээ эрхэлж болно.

11.2.Такси үйлчилгээ эрхлэхэд Автотээврийн тухай хуулийн 15.9, 15.10-т заасан нөхцөл, шаардлагыг хангасан байна.

11.3.Такси үйлчилгээг зорчигч тээвэрлэх дүрэм болон холбогдох стандарт, аюулгүй байдлын шаардлагыг хангасан тээвэрлэгчээр гүйцэтгүүлнэ.

11.4.Нийслэлийн тээврийн асуудал хариуцсан байгууллага такси үйлчилгээнд хяналт тавина.

12 дугаар зүйл.Нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, дугаарын хязгаар

12.1.Нийслэлийн авто замын даацыг харгалзан нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарт хязгаарлалт тогтооно.

12.2.Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас эрх олгосны дагуу нийслэлийн тээврийн асуудал хариуцсан байгууллага Автотээврийн тухай хуулийн 6.1.11-д заасан тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг хөтөлнө.

12.3.Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын тээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн нэгдсэн сангаар дамжуулан хөтөлнө.

13 дугаар зүйл.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан

¹⁰ Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 2023 оны 12 дугаарт нийтлэгдсэн.

¹¹ Зөвшөөрлийн тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 2022 оны 38 дугаарт нийтлэгдсэн.

13.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилго бүхий нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг дараах арга хэмжээнд зарцуулна:

13.1.1.нийслэлийн нийтийн тээвэрт ашиглах автобусны чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх;

13.1.2.шинэ төрлийн багтаамж ихтэй нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэх, хөгжүүлэх;

13.1.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн эгнээ, авто зогсоолыг төлөвлөх, байгуулах, хөдөлгөөн зохион байгуулах техник, хэрэгсэл, зураг, дуу-дүрсний бичлэгийн болон хэмжилт-хяналтын төхөөрөмж суурилуулах, тоноглох;

13.1.4.чиглэлийн тээврийн хэрэгсэлд зориулсан авто зогсоол /автопарк/ барих;

13.1.5.нийтийн тээврийн үйлчилгээг хөгжүүлэх, нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах чиглэлийн эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлыг санхүүжүүлэх;

13.1.6.нийтийн тээврийн үйлчилгээг төлөвлөх, зохион байгуулах чиглэлээр ажиллах хүний нөөцийг сургаж, дадлагажуулах.

13.2.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг бүрдүүлэх, захиран зарцуулах, хяналт тавих журмыг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал баталж, түүний хэрэгжилтэд хяналт тавина.

13.3.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн дүрэм, удирдах зөвлөлийн бүрэлдэхүүн, түүний ажиллах журмыг нийслэлийн Засаг дарга батална.

13.4.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн тайлан, зарцуулалт ил тод, нээлттэй байна.

13.5.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан дараах эх үүсвэрээс бүрдэнэ:

13.5.1.чиглэлийн тээврийн хэрэгслийг төлбөртэй ашиглуулсны орлого;

13.5.2.замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр;

13.5.3.Автотээврийн тухай хуулийн 17^{1.5}-д заасан хязгаарт багтаан шинээр олгох автотээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаар худалдан борлуулсны орлого;

13.5.4.чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн авто зогсоол дахь барилга байгууламжийг хүн, хуулийн этгээдэд төлбөртэй ашиглуулсны орлого;

13.5.5.нийтийн тээврийн үйлчилгээний тусгай зөвшөөрөл, бүртгэлийн орлого;

13.5.6.нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн хуулиар хориглоогүй хандив, тусламж, бусад.

ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ
НИЙГМИЙН ЗАЙЛШГҮЙ ХЭРЭГЦЭЭГ ҮНДЭСЛЭН
ГАЗАР ЧӨЛӨӨЛӨХ, ГЭР ХОРООЛЛЫГ ОРОН СУУЦЖУУЛЖ БАРИЛГАЖУУЛАХ

14 дүгээр зүйл.Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн
газар чөлөөлөх

14.1.Нийслэлийн нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд төвлөрлийг сааруулах зорилгоор хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөө, Засгийн газрын шийдвэрийн дагуу улс, орон нутгийн төсвийн хөрөнгө, төр, хувийн хэвшлийн түншлэл, гадаад улсын зээл, тусламжийн хөрөнгөөр хийгдэх төсөл арга хэмжээг хэрэгжүүлэхэд нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн энэ хуулийн 14.7-д заасан журмын дагуу газар чөлөөлнө.

14.2.Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газрыг дараах зориулалтаар чөлөөлнө:

- 14.2.1.боловсролын үйлчилгээ;
- 14.2.2.эрүүл мэндийн үйлчилгээ;
- 14.2.3.нийгмийн халамжийн үйлчилгээ;
- 14.2.4.нийтийн номын сан, соёлын байгууллага;
- 14.2.5.спортын байгууламж;
- 14.2.6.эрчим хүч;
- 14.2.7.дулаан хангамж;
- 14.2.8.ус хангамж, ариутгах татуурга, цэвэрлэх байгууламж;
- 14.2.9.харилцаа холбооны шугам, сүлжээ;
- 14.2.10.авто болон төмөр зам, гүүр, нүхэн гарц, гарам;
- 14.2.11.гамшгаас хамгаалах үйл ажиллагаа;
- 14.2.12.гэмт хэрэгтэй тэмцэх, нийтийн хэв журам хангах үйл ажиллагаа;
- 14.2.13.хог хаягдлыг зохистой хаях, хадгалах, устгах;
- 14.2.14.тохижилт, цэцэрлэгжүүлэлт;
- 14.2.15.явган зам, дугуйн зам;
- 14.2.16.нийтийн хэрэгцээний авто зогсоол;
- 14.2.17.нийтийн тээвэр, дүүжин тээвэр;
- 14.2.18.гэр хорооллыг орон сууцжуулах.

14.3.Газар албадан чөлөөлөх шийдвэрийг гаргахад тухайн төсөл, арга хэмжээний нөлөөлөлд өртөж байгаа газар өмчлөгч, газар эзэмших эрхтэй этгээд, улсын бүртэлд бүртгэлтэй үл хөдлөх эд хөрөнгийн өмчлөгч иргэн, хуулийн этгээдийн 65-аас доошгүй хувийн дэмжлэгийг авсан байна.

14.4.Энэ хуулийн 14.3-т заасан дэмжлэгийг авсан тохиолдолд бусад өмчлөгч, эзэмшигчийн газрыг энэ хуулийн 14.7-д заасан журмын дагуу нөхөх олговрыг олгох болон газар албадан чөлөөлөх шийдвэрийг нийслэлийн Засаг дарга гаргана.

14.5.Нийслэлийн Засаг дарга газар чөлөөлөлтийн нөлөөлөлд өртсөн иргэн, хуулийн этгээдэд энэ хуулийн 14.4-д заасан шийдвэрийг хүргүүлнэ.

14.6.Газар чөлөөлөлтийн нөлөөлөлд өртсөн иргэнийг ажлын байраар хангах, мэргэжлийн болон техникийн боловсрол, сургалтад хамруулах ажлыг зохион байгуулж болно.

14.7.Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөх журмыг Засгийн газар батална.

14.8.Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөх журамд газар чөлөөлөх үйл ажиллагаа, газар чөлөөлөлтийн санхүүжилт, нөлөөлөлд өртөж байгаа иргэн, хуулийн этгээдтэй байгуулах гэрээний загвар, газрын өмчлөх, эзэмших эрх болон үл хөдлөх эд хөрөнгийн эрхийг шилжүүлэх, дуусгавар болгох, төрийн байгууллагын оролцоо, түүний эрх, үүрэг, маргааныг шийдвэрлэх зэрэг асуудлыг тусгана.

15 дугаар зүйл.Газар чөлөөлөхөд баримтлах зарчим, нөхөх олговрын хэлбэр

15.1.Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөхөд дараах зарчмыг баримтална:

15.1.1.газар чөлөөлөлтийн үйл ажиллагаа ил тод байх;

15.1.2.иргэн, хуулийн этгээдийн хуулиар хамгаалагдсан мэдээллийг задруулахгүй байх;

15.1.3.чөлөөлсөн газрыг нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээнд ашиглах;

15.1.4.чөлөөлөгдсөн газрыг байгальд ээлтэй, нийгмийн суурь хэрэгцээг хангах зориулалтаар төлөвлөж, зохион байгуулах.

15.2.Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар чөлөөлөхөд нөхөх олговрын дараах хэлбэрийн аль нэгийг ашиглана:

15.2.1.газрыг газраар дүйцүүлэн олгох;

15.2.2.газрыг үл хөдлөх болон хөдлөх эд хөрөнгөөр дүйцүүлэн олгох;

15.2.3.газрыг нөхөх олговрын мөнгөн зардлаар худалдан авах;

15.2.4.боломжит бусад.

15.3.Энэ хуулийн 15.2-т заасан хэлбэрүүдийг хослуулан нөхөх олговрыг олгож болох бөгөөд энэ хуулийн 15.2.4-т заасан нөхөх олговрын бусад боломжит хэлбэрийг энэ хуулийн 14.7-д заасан журамд тусгана.

16 дугаар зүйл.Газрын нөхөх олговрын үнэлгээ

16.1.Газар чөлөөлөлтийн нөлөөлөлд өртөж байгаа иргэн, хуулийн этгээдийн газар, үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнэлгээг эрх бүхий этгээд Хөрөнгийн үнэлгээний тухай хуулийн¹² 7.2.4-т заасан газар, үл хөдлөх эд хөрөнгийн нөхөх олговрын зориулалттай үнэлгээний аргачлалын дагуу үнэлгээ хийх тусгай зөвшөөрөлтэй этгээдээр хийлгэнэ.

16.2.Газар чөлөөлөлтийн нөлөөлөлд өртөж байгаа иргэн, хуулийн этгээд энэ хуулийн 16.1-д заасан үнэлгээг эс зөвшөөрвөл уг үнэлгээтэй танилцсан өдрөөс хойш 14 хоногийн дотор өөрийн зардлаар үнэлгээ хийх тусгай зөвшөөрөлтэй этгээдээр хийлгэж болно.

¹² Хөрөнгийн үнэлгээний тухай хууль "Төрийн мэдээлэл" эмхэтгэлийн 2022 оны 37 дугаарт нийтлэгдсэн.

16.3.Энэ хуулийн 16.1, 16.2-т заасан үнэлгээ зөрүүтэй байвал Хөрөнгийн үнэлгээний тухай хуулийн 22.1-д заасан хөрөнгийн үнэлгээний мэргэжлийн байгууллагад хандаж шийдвэрлүүлнэ.

16.4.Газар чөлөөлөлтийн нөлөөлөлд өртөж байгаа иргэн, хуулийн этгээд энэ хуулийн 16.2-т заасан хугацаанд үнэлгээ хийлгээгүй бол энэ хуулийн 16.1-д заасан үнэлгээг хүлээн зөвшөөрсөнд тооцно.

17 дугаар зүйл.Гэр хорооллыг орон сууцжуулах байршил

17.1.Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан байршил буюу дэд төвийг түшиглэн гэр хорооллыг тэргүүн ээлжид орон сууцжуулна.

17.2.Энэ хуулийн 17.1-д заасны дагуу орон сууцжуулах хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхдээ нийгмийн суурь үйлчилгээ болох соёл, боловсрол, эрүүл мэнд, нийтийн үйлчилгээг цогц байдлаар төлөвлөж хэрэгжүүлнэ.

Тайлбар: - Энэ хуульд заасан “дэд төв” гэдэгт нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээнд үндэслэн хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан байршилд гэр хорооллыг орон сууцжуулж, барилгажуулахаар төлөвлөсөн нийгмийн суурь үйлчилгээний барилга байгууламж, тэдгээрийн шугам, сүлжээ, инженерийн дэд бүтцийн цогцолборыг ойлгоно.

18 дугаар зүйл.Гэр хорооллыг орон сууцжуулахад төрөөс үзүүлэх дэмжлэг, санхүүжилт

18.1.Нийслэлийн гэр хорооллыг орон сууцжуулж, барилгажуулахад холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ.

18.2.Нийслэлийн гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуулийн¹³ 21 дүгээр зүйлд заасан хөрөнгийн эх үүсвэрээр санхүүжүүлнэ.

19 дүгээр зүйл.Гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгчийн чиг үүрэг

19.1.Гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгч дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

19.1.1.барилгажилтын төслийг эрх бүхий байгууллагаар батлуулах;

19.1.2.төсөл хэрэгжүүлэгчийг нээлттэй сонгон шалгаруулах, гэрээ байгуулах;

19.1.3.дэд төвөөс олгогдох инженерийн шугам сүлжээний техникийн нөхцөл олгох;

19.1.4.батлагдсан барилгажилтын төслийн дагуу орон сууцжуулах үйл ажиллагаанд захиалагчийн хяналт тавих;

¹³ Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хууль “Төрийн мэдээлэл” эмхэтгэлийн 2015 оны 28 дугаарт нийтлэгдсэн.

19.1.5.гэр хорооллыг орон сууцжуулах талбарыг сонгон батлуулах;
19.1.6.орон сууцны барилга байгууламжийн зураг төсөл, баримт бичиг боловсруулах, магадлал хийж, баталгаажуулах;

19.1.7.дэд төвийг хөгжүүлэх, гэр хорооллыг орон сууцжуулах төслийн үйл ажиллагааг эрчимжүүлэх зорилгоор хөрөнгө оруулалтын сан шинээр байгуулах, хөрөнгө оруулалтын тусгай сангаас санхүүжилт төвлөрүүлэх, зарцуулах.

19.2.Гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгч гэр хорооллыг орон сууцжуулах төслийн хүрээнд баригдсан орон сууцыг газар чөлөөлөлтийн нөхөх олговрын зориулалтаар зарцуулна.

ТАВДУГААР БҮЛЭГ ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙН НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ ТАЛААР ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГЫН ЧИГ ҮҮРЭГ, ОРОЛЦОГЧИЙН ЭРХ, ҮҮРЭГ

20 дугаар зүйл.Монгол Улсын сайд, Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хорооны даргын чиг үүрэг

20.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар Монгол Улсын сайд, Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хорооны дарга дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

20.1.1.тогтвортой зорчилт хөдөлгөөний болон нийтийн тээврийг хөгжүүлэх урт, дунд хугацааны төлөвлөлтийг батлах;

20.1.2.нийслэлийн хүн амын төвлөрлийг сааруулах, замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах арга хэмжээний талаарх мэдээллийг Засгийн газарт тухай бүр танилцуулах;

20.1.3.нийслэлийн нутаг дэвсгэрт газар эзэмших, ашиглах эрх шинээр олгох, сунгах, барилга байгууламж барих, дахин төлөвлөх үйл ажиллагаанд хязгаарлалт тогтоох нийслэлийн Засаг даргын саналыг Засгийн газарт танилцуулж шийдвэрлүүлэх.

21 дүгээр зүйл.Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын чиг үүрэг

21.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах талаар нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

21.1.1.замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай төсвийг тухайн жилийн орон нутгийн төсвийн төсөлд тусгаж, батлах;

21.1.2.замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар нийслэлийн Засаг даргаас авч хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээнд хяналт тавих;

21.1.3.нийслэлийн авто замын даацыг харгалзан нийслэл хотод олгох тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын дээд хязгаарыг нийслэлийн Засаг даргын саналыг үндэслэн тогтоох;

21.1.4.хуульд заасан бусад.

22 дугаар зүйл.Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүрэг

22.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах талаар нийслэлийн Засаг дарга дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

22.1.1.замын хөдөлгөөний түгжрэлээс үүссэн нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчинд нөлөөлж байгаа нөлөөллийн талаарх судалгаа хийж, олон нийтэд мэдээлэх;

22.1.2.замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд олон нийтийн оролцоог хангах;

22.1.3.иргэний явганаар зорчих зам, дэд бүтцийн хүртээмж, дугуйн замын сүлжээг сайжруулах, нэмэгдүүлэх;

22.1.4.замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах төсөл, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай газрыг чөлөөлөх;

22.1.5.нийслэлийн нутаг дэвсгэрт газар эзэмших, ашиглах эрх шинээр олгох, сунгах, барилга байгууламж барих, дахин төлөвлөх үйл ажиллагаанд хязгаарлалт тогтоох саналыг эрх бүхий этгээдэд уламжлах;

22.1.6.энэ хуулийн 20.1.1-д заасан төлөвлөлтийн хэрэгжилтийг хангах;

22.1.7.замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээний төлөвлөгөө баталж, хэрэгжүүлэх;

22.1.8.хуульд заасан бусад.

23 дугаар зүйл.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага, түүний чиг үүрэг

23.1.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь нийслэлийн Засаг даргын дэргэд ажиллана.

23.2.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаар дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

23.2.1.нийслэлийн замын хөдөлгөөний үйл ажиллагааг удирдлага, зохион байгуулалтаар хангах;

23.2.2.замын хөдөлгөөний ажиглалт, судалгаа, тооллого, мэдээлэлд үндэслэн хөдөлгөөнийг оновчлох, зохион байгуулах, хяналт тавих;

23.2.3.замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөхцөл байдлыг бүртгэх, боловсруулах, хяналт тавих, судалгаа хийх, эрх бүхий байгууллагыг мэдээллээр хангах;

23.2.4.замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөхцөл байдал, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын талаарх мэдээллийг Нийтийн мэдээллийн ил тод байдлын тухай хуульд¹⁴ заасан журмын дагуу олон нийтэд мэдээлэх;

23.2.5.замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн санг эрхлэн хөтлөх;

23.2.6.авто зогсоолын үйл ажиллагааг нэгдсэн удирдлага, зохион байгуулалтаар хангах, авто зогсоолын судалгаа хийж, авто зогсоолын менежмент, авто зогсоолын нэгдсэн системийг хариуцах.

24 дүгээр зүйл.Иргэн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг

24.1.Иргэн, хуулийн этгээд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах талаар дараах эрх эдэлнэ:

24.1.1.холбогдох хууль тогтоомжийг дагаж мөрдөхийг бусдаас шаардах;

24.1.2.замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлын шалтгаан, нөхцөлийг арилгуулах талаар холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд хууль ёсны шаардлага тавих;

24.1.3.хууль тогтоомжид заасан бусад.

24.2.Иргэн, хуулийн этгээд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах талаар дараах үүрэг хүлээнэ:

24.2.1.замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахтай холбогдсон хууль тогтоомжийг дагаж мөрдөх;

24.2.2.авто зогсоол, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хуульд заасан хугацаанд төлөх;

24.2.3.хуульд заасан бусад.

ЗУРГАДУГААР БҮЛЭГ БУСАД ЗҮЙЛ

25 дугаар зүйл.Шилжилтийн үеийн зохицуулалт

25.1.Энэ хуулийн 6, 7 дугаар зүйлд заасан замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийг тогтоож, төлбөр ногдуулахтай холбоотой зохицуулалтыг нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах хүрээнд нийтийн тээвэр, авто зогсоолын хүртээмжийг нэмэгдүүлж, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн системийг нэвтрүүлснээр дагаж мөрдөнө.

25.2.Энэ хуулийн 10 дугаар зүйлд заасан нийтийн тээвэр, такси үйлчилгээг тусгай зөвшөөрөлтэйгээр эрхлэх зохицуулалтыг 2024 оны 6 дугаар сарын 15-ны өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

¹⁴ Нийтийн мэдээллийн ил тод байдлын тухай хууль "Төрийн мэдээлэл" эмхэтгэлийн 2022 оны 06 дугаарт нийтлэгдсэн.

26 дугаар зүйл.Хууль зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага

26.1.Энэ хуулиар хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй нь гэмт хэрэг, зөрчлийн шинжгүй бол албан тушаалтанд Төрийн албаны тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

26.2.Энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

27 дугаар зүйл.Хууль хүчин төгөлдөр болох

27.1.Энэ хуулийг 2023 оны 12 дугаар сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

Төсөл

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

МОНГОЛ УЛСЫН АВТОТЭЭВРИЙН БОЛОН ӨӨРӨӨ ЯВАГЧ ХЭРЭГСЛИЙН АЛБАН ТАТВАРЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Монгол Улсын Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсгийн хүснэгтийн 3 дахь заалтыг доор дурдсан агуулгаар өөрчлөн найруулсугай:

3	Суудлын автомашин: а/ 2001 см ³ хүртэл, цахилгаан тэжээлт автомашин б/ 2001-3001 см ³ хүртэл в/ 3001 см ³ болон түүнээс дээш	Улаанбаатар хот /Цилиндрийн багтаамжийн нэг см ³ тутамд төгрөгөөр/ 16-96 18-108 22-132	14-42 16-48 20-60
		Дархан-Уул, Орхон аймгийн төвийн сумд /Цилиндрийн багтаамжийн нэг см ³ тутамд төгрөгөөр/ 16-48 18-54 22-66	

2 дугаар зүйл.Монгол Улсын Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсгийн “татвар, гааль, зам, тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага” гэснийг “санхүү, төсвийн болон зам, тээврийн хөгжлийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүд” гэж өөрчилсүгэй.

3 дугаар зүйл.Энэ хуулийг 2024 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

АГААРЫН БОХИРДЛЫН ТӨЛБӨРИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД
ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.3 дахь хэсгийг доор дурдсан агуулгаар өөрчлөн найруулсугай:

“7.3.Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслээс ялгарах нүүрсхүчлийн хийн төлбөрийг тэдгээрийн ангиллаас хамаарсан хувь, хэмжээгээр дараах байдлаар тогтооно:

Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн ангилал/	CO2 хийн ялгарал (г/км)	Жилд ногдуулах төлбөр /төгрөгөөр/
А	121-180	3600
Б	181-250	4200
В	251-350	7000
Г	351-500	10000
Д	501-750	15000
Е	751-ээс дээш	19000

2 дугаар зүйл.Энэ хуулийг 2024 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

АВТОТЭЭВРИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Автотээврийн тухай хуульд доор дурдсан агуулгатай дараах хэсэг нэмсүгэй:

1/12 дугаар зүйлийн 12.5, 12.6, 12.7 дахь хэсэг:

“12.5.Таксинаас бусад нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийн хувь хэмжээг энэ хуулийн 6.1.7-д заасан жишиг тарифт нийцүүлэн аймаг, нийслэлийн Засаг даргын саналыг үндэслэн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.

12.6.Энэ хуулийн 12.5-д заасан нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийг орон нутгийн төрийн сангийн дансанд төвлөрүүлэх бөгөөд зарцуулалтад эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтан хяналт тавина.

12.7.Энэ хуулийн 12.6-д заасан орлогыг төвлөрүүлэхэд хяналт тавих ажлыг нээлттэй сонгон шалгаруулалтын үндсэн дээр хөндлөнгийн байгууллагаар гүйцэтгүүлж болно.”

2/15 дугаар зүйлийн 15.9, 15.10 дахь хэсэг:

“15.9.Нийтийн тээврийн тусгай зөвшөөрлийг дараах нөхцөл, шаардлагыг хангасан хуулийн этгээдэд олгоно:

15.9.1.нийтийн тээврийн үйлчилгээг шуурхай зохион байгуулах, жолооч, зорчигчдын аюулгүй байдлыг хангах дүрс бичлэгийн төхөөрөмжөөр тоноглогдсон, техникийн хяналтын үзлэгт хамрагдаж тэнцсэн нийтийн тээврийн хэрэгсэлтэй байх;

15.9.2.нийтийн тээврийн үйлчилгээг гүйцэтгэх мэргэшсэн жолооч, мэргэжлийн боловсон хүчин, санхүүгийн чадавхитай байх;

15.9.3.техникийн оношлогоо, үйлчилгээний болон засвар, угаалгын байртай байх;

15.9.4.автотээврийн хэрэгсэл нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний аюулгүй, чөлөөтэй зорчих нөхцөлийг бүрдүүлсэн байх;

15.9.5.Монгол Улсын стандартад заасан шаардлага хангасан байх;

15.9.6.автотээврийн хэрэгсэл нь үйлдвэрлэснээс хойш 10-аас дээш жил ашиглагдаагүй байх;

15.9.7.татвар төлөгчөөр бүртгүүлсэн, татварын өргүй байх;

15.9.8.цахим төлбөрийн баримтын системд холбогдсон байх.

15.10.Такси үйлчилгээний тусгай зөвшөөрлийг энэ хуулийн 15.9-д зааснаас гадна жолоочийг тогтсон тарифын дагуу үйлчилж байгаа эсэхийг шалгах хэмжилт-хяналтын төхөөрөмж, таних тэмдэгтэй, нэг өнгийн автотээврийн хэрэгсэлтэй байх нөхцөл, шаардлага хангасан хуулийн этгээдэд олгоно.”

3/17¹ дүгээр зүйлийн 17^{1.5}, 17^{1.6}, 17^{1.7}, 17^{1.8} дахь хэсэг:

“17^{1.5}.Нийслэлд олгох тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын тооны дээд хязгаарыг нийслэлийн Засаг даргын саналыг үндэслэн нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал батлах бөгөөд тус хязгаарт багтаан тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарыг олгоно.

17^{1.6}.Энэ хуулийн 17^{1.1}-д заасан автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг нийслэлийн Засаг даргад шилжүүлж болно.

17^{1.7}.Энэ хуулийн 17^{1.5}-д заасан хязгаарт багтаан автотээврийн хэрэгслийн дугаарыг олгоход харгалзан үзэх автотээврийн хэрэгслийн төрөл, ангилал, иргэн, хуулийн этгээдийн үйл ажиллагааны чиглэл, шалгуур үзүүлэлт, дугаар олгох журмыг нийслэлийн Засаг дарга батална.

17^{1.8}.Нийслэлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч нь нийслэлийн оршин суугч байх бөгөөд тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаарыг худалдах, бэлэглэх, барьцаалах замаар бусдад шилжүүлж болно. Автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч тээврийн хэрэгслийг орон нутгийн бүртгэлд шилжүүлэн бүртгүүлсэн, эсхүл ашиглалтаас хасуулсан бол тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарыг өөр тээврийн хэрэгсэлд ашиглаж болно.”

2 дугаар зүйл.Автотээврийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.1 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

“15.1.Автотээврийн хэрэгслийн дугаар үйлдвэрлэх, автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх, аймаг, нийслэлийн нийтийн зорчигч тээвэр, таксийн үйлчилгээг Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 8.1 дүгээр зүйлийн 5.3, 5.5, 5.12-т заасан тусгай зөвшөөрөлтэй хуулийн этгээд эрхэлнэ.”

3 дугаар зүйл.Автотээврийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.7 дахь хэсгийн “Тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх ажил эрхлэхээр” гэснийг “Энэ хуулийн 15.1-д заасан ажил, үйлчилгээг эрхлэхээр” гэж өөрчилсүгэй.

4 дүгээр зүйл.Автотээврийн тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.4 дэх хэсгийг хүчингүй болсонд тооцсугай.

5 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ТУХАЙ
ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл.Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд доор дурдсан агуулгатай дараах хэсэг, заалт нэмсүгэй:

1/10 дугаар зүйлийн 10.1.10 дахь заалт:

“10.1.10.замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн бүртгэл, мэдээллийн сан.”

2/13 дугаар зүйлийн 13.2.9 дэх заалт:

“13.2.9.торгох шийтгэл, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс болон авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөр, агаарын бохирдлын төлбөр, автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварыг хугацаанд нь төлөх.”

3/13 дугаар зүйлийн 13.5 дахь хэсэг:

“13.5.Иргэн, хуулийн этгээд торгох шийтгэл, замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүс болон авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөр, автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварыг хугацаанд нь төлөөгүй, техникийн хяналтын үзлэг, оношлогоонд ороогүй тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг хориглоно.”

2 дугаар зүйл.Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.2 дахь хэсгийн “татварын асуудал эрхэлсэн төрийн байгууллага” гэсний дараа “, 10.1.10-т заасан санг нийслэлийн Засаг дарга” гэж нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ХОТ, СУУРИН ГАЗРЫГ ДАХИН ХӨГЖҮҮЛЭХ
ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл.Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх тухай хуулийн 3 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулгатай 3.4 дэх хэсэг нэмсүгэй:

“3.4.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулиар тусгайлан зохицуулснаас бусад харилцааг энэ хуулиар зохицуулж болно.”

2 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**МОНГОЛ УЛСЫН НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЭРХ ЗҮЙН
БАЙДЛЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 22.1.13, 22.1.14 дэх заалт нэмсүгэй:

“22.1.13.харьяалах нутаг дэвсгэрийн замын хөдөлгөөнд ачааны, түгээлт, хүргэлтийн үйлчилгээний автомашиныг хязгаарлалттайгаар оролцуулах, дэмжлэг үзүүлэх журам батлах;

22.1.14.хотын нийтийн аж ахуйн үйлчилгээ үзүүлэх, түүнд хяналт тавих журам батлах.”

2 дугаар зүйл. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.2 дахь хэсгийн “Улаанбаатар хотын Ерөнхий менежерт” гэсний дараа “, эсхүл дүүргийн Засаг даргад” гэж, 25 дугаар зүйлийн 25.1 дэх хэсгийн “Засгийн газар тогтооно.” гэсний дараа “Захирагчийн ажлын алба нь газар, хэлтэс, тасагтай байна.” гэж, 30 дугаар зүйлийн 30.4 дэх хэсгийн “авсан байна.” гэсний дараа “Дүүргийн удирдлага 14 өдрийн дотор санал өгөх бөгөөд тус хугацаанд санал ирүүлээгүй бол тусгайлан өгөх саналгүй гэж үзнэ.” гэж тус тус нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн дараах зүйл, хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

1/9 дүгээр зүйлийн 9.1 дэх хэсэг:

“9.1.Нийслэл хотын дүрэмд дараах харилцааг тусгаж болно:

- 9.1.1.ногоон байгууламжийн ашиглалт, хамгаалалт;
- 9.1.2.цэцэрлэгт хүрээлэн /парк/-ийн ашиглалт, хамгаалалт;
- 9.1.3.хотод тарьж ургуулж болох мод, бут, сөөг;
- 9.1.4.дуу, чимээний бохирдлын хяналт;
- 9.1.5.хүүхдийн тоглоомын талбай байгуулах, түүний ашиглалт, тохижилт;
- 9.1.6.нийтийн зориулалттай эд хөрөнгийн ашиглалт, хамгаалалт;
- 9.1.7.хөшөө, дурсгал, хүндэтгэлийн самбар байрлуулах;
- 9.1.8.хашаа, хайсны стандарт, түүнийг барих, ашиглах, буулгах;
- 9.1.9.явган хүний болон дугуйн зам, талбай төлөвлөлт, ашиглалт, хамгаалалт;
- 9.1.10.ашиглалтад орсон орон сууц, барилга байгууламжийн нүүр тал /фасад/-д тавигдах шаардлага, өнгөний шийдэл;

9.1.11.зам дагуух барилга байгууламж, үйлчилгээ эрхлэгчдийн гаднах орчны тохижилт, цэвэрлэгээ, үйлчилгээ;

9.1.12.барилга угсралтын үйл ажиллагаанд ашиглагдаж байгаа тээврийн хэрэгслийн ариутгал, цэвэрлэгээ;

9.1.13.ерөнхий боловсролын сургуулийн эргүүл;

9.1.14.хотын оршин суугчийн соёл, хөршийн холбоо;

9.1.15.сургуулийн хүүхэд тээвэрлэх автобус;

9.1.16.нисгэгчгүй нисэх төхөөрөмж /дрон/ ашиглалт;

9.1.17.гудамж, талбайд олон нийтийг хамарсан арга хэмжээг зохион байгуулах;

9.1.18.нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх харилцаа;

9.1.19.зар сурталчилгаа, хаягжилт, гудамжны тоноглол;

9.1.20.нийтийн байрны ашиглалт, зохицуулалт;

9.1.21.алдагдсан эд зүйлсийн зохицуулалт;

9.1.22.нүхэн жорлонгийн шаардлага, ашиглалт.

2/41 дүгээр зүйл.Тусгай бүсийн Захирагч

“41.1.Тусгай бүсийг дагуул хотод байгуулсан тохиолдолд тусгай бүсийн Захирагч нь тухайн дагуул хотын Захирагч байна.

41.2.Энэ хуулийн 41.1-д зааснаас бусад нутаг дэвсгэрт байгуулсан тусгай бүсийн Захирагч нь тухайн шатны иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хуралд танилцуулснаар нийслэлийн Засаг дарга томилсон этгээд байна.”

4 дүгээр зүйл.Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.5 дахь хэсгийн “хүн амын” гэснийг “хүн ам, барилгажилтын” гэж, 22 дугаар зүйлийн 22.1.13 дахь заалтын дугаарыг “22.1.15” гэж, 38 дугаар зүйлийн 38.1 дэх хэсгийн “дагуул хотод” гэснийг “нийслэлийн нутаг дэвсгэр, дагуул хот болон бусад орон нутагт тухайн засаг захиргааны нэгжтэй тохиролцсоны үндсэн дээр” гэж тус тус өөрчилсүгэй.

5 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**НИЙСЛЭЛ ХОТЫН АЛБАН ТАТВАРЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД
ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. Нийслэл хотын албан татварын тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.1 дэх хэсгийн “7.2.1-7.2.4-т” гэснийг “7.2.1-7.2.6-д” гэж өөрчилсүгэй.

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ХОТ БАЙГУУЛАЛТЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Хот байгуулалтын тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлд доор дурдсан агуулгатай дараах хэсэг, заалт нэмсүгэй:

1/9 дүгээр зүйлийн 9.1.7 дахь заалт:

“9.1.7.барилгажилт, нутаг дэвсгэрийн бүсчлэлийн ашиглалтын хязгаарлалтын норм зөрчигдсөн барилга байгууламжийн газрыг чөлөөлөх, шаардлагатай тохиолдолд хязгаарлалт зөрчсөн барилга, байгууламж, зам, замын байгууламжийг шилжүүлэх, албадан буулгах зэргээр орц, гарцыг нээх арга хэмжээг авах;”

2/9 дүгээр зүйлийн 9.2 дахь хэсэг:

“9.2.Энэ хуулийн 9.1.7-д заасан газар чөлөөлөх, барилга байгууламж, зам, замын байгууламжийг шилжүүлэх, албадан буулгахтай холбоотой зардлыг буруутай этгээдээр гаргуулна.”

2 дугаар зүйл. Хот байгуулалтын тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.6.3 дахь заалтыг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

“12.6.3.төлөвлөгөөнд хамааруулсан нийт газар нутгийн болон барилга барих зориулалтаар олгосон газрын нийт талбайн 20-иос доошгүй хувь нь цэцэрлэг, ногоон байгууламж, 20-иос доошгүй хувь нь авто зогсоолтой байна. Хог хаягдлыг цуглуулах, ангилан ялгах, тээвэрлэх зориулалт бүхий талбайтай байна.”

3 дугаар зүйл. Хот байгуулалтын тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.8 дахь хэсгийн “70 хувиас” гэснийг “60 хувиас” гэж өөрчилсүгэй.

4 дүгээр зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ТӨРИЙН БОЛОН ОРОН НУТГИЙН ӨМЧИЙН ХӨРӨНГӨӨР БАРАА, АЖИЛ,
ҮЙЛЧИЛГЭЭ ХУДАЛДАН АВАХ ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. 2005 оны 10 дугаар сарын 01-ний өдөр баталсан Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуулийн 34 дүгээр зүйлд 34.1.13, 34.1.14, 34.1.15 дахь заалт нэмсүгэй:

“34.1.13.нийслэл хотын хот тохижилт, авто зам, халаалт, цэвэр, бохир усны шугам, үерийн далан сувгийн засвар, арчилгаа, хог хаягдалтай холбоотой бараа, ажил, үйлчилгээг худалдан авах бол;

34.1.14.нийслэл хотод шаардлагатай машин техник, тоног төхөөрөмж, бараа, материалыг санхүүгийн түрээс /лизинг/-ээр худалдан авах бол;

34.1.15.нийслэл хотын аж ахуйн үйл ажиллагааг объект, талбайгаар нь ашиглалт засвар үйлчилгээг хариуцсан этгээд гэрээт хугацаанд нэмэлт шаардлагатай ажил, үйлчилгээ авах бол.”

2 дугаар зүйл. 2005 оны 10 дугаар сарын 01-ний өдөр баталсан Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуулийн 45 дугаар зүйлийн 45.6 дахь хэсгийн “сум, дүүргийн Засаг даргын Тамгын газарт” гэсний дараа “, эсхүл мэргэжлийн холбоонд гэрээний үндсэн дээр” гэж, мөн хуулийн 46 дугаар зүйлийн 46.3 дахь хэсгийн “холбогдох албан тушаалтанд” гэсний дараа “, эсхүл мэргэжлийн холбоонд гэрээний үндсэн дээр” гэж тус тус нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ЗӨВШӨӨРЛИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Зөвшөөрлийн тухай хуульд доор дурдсан агуулгатай хэсэг, заалт нэмсүгэй:

1/3.4 дүгээр зүйлийн 3, 4 дэх хэсэг:

“3.Энэ хуулийн 8.1 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсгийн 3.9-3.22 дахь заалт, 14 дэх хэсгийн 14.25, 14.28, 14.32-14.34 дэх заалтад тусгагдсан тусгай зөвшөөрөл олгох эрх бүхий этгээд, тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч, аймаг, нийслэлийн Засаг дарга гурвалсан гэрээ байгуулж ажиллана.

4.Энэ зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасан гэрээний загварыг тусгай зөвшөөрөл олгох эрх бүхий этгээд болон аймаг, нийслэлийн Засаг дарга хамтран батална.”

2/8.1 дүгээр зүйлийн 5 дахь хэсэгт доор дурдсан агуулгатай 5.12 дахь заалт:

Тусгай зөвшөөрөл	Тусгай зөвшөөрөл олгох эрх бүхий этгээд
5.12.орон нутгийн, хот доторх болон хот орчмын нийтийн зорчигч тээвэр, такси үйлчилгээ эрхлэх	Аймаг, нийслэлийн Засаг дарга

3/9.6 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэг:

“2.Энэ хуулийн 3.4 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасны дагуу байгуулах гэрээг энэ хуулийн мөн зохицуулалт хүчин төгөлдөр дагаж мөрдсөн өдрөөс хойш гурван сарын дотор нөхөн байгуулна.”

2 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ЭД ХӨРӨНГИЙН ЭРХИЙН УЛСЫН БҮРТГЭЛИЙН ТУХАЙ
ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл.Эд хөрөнгийн эрхийн улсын бүртгэлийн тухай хуулийн 13 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 13.7 дахь хэсэг нэмсүгэй:

“13.7.Орон сууцны тухай хуулийн 15.1, 15.3-т заасныг зөрчиж нийтийн зориулалттай орон сууцны зориулалтыг өөрчилсөн бол холбогдох өөрчлөлтийг эрхийн улсын бүртгэлд бүртгэхийг хориглоно.”

2 дугаар зүйл.Эд хөрөнгийн эрхийн улсын бүртгэлийн тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийг доор дурдсан агуулгаар өөрчлөн найруулсугай:

**“9 дүгээр зүйл.Эрхийн улсын бүртгэлд тусгах үл хөдлөх
эд хөрөнгийн үнэ**

9.1.Эрхийн улсын бүртгэлд тусгах газрын хязгаарлагдмал эрх, гэрээгээр ашиглах эрх, үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнийг дараах тохиолдолд доор дурдсан дэс дарааллаар тодорхойлно:

9.1.1.газраас бусад үл хөдлөх эд хөрөнгийн өмчлөх эрхийг анх удаа эрхийн улсын бүртгэлд бүртгэхэд тухайн хөрөнгийн захиалгын гэрээнд заасан үнэ, захиалгын гэрээнд заасан үнэ байхгүй бол батлагдсан төсөвт өртгөөр тодорхойлогдсон үнэ;

9.1.2.газрын эрхийг анх удаа эрхийн улсын бүртгэлд бүртгэхэд эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон суурь үнэ, суурь үнэ байхгүй бол дуудлага худалдааны үнэ;

9.1.3.өмчлөх эрх болон түүнтэй холбоотой эд хөрөнгийн бусад эрх, газрын эрхийг худалдах, эсхүл шилжүүлэн бүртгүүлэх тохиолдолд гэрээ, хэлцэл, эсхүл эрх шилжүүлсэн шийдвэрт тусгагдсан үнэ;

9.1.4.газрын эрх, үл хөдлөх эд хөрөнгийг барьцаалах тохиолдолд эд хөрөнгийн эрхийн улсын бүртгэлд бүртгэгдсэн барьцааны гэрээ, эсхүл барьцаалбарт тусгагдсан тухайн эд хөрөнгийн барьцааны үнэ;

9.1.5.үнийн талаар өөрчлөлт орсныг эрхийн улсын бүртгэлд бүртгэхэд хуульд заасны дагуу хөрөнгийн үнэлгээ хийх эрх бүхий этгээдээр тогтоолгосон үнэ.

9.2.Мэдүүлэг гаргагч эд хөрөнгийн үнийг бодитой мэдүүлнэ.

9.3.Энэ хуулийн 9.1.5-д зааснаас бусад тохиолдолд энэ хуулийн 9.1.3, 9.1.4-т заасан үнийг хамгийн сүүлд бүртгэгдсэн үнээс бууруулж бүртгэхгүй.”

3 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

Төсөл

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ТӨРИЙН АЛБАНЫ ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Төрийн албаны тухай хуульд доор дурдсан агуулгатай хэсэг нэмсүгэй:

1/20 дугаар зүйлийн 20.3 дахь хэсэг:

“20.3.Нийслэл Улаанбаатар хотын аж ахуйд хамаарах төрийн үйлчилгээний албан тушаалыг энэ хуулийн 18.1-д заасан төрийн захиргааны албан тушаалын ангилалд адилтган авч үзэх албан тушаалын жагсаалтыг Засгийн газрын саналыг үндэслэн төрийн албаны төв байгууллага батална.”

2/41 дүгээр зүйлийн 41.3 дахь хэсэг:

“41.3.Ажлын зайлшгүй шаардлагатайгаас бусад тохиолдолд төрийн албан хаагчийг долоо хоногийн ажлын нэг өдөр зайнаас ажиллуулна.”

2 дугаар зүйл.Төрийн албаны тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.1.9 дэх заалтын “орлогч” гэсний дараа “Улаанбаатар хотын Ерөнхий менежер” гэж нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл.Төрийн албаны тухай хуулийн 41 дүгээр зүйлийн 41.3 дахь хэсгийн дугаарыг “41.4” гэж өөрчилсүгэй.

4 дүгээр зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ГЭМТ ХЭРЭГ, ЗӨРЧЛӨӨС УРЬДЧИЛАН СЭРГИЙЛЭХ ТУХАЙ
ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуулийн 46 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 46.5.10 дахь заалт нэмсүгэй:

“46.5.10.авто замын тэмдэг, тэмдэглэлийг шинээр байршуулах, шинэчлэх, засварлах.”

2 дугаар зүйл. Гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.1 дэх хэсгийн “түүний иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын даргаар” гэснийг “тухайн шатны Засаг даргаар” гэж, мөн зүйлийн 14.3 дахь хэсгийн “иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал” гэснийг “Засаг дарга” гэж, 46 дугаар зүйлийн 46.5.10 дахь хэсгийн дугаарыг “46.5.11” гэж тус тус өөрчилсүгэй.

3 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСАГ ЗАХИРГАА, НУТАГ ДЭВСГЭРИЙН НЭГЖ, ТҮҮНИЙ
УДИРДЛАГЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 35 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 35.2 дахь хэсэг нэмсүгэй:

“35.2.Аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал дараах журам батална:

35.2.1.гэрийн тэжээвэр амьтан, эсхүл мэргэжлийн үйл ажиллагааны зүйл болдог бусад амьтныг суурьшлын бүсэд тэжээх журам, нийтийн орон сууцанд тэжээхийг хориглох амьтан, тэдгээрийн үүлдрийн жагсаалт;

35.2.2.амьтан худалдан борлуулах, амьтны хүрээлэн ажиллуулах, амьтан түр байршуулан асрамжлах газар, эзэнгүй муур, нохойг устгахтай холбогдсон журам;

35.2.3.мал аж ахуй эрхлэхийг хориглох бүсийн хил хязгаарыг тогтоох, хориглосон бүсэд нэвтэрсэн малыг түр хадгалах, түүнтэй холбогдон гарсан зардлыг нөхөн төлүүлэх журам;

35.2.4.оршуулгын үйл ажиллагаа эрхлэх, зохион байгуулах, зөвшөөрөлтэй оршуулгын газар болон зөвшөөрөлгүй газар оршуулсан шарилыг шилжүүлэх журам;

35.2.5.нийтийн эзэмшлийн гудамж, талбайн гэрэлтүүлэг, кабелийн шугам ашиглалт, үйлчилгээний журам;

35.2.6.инженерийн бэлтгэл ажлын төлөвлөлт, ашиглалт, хамгаалалтын журам.”

2 дугаар зүйл. Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 67 дугаар зүйлийн 67.2 дахь хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

“67.2.Засаг даргын тамгын газрын бүтэц, орон тооны хязгаарыг Засгийн газраас нэг бүрчлэн буюу нэг маягаар тогтоох бөгөөд нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар нь газар, хэлтэс, тасагтай, аймаг, сум, дүүргийн Засаг даргын тамгын газар нь хэлтэс, тасагтай байна.”

3 дугаар зүйл. Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 35 дугаар зүйлийн 35.2 дахь хэсгийн дугаарыг “35.3” гэж өөрчилсүгэй.

4 дүгээр зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**УЛСЫН ТЭМДЭГТИЙН ХУРААМЖИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД
НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 29.1.14 дэх заалт нэмсүгэй:

“29.1.14.орон нутгийн, хот доторх болон хот орчмын нийтийн зорчигч тээвэр, такси үйлчилгээ эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгоход 5 000 000-10 000 000 төгрөг.”

2 дугаар зүйл. Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.3 дахь хэсгийн “29.1.12,” гэсний дараа “29.1.14,” гэж нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл. Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлийн 29.1.6 дахь заалтыг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

“29.1.6.автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх ажил эрхлэх тусгай зөвшөөрөл олгоход 5 000 000-15 000 000 төгрөг;”

4 дүгээр зүйл. Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.3 дахь хэсгийн “35.2-35.5” гэснийг “35.4, 35.5” гэж өөрчилсүгэй.

5 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ТӨСВИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Төсвийн тухай хуулийн 23 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 23.6.11, 23.6.12 дахь заалт нэмсүгэй:

“23.6.11.замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөр;
23.6.12.Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуулийн 6.2-т заасны дагуу нэмэгдүүлж ногдуулах албан татвар.”

2 дугаар зүйл.Төсвийн тухай хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.8.16 дахь заалтыг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

“23.8.16.энэ хуулийн 23.6.12-т зааснаас бусад үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татвар.”

3 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ҮЛ ХӨДЛӨХ ЭД ХӨРӨНГИЙН АЛБАН ТАТВАРЫН ТУХАЙ
ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуулийн 6 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 6.2, 6.3 дах хэсэг нэмсүгэй:

“6.2.Хот байгуулалтын тухай хуулийн 12.6.3-т заасан цэцэрлэг, ногоон байгууламж, авто зогсоолын шаардлага хангаагүй үл хөдлөх эд хөрөнгөд ногдуулах албан татварын хэмжээг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал энэ хуулийн 6.1-д заасны дагуу тогтоосон хувь, хэмжээг 1 хүртэл хувиар нэмэгдүүлэн тогтоож болно.

6.3.Энэ хуулийн 6.2-т заасныг хэрэгжүүлэх журмыг улсын бүртгэлийн болон татварын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын дарга хамтран батална.”

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ГААЛИЙН АЛБАН ТАТВАРААС ЧӨЛӨӨЛӨХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн 17 дугаар зүйлд заасан байршилд газар чөлөөлөлтийн нөхөх олговрын зориулалтаар орон сууцны барилга байгууламж шинээр барихад шаардагдах гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгчийн импортлох барилгын материал, машин механизмыг гаалийн албан татвараас 2028 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийг хүртэл чөлөөлсүгэй.

2 дугаар зүйл.Энэ хуульд заасан бараа, машин механизмын жагсаалт, тоо хэмжээг "Барааг тодорхойлох, кодлох уялдуулсан систем /БТКУС/"-ийн ангиллын дагуу Засгийн газар батална.

3 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

ХУВЬ ХҮНИЙ ОРЛОГЫН АЛБАН ТАТВАРЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 22.1.10 дахь заалт нэмсүгэй:

“22.1.10.гэр хорооллыг орон сууцжуулах ажилд зориулан гэрээний дагуу гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгч байгууллагад шилжүүлсэн газар эзэмших, ашиглах, өмчлөх эрх борлуулсан, шилжүүлсний орлого.”

2 дугаар зүйл.Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.1.5 дахь заалтын “Засгийн газрын,” гэсний дараа “нийслэлийн,” гэж нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл.Энэ хуулийн 1 дүгээр зүйлийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн 2028 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийг дуустал хугацаанд дагаж мөрдөнө.

4 дүгээр зүйл.Энэ хуулийн 2 дугаар зүйлийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

АЖ АХУЙН НЭГЖИЙН ОРЛОГЫН АЛБАН ТАТВАРЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл. Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 22.5.15, 22.5.16 дахь заалт нэмсүгэй:

“22.5.15.гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгч байгууллагын тухайн үйл ажиллагааны орлогод ногдох албан татварыг 90 хувиар;

22.5.16.гэр хорооллыг орон сууцжуулах ажилд зориулан гэрээний үндсэнд гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгч байгууллагад шилжүүлсэн газар эзэмших, ашиглах, өмчлөх эрх борлуулсан, шилжүүлсний орлого.”

2 дугаар зүйл. Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1.1 дэх заалтын “Засгийн газар,” гэсний дараа “нийслэлийн,” гэж нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл. Энэ хуулийн 1 дүгээр зүйлийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн 2028 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийг дуустал хугацаанд дагаж мөрдөнө.

4 дүгээр зүйл. Энэ хуулийн 2 дугаар зүйлийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ЗӨРЧЛИЙН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ,
ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл.Зөрчлийн тухай хуульд доор дурдсан агуулгатай дараах зүйл, хэсэг нэмсүгэй:

1/4.2 дугаар зүйлийн 5 дахь хэсэг:

“5.Хүн, хуулийн этгээд энэ хуулийн 6.30 дугаар зүйлийн 6 дахь хэсэг, 11.9 дүгээр зүйлийн 10 дахь хэсэг, 14.4 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэг, 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдэж, торгох шийтгэлийг хугацаанд нь төлөөгүй тохиолдолд тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахгүй.”

2/6.29 дүгээр зүйл:**“6.29 дүгээр зүйл.Оршуулгын үйл ажиллагааны журам зөрчих**

1.Оршуулгын үйл ажиллагаа эрхлэх, зохион байгуулах, зөвшөөрөлтэй оршуулгын газар болон зөвшөөрөлгүй газар оршуулсан шарилыг шилжүүлэх журам зөрчсөн бол хүнийг нэг мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг арван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.”

3/6.30 дугаар зүйл:**“6.30 дугаар зүйл.Нийслэл Улаанбаатар хотод мөрдөх
хууль, журам, дүрэм зөрчих**

1.Нийслэл хотын дүрэм зөрчсөн бол хүнийг хорин нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг хоёр зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

2.Авто зогсоолын нэгдсэн удирдлагын цахим системд холбогдоогүй, стандартын шаардлага хангаагүй авто зогсоол ажиллуулсан бол зөрчлийг арилгуулж, хууль зөрчиж олсон хөрөнгө, орлогыг хурааж хүнийг нэг мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг арван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

3.Мал аж ахуй эрхлэхийг хориглосон бүсэд журам зөрчиж мал нэвтрүүлсэн бол хүнийг нэг мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг арван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

4.Зөвшөөрөлгүй нийтийн тээвэр, таксийн үйлчилгээ эрхэлсэн бол хүнийг таван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг тавин мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

5.Замын хөдөлгөөний төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хуульд заасан хугацаанд төлөөгүй бол зөрчлийг арилгуулж хүнийг тавин нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг таван зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.”

4/7.6 дугаар зүйлийн 9, 10 дахь хэсэг:

“9.Нийтийн зориулалттай орон сууцны байшинд тэжээхийг хориглосон үүлдэр бүхий амьтан тэжээсэн бол зөрчлийг арилгуулж, хүнийг нэг мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг арван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

10.Амьтан худалдан борлуулах, амьтны хүрээлэн ажиллуулахад тавигдах шаардлагыг зөрчсөн бол хүнийг таван зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг таван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.”

5/14.4 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэг:

“3.Авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөрийг хугацаанд нь төлөөгүй бол төлбөл зохих төлбөрийг нөхөн төлүүлж, хүнийг хорин нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг хоёр зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.”

2 дугаар зүйл.Зөрчлийн тухай хуулийн 12.5 дугаар зүйлийн 1.2 дахь заалтыг дор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

“1.2.төлөвлөгөөнд хамааруулсан нийт газар нутгийн болон барилга барих зориулалтаар олгосон газрын нийт талбайн 20-иос доошгүй хувь нь цэцэрлэг, ногоон байгууламж, 20-иос доошгүй хувь нь авто зогсоолтой байх, хог хаягдлыг цуглуулах, ангилан ялгах, тээвэрлэх зориулалт бүхий талбайтай байх шаардлагыг зөрчсөн;”

3 дугаар зүйл.Зөрчлийн тухай хуулийн 12.5 дугаар зүйлийн 1.4 дэх заалтын “70 хувиас” гэснийг “60 хувиас” гэж, мөн заалтын “нэг мянган” гэснийг “таван мянган” гэж, мөн заалтын “арван мянган” гэснийг “тавин мянган” гэж тус тус өөрчилсүгэй.

4 дүгээр зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ЗӨРЧИЛ ШАЛГАН ШИЙДВЭРЛЭХ ТУХАЙ ХУУЛЬД
НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл.Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуулийн 1.8 дугаар зүйлийн

6.6 дахь заалтын “6.5 дугаар зүйлийн 11 дэх хэсэг,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1, 3 дахь хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.8 дахь заалтын “6.28 дугаар зүйлийн 5 дахь хэсэг,” гэсний дараа “6.29 дүгээр зүйл, 6.30 дугаар зүйлийн 1, 3, 4 дэх хэсэг, 7.6 дугаар зүйлийн 9, 10 дахь хэсэг” гэж,

мөн зүйлийн 6.12 дахь хэсгийн “11.24 дүгээр зүйл,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 5 дахь хэсэг” гэж, мөн заалтын “11.24 дүгээр зүйл,” гэсний дараа “14.4 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.34 дэх заалтын “Зөрчлийн тухай хуулийн” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1,2 дахь хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.35 дахь заалтын “6.1 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэг,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1, 2, 4 дэх хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.37 дахь заалтын “6.24 дүгээр зүйл,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.38 дахь заалтын “6.14 дүгээр зүйлийн 3 дахь хэсэг,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.39 дэх заалтын “6.19,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.44 дэх заалтын “6.15,” гэсний дараа “7.6 дугаар зүйлийн 9,10 дахь хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.46 дахь заалтын “6.18 дахь хэсгийн 5,6 дахь хэсэг,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.50 дахь заалтын “Зөрчлийн тухай хуулийн” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.51 дэх заалтын “6.2,” гэсний дараа “6.30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг,” гэж,

мөн зүйлийн 6.59 дэх заалтын "6.1 дүгээр зүйлийн 1, 3, 6 дахь хэсэг," гэсний дараа "6.29 дүгээр зүйл, 6.30 дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэг, 7.6 дугаар зүйлийн 9, 10 дахь хэсэг," гэж тус тус нэмсүгэй.

2 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**ГАЗРЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ,
ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл. Газрын тухай хуульд доор дурдсан агуулгатай хэсэг, заалтыг нэмсүгэй:

1/16 дугаар зүйлийн 16.1.17, 16.1.18 дахь заалт:

“16.1.17.нийтийн эдэлбэр газар;
16.1.18.нийслэл хотын эдийн засгийн тусгай бүс.”

2/16 дугаар зүйлийн 16.4, 16.5 дахь хэсэг:

“16.4.Энэ хуулийн 16.1.18-д заасан зориулалтаар улсын тусгай хэрэгцээнд авсан газар нь бусад аймаг болон хэд хэдэн аймаг, сумын нутаг дэвсгэрт байж болно.

16.5.Энэ хуулийн 16.1.18-д заасан зориулалтаар улсын тусгай хэрэгцээнд авсан газарт хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, хөрөнгө оруулалтын талаар тохиролцож Нийслэлийн Засаг дарга тухайн нутаг дэвсгэрийн Засаг даргатай хамтран ажиллах гэрээ байгуулна.”

3/18 дугаар зүйлийн 18.1.8 дахь заалт:

“18.1.8.газрын нэгдмэл сангийн удирдлагын нэгдсэн цахим системийн үйл ажиллагааны журмыг тогтоох.”

4/21 дүгээр зүйлийн 21.2.5, 21.2.6, 21.2.7 дахь заалт:

21.2.5.хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, нийслэлийн газар зохион байгуулалтын ерөнхий болон тухайн жилийн төлөвлөгөөний дагуу газрыг иргэнд өмчлүүлэх асуудлыг шийдвэрлэх;

21.2.6.иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын газар эзэмших, ашиглах эрхийг хүчингүй болгох, дуусгавар болгох, газрын байршил болон хэмжээ, зориулалт өөрчлөх асуудлыг шийдвэрлэх;

21.2.7.энэ хуулийн 21.2.4, 21.2.6-т заасан бүрэн эрхээ дүүргийн Засаг даргад шилжүүлэх.”

5/23 дугаар зүйлийн 23.7, 23.8 дахь хэсэг:

“23.7.Нийслэлийн газрын алба нь энэ хуулийн 23.3-т зааснаас гадна иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын газар эзэмших эрхийг шилжүүлэх, эзэмших, ашиглах эрхийн хугацааг сунгах хүсэлтийг хүлээн авч, шийдвэрлэнэ.

23.8.Дүүргийн газрын алба нь энэ хуулийн 23.4-т зааснаас гадна иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын газар эзэмших эрхийг шилжүүлэх, эзэмших, ашиглах эрхийн хугацааг сунгах хүсэлтийг хүлээн авч, шийдвэрлэнэ.”

6/24 дүгээр зүйлийн 24.6, 24.7 дахь хэсэг:

“24.6.Энэ хуулийн 24.1-д заасан цогцолбор арга хэмжээг газрын нэгдмэл сангийн удирдлагын нэгдсэн цахим систем /цаашид “цахим систем” гэх/-ээр дамжуулан хэрэгжүүлнэ.

24.7.Энэ хуулийн 18.1.8-д заасан журмаар газрыг төлөвлөх, **олгох**, кадастр эрхлэх, мониторинг хийх, төлбөр татвар ногдуулах, хаяг олгох зэрэг үйл ажиллагааг цахимаар эрхлэх, системийн удирдлага, тохиргоо, хөгжүүлэлт, аюулгүй байдал, хэрэглэгчийн эрх, үүрэг, хяналт тавих асуудлыг зохицуулна.”

7/29 дүгээр зүйлийн 29.7, 29.8, 29.9, 29.10, 29.11, 29.12 дахь хэсэг:

“29.7.Энэ хуулийн 29.1, 29.2, 29.3-т заасан газрыг Монгол Улсын иргэн газар эзэмших хүсэлтийг засаг захиргааны нэгж болон зориулалтаа сонгож нэг удаа гаргах бөгөөд тухайн иргэний хүсэлт шийдвэрлэгдэх хүртэл өргөдлийн бүртгэлийн мэдээллийн санд хадгалагдана.

29.8.Иргэний үнэ төлбөргүйгээр газар эзэмшихээр цахим системээр гаргасан хүсэлтийг дараах дарааллын дагуу эрэмбэлэн бүртгэнэ:

29.8.1.өмнө нь гэр бүлийн хамтын хэрэгцээнд зориулан хувийн гэр, орон сууцны хашаа барих болон хүнсний ногоо, жимс, жимсгэнэ, таримал ургамал тарих зориулалтаар үнэ төлбөргүй газар эзэмшиж байгаагүй иргэний хүсэлт жагсаалтын эхэнд;

29.8.2.энэ хуулийн 29.8.1-д зааснаас бусад иргэний хүсэлт цахим системд хүсэлт гаргасан огноогоор.

29.9.Иргэний үнэ төлбөргүй газар эзэмших хүсэлтийг өргөдлийн бүртгэлийн мэдээллийн санд бүртгэгдсэн дарааллын дагуу шийдвэрлэнэ.

29.10.Эзэмшил газрын хэмжээ, байршлыг дараах тохиолдолд өөрчилж болно:

29.10.1.улс, орон нутгийн тусгай хэрэгцээнд авах шийдвэр гарсан байршилтай давхацсан;

29.10.2.холбогдох эрх бүхий байгууллагын шийдвэрээр олон улс, улс, орон нутгийн чанартай томоохон дэд бүтэц, бүтээн байгуулалт хийх болон олон улсын зээл тусламж, улс, орон нутгийн төсвийн хөрөнгөөр инженер, нийгмийн дэд бүтэц байгуулахаар төлөвлөж буй газартай давхацсан;

29.10.3.хууль, тогтоомжоор тогтоосон хориглолт, хамгаалалт, хязгаарлалтын бүс, зурвас газартай давхацсан;

29.10.4.Засгийн газрын шийдвэрээр геодезийн солбилцол, өндөр, тусгагийн тогтолцоо өөрчлөгдсөн;

29.10.5.газар зохион байгуулалтын ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөлтийн баримт бичигт нийцүүлэх;

29.10.6.нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн;

29.10.7.хүн ам, барилгажилтын нягтрал ихтэй бүсэд байрлах газрыг нийтийн эдэлбэрт авах;

29.10.8.нийслэлийн газрын эрхийн маргаан таслах зөвлөлийн шийдвэрээр.

29.11.Энэ хуулийн 29.10-т заасан шийдвэрийг газар зохион байгуулалтын ерөнхий төлөвлөгөө, хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөө болон газар ашиглалтын бүсчлэлд нийцүүлэн аймаг, нийслэлийн Засаг дарга гаргана.

29.12.Хот, суурин газрыг дахин хөгжүүлэх, улс, нийслэлийн хөрөнгө оруулалт болон олон улсын төсөл, хөтөлбөрийн хүрээнд хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх зорилгоор газар эзэмших, ашиглах эрх олгоход энэ хуулийн 29.7, 29.8, 29.9-д заасан эрэмбэлэх дараалал хамаарахгүй.”

8/33 дугаар зүйлийн 33.8 дахь хэсэгт:

“33.8.Эрх бүхий этгээдийн шийдвэрээр олгогдсон эзэмшүүлсэн, ашиглуулсан газрын хаяг, байршил, хэмжээ, хугацаа болон эзэмшигч, ашиглагчийн талаарх мэдээллийг нийтэд нээлттэй мэдээлнэ.”

9/48¹ дүгээр зүйл:

“48¹ дүгээр зүйл.Сервитут тогтоох

48¹.1.Эрх бүхий байгууллагаас олгосон газар өмчлөх, эзэмших, ашиглах газрын эрхээ хэрэгжүүлэх, хүн амын нийтийн ашиг сонирхлыг хангах зайлшгүй шаардлагатай тохиолдолд бусдын өмчлөх, эзэмших, ашиглах эрхийг хязгаарлаж сервитут тогтоож болно.

48¹.2.Сервитут нь тодорхой нөхцөл, болзол, хугацаатай байх бөгөөд дараах төрөлтэй байна:

48¹.2.1.нийтийн;

48¹.2.2.хувийн.

48¹.3.Сервитутыг дараах зориулалтаар тогтоож болно:

48¹.3.1.дамжин өнгөрөх;

48¹.3.2.хил заагийн болон геодезийн байнгын цэг, тэмдэгт тавих;

48¹.3.3.гамшгийн эрэл болон хор уршгийг арилгах, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээг хэрэгжүүлэх;

48¹.3.4.инженерийн барилга байгууламж, шугам сүлжээ байгуулах, ашиглах;
48¹.3.5.хайгуул судалгаа, ижил төстэй бусад үйл ажиллагаа явуулах;
48¹.3.6.усны сан болон ойн сангийн газарт байгалийн дагалт баялаг ашиглах, аялах.

48¹.4.Хүн амын нийтийн ашиг сонирхлыг хангах зайлшгүй шаардлагыг үндэслэн улсын болон орон нутгийн чанартай авто зам, төмөр зам, дүүжин тээвэр, гүүр, гүүрийн барилга байгууламж, явган болон дугуйн зам, нийтийн тээврийн үйлчилгээний барилга байгууламж байгуулахад нийтийн сервитут тогтооно.

48¹.5.Энэ хуулийн 48¹.4-д заасны дагуу нийтийн сервитут тогтоосон бол газар өмчлөх, эзэмших, ашиглах эрхтэй этгээдэд нөхөх олговор олгож болно. Нөхөх олговрын хэмжээг тооцох, нөхөх олговрыг тогтоох, нөхөх олговрыг дүйцүүлэн тооцох журмыг газрын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага батална.

48¹.6.Энэ хуулийн 48¹.4-т заасан нийтийн сервитут тогтоох асуудлыг аймаг, нийслэлийн газрын алба, хоёр, түүнээс дээш аймаг, нийслэлийн нутаг дэвсгэрийг хамарсан нийтийн сервитут тогтоох асуудлыг газрын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага, улсын тусгай хэрэгцээний газар нийтийн сервитут тогтоох асуудлыг Засгийн газар шийдвэрлэнэ.

48¹.7.Нийтийн сервитут тогтооход эрх нь хязгаарлагдаж байгаа газар өмчлөгч, эзэмшигч, ашиглагч этгээдэд мэдэгдэж нийтийн сервитут тогтоох шийдвэрийг энэ хуулийн 48¹.6-д заасан байгууллага гарган цахим системд бүртгэнэ.

48¹.8.Сервитут тогтоолгуулсан этгээд газар өмчлөх, эзэмших, ашиглах эрхтэй этгээдийн аливаа үйл ажиллагаанд саад учруулахыг хориглоно.

48¹.9.Нийтийн болон хувийн сервитут тогтоосон болон дуусгавар болгох шийдвэрийг цахим системд бүртгэнэ.

48¹.10.Газар өмчлөх, эзэмших, ашиглах эрхтэй этгээдүүд хоорондоо хувийн сервитут тогтоох гэрээ байгуулан бүртгүүлэх хүсэлтээ сервитут тогтоосон газрын хил заагийг кадастрын зургийн хамт аймаг, нийслэлийн газрын албанд гаргана.

48¹.11.Энэ хуулийн 48¹.10-д заасан хүсэлтийг аймаг, нийслэлийн газрын алба хүлээн авч, цахим системд мэдээллийн системд бүртгэнэ.

48¹.12.Хувийн сервитуттай холбоотой энэ хуульд зааснаас бусад харилцааг Иргэний хуулиар зохицуулна.”

10/60¹, 60², 60³ дугаар зүйл:

“60¹ дүгээр зүйл.Нийслэлийн нутаг дэвсгэр дэх газартай холбогдон үүссэн маргааныг хянан шийдвэрлэх

60¹.1.Газартай холбогдон үүссэн дараах маргааныг дор дурдсан байгууллага, албан тушаалтан шийдвэрлэнэ:

60¹.1.1.газартай холбоотой иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын хооронд үүссэн маргааныг нийслэл, дүүргийн газрын алба;

60¹.1.2.газар төлөв байдал, чанар, түүнийг үр ашигтай, зохистой ашиглах, хамгаалах талаар үүссэн маргааныг зохих хяналтын байгууллага, нийслэл, дүүргийн газрын алба;

60¹.1.3.иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын нийслэлийн Засаг даргын шийдвэртэй холбоотой болон газар чөлөөлөх, газрын төлбөртэй холбоотой маргааныг Нийслэлийн газрын эрхийн маргаан таслах зөвлөл;

60¹.1.4.бусдын эзэмшил, ашиглалтад байгаа газрыг хязгаарлагдмал эрхтэйгээр ашиглах талаар болон газартай холбогдон үүссэн эд хөрөнгийн маргааныг арбитрын хэлэлцээртэй бол арбитрын журмаар, бусад тохиолдолд шүүх.

60¹.2.Энэ хуулийн 60¹.1.1, 60¹.1.2-т заасны дагуу гаргасан иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын гомдлыг нийслэл, дүүргийн газрын алба нь 30 хоногийн дотор шийдвэрлэнэ.

60¹.3.Энэ хуулийн 60¹.2-т заасан хугацаанд нийслэл, дүүргийн газрын алба хариу өгөөгүй, хуульд заасан чиг үүргээ хэрэгжүүлээгүй, нийслэл, дүүргийн газрын албаны шийдвэрийг хүлээн зөвшөөрөөгүй тохиолдолд иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага нь шийдвэрийг гардан авснаас хойш 14 хоногийн дотор энэ хуулийн 60² дугаар зүйлд заасны дагуу Нийслэлийн газрын эрхийн маргаан таслах зөвлөлд гомдол гаргаж болно.

60¹.4.Энэ хуулийн 60¹.1, 60¹.3-т заасан гомдол нь Иргэдээс төрийн байгууллага, албан тушаалтанд гаргасан өргөдөл, гомдлыг шийдвэрлэх тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд заасан шаардлагыг хангасан байна.

60¹.5.Гадаадын хөрөнгө оруулалттай аж ахуйн нэгжийн ашиглаж буй газартай холбогдон үүссэн маргааныг талуудын хооронд байгуулсан гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол энэ зүйлд заасан журмын дагуу шийдвэрлэнэ.

60² дугаар зүйл.Маргаан таслах зөвлөл

60².1.Газар өмчлүүлэх, эзэмших, ашиглах, чөлөөлөхтэй холбоотой гаргасан энэ хуулийн 60¹.1.3, 60¹.3-т заасны дагуу гаргасан гомдол, Захиргааны ерөнхий хуулийн 94.2-т заасан хүсэлтийг хянан шийдвэрлэх чиг үүрэг бүхий орон тооны бус Нийслэлийн газрын эрхийн маргаан таслах зөвлөл /цаашид “Маргаан таслах зөвлөл” гэх/ ажиллана.

60².2.Маргаан таслах зөвлөлийн ажиллах журам, бүрэлдэхүүнийг Засгийн газар батална. Маргаан таслах зөвлөлийн ажиллах журамд хурлын ирц, зөвлөлийн гишүүдийн эрх, үүрэг, маргаанд оролцогчдын эрх, үүрэг, тайлбар, нотлох баримтыг хянах, дүгнэлт гаргах, шийдвэрлэх, зөвлөлийн шийдвэрийг мэдээлэх зэрэг асуудлыг тусгасан байна.

60².3.Маргаан таслах зөвлөл нь 9 хүний бүрэлдэхүүнтэй байх ба дарга, нарийн бичгийн дарга, гишүүдээс бүрдэнэ.

60².4.Маргаан таслах зөвлөлийн бүрэлдэхүүнд газрын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага, нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газар,

нийслэлийн газрын албаны төлөөлөл, мэргэжлийн төрийн бус байгууллагын төлөөллийг оролцуулан байгуулна.

60².5.Маргаан таслах зөвлөлийн гишүүн нь газар зохион байгуулагч, газрын кадастр, газрын үнэлгээ, геодезийн инженер, эрх зүйч, эдийн засагч мэргэжилтэй, мэргэжлээрээ таваас доошгүй жил ажилласан туршлагатай байна.

60².6.Маргаан таслах зөвлөлийн ажлын албыг нийслэлийн газрын алба хэрэгжүүлнэ.

60³ дугаар зүйл.Маргаан таслах зөвлөлд гомдол гаргах, шийдвэрлэх

60³.1.Маргаан таслах зөвлөл нь хууль тогтоомжид нийцүүлж дүгнэлт гаргана.

60³.2.Маргаан таслах зөвлөл маргаанд оролцогч талуудаас нотлох баримт шаардах эрхтэй бөгөөд нотлох баримт ирүүлээгүй бол ирүүлсэн нотлох баримтын хүрээнд гомдлыг хянан дүгнэнэ.

60³.3.Нийслэлийн Засаг дарга, нийслэл, дүүргийн газрын алба энэ хуулийн 60².1-д заасан дүгнэлтийг үндэслэн өмнө гаргасан шийдвэрээ хүчингүй болгох, өөрчлөх шийдвэр гаргаж болно.

60³.4.Гомдол нь Иргэдээс төрийн байгууллага, албан тушаалтанд гаргасан өргөдөл, гомдлыг шийдвэрлэх тухай хуулийн 10 дугаар зүйлд заасан шаардлагыг хангаагүй, гомдлын нөхцөл байдлыг цаашид тодруулах шаардлагатай, нэмж тодруулах зүйлийн цар хүрээ нь Маргаан таслах зөвлөлийн магадлан судлах боломжоос хэтэрсэн, Захиргааны хэрэг шүүхэд хянан шийдвэрлэх тухай хуулийн 65.1.3-т заасан шалтгаанаар маргаан таслах зөвлөл нь иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагын гомдлыг хянан шийдвэрлэх боломжгүй бол гомдол гаргагчид 14 хоногийн дотор буцаана.

60³.5.Маргаан таслах зөвлөл нь гомдлыг хүлээн авснаас хойш 30 хоногийн дотор шийдвэрлэх бөгөөд нэг удаа 30 хүртэл хоногоор сунгаж болно. Тус дүгнэлтийг маргааны оролцогч талуудад гардуулна.

60³.6.Маргаан таслах зөвлөлийн гаргасан дүгнэлтийг оролцогч талууд хүлээн зөвшөөрөөгүй тохиолдолд дүгнэлтийг гардан авснаас хойш 30 хоногийн дотор шүүхэд хандах эрхтэй.

60³.7.Маргаан таслах зөвлөлийн нарийн бичгийн дарга нь маргаан таслах зөвлөлийн хэлэлцсэн асуудал болон гаргасан шийдвэрийн үндэслэлийн тэмдэглэлийг хөтөлж, зөвлөлийн шийдвэрийг гомдол гаргасан хүн, хуулийн этгээдийн нэр, хувийн мэдээллийг таних боломжгүйгээр цахим хуудсаар мэдээлнэ.

60³.8.Маргаан таслах зөвлөл нь маргаан үүссэн шалтгаан, түүний нөхцөлийг арилгуулах, газрын хууль тогтоомж зөрчигдөхөөс урьдчилан сэргийлэх зорилгоор зөвлөмж гаргаж, газрын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны бүх шатны байгууллагад хүргүүлж болно.”

2 дугаар зүйл.Газрын тухай хуулийн 16 дугаар зүйлийн 16.2 дахь хэсгийн "16.1.16" гэсний дараа "16.1.17" гэж, 18 дугаар зүйлийн 18.1.2 дахь заалтын

"16.1.16" гэсний дараа ",16.1.17, 16.1.18" гэж, 19 дүгээр зүйлийн 19.1.6 дахь заалтын "16.1.16" гэсний дараа ",16.1.17, 16.1.18" гэж тус тус нэмсүгэй.

3 дугаар зүйл. Газрын тухай хуулийн дараах хэсэг, заалтыг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулсугай:

1/12 дугаар зүйл:

12 дугаар зүйл. Хот, тосгон, бусад суурин, нийслэл хотын эдэлбэр газар

"12.1.Хот, тосгон, бусад суурины газар болон нийслэл хотын эдэлбэр газарт хот, тосгон, бусад суурины барилга байгууламж, үйлдвэр, уурхайн дэвсгэр газар, инженерийн дэд бүтэц, гамшиг, ослоос урьдчилан сэргийлэх энгийн болон инженерийн хийц, бүтэц бүхий байгууламжийн газар, нийтийн эдэлбэрийн газар болон цаашид тэлж хөгжих нөөц газар хамаарах бөгөөд эдэлбэр газрын хэмжээ, заагийг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчийн Хурлаар баталж, тогтооно.

12.2.Нийтийн эдэлбэрийн газарт хот, тосгон, бусад суурины гудамж, талбай, зам, нийтийн амралт, зугаалга, биеийн тамирын зориулалттай газар, цэцэрлэгт хүрээлэн, оршуулгын газар, хог хаягдлын цэг, цэвэршүүлэх талбай авто зогсоол, ногоон байгууламж зэрэг нийтээр ашиглах барилга байгууламжийн газар, дахин хөгжүүлэх төслийн хүрээнд бий болсон нөөц талбай зэрэг газар хамаарна.

12.3.Хот, тосгон, бусад суурины газар болон нийслэл хотын эдэлбэр газар нь газар ашиглалтын бүсчлэлтэй байна.

12.4.Газар ашиглалтын бүсчлэлд тавигдах шаардлагыг хот, тосгон, бусад суурины эдэлбэр газарт дүрмээр зохицуулна.

12.5.Газар ашиглалтын бүсчлэл тогтоох шалгуур үзүүлэлтийг Засгийн газар тогтооно.

12.6.Газар ашиглалтын бүсчлэл, бүсчлэлийн дүрмийг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал батална.

12.7.Нийтийн эдэлбэрийн газрын зориулалт, хэмжээ, зааг, ашиглалтын журмыг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчийн хурлаар баталж, тогтооно."

2/21 дүгээр зүйлийн 21.2.3, 21.2.4 дэх заалт:

"21.2.3.хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний үе шатны төсөл, нийслэлийн газар зохион байгуулалтын ерөнхий болон тухайн жилийн төлөвлөгөөний уялдаа холбоог хангах, хэрэгжилтэд хяналт тавих;

21.2.4.хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, аймаг, нийслэлийн газар зохион байгуулалтын ерөнхий болон тухайн жилийн газар зохион байгуулалтын төлөвлөгөө, газар ашиглалтын бүсчлэлд нийцүүлэн иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад эзэмшүүлэх, ашиглуулах, асуудлыг шийдвэрлэх;"

3/21 дүгээр зүйлийн 21.5.3 дахь заалт:

“21.5.3.дүүргийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас баталсан тухайн жилийн газар зохион байгуулалтын төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг зохион байгуулах;

4/23 дугаар зүйлийн 23.3.7 дахь заалт:

“23.3.7.эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтны шийдвэрийг үндэслэн иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагатай газар эзэмшүүлэх, ашиглуулах асуудлаар гэрээ байгуулж, эрхийн гэрчилгээ олгох үйл ажиллагааг цахим системээр эрхлэн явуулах;”

5/23 дугаар зүйлийн 23.4.2 дахь заалт:

“23.4.2.эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтны шийдвэрийг үндэслэн иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагатай газар эзэмшүүлэх, ашиглуулах асуудлаар гэрээ байгуулж, эрхийн гэрчилгээ олгох үйл ажиллагааг цахим системээр эрхлэн явуулах;”

6/24 дүгээр зүйлийн 24.3 дахь хэсэг:

“24.3.Газар зохион байгуулалтын ажлын үнэлгээ, цахим систем болон орон зайн өгөгдлийн мэдээллийн сангаас үзүүлэх үйлчилгээ, лавлагаа, мэдээлэл авах үйлчилгээний хөлсний хэмжээг Засгийн газар тогтооно.”

7/32 дугаар зүйлийн 32.1 дэх хэсэг:

“32.1.Иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага газар эзэмших тухай хүсэлтээ цахим систем болон төрийн үйлчилгээний нэгдсэн цахим системээр дамжуулан цахимаар гаргана.”

8/37 дугаар зүйлийн 37.2 дахь хэсэг:

“37.2.Аймаг, сумын Засаг дарга, нийслэл, дүүргийн газрын алба хугацаа сунгуулах тухай хүсэлтийг хүлээн авснаас хойш 15 хоногийн дотор эрхийн гэрчилгээ эзэмших нөхцөлийг хангаж ажилласан эсэхийг хянаж, түүнийг хангасан тохиолдолд газар эзэмших эрхийн гэрчилгээний хугацааг сунгах шийдвэр гаргана. Уг шийдвэрийг үндэслэн сумын газрын даамал, нийслэл, дүүргийн газрын алба цахим системд бүртгэж, газар эзэмших гэрчилгээ, гэрээг баталгаажуулна.”

9/38 дугаар зүйлийн 38.4 дэх хэсэг:

“38.4.Газар эзэмших эрхийн гэрчилгээг шилжүүлэх тухай хүсэлтийг аймаг, сумын Засаг дарга, нийслэл, дүүргийн газрын алба хүлээн авснаас хойш ажлын 15 хоногийн дотор шийдвэр гаргана. Уг шийдвэрийг үндэслэн сумын газрын даамал, нийслэл, дүүргийн газрын алба тухайн иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагатай газар эзэмших гэрээ байгуулж, улсын бүртгэлд бүртгүүлж, газрын эрхийн гэрчилгээг баталгаажуулна.”

4 дүгээр зүйл.Газрын тухай хуулийн 33 дугаар зүйлийн 33.1.1, 33.1.2 дахь заалтын “тухайн шатны Засаг дарга” гэснийг аймаг, сум, нийслэлийн Засаг дарга”, **44¹дүгээр зүйлийн 44¹.1 дэх хэсгийн** “тухайн шатны Засаг даргад” гэснийг “аймаг, сум, нийслэлийн Засаг даргад” гэж, 40 дүгээр зүйлийн 40.1, 40.4 дэх хэсэг, 46 дугаар зүйлийн 46.1 дэх хэсгийн “Аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн Засаг дарга” гэснийг

“Аймаг, сум, нийслэлийн Засаг дарга” гэж, 37 дугаар зүйлийн 37.1 дэх хэсгийн “тухайн шатны Засаг даргад” гэснийг “цахим системээр” гэж, 38 дугаар зүйлийн 38.3 дахь хэсгийн “Эрхийн гэрчилгээ шилжүүлэх тухай хүсэлтийг тухайн шатны Засаг дарга” гэснийг “Аймаг, сумын Засаг дарга, нийслэл, дүүргийн газрын алба газар эзэмших эрхийн гэрчилгээ шилжүүлэх тухай хүсэлтийг” гэж, 60 дугаар зүйлийн гарчгийн “Газартай” гэснийг “Аймгийн нутаг дэвсгэр дэх газартай” гэж тус тус өөрчилсүгэй.

5 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

6 дугаар зүйл.Энэ хуулийн 1 дүгээр зүйлийн 10 дахь хэсэг, 4 дүгээр зүйлд заасан Газрын тухай хуулийн 60 дугаар зүйлд орсон нэмэлт, өөрчлөлтийг 2024 оны 3 дугаар сарын 15-ны өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

**БАРИЛГЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД
НЭМЭЛТ, ӨӨРЧЛӨЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ**

1 дүгээр зүйл.Барилгын тухай хуулийн 33 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулга бүхий 33.1.25 дахь заалт нэмсүгэй:

“33.1.25.барилга байгууламж ашиглалтад оруулах комиссын ажиллах зардлын хэмжээг барилга байгууламжийн төвөгшил, хэмжээг харгалзан тогтоох.”

2 дугаар зүйл.Барилгын тухай хуулийн 33 дугаар зүйлийн 33.1.25 дахь заалтын дугаарыг “33.1.26” гэж, 37 дугаар зүйлийн 37.1.20 дахь заалтын “ашиглалт оруулах” гэснийг “ашиглалтад оруулах болон ашиглалтад оруулах комиссын ажиллах” гэж өөрчилсүгэй.

3 дугаар зүйл. Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ХУУЛЬ

2023 оны ... дугаар
сарын ...-ны өдөр

Улаанбаатар
хот

АВТО ЗАМЫН ТУХАЙ ХУУЛЬД НЭМЭЛТ ОРУУЛАХ ТУХАЙ

1 дүгээр зүйл.Авто замын тухай хуулийн 30 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулгатай 30.6 дахь хэсэг нэмсүгэй:

“30.6.Авто зогсоолын төлбөрийн дээд, доод хэмжээг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоох ба энэ хязгаарт багтаан авто зогсоолын үйлчилгээ эрхлэгч авто зогсоолын төлбөрийн хэмжээг тогтооно.”

2 дугаар зүйл.Энэ хуулийг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.

Гарын үсэг

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ТОГТООЛ2023 оны ... дугаар
сарын-ны өдөр

Дугаар

Улаанбаатар хот

“ЗАСГИЙН ГАЗАРТ ЧИГЛЭЛ ӨГӨХ ТУХАЙ”

Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1 дэх хэсгийг үндэслэн Монгол Улсын Их Хурлаас ТОГТООХ нь:

1.Монгол Улсын Их Хурлын 1995 оны 05 дугаар сарын 04-ний өдрийн 26 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралтын 3-т заасан Богдхан Уулын дархан цаазат газрын хилийн заагийн хэмжээг бууруулахгүйгээр хилийн цэст өөрчлөлт оруулах асуудлыг судлан шийдвэрлүүлэх, уг нутаг дэвсгэрт үүссэн суурьшлын бүсийг нийслэл Улаанбаатар хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд нийцүүлэн иргэдийн хот нийтийн аж ахуйн үйлчилгээ авах эрхийг хангах арга хэмжээ авахыг Монгол Улсын Засгийн газар /Л.Оюун-Эрдэнэ/-т даалгасугай.

2.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулиар нийслэлийн хэмжээнд нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар албадан чөлөөлөхтэй холбоотой харилцааг зохицуулсан тул цаашид улсын хэмжээнд нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн газар албадан чөлөөлөхтэй холбоотой эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгох зорилгоор хуулийн төслийг боловсруулж, яаралтай Монгол Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэхийг Монгол Улсын Засгийн газар /Л.Оюун-Эрдэнэ-т/ даалгасугай.

3.Энэ тогтоолын хэрэгжилтэд хяналт тавьж ажиллахыг Монгол Улсын Их Хурлын Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хороо /Б.Саранчимэг/, Эдийн засгийн байнгын хороо /Ц.Цэрэнпунцаг/-нд тус тус даалгасугай.

Гарын үсэг



НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГЫН
ТАМГЫН ГАЗАР

**МОНГОЛ УЛСЫН НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙГ БУУРУУЛАХ, ГЭР
ХОРООЛЛЫГ ОРОН СУУЦЖУУЛАХ ТУХАЙ ХУУЛИЙН
ТӨСЛИЙН ХЭРЭГЦЭЭ, ШААРДЛАГЫН УРЬДЧИЛАН ТАНДАН
СУДАЛСАН СУДАЛГААНЫ ТАЙЛАН**



Улаанбаатар хот
2022 он

ГАРЧИГ

УДИРТГАЛ.....	8
Судалгааны арга зүй.....	8
НЭГ. МОНГОЛ УЛСЫН НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛ, ТҮҮНИЙ СӨРӨГ НӨЛӨӨЛӨЛД ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ ХИЙСЭН БАЙДАЛ.....	9
Ерөнхий зүйл.....	9
Улаанбаатар хотын түгжрэл.....	12
Түгжрэлийг бууруулах талаарх иргэдийн бодол.....	14
Түгжрэл үүсгэж буй зарим хүчин зүйлс.....	17
Хүн ам.....	18
Цаг агаар.....	20
Хот төлөвлөлт.....	21
Нийтийн тээвэр, тулгамдаж буй асуудал.....	23
Авто замын даац.....	28
Тээврийн хэрэгслийн өсөлт, импорт, ДНБ ба санхүүгийн хөшүүрэг.....	32
Техникийн хяналт.....	37
Тээврийн хэрэгсэл ашиглалт:.....	38
Замын хөдөлгөөний дүрмийн хэрэгжилт.....	39
Улаанбаатар хотын түгжрэлийн нөхцөл байдал, олон улсын түвшинтэй харьцуулсан байдал.....	41
Түгжрэлийг бууруулах боломж.....	42
Түгжрэлээс үүдэн бий болох сөрөг нөлөөлөл.....	45
Агаарын бохирдол ба хүн амын эрүүл мэнд.....	45
Түгжрэлээс үүсэх алдагдсан боломжийн өртөг.....	48
Түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах хууль тогтоомж, дүрэм журам зохицуулалт, түүний хэрэгжилтийн талаар.....	49
ХОЁР. ОРОН СУУЦНЫ НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ.....	53
Нэг. Хотын ерөнхий төлөвлөлт.....	53
Хоёр. Гэр хорооллын нөхцөл байдал, гэр хорооллын дахин төлөвлөлт.....	58
Гурав. Хүн амын өсөлт ба орон сууцны эрэлт, нийлүүлэлт.....	65
Дөрөв. Орон сууцны үнэ, үнийн индекс.....	68
ГУРАВ. МОНГОЛ УЛСЫН НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН АВТО ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛ, ТҮҮНИЙ СӨРӨГ НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ ЗОРИЛГЫГ ТОДОРХОЙЛСОН БАЙДАЛ.....	70

Түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээ	70
Хот байгуулалтын бодлого ба түгжрэлийг бууруулах нь	71
Нийтийн тээвэрт шилжих горим	75
Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх байнгын эх үүсвэр бүрдүүлэх.....	77
Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн санхүүжилтийн эх үүсвэр.....	78
Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэл тогтоох боломж	63
Origin-Destination (OD) матриц:	63
Түгжрэлийн 22 үүлзварт бүс:	68
Нийслэл хотод түгжрэлийн бүсийн төлбөр ногдуулах боломж	69
Эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн төлбөр:	69
Нэг хүнд ногдох ДНБ-ээр жишсэн түгжрэлийн төлбөр	73
ГУРАВ. АСУУДЛЫГ ЗОХИЦУУЛАХ ХУВИЛБАРУУД, ТЭДГЭЭРИЙН ЭЕРЭГ, СӨРӨГ ТАЛЫГ ХАРЬЦУУЛСАН БАЙДАЛ	75
ДӨРӨВ. ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ХУВИЛБАРУУДЫН ҮР НӨЛӨӨГ ТАНДАН СУДАЛСАН БАЙДАЛ.....	78
ТАВ. ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ХУВИЛБАРУУДЫГ ХАРЬЦУУЛСАН ДҮГНЭЛТ	80
ЗУРГАА. ОЛОН УЛСЫН БОЛОН БУСАД УЛСЫН ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТТАЙ ХАРЬЦУУЛСАН БАЙДАЛ	81
Нийтийн тээврийн талаарх судалгаа	81
Лондон.....	81
Мюнхен	82
Копенгаген	83
Осло	85
Скане.....	86
Нийтийн тээврийн санхүүжилтийн хувилбарууд, олон улсын туршилга	88
Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүжилтийг босгох олон улсын туршлага	96
Түгжрэлийн төлбөр ногдуулах олон улсын туршлага	107
Сингапур:	107
Лондон:.....	114
Стокхолм:	123
Түгжрэлийн төлбөрийн схемийн хотуудын туршлага, харьцуулалт.....	125
ДОЛОО. ЗӨВЛӨМЖ.....	127
НОМ ЗҮЙ	131



ЗУРГИЙН ЖАГСААЛТ

Зураг 1. УБ хотын замын хөдөлгөөний дундаж хурд	13
Зураг 2. Түгжрэлийн тааз	14
Зураг 3. Түгжрэлийг бууруулах талаарх иргэдийн санал	15
Зураг 4. Авто замын түгжрэлийн үндсэн шалтгаан, иргэдийн бодол	15
Зураг 5. Түгжрэл бууруулахад хэрэгжүүлвэл зохих ажил, иргэдийн санал	16
Зураг 6. УБ хотын хүн амын нас хүйсийн суварга	19
Зураг 7. Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний тоо	19
Зураг 8. Сургуулийн хэрэгцээ, байршлаар	22
Зураг 9. Нийтийн тээврээр зорчигчдын төлөв	25
Зураг 10. Нийтийн тээврийн хэрэгсэл, хүчин чадал	25
Зураг 11. Автобусны парк шинэчлэлт зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)	26
Зураг 12. BRT төслийн зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)	26
Зураг 13. LRT төслийн зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)	27
Зураг 14. MRT төслийн зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)	27
Зураг 15. УБ хотын авто замын сүлжээний урт ба тээврийн хэрэгслийн өсөлт	28
Зураг 16. Шинэ бүтээн байгуулалтын бүсийн ойролцоох гол замын түгжрэл	31
Зураг 17. Явган алхахад тулгардаг хүндрэл	32
Зураг 18. Дугуй унахад тулгардаг хүндрэл	32
Зураг 19. УБ хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл, төрлөөр	33
Зураг 20. Хувь хүн дээр бүртгэлтэй автомашины тоо, дүүргээр	34
Зураг 21. УБ хотын 5000-аас дээш автомашинтай 11 хороо, нягтаршил	34
Зураг 22. Импортоор оруулж ирсэн автомашины тоо, жилээр	35
Зураг 23. ДНБ ба хэт их автомашинжилтын хамаарал	35
Зураг 24. Автомашины эзэмшил, санхүүгийн хөшүүрэг	36
Зураг 25. Авто машины насжилт, импортолсон оноор	37
Зураг 26. Камерт бүртгэгдсэн автомашин, судалгаа	39
Зураг 27. Зам тээврийн ослын шалтгаан	40
Зураг 28. Дугаарын хязгаарлалт ба зорчилт	41
Зураг 29. Автомашины насжилт, эко ангиллаар	46
Зураг 30. Улаанбаатар хотын төв, дэд төв, гол гудамж зам	73
Зураг 31. Хот байгуулалт ба нийтийн тээвэрт шилжих горим	75
Зураг 32. Улаанбаатар хотын 224 бүсийг 8 гол бүсэд хуваасан байдал	63

Зураг 33. Хотын гол бүсчлэл хоорондын зорчилт хөдөлгөөн	66
Зураг 34. Түгжрэлийн 22 уулзварт бүс	68
Зураг 35. Эрэлтийн шинжилгээнд суурилсан төлбөрийн хэмжээ.....	70
Зураг 36. Их Британийн улсын төсөв, нийтийн тээврийн зарцуулалт (2009-2021)	82
Зураг 37. Мюнхен хотын зорчилтын төрөл, хувиар (2017).....	83
Зураг 38. Копенгаген хотын зорчилтын төрөл, хувиар (2017).....	84
Зураг 39. Осло хотын зорчилтын төрөл, хувиар (2019).....	86
Зураг 40. Нийтийн тээврийн санхүүжилт, өрийн эх үүсвэр, улсаар.....	92
Зураг 41. Сингапурын ЭТС нэвтрэх цэгийн харагдах байдал.....	108
Зураг 42. Сингапурын ЭТС-ийн нэвтрэх цэг.....	109
Зураг 43. Сингапурын ЭТС -ийн № 35, 68 нэвтрэх цэгүүдийн байршил	111
Зураг 44. Сингапурын ЭТС-ийн бүрдэл хэсэг	112
Зураг 45. Тээврийн хэрэгсэлд байрлах GNSS	112
Зураг 46. ЭТС-ийн төхөөрөмж тээврийн хэрэгсэл дээр суурьлуулсан байдал	113
Зураг 47. Лондон хотын түгжрэлийн бүс, хязгаар.....	116
Зураг 48. Лондон хотын Хэт Бага Ялгаруулалтын Бүс (ULEZ)	121
Зураг 49. Стокхолм хотын төлбөртэй бүсийн газрын зураг	124

ХҮСНЭГТИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1. Түгжрэлийг бууруулахад өндөр нөлөөлөлтэй ба иргэдийн дэмжлэг хамгийн их авсан үзүүлэлт	17
Хүснэгт 2. Хүн амын тоо, дүүргээр	20
Хүснэгт 3. Өрхийн тоо, дүүргээр	20
Хүснэгт 4. Дэлхийн хамгийн хүйтэн 7 хотын цаг агаар, өндөрлөг	21
Хүснэгт 5. Их тойруугийн 44 уулзварын замын хурд ба нягтаршил	29
Хүснэгт 6. УБ хотын замын хөдөлгөөний дүрмийн хэрэгжилт	40
Хүснэгт 7. УБ хотын авто замын сүлжээний нягтрал, харьцуулалт км/км ²	42
Хүснэгт 8. Авто замын ачааллыг бууруулах арга хэмжээ аваагүй тохиолдлын замын хөдөлгөөний хэтийн төлөв, 2025-2040 он	43
Хүснэгт 9. Авто замын ачааллыг бууруулах тодорхой арга хэмжээ аваагүй тохиолдлын 1, 2-р зэрэглэлийн гудамж замуудын ачааллын хэтийн төлөв, 2025 -2040 он	43
Хүснэгт 10. Авто машины зорчилтыг 10-50% бууруулсан тохиолдолд замын хөдөлгөөний ачаалалд гарах өөрчлөлт.....	44
Хүснэгт 11. Нийтийн тээврийн зорчигч урсгалыг 10-50% нэмэгдүүлсэн тохиолдолд замын хөдөлгөөний ачаалалд гарах өөрчлөлт	45
Хүснэгт 12. Явган алхах болон унадаг дугуйн хэрэглээг 10-50% нэмэгдүүлсэн тохиолдолд замын хөдөлгөөний ачаалалд гарах өөрчлөлт	45
Хүснэгт 13. Хорт бодисын агаарын чанарын стандарт	47
Хүснэгт 14. УБ хотын төсвийн орлого.....	77
Хүснэгт 15. Нийслэлийн замын сангийн орлого, 2011-2017 он	77
Хүснэгт 16. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санд төвлөрөх боломжтой орлогын тооцоолол.....	60
Хүснэгт 17. Нийт зорчилт хөдөлгөөний матриц, дүүргээр.....	64
Хүснэгт 18. Нийт зорчилт хөдөлгөөний матриц, гол бүсчлэлээр.....	65
Хүснэгт 19. Очих чиглэлийн зорчих хөдөлгөөний зорилго	67
Хүснэгт 20. OD матрицийн түгжрэлийн 1-р бүсэд амьдарч буй хүн ам, өрх.....	67
Хүснэгт 21. Түгжрэлийн 22 уулзварт бүсэд амьдарч буй хүн ам, өрх	69
Хүснэгт 22. Нэг автомашинд нэг сард ногдох дундаж төлбөр	71
Хүснэгт 23. Эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн төлбөрөөс олох орлогын тооцоолол.....	72
Хүснэгт 24. Нэг хүнд ногдох ДНБ-ээр тооцсон түгжрэлийн төлбөрөөс олох орлогын тооцоолол.....	74
Хүснэгт 25. Асуудал зохицуулах хувилбар ба харьцуулалт	76

Хүснэгт 26. Ослогийн нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалт, санхүүжилт	86
Хүснэгт 27. Олон улсад хэрэгжиж буй санхүүжилтийн боломжит хувилбарууд, ашиг шим хүртэгчээр	91
Хүснэгт 28. Нийтийн тээврийг санхүүжүүлэх олон улсад хэрэгжиж буй хэлбэр	93
Хүснэгт 29. Канадын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан	95
Хүснэгт 30. Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүжилт босгох олон улсын туршлага ..	96
Хүснэгт 31. Сингапурын ЭТС-ийн төлбөр /№ 35 нэвтрэх цэг, цагийн хуваарь	110
Хүснэгт 32. Сингапурын ЭТС-ийн төлбөр /№ 68 нэвтрэх цэг, цагийн хуваарь	110
Хүснэгт 33. Түгжрэлийн тогуурлийн хэмжээ, хөнгөлөлт	120
Хүснэгт 34. Лондон хотын Хэт Бага Ялгаруулалтын Бүсийн төлбөр	122
Хүснэгт 35. Лондон хотын Хэт Бага Ялгаруулалтын Бүсийн торгуулийн хэмжээ, хөнгөлөлт	123
Хүснэгт 36. Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын түгжрэлийн төлбөр харьцуулалт	126

ТОВЧИЛСОН ҮГСИЙН ЖАГСААЛТ

Авто замын мастер төлөвлөгөө	Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө
АХБ	Азийн Хөгжлийн Банк
ДНБ	Дотоодын нийт бүтээгдэхүүн
ИБУИНВУ	Их Британи, Умард Ирландын Нэгдсэн Вант Улс
ЖАЙКА	Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага
ЕТТ	Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө, боловсруулах ажлын тайлан
НАЗХГ	Нийслэлийн Авто Замын Хөгжлийн Газар
НЗДТГ	Нийслэлийн Засаг Даргын Тамгын Газар
НҮБ	Нэгдсэн Үндсэний Байгууллага
УБ	Улаанбаатар
ҮСХ	Үндэсний статистикийн хороо
ЭТС	Электрон Төлбөрийн Систем

УДИРТГАЛ

Судалгааны арга

Судалгааны загвар Энэхүү судалгааг тоон ба чанар мэдээлэл цуглуулан гүйцэтгэсэн боловч

Судалгааны аргачлал Судалгааны аргачлалыг Монгол Улсын дүгээр тогтоолын 1 дүгээр тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлага "аргачлал"-ын дагуу гүйцэтгэв.

Судалгааны эх сурвалжийг сонгох зүйлсийг тодорхойлсны үндсэн дээр авто зам, замын хөдөлгөөний, самуун хууль тогтоомж болон олон улсын мэдээллээс эх сурвалжийг авч дүгнэж бууруулах, түүний сөрөг нөлөөллийг судалгааны материалд харьцуулалт баримтын судалгааг хийв.

Судлагдсан байдлын шалтгаан

Засгийн газрын 2021 оны 05 дугаар сарын 05-ны Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах хэмжээний тухай хэлэлцэн, авто замын сүлжээний хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг самуун ойрын хугацаанд үе шаттай авч хэрэгжүүлэх түгжрэлийн талаарх цогц мэдээллийг олж авах үүднээс хийсэн байна. Тандан судалгааны ажлын хүрээнд дараах авч ашигласнаас гадна олон улсын шилдэг туршлага

Судалгааны материалуудыг Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах талаарх гарц, шийдлийг иргэдийн санал хууль эрх зүйн орчинд нийцүүлэн дараах байдлаар

- Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх
- Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүгийн
- Түгжрэлийг бууруулах иргэдийн санал
- Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний
- Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэл

УДИРТГАЛ

Судалгааны арга зүй

Судалгааны загвар Энэхүү судалгааг тоон ба чанарын аргаар холбогдох тоо баримт, мэдээлэл цуглуулан гүйцэтгэсэн болно.

Судалгааны аргачлал Судалгааны аргачлалыг Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 1 дүгээр хавсралтаар батлагдсан "Хууль тогтоомжийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судлах аргачлал"-ын дагуу гүйцэтгэв.

Судалгааны эх сурвалжийг сонгохдоо түгжрэлд нөлөөлөх хүчин зүйлсийг тодорхойлсны үндсэн дээр хот байгуулалт, нийтийн тээвэр, авто зам, замын хөдөлгөөний, салбарт хэрэгжиж байгаа дотоодын хууль тогтоомж болон олон улсын байгууллага, гадаад орны албан мэдээллээс эх сурвалжийг авч дүн шинжилгээг хийсэн. Түгжрэлийг бууруулах, түүний сөрөг нөлөөллийн талаар хийсэн сүүлийн үеийн судалгааны материалд харьцуулалт хийх замаар чанарын судалгааны баримтын судалгааг хийв.

Судлагдсан байдлын шинжилгээ

Засгийн газрын 2021 оны 05 дугаар сарын 19-ний өдрийн хуралдаанаар Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулахад авч хэрэгжүүлэх төсөл, арга хэмжээний тухай хэлэлцэн, авто замын сүлжээг өргөтгөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулах цогц арга хэмжээнүүдийг ойрын хугацаанд үе шаттай авч хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн. Энэ хүрээнд түгжрэлийн талаарх цогц мэдээллийг олж авах үүднээс НЗДТГ-аас багагүй судалгааг хийсэн байна. Тандан судалгааны ажлын хүрээнд дотоодод хийгдсэн эдгээр судалгааг авч ашигласнаас гадна олон улсын шилдэг туршлагыг түүвэрлэн судалсан болно.

Судалгааны материалуудыг Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаарх гарц, шийдлийг иргэдийн санал ба хот байгуулалтын боломжийг хууль эрх зүйн орчинд нийцүүлэн дараах байдлаар авч үзсэн. Үүнд:

- Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх боломж
- Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүгийн эх үүсвэр бүрдүүлэх
- Түгжрэлийг бууруулах иргэдийн санал
- Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний өнөөгийн байдал, ирээдүйн төлөв
- Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэл тогтоох боломж гэх зэрэг болно.

НЭГ. МОНГОЛ УЛСЫН НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛ, ТҮҮНИЙ СӨРӨГ НӨЛӨӨЛӨЛД ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ ХИЙСЭН БАЙДАЛ

Ерөнхий зүйл

Монгол Улсын нийт нутаг дэвсгэрийн 0.3 хувийг эзэлдэг нийслэл Улаанбаатар хотод Монгол Улсын хүн амын 46 хувь нь амьдран сууж байна. Сүүлийн 10 жилд хотын хүн ам 345,000-аар нэмэгдэж, өнөөдрийн байдлаар 1.5 саяд хүрчээ.

2021 оны жилийн эцсийн байдлаар Улаанбаатар хот дангаараа улсын ДНБ-ний 64 хувийг үрдүүлж байна. Хотын эдийн засгийн энэ боломжийг дагасан хүн амын механик өсөлт, хотжилт, түүнээс улбаатай авто машины хэрэглээний өсөлтөөс үүдэн Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл сүүлийн жилүүдэд үлэмж нэмэгдэж тулгамдсан асуудал болсон. Тухайлбал,

- Нийслэлийн авто замын сүлжээ өнөөдрийн байдлаар 1135 км хатуу хучилттай авто замтай бөгөөд Монгол Улсын нийт тээврийн хэрэгслийн 70 орчим хувь нь хотын авто замын сүлжээг ашиглаж байна;
- Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний урт сүүлийн 10 жилийн хугацаанд 954 км-ээс 1135 км болж 19 хувиар нэмэгдсэн бол тээврийн хэрэгслийн тоо 234.2 мянгаас 662.6 мянгад хүрч 2.8 дахин нэмэгджээ;
- Мөн хугацаанд автомашины дундаж хурд 35 км/цаг-аас 13 км/цаг хүрч буурсан ба замын хөдөлгөөний оргил ачааллын үед 8.9 км/цаг болж байгаа нь явган хүний зорчих хурдтай тэнцэж байна.

Иймээс Засгийн газрын 2021 оны 05 дугаар сарын 19-ний өдрийн хуралдаанаар Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулахад авч хэрэгжүүлэх төсөл, арга хэмжээний тухай хэлэлцэн, авто замын сүлжээг өргөтгөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулах цогц арга хэмжээнүүдийг ойрын хугацаанд үе шаттай авч хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн. Гэсэн ч Засгийн газраас авч хэрэгжүүлэх дээрх арга хэмжээ олон улсын туршлагатай харьцуулж үзэхэд асуудлыг бүрэн шийдвэрлэж чадахааргүй байна.

Улс орнуудын туршлагаас харахад тэдний баримталж буй бодлого түгжрэлийг хэрхэн арилгах биш, харин хэт их түгжрэлээс хэрхэн сэргийлэх вэ гэдэгт илүүтэй анхаарч байна. Хотын авто замын түгжрэл нь ихэвчлэн хотын эдийн засгийн амжилттай хөгжил, ажил эрхлэлт, орон сууцны хангамж, урлаг соёл, хүмүүсийн бие биетэйгээ ойр ажиллаж, амьдрах хүсэл сонирхол, бүтээмжийн өсөлтийн үр дүнгээр бий болдог.

Авто замын түгжрэлийг бууруулах үндсэн онол (Антони Давнс)-оор авто замын сүлжээг нэмэгдүүлэх, өргөтгөх, эсвэл эгнээний тоог нэмэгдүүлэх арга хэмжээнүүд нь замын түгжрэлд үр ашигтай нөлөө үзүүлдэггүй гэж үздэг. Энэ онолоор авто замын сүлжээний тэлэлт, тээврийн хэрэгслийн тоо 1:1 хэмжээгээр шууд хамааралтай болохыг тайлбарладаг. Өөрөөр хэлбэл авто замын сүлжээг нэмэгдүүлэх, өргөтгөх эсвэл эгнээний тоог нэмэгдүүлэх арга хэмжээнүүд нь түгжрэлд богино хугацаанд түр

зуурын шинжтэй зэрэг нөлөөлөл үзүүлэх боловч ийнхүү хүчин чадал нэмэгдүүлсэн авто зам нь богино хугацаанд эргээд олон зам хэрэглэгчийг татдаг тул нөхцөл байдлыг өмнөх түвшинд хүргэдэг гэж үздэг байна.

Авто замын түгжрэлийг байнгын болон байнгын бус гэсэн хоёр төрөлд хуваадаг. Зам дээр үүсч буй түгжрэлийн 50 орчим хувь нь өдөр бүр давтагддаг ба энэ нь авто замын хүчин чадал хангалтгүйтэй холбоотой буюу өөрөөр хэлбэл нэгж цагт нэгж замаар зорчих тээврийн хэрэгслийн тоо тухайн замын хүчин чадлаас давсан нөхцөлд бий болдог. Байнгын бус түгжрэл нь цаг агаарын таагүй байдал, тээврийн хэрэгслийн осол зэрэг зам дээр гарах түр зуурын саатлаас үүсдэг. Дээрх хоёр төрлийн замын түгжрэлийг дараах байдлаар нарийвчилж авч үздэг. Үүнд:

- (i) Байгаль орчин – байнгын бус
- (ii) Механик – байнгын бус
- (iii) Хүн – байнгын бус
- (iv) Дэд бүтэц – байнгын

Эдгээр шалтгаанууд нийлж хотын нэг оршин суугчийн ажил-гэр хоёрын хооронд зарцуулах бодит хугацааг 30 минут түүнээс дээш хугацаагаар үр ашиггүйгээр нэмэгдүүлж байдаг.

(i) Байгаль орчин

Судалгаагаар цас, бороо зэрэг байгалийн үзэгдлийн үеэр зам тээврийн осол ойролцоогоор 50 хувиар нэмэгддэг болохыг тогтоосон. Цаг агаарын эдгээр нөхцөл нь замын хөдөлгөөн төдийгүй замын нөхцөл байдлыг хянахад нөлөөлөл үзүүлдэг. Төдийлөн хүчтэй бус салхи хүртэл жолоочийн сэтгэл зүй, орчинд нөлөөлж жолооч хурдаа үл ялиг сааруулахад хөдөлгөөний эрчимд нөлөөлөх үр дагавар бий болгож байдаг.

(ii) Механик

Замын түгжрэл үүсгэдэг бас нэг хүчин зүйл нь механик саатал юм. Хэдийгээр жолооч тээврийн хэрэгслийнхээ дугуйг зохих ёсоор солиогүй гэх зэрэг механик эвдрэл гэмтэл нь хүний буруутай үйлдэлд хамаарах ч энэ нь гэнэтийн байх тохиолдол байна. Механик саатал нь зам дээр унасан, хаягдсан зүйл зэрэг элдэв нөхцөлөөс шалтгаалсан эсвэл жолоодлогын үед гэнэт эвдэрч саатах зэрэг байж болно. Эдгээр саатлаас шалтгаалж хөдөлгөөн удаашрах, эсвэл эвдэрч зогссон тээврийн хэрэгслийг замын хөвөө руу гарах зуур хөдөлгөөнд оролцож буй бусад тээврийн хэрэгсэл түр зогсож өгөхийн оронд яаран тойрон гарахаар зэргэлдээх эгнээнд нийлэхээр хийж буй үйлдэл зэрэг нь замын хөдөлгөөнд үзүүлэх нөлөөллийг улам бүр нэмэгдүүлж байдаг. Энэхүү нөлөөллийг бууруулах боломж нь тээврийн хэрэгслийн үзлэг хяналтыг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх, тээврийн хэрэгслийн болон авто замын техникийн бүрэн бүтэн байдал, аюулгүй ажиллагааг бүрэн хангах явдал юм.

(iii) Хүн

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн дэндүү нийтлэг шалтгаан нь хүн өөрөө юм. 2012 онд хийсэн Япон Улсын “ЖАЙКА” байгууллагын хийсэн судалгаагаар замын

хөдөлгөөний ачаалал, түгжрэлийн 38 хувь нь замын хөдөлгөөнд оролцогч жолооч, явган зорчигчоос үүдэлтэй байгааг тогтоосон.

Замын хөдөлгөөнд оролцогч жолоочийн анхаарал сарних, согтуугаар жолоодохоос эхлээд нойрмог жолоодох, сэтгэл хөдлөлтэй үедээ жолоодох зэрэг олон аюултай нөхцөлүүд түгжрэлийг бий болгож байдаг.

Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан номны 2021 оны зам тээврийн ослын статистик мэдээллээс бидний гаргадаг үйлдэл авто зам дээр хэрхэн эмх замбараагүй байдлыг үүсгэж болохыг тодорхой харж болно.

- Улсын хэмжээний нийт ослын 31.8 хувь нь согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ зам тээврийн осол гаргаж нас барсан;
- Зам тээврийн ослоор нас барсан иргэдийн 11.5 хувь нь хурд хэтрүүлснээс үүдсэн осол тус тус эзэлж байна.

Хэдийгээр анхаарал сарнисан үедээ хийсэн жолоочийн үйлдэл нь тийм ч олон хүний аминд хүрэхгүй байж болох ч энэ үед гаргасан жолоочийн зан авир нь замын хөдөлгөөнд тогтмол нөлөөлдөг. Анхаарал сарнисан жолооч хурдан хугацаанд шийдвэр гаргаж, эцсийн мөчид тоормослох зэрэг хийсэн үйлдэл нь замын нийт хөдөлгөөнд долгионы хурдаар нөлөөлж тухайн эгнээ болон ойр орчмын эгнээний хөдөлгөөнийг хэдэн цагаар удаашруулах талтай тул энэ нөлөөллийг судлаачид тэсрэх бөмбөгтэй адилтган үздэг. Гэвч замын хөдөлгөөнд оролцогчдод энэ байдал нөлөөлөлгүй мэт мэдрэгдэх тул үүнийг хий үзэгдэл гэж тодорхойлдог.

Үнэн хэрэгтээ хүнээс үүдэлтэй түгжрэлийн ихэнх нь дээр дурьдсанаас хамаагүй энгийн шалтгаан буюу жолоочийн сургалттай холбоотой байдаг. Замын хөдөлгөөнд оролцдог аливаа хүн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж, бусдад төвөг багатай хөдөлгөөнд оролцохын тулд бие болон сэтгэл зүйн талаасаа мэдээллийг хүлээн авах, мэдээллийг боловсруулах, тосон хариулах жолоодлогын чадвар бол, мэдлэг талаасаа замын хөдөлгөөнд бэлтгэгдэх, ухамсар, ёс зүйг сургах, төлөвшүүлж чадах жолооч бэлтгэх, мэргэшүүлэх үйл ажиллагаа юм.

Хэрэв бүх жолооч зам дээр замын хөдөлгөөний дүрэм журмыг мөрдөж, хөдөлгөөнд зөв оролцох дадлыг эзэмшсэн бол авто замын түгжрэлээс урьдчилан сэргийлэх боломжтой гэж маргаж болно. Энэ ч агуулгаар жолоочийг сургах, улмаар хариуцлагыг нэмэгдүүлэх нь хүний нөлөөллөөр бий болгох түгжрэлийг бууруулах боломж гэж дүгнэж байна.

(iv) Дэд бүтэц

Хүнээс үүдэлтэй байж болох түгжрэлийн байнгын шинжтэй нөлөөлөл нь дэд бүтэц юм. Дэд бүтцийг хүн хэдий бүтээн байгуулж байгаа ч бүтээн байгуулалт хийж байх зуур дэлхий ертөнцийн хурдацтай хөгжлийн үр дүнгээр хэрэгцээ шаардлага даган өөрчлөгдөж байна. Замын хөдөлгөөнийг удаашруулж байдаг нүхний эвдрэлээс эхлээд хотын замын нарийсалтай хэсгүүд эсвэл нэвтрүүлэх чадвар муутай уулзвар зэрэг саад тотгор ихтэй дэд бүтцүүд нь хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн гол үүсгэгч юм.

Судалгаагаар замын түгжрэлийн шалтгааны 40 хувь нь зөвхөн эдгээр саад тотгорууд дээр үүсдэг болохыг тогтоосон байна.

Байнгын түгжрэл нь ерөнхийдөө өдөр тутмын ажилдаа явах, амралтын өдрүүдээр гарах гэх мэт тээврийн системд тогтмол эсвэл давтамжтайгаар үйлчилдэг хүчин зүйлсийн үр нөлөөгөөр бий болдог.

Түгжрэлийн шалтгаант шууд нөхцөлүүд нь замын тооцоот төлөвлөлт эсвэл уулзварын хүчин чадлаас хэтэрсэн тээврийн хэрэгсэл зорчих, жолооч эгнээгээ солих зэрэг авто замын хүчин чадалд үзүүлэх динамик өөрчлөлтүүд юм. Эдгээр шалтгаант шууд нөхцөлүүд нь хот төлөвлөлт, газар ашиглалт, ажил эрхлэлтийн хэв маяг, орлогын түвшин, автомашин эзэмших чиг хандлага, дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалт, бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжил гэх мэт бусад шууд бус хүчин зүйлүүдтэй холбогдож байдаг.

Ерөнхийдөө учир шалтгааныг бий болгож буй хүчин зүйлүүдийг микро түвшний буюу авто зам дээрх тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнтэй холбоотой, макро түвшний буюу зам хэрэглэгчийн ерөнхий эрэлт хэрэгцээтэй холбоотой гэж тодорхойлдог. Өөрөөр хэлбэл, микро түвшний түгжрэлийг зам хэрэглэгчийн эрэлт хэрэгцээ тэжээж макро түвшинд хүргэдэг.

Улаанбаатар хотын түгжрэл

Хот төлөвлөлт, судалгааны институтээс Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө, боловсруулах ажлын тайланд (цаашид “ЕТТ” гэх) Улаанбаатар хот нь нэг төвт, шугаман хотын шинжийг агуулдаг бөгөөд хотын төв рүү чиглэсэн, дамжин өнгөрөх хөдөлгөөний зорилго, давхцал их байдаг нь замын хөдөлгөөний түгжрэл үүсгэх үндсэн нөхцөл болдог гэжээ.¹

Улаанбаатар хотын түгжрэл өнөө ямар байгаа талаар гаргасан судалгааны үр дүнгээс харвал, Замын хөдөлгөөний саатлыг авто замын түгжрэл мөн гэж тодорхойлон, индексжүүлэх замаар тодорхойлдог загварчлалын хүрээнд авч үзсэн байна. Энэ загварчлалын дагуу түгжрэлийг Volume Capacity Ratio (VCR) – Эрчим ба нэвтрүүлэх хүчин чадлын харьцаа буюу замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг үнэлэхэд түгээмэл ашиглагддаг индексээр тооцжээ. Индексийг тооцохдоо замын эрчим буюу урсгалыг замын сүлжээний даац буюу түүний нэвтрүүлэн өнгөрүүлэх хүчин чадалд нь харьцуулдаг байна².

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн индексийн утга:

- 1.00-с доош: Зам түгжрэлгүй, саадгүй зорчих боломжтой;
- 2.00-с дээш: Архаг түгжрэл. Өдрийн 12 цагийн 70 хувь нь түгжрэлтэй байна;

¹ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 422 дахь тал

² ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-1 дэх тал

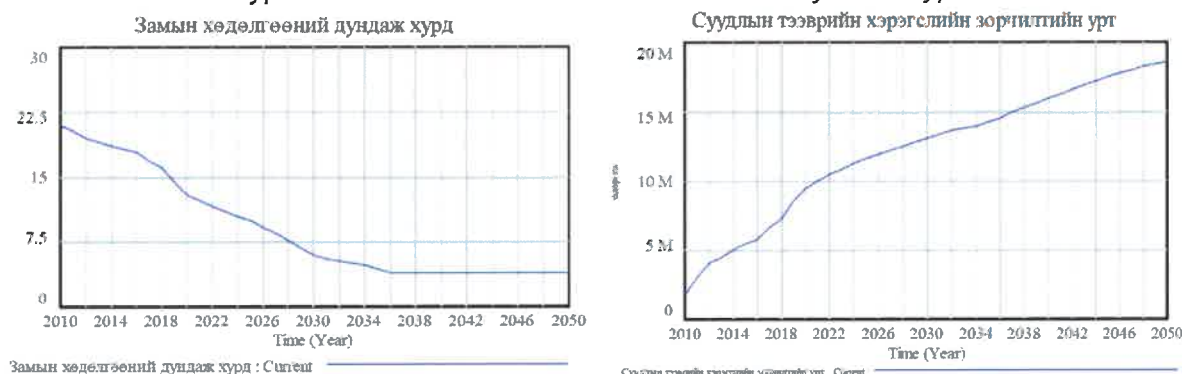
- 3.00-с дээш: Хэвийн бус түвшин бөгөөд бүхэл өдөржин түгжрэлтэй байна гэж авч үздэг.

Мэргэжлийн судлаачдын үздэгээр автомашины 10 км/цагийн дундаж хурдыг тэг зогсолт гэж нэрлэдэг. Улаанбаатар хотод өвлийн улиралд автомашин ойролцоогоор 13 км/цаг, зуны улиралд 20 км/цагийн дундаж хурдтайгаар хотын замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа боловч хотын хүн ам, автомашины тооны механик өсөлтөөс шалтгаалан энэ үзүүлэлт жил бүр улам муудаж байна.³

Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний хөдөлгөөний эрчмийн 2017 онд хийсэн загварчлалаар замын хөдөлгөөний эрчим болон түүний нэвтрүүлэн өнгөрүүлэх хүчин чадлын харьцаа хэвийн хэмжээнээс даруй 1.6 дахин их, хамгийн өндөр ачаалалтай хэсгээр нэг урсгалдаа 35 мянган тээврийн хэрэгсэл зорчиж, хөдөлгөөний эрчим, замын нэвтрүүлэн өнгөрүүлэх хүчин чадлын харьцаа даруй 2.7 дахин их болж, тус хэсгээр архаг түгжрэл үүсэх нөхцөл бүрдснийг тогтоосон.⁴

Япон Улсын ЖАЙКА олон улсын байгууллагаас хийсэн судалгаанд 2019 оны байдлаар Улаанбаатар хотын хэвтээ чиглэлийн гол коридор болох Энх тайвны өргөн чөлөөний түгжрэлийн индекс олон хэсэгт (VCR) 3.0-аас дээш байгаа нь замын хөдөлгөөний даамжирсан архаг түгжрэл үүсч байгааг илтгэж байгааг тогтоосон.⁵ Энэ янзаараа 2040 он гэхэд Улаанбаатар хотын хэмжээнд авто замын архаг түгжрэл газар авч, бүхэл өдрийн турш түгжрэх авто замын тоо нэмэгдэх төлөвтэй тул зам тээврийн дэд бүтцийг сайжруулах, бодлогын шийдвэртэй алхам хийх зайлшгүй шаардлага бий болж байна.

Зураг 1. УБ хотын замын хөдөлгөөний дундаж хурд



Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, 2021 он

Хамгийн сүүлд MMCG -ээс 2022 оны 10 дугаар сард хийсэн Улаанбаатар хотын гол болон туслах гудамж замын хөдөлгөөний эрчмийг нэвтрүүлэх чадварт харьцуулсан

³ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 51 дэх тал

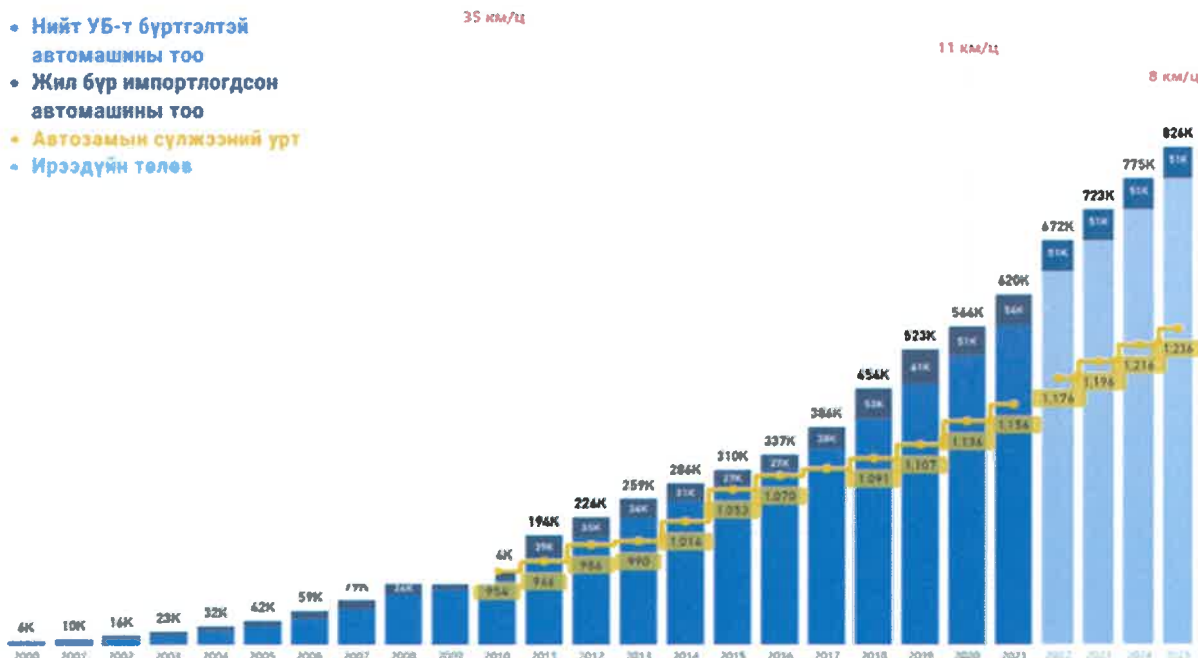
⁴ Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть II, 2018, 43 дахь тал

⁵ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-1 дэх тал

харьцаа буюу VCR үзүүлэлт 1.0-2.2 гэсэн үр дүнтэй гарч, хөдөлгөөний ачаалал хэвийн хэмжээнээс хэт их хэтэрсэн байгааг тогтоогоод байна.⁶

Түүнчлэн ЖАЙКА-аас хийсэн судалгаагаар нийслэлийн автомашины импорт энэ чигээрээ хурдацтай нэмэгдсээр байвал зам дээрх тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2025 онд 8 км/ц, 2030 он гэхэд 5 км/ц болж буурах аж. Улмаар 2040 он гэхэд автозамын урсгал архаг түгжрэлд таг гацаж, машинтай бүхэн бүтэн өдрийн турш түгжрэх төлөвтэйг тооцоолжээ.⁷

Зураг 2. Түгжрэлийн тааз



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

Түгжрэлийг бууруулах талаарх иргэдийн бодол

MMCG-ээс 2021 онд хийсэн "Авто замын түгжрэлийг бууруулах шийдэл" судалгаагаар, иргэд 1 сард түгжрэлийг бууруулахын тулд зоригтой арга хэмжээ авах цаг болсон гэдэгтэй 76 хувь нь санал нийлж байжээ. Харин 9 сарын хугацаанд уг дүн 15 пунктээр нэмэгдэж 91 хувь болж өссөн байна.

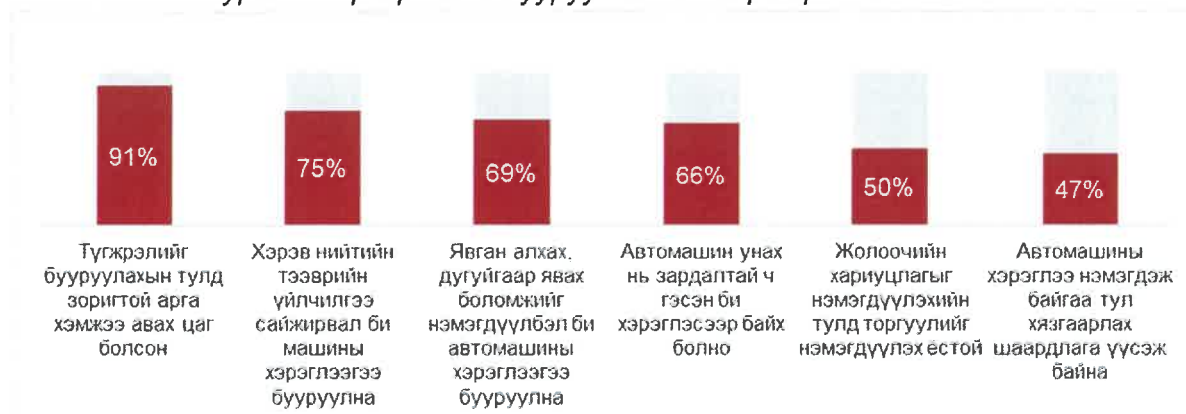
Иргэдийн 75 хувь нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирвал машины хэрэглээгээ бууруулна гэдэгтэй санал нийлж байгаа ба 69 хувь нь явган алхах, дугуйгаар явах боломжийг нэмэгдүүлбэл машины хэрэглээгээ бууруулна гэдэгтэй санал нийлсэн байна. Харин 66 хувь нь автомашин зардалтай ч гэсэн хэрэглэсээр байх болно гэж үзэж байна. Иргэдийн 50 хувь нь жолоочийн хариуцлагыг нэмэгдүүлэхийн тулд торгуулийг нэмэгдүүлэх ёстой гэж бодож байгаа бол 47 хувь нь автомашины

⁶ MMCG, Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний Origin-Destination (OD) матриц боловсруулах 15000 өрхийн судалгаа, 2022, 130-139 дахь тал

⁷ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

хэрэглээ нэмэгдэж байгаа тул хязгаарлах шаардлага үүссэн гэдэгтэй санал нийлж байна.

Зураг 3. Түгжрэлийг бууруулах талаарх иргэдийн санал



Эх сурвалж: MMCG, 2021 он

Түүнчлэн иргэдийн 70 хувь нь автомашины тоо хэт их болсон нь Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийн үндсэн шалтгааны нэг үзэж байна. Томоохон зах, худалдааны төвүүд нь хотын төвдөө байрладаг, хотын төвд зогсоол хүрэлцээгүй байдаг зэрэг шалтгаанууд нь 2 болон 3-рт эрэмбэлэгдсэн байна.

Зураг 4. Авто замын түгжрэлийн үндсэн шалтгаан, иргэдийн бодол



Эх сурвалж: MMCG, 2021 он

Засгийн газрыг гэрийн ойролцоо цэцэрлэг сургууль барьж, хүрэлцээг нэмэгдүүлэх, метро, их багтаамжит масс транзитыг барих, томоохон зах худалдааны

төвүүдийг тархаан байршуулах ажлыг хийвэл түгжрэлийг хамгийн ихээр бууруулж чадна гэж иргэд үнэлж байна.

Зураг 5. Түгжрэл бууруулахад хэрэгжүүлвэл зохих ажил, иргэдийн санал



Эх сурвалж: MMCG, 2021 он

MMCG-ээс хамгийн сүүлд буюу 2022 онд хийсэн түгжрэлийг бууруулах талаарх иргэдийн тандан судалгаагаар иргэд түгжрэлийг бууруулахад нөлөөлөх хамгийн өндөр ач холбогдолтой хүчин зүйлсэд дараах 4 гол асуудалдыг дэвшүүлснийг тогтоосон байдаг. Иргэд:

(а) нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, томоохон төвүүдийг нүүлгэх, цагийн зохицуулалт хийхийг 54.1 хувь нь дэмжсэн;

(б) зам барилга, дэд бүтцийг сайжруулахтай 23 хувь санал нэгдсэн;

(с) жолоочийн хариуцлага, автомашиныг хязгаарлах гэж 12.4 хувь үзсэн;

(д) татвар, төлбөр, хураамжтай холбоотой санал 10.6 хувийг бүрдүүлж байжээ.

Иргэдээс түгжрэлийг бууруулахад өндөр нөлөөлөлтэй татвар, төлбөр, хураамжтай холбоотой асуудалд:

- Улсын дугаарыг дуудлага худалдаагаар худалдах;
- Хотын төвийн бүх авто зогсоолыг нэгдсэн төлбөрийн системтэй болгож, төлбөрийг нэмэх;
- Авто замын төлбөрийг нэмэх;
- Авто машины улсын дугаарын үнийг нэмэх гэж үзжээ.

Хүснэгт 1. Түгжрэлийг бууруулахад өндөр нөлөөлөлтэй ба иргэдийн дэмжлэг хамгийн их авсан үзүүлэлт

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, томоохон цэгүүдийг нүүлгэх, цагийн зохицуулалт	Зам барилга, дэд бүтцийг сайжруулах	Жолоочийн хариуцлага, автомашиныг хязгаарлах	Татвар, төлбөр, хураамжийг нэмэгдүүлэх
✓ Автобусны парк шинэчлэлт, маршрутын оновчтой төлөвлөлт, илүү цэвэрхэн, тохитой болгох ✓ Нарантуул, Барс зэрэг томоохон захуудыг нүүлгэх ✓ Сургуулийн автобус төслийг хэрэгжүүлэх ✓ Ажлын уян хатан цагийг нэвтрүүлэх ✓ Их, дээд сургуулийн өглөө, оройны хичээлийг онлайнаар явуулах ✓ Драгон, Тэнгэр плаза зэрэг автовокзалыг нүүлгэх	✓ Нийслэлд гол, туслах зам барих, өргөтгөх ✓ Хотын тойрог замуудыг нэмэх ✓ Метро барих ✓ Явган замыг нэмэх, сайжруулах ✓ Босоо тэнхлэгийн дагуу Сэлбэ голыг дагасан хурдны зам барих ✓ Сургууль, цэцэрлэг, эмнэлгүүдийг барих	1. Жолоочийн хариуцлага, онооны системийг чангаруулах 2. Торгууль төлөөгүй тээврийн хэрэгслийг хөдөлгөөнд оролцохыг хязгаарлах 3. Жолооны үнэмлэх олгох журмыг чангатгах 4. Нийслэлд шинээр автомашины дугаар олгохыг түр хязгаарлах 5. Ашиглалтын хугацаа дууссан автомашинд хязгаарлалт хийх	• Улсын дугаарыг дуудлага худалдаагаар худалдах • Хотын төвийн бүх авто зогсоолыг нэгдсэн төлбөрийн системтэй болгож, төлбөрийг нэмэх • Авто замын төлбөрийг нэмэх • Авто машины улсын дугаарын үнийг нэмэх

Эх сурвалж: MMCG, 2022 он

Тандан судалгааны хүрээнд иргэдээс түгжрэлийг бууруулах талаар дээр дэвшүүлсэн 4 гол асуудлыг бүхэлд нь судалгааны дараагийн хэсэгт авч үзсэн.

Түгжрэл үүсгэж буй зарим хүчин зүйлс

Авто замын түгжрэл бууруулах үндэсний хорооноос 2022 оны 09 сарын 22-ны өдөр Монгол Улсын Засгийн газрын гишүүдийн албан хэрэгцээнд зориулан бэлтгэсэн илтгэлд түгжрэлийн үндсэн шалтгааныг дараах хүрээгээр тодорхойлжээ. Үүнд:

- Хот хөдөөгийн тэнцвэр алдагдсан;
- Хот байгуулалтын алдаа;
- Зам сүлжээний дутагдал;
- Нийтийн тээврийн сул хөгжил;
- Зорчилт хөдөлгөөний зохицуулалт сул зэрэг үндсэн шалтгаан голлон нөлөөлж байгаа гэж үзсэн.

Тандан судалгааны энэ ажлын хүрээнд дурдсан дээрх шалтгаануудыг доорх байдлаар дэлгэрүүлж байна.

- a. Хүн ам
 - Хүн амын хэтийн төлөв
- b. Цаг агаар

- с. Хот төлөвлөлт
 - Сургууль цэцэрлэгийн хүрэлцээ
 - Худалдааны төвүүдийг дагасан түгжрэл
- д. Нийтийн тээвэр
 - Автобус, BRT, LRT, MRT
- е. Авто замын даац
 - Авто замын сүлжээний хүрэлцээ
 - Авто зогсоолын хүрэлцээ
 - Гол ба туслах авто замын сүлжээний хүрэлцээ
 - Явган болон дугуйн замын сүлжээний хүрэлцээ
- ф. Тээврийн хэрэгсэл
 - Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл
 - Тээврийн хэрэгслийн импорт
 - Тээврийн хэрэгсэл ба ДНБ
 - Тээврийн хэрэгслийн өсөлт ба санхүүгийн хөшүүрэг
- г. Техникийн хяналт
- н. Тээврийн хэрэгсэл ашиглалт
- и. Замын хөдөлгөөний дүрмийн хэрэгжилт
 - Дугаарын хязгаарлалтын журмын зөрчил
 - Зогсоолын зөрчил зэрэг байна.

Хүн ам

Түгжрэл үүсгэх нэг гол хүчин зүйл нь хүн амын өсөлт юм. Нийслэл Улаанбаатар хотод 2021 оны жилийн эцсийн байдлаар Монгол Улсын нийт хүн амын 46 хувьтай тэнцэх 1.5 сая орчим хүн амьдарч байна. 2010 оноос хойш Улаанбаатар хотын хүн амын тоо жил бүр 2 орчим хувиар тогтмол өсчээ. 2021 оны нийт хүн амын тоог 2010 онтой харьцуулан үзвэл сүүлийн 11 жилийн хугацаанд Улаанбаатар хотын хүн ам 1.3 дахин өссөн байдаг.

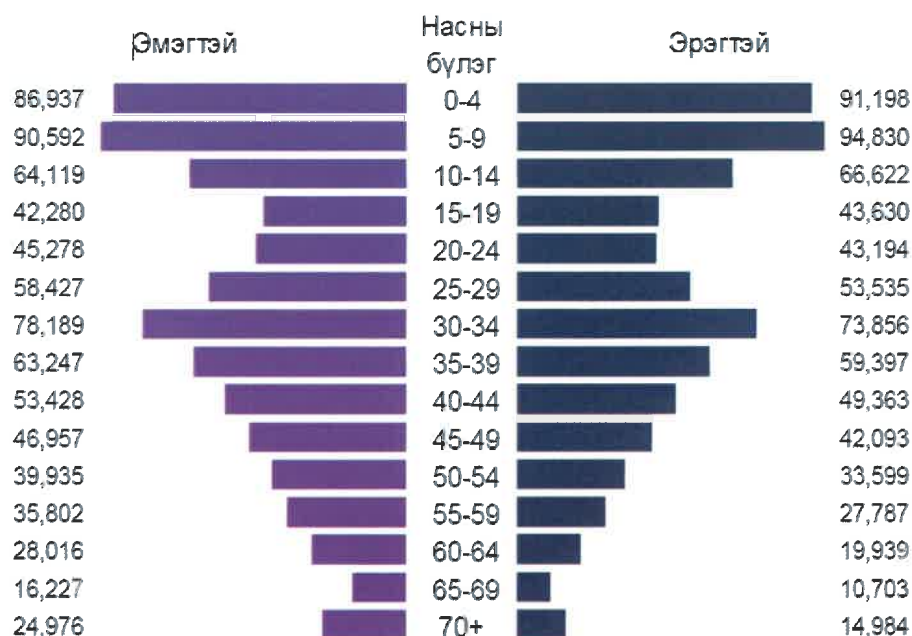
Хүн амын хэтийн төлөв

Үндэсний Статистикийн Хорооноос 2017 онд эрхлэн гаргасан “Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо” судалгаанд Улаанбаатар хотын хүн ам 2045 он гэхэд 2,868,689 болж өсөх төлөвтэй гэж тооцоолсон.

Манай улсын хүн амын дийлэнх хэсгийг залуучууд, хөдөлмөрийн насныхан эзэлж, дундаж наслалт нэмэгдэж, төрөлт буурч “Хүн ам зүйн цонх” үе ирсэн. Хүн амын хэтийн тооцоонд дурдсанаар хүүхэд болон хөгшдийн эзлэх хувь нэмэгдэж хүн ам зүйн ачаалал нэмэгдэх ба 2031 онд нийт хүн ам 4 сая, 2045 онд 5 сая хүрэх төлөвтэй байна. Харин Улаанбаатар хотын хүн амын тоо 2045 он гэхэд 2.9 сая орчимд хүрч 2021 оны эцсээс 86 хувиар өсөх төлөвтэй байна.⁸

⁸ ММCG, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 36 дахь тал

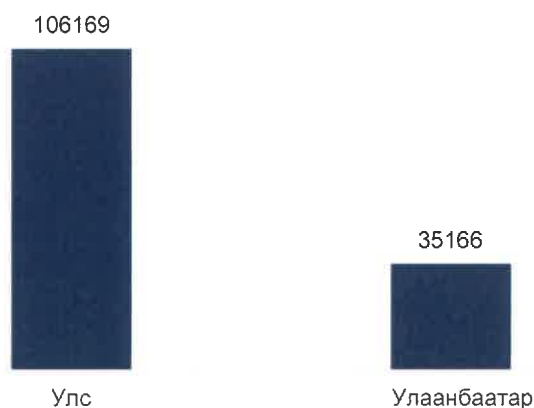
Зураг 6. УБ хотын хүн амын нас хүйсийн суварга



Эх сурвалж: MMCG, 2022 (ҮСХ, 2021)

Улсын хэмжээнд 2021 оны байдлаар 106,169 хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний 33 хувь нь Улаанбаатар хотын иргэн байна.

Зураг 7. Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний тоо



Эх сурвалж: ҮСХ, 2021 он

Улаанбаатар хотын нийт хүн амын 95 хувь нь төвийн 6 дүүрэгт, үлдсэн хэсэг нь захын буюу алслагдмал дүүргүүдэд амьдарч байна. Баянзүрх болон Сонгинохайрхан дүүргүүдэд тус бүр Улаанбаатар хотын хүн амын 25 хувь болон 22 хувь нь амьдарч хүн амын тоогоор тэргүүлж байна. Хойшид Хан-Уул дүүргийн хүн ам ихээр нэмэгдэх бөгөөд 2030 онд 265 мянга, 2040 онд 313 мянгад хүрэх төлөвтэй байна.⁹

⁹ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 48 дахь тал

Хүснэгт 2. Хүн амын тоо, дүүргээр

Дүүрэг	Хүн амын тоо	Хүн амд эзлэх хувь
Багануур	29,433	1.9%
Багахангай	4,459	0.3%
Баянгол	236,385	15.4%
Баянзүрх	383,892	24.9%
Налайх	38,929	2.5%
Сонгинохайрхан	341,540	22.2%
Сүхбаатар	144,542	9.4%
Хан-Уул	209,524	13.6%
Чингэлтэй	150,548	9.8%
Улаанбаатар	1,539,252	100.0%

Эх сурвалж: ҮСХ, 2021

2021 оны жилийн эцсийн байдлаар Улаанбаатар хотод 412,527 өрх амьдарч байгаа ба өрхийн дундаж ам бүлийн тоо 3.7 байна.

Хүснэгт 3. Өрхийн тоо, дүүргээр

Дүүрэг	Өрхийн тоо	Өрхөд эзлэх хувь
Багануур	8,557	2.1%
Багахангай	1,222	0.3%
Баянгол	62,784	15.2%
Баянзүрх	104,881	25.4%
Налайх	10,263	2.5%
Сонгинохайрхан	90,231	21.9%
Сүхбаатар	39,302	9.5%
Хан-Уул	56,874	13.8%
Чингэлтэй	38,413	9.3%
Улаанбаатар	412,527	100.0%

Эх сурвалж: ҮСХ, 2021

Цаг агаар

Монгол Улсын хувьд Монгол орны газар нутаг гадаад далай тэнгисээс ихээхэн алслагдсан, Евразийн эх газрын төвд тал бүрээсээ өндөр уул нуруугаар хүрээлэгдсэн, далайн түвшнээс дунджаар километр хагас илүү өндөр өргөгдсөн зэргээс шалтгаалан эх газрын эрс тэс, хатуу ширүүн уур амьсгалтай. Монгол орны уур амьсгалын гол онцлог бол жилийн дөрвөн улирлын ялгаа ихтэй, энэ чанараараа агаарын температурын хэлбэлзэл өндөр, хур тунадас бага, уур амьсгалд өргөрөгийн болон өндрийн бүслүүрийн ялгаа тодорхой илэрдэг явдал юм. Монголд богино (VI сараас VIII сарын дунд хүртэл үргэлжлэх), хуурай зун, ихээхэн хүйтэн, урт (XI сараас IV сар хүртэл үргэлжлэх) өвөлтэй, хавар намрын улирлын үргэлжлэх хугацаа жилээс жилд өргөн хүрээнд хэлбэлздэг онцлогтой.¹⁰

Энэ ч шалтгааны улмаас Улаанбаатар хот нь дэлхий дээрх хамгийн хүйтэн хотын жагсаалтыг тэргүүлж байна. Уг жагсаалтын хоёрдугаарт эрэмбэлэгддэг Казакстаны Астана хотоос Улаанбаатар хот жилийн дундаж температур 5 орчим хэмээр

¹⁰ <http://w.tsag-agaar.gov.mn/atmosphere/%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%BB-%D0%BE%D1%80%D1%87%D0%BD%D1%8B-%D1%83%D1%83%D1%80-%D0%B0%D0%BC%D1%8C%D1%81%D0%B3%D0%B0%D0%BB>

хүйтэн мэт ч газар зүйн байршлаас харахад Монгол Улс нь далайн түвшнөөс дээш 3.9 дахин өндөрт¹¹ өргөгдсөн байгаа нь дээрх үзүүлэлт бодит байдалд илүү зөрүү үүсэх харьцаа харагдаж байна.

Хүснэгт 4. Дэлхийн хамгийн хүйтэн 7 хотын цаг агаар, өндөрлөг

Эрэмбэ	Нийслэл хот	Жилийн дундаж температур	Дайлан түвшнөөс дээш /м
1	Улаанбаатар (Монгол)	-1.3°C	1,350
2	Астана (Казахстан)	3.5°C	347
3	Москва (Орос)	4.1°C	156
4	Хельсинки (Финлянд)	4.5°C	7
5	Рейкьявик (Исланд)	4.6°C	39
6	Таллин (Эстони)	4.8°C	9
7	Оттава (Канад)	5.5°C	70

Эх сурвалж: www.worldatlas.com

Далайн түвшний энэ ялгаа хүмүүсийн суудлын тэргийг орлох бусад тээврийн хэрэгсэлийн сонголтод нөлөөлдөг байх талтай. Улаанбаатарт жилийн XII сард 200 метр¹²-ээс их зайд явган алхах, дугуйгаар зорчих хөдөлгөөн эрс багасдаг бол дэлхийн хамгийн хүйтэн гэгдэх дээрх хотуудад явган алхах, дугуй унах зорчилт хөдөлгөөн хэвийн үргэлжилж байдаг. Өөрөөр хэлбэл Улаанбаатар хотын байгаль, цаг уурын энэ онцлог иргэдийн явган алхах, дугуйгаар зорчих боломжийг хязгаарлахын зэрэгцээ авто тээврийн хэрэгслээр хөдөлгөөнд оролцох шаардлагыг нэмэгдүүлдэг гэж хэлж болно. Иргэд хүйтэнд даарч байснаас суудлын машиндаа түгжрэх нь илүү гэх хүсээгүй сонголтыг хийхэд хүргэдэг. Иймд хот төлөвлөлтийг хийхдээ иргэдийн хотын төв рүү чиглэсэн хөдөлгөөнийг хязгаарласан цогц бодлого хэрэгтэйгээс гадна олон хүн нэг доор зорчих нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна.

Хот төлөвлөлт

Сургууль цэцэрлэгийн хүрэлцээ:

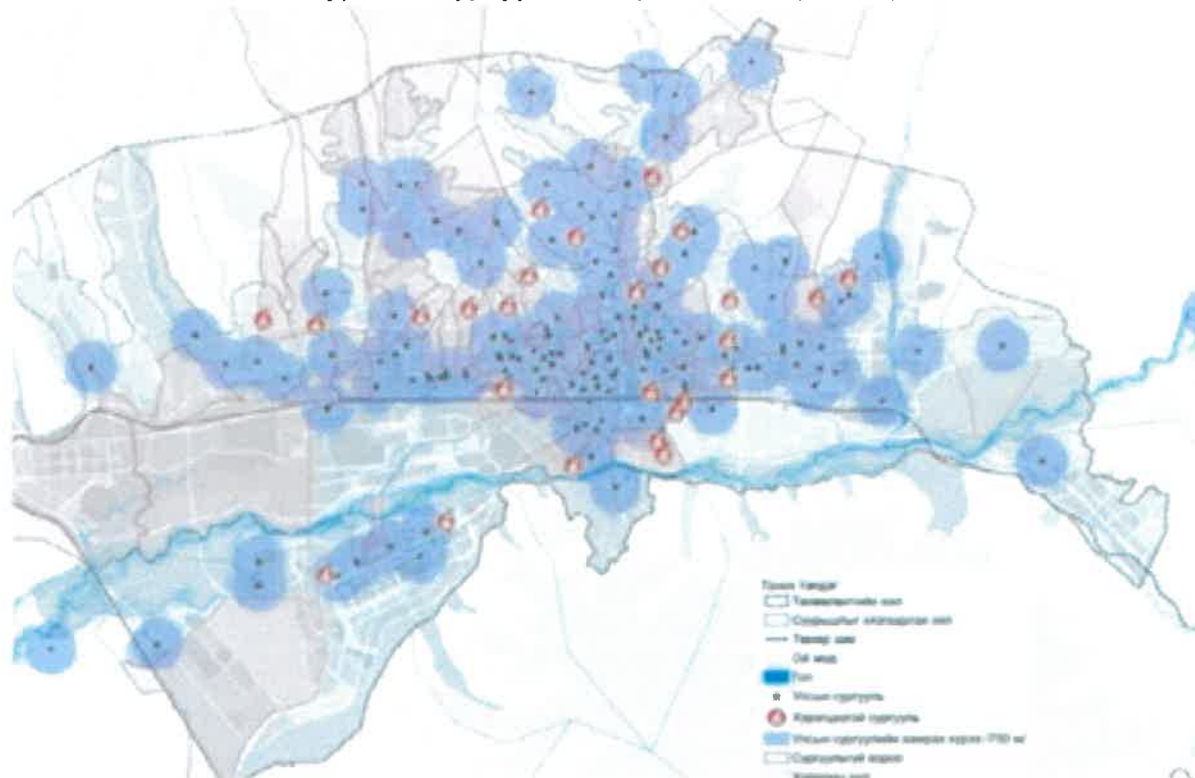
Улаанбаатар хотод хамран сургах тойргийг тооцолгүйгээр хэт их байшин барилга барих болсон нь ерөнхий боловсролын сургууль, цэцэрлэг зэрэг нийтийн зориулалттай байгууламжийн ойролцоох замын түгжрэл газар авах шалтгаан болж байгаа. Сургуулиуд хотын төв хэсэгт төвлөрч, гэр хороололд сургуулийн тоо цөөн байна. Түүнчлэн шинэ суурьшлын бүсэд хүн амын тоотой харьцуулахад сургуулийн тоо хангалтгүй байна. Нийтдээ гэрийнхээ ойролцоо сургуульд сурдаг хүүхэд цөөний зэрэгцээ сургууль цэцэрлэгийн өнөөгийн хангамж, хүрэлцээ муу, нэг ангид нэг ээлжид нормоос тогтмол 10-30 хувь илүү олон сурагч суралцдаг, төрийн өмчийн сургуулиудын сургалтын чанар төдийлөн сайн биш зэрэг сургууль цэцэрлэгтэй холбоотой асуудал замын хөдөлгөөний ачааллыг нэмэгдүүлж байна.

¹¹ <https://www.worldatlas.com/articles/the-coldest-capital-cities-in-the-world.html>

¹² ММСГ, Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний ОД матриц, зөвлөмж: 200 метрээс хол зайд явж буй хөдөлгөөнийг зорчилт хөдөлгөөн хийсэн гэж үзсэн ба нийтийн тээврийн зогсоолын зайг олон улсад 400 метрийн радиуст төлөвлөх шаардлагатай гэсэн зөвлөмж байдаг.

Ерөнхий боловсролын сургуулийн хангамж хүрэлцээний тооцоо: Нийслэлийн хэмжээнд 2020-2021 оны хичээлийн жилд нийт 275 сургуульд 317,978 хүүхэд суралцаж байгаа ба анги дүүргэлт 36.5, сургуулийн насны хүүхдийн 98 хувь нь ерөнхий боловсролын сургуульд хамрагдсан ба эдгээр хүүхдийн 277,831 буюу 87 хувь нь төрийн өмчийн сургуульд хамрагдаж байна. Төрийн өмчийн сургууль хоёр ээлжээр хичээллэж байгаа ба тэдний 57 хувь 1-р ээлжид, 43 хувь нь 2-р ээлжид хамрагдаж байна. Төрийн өмчийн сургуулийн нийт сурагчдын 37 хувь буюу 107,113 сурагчид нь хамран сургах тойргийн бус хүүхдүүд байна. Бага ангийн суралцагчдын 42 хувь, дунд ангийн суралцагчдын 30, ахлах ангийн суралцагчдын 36 хувь хамран сургах тойргийн бус хүүхдүүд байна. Үүнээс үндэслэн сургуулиудын 211,667 хүүхдийн суудалтай хүчин чадал 50 хувь хэтэрчээ. Үүнд төрийн өмчийн бус сургуулийг тооцохгүйгээр гаргасан бөгөөд төрийн өмчийн сургууль нь 93 хувийн хэтрэлттэй ажиллаж байна.¹³

Зураг 8. Сургуулийн хэрэгцээ, байршлаар



Тайлбар: Улсын сургуулийн хамрах хүрээг 750м радиусаар хөх өнгөөр тэмдэглэсэн бол улаанаар хэрэгцээтэй сургуулийг зааж байгаа. Харин сургуульгүй хороог ягаан өнгөөр зааж байгаа.

Эх сурвалж: Авто замын түгжрэл бууруулах үндэсний хороо, 2022 он

Цэцэрлэгийн хангамж хүрэлцээний тооцоо: 2020/2021 оны хичээлийн жилд 684 цэцэрлэгт 3,726 бүлэгтэй, 85,417 орон тооны хүчин чадалтайгаар үйл ажиллагаа явуулж байсан ч хүчин чадлаа 30.5 хувиар хэтрүүлэн ажиллаж байв. Төрийн өмчийн цэцэрлэгийн хувьд 55.4 хувиар хэтрүүлэн ажиллаж байна. Бүлэг дүүргэлт нь төрийн

¹³ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 169 дахь тал

өмчийн цэцэрлэгийн хувьд дунджаар 35 хүүхэд байгаа ба хамгийн ихдээ 58 хүүхэд байна.

Нийт хамрагдаж буй хүүхдийн 36.4 хувь нь буюу 40,634 хүүхэд хамран сургах тойргийн бус цэцэрлэгт хамрагддаг байна. Төрийн өмчийн цэцэрлэгт хамрагдагсдын 22.3 хувь, төрийн бус өмчийн цэцэрлэгт хамрагдагсдын 75.4 хувь нь хамран сургах тойргийн бус хүүхэд байна.¹⁴

Худалдааны төвүүдийг дагасан түгжрэл:

Улаанбаатар хотод голлох уулзварын ойролцоо томоохон худалдааны төв их байралдагаас худалдааны төвийн зогсоол руу орох, гарах урсгал, зогсоол хүлээж дараалал үүсгэж зогссоны улмаас тухайн эгнээг эзэлж түгжрэх, тойрог замын хөдөлгөөн ихсэж, түгжрэл үүсэх шалтгаан болдог. Замын хөдөлгөөний хяналт, худалдааны төв байгуулах төлөвлөлтийг уялдуулах тал дээр шинэчлэл хийх шаардлагатай байна. Жишээлбэл, Нарантуул зах, Tout'en, E-март зэргийг дурдаж болно.

Нийтийн тээвэр, тулгамдаж буй асуудал

Автобус:

Улаанбаатар хотод тээвэр үйлчилгээний 19 компани байдаг ба 2022 оны 09 сарын байдлаар 950 ширхэг автобус 89 чиглэлд 2042 км үндсэн чиглэлийн сүлжээнд үйлчилж байв.¹⁵ Нийтийн тээврээр 2021 онд өдөрт 478,3 мянган зорчигч үйлчлүүлж байсан бол 2022 онд 510,0 мянга болсон гэдгээс зорчигчдын тоо 7 хувиар өссөн дүнтэй байна.

Нийслэлд автобусны 31 чиглэлийн зам давхцдаг ба тэр дундаа Энхтайвны өргөн чөлөөний нэг зогсоол дээр 28 чиглэлийн автобус зогсдог. Хотын төвийн 7 км орчим хэсэгт автобусны давуу эрхтэй эгнээ байдаг ч замын түгжрэлийн үед автобус төдийгүй хувийн тээврийн хэрэгсэл ч тухайн эгнээнд нэвтэрч зорчдог тул автобусны давуу эрхтэй эгнээний үүрэг гүйцэтгэлгүй, замын түгжрэлийг үүсгэж байна.¹⁶

Нийтийн тээврийн салбар дөнгөн данган үйл ажиллагаагаа явуулж байна. Нийслэлийн хэмжээнд 2020 онд автобусны үйл ажиллагаа 8.8 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай гарчээ. Гол шалтгаан нь Ковид-19 цар тахлын улмаас зорчигчдын тоо буурсантай холбоотойгоор орлого буурсан, зардлын хувьд шатахууны үнэ, нийгмийн даатгалын шимтгэл нэмэгдсэн, автобус тээврийн хэрэгсэл муудсанаас засварын зардал, эд анги худалдан авах зардал өссөн, автобусны карт ашиглах болсон тул картгүй гэх шалтгаанаар төлбөр төлөхгүйгээр зорчих зэрэг асуудлууд байна. Иймд Нийслэлээс аж ахуйн нэгжүүдэд үйл ажиллагааны зардлын ойролцоогоор 57 хувьтай

¹⁴ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 168 дахь тал

¹⁵ Авто замын түгжрэл бууруулах үндэсний хороо, 2022

¹⁶ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-20 дахь тал

тэнцэх хэмжээний татаас олгож байгаа бөгөөд Нийслэлийн нийт төсвийн 15 хувийг эзэлж байв.¹⁷

Хуучин тээврийн хэрэгсэл ашиглалт:

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний их багтаамжийн автобусны дундаж насжилт 8.7 жил (ашиглалтын хугацаа) байгаа бөгөөд одоо ашиглагдаж байгаа нийт их багтаамжийн автобусны 39 хувь нь 10-аас дээш жилийн насжилттай байна. Ашиглагдаж байсан хуучин тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй техникийн олон асуудлууд үйлчилгээний явцад гарч иргэдийн тав тухтай, хурдан шуурхай, аюулгүй зорчих нөхцөлийг алдагдуулж байна.

Тухайлбал өвлийн цагт дулааны битүүмж муудснаас автобус хүйтэн явах, шугам замд эвдэрч зогсох, техникийн бүрэн бус байдлаас шалгаалсан зам тээврийн осол гаргах зэргээр иргэдийг нийтийн тээврээр зорчих хүслийг бууруулж байна.¹⁸

Нийтийн тээврээр зорчих хурд:

Автобуснууд авто замын түгжрэлд орсноор батлагдсан цагийн хуваарийн дагуу зорчих боломжгүй болж иргэд автобусны зогсоол дээр хэт удаан хүлээх, эсхүл зорчиж буй автобус нь хэт удаан зорчих зэргээр иргэдийн амьдарлын багагүй хугацаа замын хөдөлгөөнд зарцуулагдаж байна.

Нөгөө талаар нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэлүүдийн эргэлтийн хугацаа нэмэгдэж, зуны улиралд автобус өдөрт 80-90 хувь рейс гүйцэтгэж байсан бол намар, өвөл, хаврын улиралд 65-70 хувь болж буурдаг байна. Ашиглалтын хурд зуны улиралд 11-13 км/цаг байдаг бол бусад улиралд 8-9 км/цаг болж эрс буурдаг байна.

Энэхүү нийтийн тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд буурах үзэгдэл нь нийтийн тээврийн хүчин чадлыг тэр хэмжээгээр бууруулж, иргэдэд үзүүлэх нийтийн тээврийн хүртээмжийг багасгадаг. Өөрөөр хэлбэл автобус өдөрт 10 рейс гүйцэтгэж, рейс тутамд дунджаар 100 хүн тээвэрлэж, нийт 1000 иргэнд үйлчлэх ёстой байдал хөдөлгөөний ачааллаас хамаарч 6-8 рейс гүйцэтгэж, 200-400 иргэнийг нийтийн тээврээр зорчих эрхийг хязгаарлаж байна.¹⁹

Нийтийн тээврийн төлөв:

Улаанбаатар хотын хүн ам цаашид өсөх боловч нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх иргэдийн тоо тогтвортой байх хандлага ажиглагдаж байна. Иймээс нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулан зорчигчдын тоог нэмэгдүүлэх, хувийн тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг бууруулах, замын хөдөлгөөний дундаж хурдыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байна.²⁰

¹⁷ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-20 дахь тал

¹⁸ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 334 дахь тал

¹⁹ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 335 дахь тал

²⁰ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 52 дахь тал

Зураг 9. Нийтийн тээврээр зорчигчдын төлөв



Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, 2021 он

Олон улсад нийтийн тээврийн үр ашигтай олон хэлбэрийг нэвтрүүлж байна. Улаанбаатар хотын хувьд автобусны парк шинэчлэлт хийсэн ч нийтийн тээврээр зорчих иргэд болон замын хөдөлгөөний дундаж хурданд бага нөлөө үзүүлж байгаа тул илүү нэмэгдүүлэхийн тулд BRT, LRT, MRT төслүүдийг нэвтрүүлэх шаардлагатай.²¹

Зураг 10. Нийтийн тээврийн хэрэгсэл, хүчин чадал

MRT		110 км/ц	50,000-80,000			80 км/ц	10,000-20,000		MONORAIL
LRT		70 км/ц	22,000-25,000			110 км/ц	12,000-15,000		MAGLEV
RAILBUS		100 км/ц	400-1600			70 км/ц	22,000		TRAMWAY
BRT		70 км/ц	17,000			150 км/ц	50,000		SKYWAY
BUS		60 км/ц	9,000			21 км/ц	3,000		CABLE CAR

Эх сурвалж: Хот байгуулалтын хөгжлийн газар, 2021 он

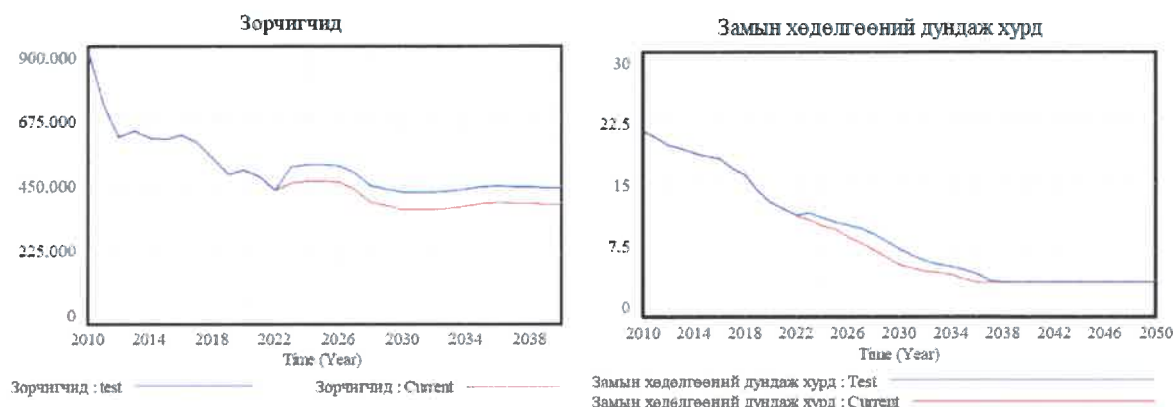
Автобусны парк шинэчлэлт:

Улаанбаатар хотод нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах зорилгоор 2022 онд орчин үеийн дэвшилтэт технологи бүхий тухтай, аюулгүй 1000 автобусаар парк шинэчлэлтийг хийвэл нийтийн тээврийн хүлээлтийн дундаж хугацаа (хот доторх автобусны) 8.1-6.5 минут болж багасч, зорчигчдын аюулгүй байдал, тав тух хангагдан,

²¹ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 57 дахь тал

нийтийн тээврээр зорчигчдын тоо дунджаар 12.7 хувиар нэмэгдэн замын хөдөлгөөний дундаж хурд 2023 онд 11.8 км/цаг буюу мөн үеэс 6 хувь, 2030 онд 7.7 км/цаг буюу мөн үеэс 22 хувийн өсөлт үзүүлэх боломжтой байна.

Зураг 11. Автобусны парк шинэчлэлт зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)



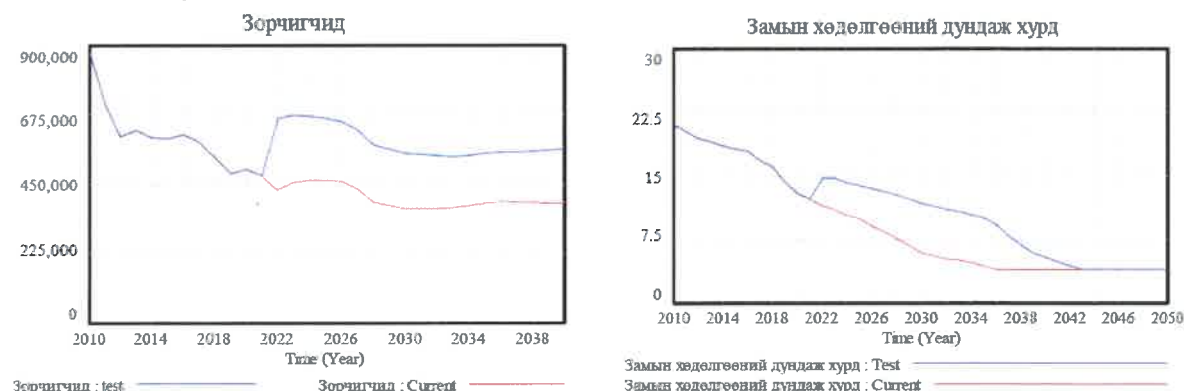
Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, 2021 он

BRT

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх бодлогын хүрээнд нийслэл хот нь BRT систем буюу багтаамж ихтэй зорчигч тээврийн төрлийг Нисэх-Яармаг-Сүхбаатарын талбай чиглэлд 14.9 км урт замд нэвтрүүлэхээр тооцож байгаа. Мөн Таван шараас Офицеруудын ордон хүртэлх цахилгаан соронзон тээврийн бүтээн байгуулалтыг эхлүүлэхээр төлөвлөж байна. Үүний үр дүнд нийтийн тээврийн хүлээлтийн дундаж хугацаа (хот доторх автобусны) 8.1-6.5 минут болж багасч, зорчигчдын аюулгүй байдал, тав тух хангагдана.

2021 оноос BRT төслийг хэрэгжүүлэн нэвтрүүлнэ гэж тооцоолбол нийтийн тээврийн зорчигчдын тоо дунджаар 43 хувь нэмэгдэх боломжтой бөгөөд замын хөдөлгөөний дундаж хурд 2022 онд 14 км/цаг буюу мөн үеэс 21 хувь, 2030 онд 11.8км/цаг буюу мөн үеэс 49 хувийн өсөлт үзүүлэх боломжтой гэж үзжээ.

Зураг 12. BRT төслийн зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)

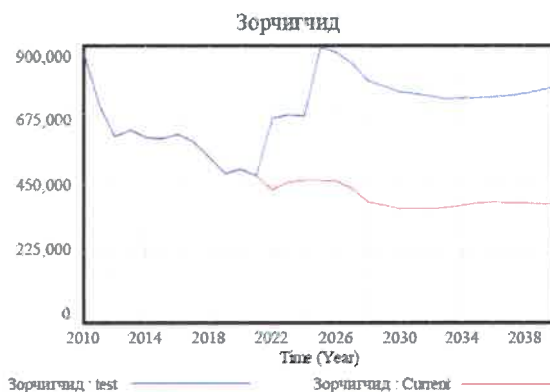


Эх сурвалж: Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, 2021 он

LRT

Цаашид хүн амын өсөлт нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан нийтийн тээврийн үйлчилгээг тогтмол сайжруулах шаардлагатай бөгөөд 2024 онд LRT төслийг хэрэгжүүлэн нийтийн тээврийн үйлчилгээнд нэвтрүүлнэ гэж үзвэл 2024 оноос хойш нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх иргэдийн тоо 59 хувиар нэмэгдэх бөгөөд үүний үр дүнд замын хөдөлгөөний дундаж хурд 2025 онд 16 км/цаг буюу мөн үеэс 39 хувь, 2030 онд 14.5 км/цаг буюу мөн үеэс 58 хувь нэмэгдэх боломжтой.

Зураг 13. LRT төслийн зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)

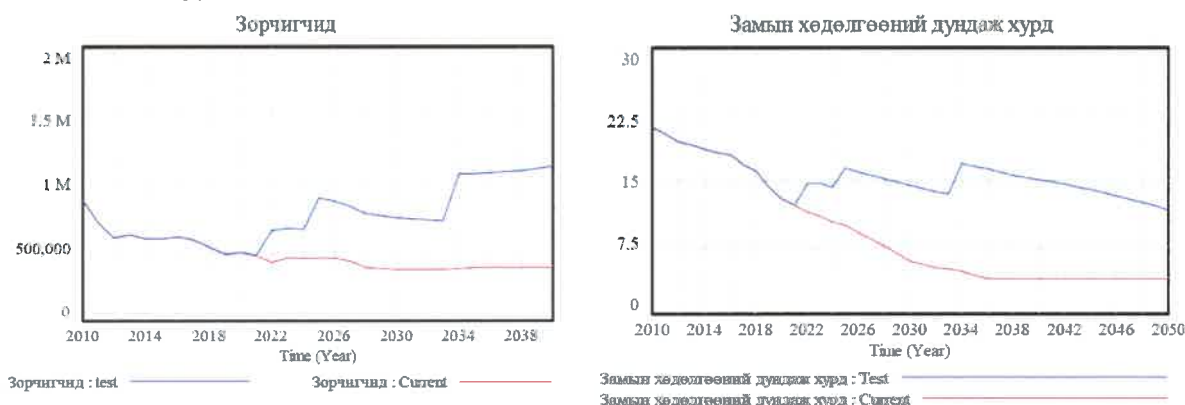


Эх сурвалж: Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, 2021 он

MRT

Дэлхийн өндөр хөгжилтэй хотуудын нийтийн тээврийн хамгийн том тээвэр нь метро бөгөөд Улаанбаатар хот ч мөн адил MRT төслийг хэрэгжүүлэх зайлшгүй шаардлагатай. Уг төслийг 2033 онд хэрэгжүүлснээр Улаанбаатар хотын нийтийн тээвэр хэрэглэгчдийн тоо өдөрт 1 саяас дээш болох боломжтой бөгөөд замын хөдөлгөөний дундаж хурд 16 км/цаг хүртэл нэмэгдэх боломжтой байна.

Зураг 14. MRT төслийн зорчигчдод үзүүлэх нөлөө (симуляци)



Эх сурвалж: Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, 2021 он

Нийтийн тээврийн төслийн симуляцийн үр дүнгээс харахад автобус парк шинэчлэлт, BRT төслийг хэрэгжүүлэх нь богино хугацаанд гал унтраасан шийдэл байх бол LRT, MRT төслүүд нь урт хугацаанд үр дүнтэй болох нь харагдаж байна.

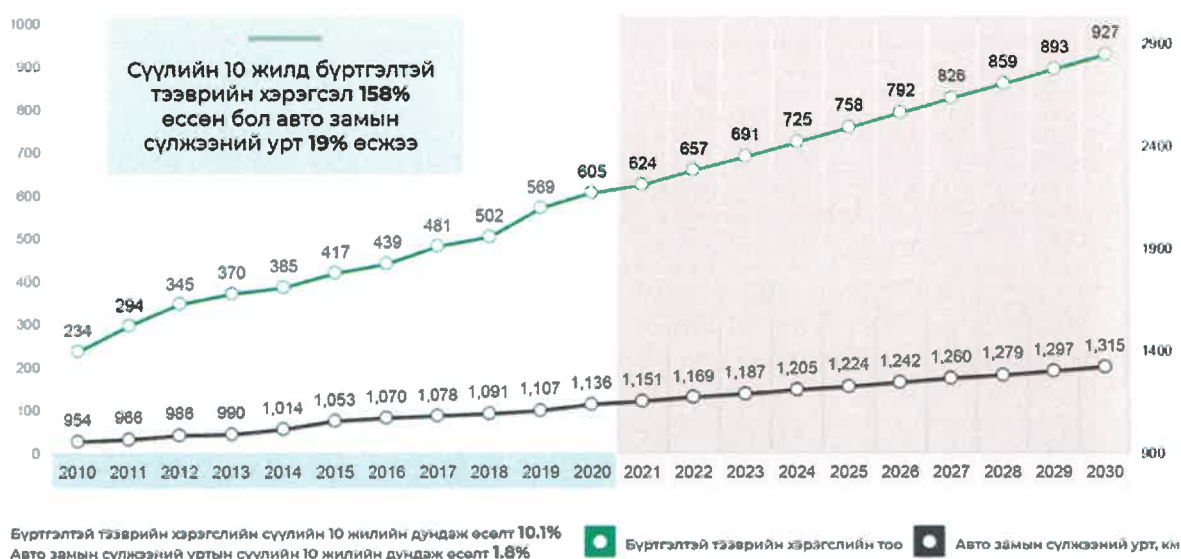
Авто замын даац

Улаанбаатар хотын барилгажсан /35206.0га/ нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд хатуу хучилттай авто замын сүлжээний нийт урт 779.2 км ба үүний 148.7 км гол зам, 226.0 км туслах зам, 404.6 км орон сууцны хорооллын доторх гудамж зам байхаас гадна 3950.9 м урт бүхий 70 ширхэг гүүр бий.

Хотын төвийн хэсэг үндсэн байгууламж бүхий авто замын сүлжээтэй боловч сүлжээний нягтрал, хөдөлгөөний эрчим, уулзваруудын нэвтрүүлэх чадвар хангалтгүй, авто замын сүлжээний холбоос замууд дутуу, уулзваруудын нэвтрүүлэх чадвар муу байна.²²

Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн сүүлийн 10 жилийн дундаж өсөлт 10.1 хувьтай тэнцэж байхад авто замын сүлжээний уртын сүүлийн 10 жилийн дундаж өсөлт 1.8 хувьтай байна.²³

Зураг 15. УБ хотын авто замын сүлжээний урт ба тээврийн хэрэгслийн өсөлт



Эх сурвалж: НЗДТГ, 2021 он

Авто замын нягтрал:

Улаанбаатар хотын барилгажсан 35206.0 га нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд хатуу хучилттай авто замын нягтралыг тооцож үзэхэд хотын нийт нутаг дэвсгэрийн 87.23 хувийн авто замын нягтрал нь 0-4.1 км/км², нутаг дэвсгэрийн 6.25 хувийн замын нягтрал 4.1–8.1 км/км², нутаг дэвсгэрийн 3.12 хувийн замын нягтрал 8.1-12.1 км/км², нутаг дэвсгэрийн 2.55 хувийн замын нягтрал 12.1-16.2 км/км², нутаг дэвсгэрийн 0.85 хувийн замын нягтрал 16.2-20.2 км/км² тус тус байна. Хатуу хучилттай авто замын хотын дундаж нягтрал 2.1 км/км² байна.

²² Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть I, 2018, 24 дахь тал

²³ НЗДТГ, Замын хөдөлгөөний өнөөгийн байдал, цаашид хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, 2021 он

Д.Өлзий-Эрдэнэ нарын Улаанбаатар хотын түгжрэлийн хэмжээ авто замын ашиглалт, түгжрэлийн хэмжээг авто замын нягтаршлийн хэмжээгээр, "Macroscopic" хөдөлгөөний нягтаршил тооцоолох математик загварчлалын аргаар тооцоолсон судалгаанд Улаанбаатар хотын төлөвлөж буй төлбөртэй бүс буюу Их тойруу гудамж – Их хүрээ гудамж – Нарны гүүр хүрээний дотор байх 19 уулзварын 44 чиглэлийн хөдөлгөөний тооллого, дундаж хурд, уулзвар нэвтрэлтийг ажлын өдрийн өглөө, өдөр, оройн гэсэн 3 цагийн интервалтай өгөгдлүүдэд нягтаршлийг тооцоолоход Улаанбаатар хотын бүс доторх авто замын нягтаршил дунджаар км/эгнээ бүрт 78.0 байгаа нь түгжрэлийн "хэвийн" хэмжээнээс (ordinary congestion) их буюу "хэт их" түгжрэлтэй (hypercongested) ангилалд багтаж байгааг тогтоосон байдаг.²⁴

Цаашлаад судалгааны баг Улаанбаатар хотын Их тойруу доторх дийлэнх зам-уулзварт оройн болон өглөөний оргил цагийн үеэр хийгдсэн хэмжилтүүдээс үзэхэд Их тойруугийн томоохон уулзвар-замуудын нягтаршил $q(t) > 100$ байгаа нь гипер түгжрэл архаг шатандаа орж, тэг зогсолт хийхэд ойрхон байгааг сануулсан.

Хүснэгт 5. Их тойруугийн 44 уулзварын замын хурд ба нягтаршил

	Өглөөний оргил цаг	Өдрийн цаг	Оройн оргил цаг
Дундаж хурд $v(t)$ км/ц	8.77	10.74	6.62
Дундаж нягтаршил $k(t)$	70.27	57.49	98.40
Хэмжигдсэн тах нягтаршил	129.15	107.06	150.9

Эх сурвалж: Д. Өлзий-Эрдэнэ нар, 2022 он, 61 дэх тал

Улаанбаатарт өдөрт нэгэн зэрэг хэдэн автомашин хөдөлгөөнд оролцвол тэг зогсолт хийх вэ?

Энэ асуултын хариултад Д.Өлзий-Эрдэнэ нарын судлаачид, суудлын автомашинаар тооцвол, Улаанбаатар хотод нийт 450,963 ширхэг автомашин зам дээр нэгэн зэрэг зорчивол хотод тэг зогсолт бий болно. Суудлын автомашинаас бусад автомашиныг оролцуулж тооцвол 410-420 мянга орчим тээврийн хэрэгсэл нэгэн зэрэг хөдөлгөөнд оролцвол хотод тэг зогсолт бий болохоор байгааг тогтоосон.²⁵

Авто зогсоолын хүрэлцээ:

Улаанбаатар хотын зогсоолын зөрчлийн улмаас хянан шалгагдсан иргэний тоо нийт замын хөдөлгөөний зөрчлийн 2.1 хувийг эзэлж байгаа нь бага дүн хэдий ч зам дээр машинаа зогсоож орхидог зуршил түгжрэлийн гол асуудал болоод байна.²⁶ Зам дээр машинаа зогсоож орхих гол шалтгаан нь Улаанбаатар хотод автомашины зогсоол цөөхөн, дүрэм зөрчин нэгдүгээр эгнээнд зогсохоос өөр боломжгүй мөн хянан шалгах арга хэмжээг чанд мөрддөггүйтэй холбоотой.

²⁴ Д.Өлзий-Эрдэнэ нар, "Зам ашигласны төлбөрийг цахим системд шилжүүлж, зорчилтын хэмжээг төлбөр хураамжийн хэмжээтэй уялдуулах" 2022, 54 дэх тал

²⁵ Д.Өлзий-Эрдэнэ нар, "Зам ашигласны төлбөрийг цахим системд шилжүүлж, зорчилтын хэмжээг төлбөр хураамжийн хэмжээтэй уялдуулах" 2022, 66 дахь тал

²⁶ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 437 дахь тал

Нийтийн эзэмшлийн үнэ төлбөргүй зогсоолуудад ойр орчмын яам тамгын газар, хувийн хэвшлийн аж ахуй нэгжийн ажилчид удаан хугацаагаар зогсож байгаагаас, зогсоолын эргэлт маш бага, үр дүнд нь зам дагуу дүрэм зөрчин зогсох тохиолдол их байна.

Түүнчлэн ойр орчимд цагийн 1000 орчим төгрөгийн төлбөртэй зогсоол байсан ч үнэ төлбөргүй зогсох гэсэн шалтгаанаар дүрэм зөрчин зогсоох тохиолдол цөөнгүй гарч байна. Орон сууцны хороолол дахь автомашины зогсоол хангалтгүй байдаг тул зам, явган хүний зам зэрэг нийтийн эзэмшлийн талбайг зогсоол болгон ашиглах тохиолдол их байдаг. Хотын төвийн зогсоолууд ихэвчлэн гадаа зогсоолууд байдаг ба давхар зогсоол маш цөөхөн гэдгийг сүүлийн жилүүдэд баригдсан худалдааны төвүүдийн газар доорх зогсоолоос харж болно. Зогсоол хангалтгүйн улмаас зогсоол хайх, хүлээх дараалал үүсэж, тухайн замын эгнээ урсгалыг хаан, түгжрэл үүсгэж буй асуудал их байдаг.²⁷

Гол болон туслах авто замын сүлжээний хүрэлцээ:

Улаанбаатар хотын төв замуудын түгжрэл жилээс жилд улам ихсэж байгаагийн нэг шалтгаан нь үл хөдлөх эд хөрөнгийн бүтээн байгуулалт шинээр эрчимтэй явагдаж буйтай холбоотой. Улаанбаатар хотод шинээр орон сууц, орон сууцны хороолол баригдахад гол зам руу нэвтрэх, орох гарах гарцыг тооцохгүйгээр барьдаг. Тухайн орон сууц, орон сууцны хороолол доторх гол болон туслах замыг бүрэн тавьдаггүй.

Орон сууц, орон сууцны хороололоос гол зам руу орж гарах гарц ихэвчлэн ганц байдаг, автомашины зогсоол нь барилгын подвал эсвэл барилгын хажууд, зам дээр байрладаг. Ингэж барилгын хажууд байрлуулсан зогсоол дээр машинууд зогсоход замын урсгал хаагддаг. Ихэнх орон сууцны хороололд явган хүний замгүй, нарийн замтай учраас тээврийн хэрэгсэл арай ядан зөрдөг зэрэг нь гол замаас хорооллын зам руу нэвтрэх хөдөлгөөнд саад учруулж байна. Түүнчлэн тавьсан гол болон туслах зам, хороолол доторх зам хэт нарийхан, зам дээр зогссон тээврийн хэрэгсэл их байдаг тул замын хүчин чадал хангалтгүй байна.²⁸

Жишээлбэл, Баянзүрх дүүрэгт Нарны замын урдаас Үндэсний цэцэрлэгт хүрээлэнгийн хооронд байрлах орон сууц, Натур зах орчмын орон сууцны хороолол болон Нарны замын хойд талын 13, 14-р хорооллын гэр хорооллыг орон сууцжуулах ажил, Хан-уул дүүргийн Зайсан орчмын хороолол, шинэ Яармаг төв зэрэгт орон сууцны хорооллын бүтээн байгуулалтын ажил эрчимтэй хөгжиж байгаатай холбоотойгоор Баянзүрх дүүрэг 2000 оноос 2010 он, Хан-Уул дүүрэг 2010 оноос 2020 он хүртэлх 10 жилийн хугацаанд оршин суугчид 1.8 дахин хурдацтай өсчээ. Шинэ бүтээн байгуулалтыг дагаж хурдацтайгаар өсөж буй хүн амын өсөлт, гол замын багтаамж, хангалтгүй байдал зэрэг нь түгжрэлийг улам нэмэгдүүлж байна.

²⁷ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-1 дэх тал

²⁸ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-16 дахь тал

Зураг 16. Шинэ бүтээн байгуулалтын бүсийн ойролцоох гол замын түгжрэл



Эх сурвалж: ЖАЙКА, 2022 он, 3-18

Явган болон дугуйн замын сүлжээний хүрэлцээ:

Улаанбаатар хотын хэмжээнд оршин суугчдын амьдралын ая тухтай орчинг бий болгох нэг хүчин зүйл нь хотын оршин суугчдын явган зорчилтыг бүх талаар дэмжих явдал юм. АХБ-ны судалгаагаар Улаанбаатар хотод өдөрт 600,000-700,000 хүн зорчилт хийдгээс явган зорчилт 2 хувийг эзэлдэг гэсэн үзүүлэлт гарсан байна.²⁹

Түгжрэлийг бууруулах арга хэмжээний хүрээнд авто замыг өргөтгөснөөр явган хүний зам нарийсаж, зорчих хэсэг зогсоолтой давхцах газар олон байгаа тул зам тээврийн осол гарах эрсдэл өндөр байна. Түүнчлэн замаар тэргэнцэр, хүүхдийн тэрэг явахад хүндрэлтэй тэгш бус түвшинтэй байх, нүх, хашаа зэрэг саад нь явган зорчигчид ч явахад хүндрэлтэй байдаг байна. Явган хүний гарцаар гарах үеийн гэрлэн дохионы тухайд Энх тайвны өргөн чөлөө зэргийн явган зорчигчдод ногоон гэрэл асах хугацаа маш богино байдаг ба өндөр настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн талаар анхаарч харгалзан үзээгүй. Гэрлэн дохиогүй явган хүний гарц дээр зам тээврийн осол их гарч, бага насны хүүхэд өртөх тохиолдол ч цөөнгүй гарч байна. Түүнээс гадна ихэнх автобусны буудал тохижилт муу, дээвэртэй буудал цөөхөн байна.³⁰

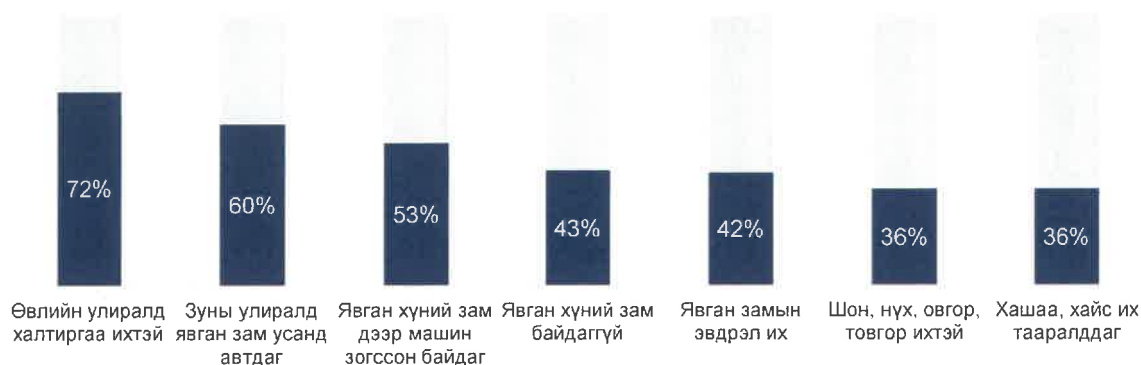
Улаанбаатар хотын иргэд явганаар замын хөдөлгөөнд оролцоход хүндрэлтэй байдаг зүйлсийг эрэмбэлэн харуулвал иргэдийн 72 хувь нь өвлийн улиралд халтиргаа ихтэй байдаг, 60 хувь нь зуны улиралд явган зам усанд автдаг, 53 хувь нь явган хүний зам дээр машин зогссон байдаг нь хамгийн хүндрэлтэй байдаг гэж нэрлэжээ.³¹

²⁹ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 437 дахь тал

³⁰ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-68 дахь тал

³¹ MMCG, Авто замын түгжрэлийг бууруулах арга хэмжээний талаарх иргэдийн үнэлгээ, 2022.

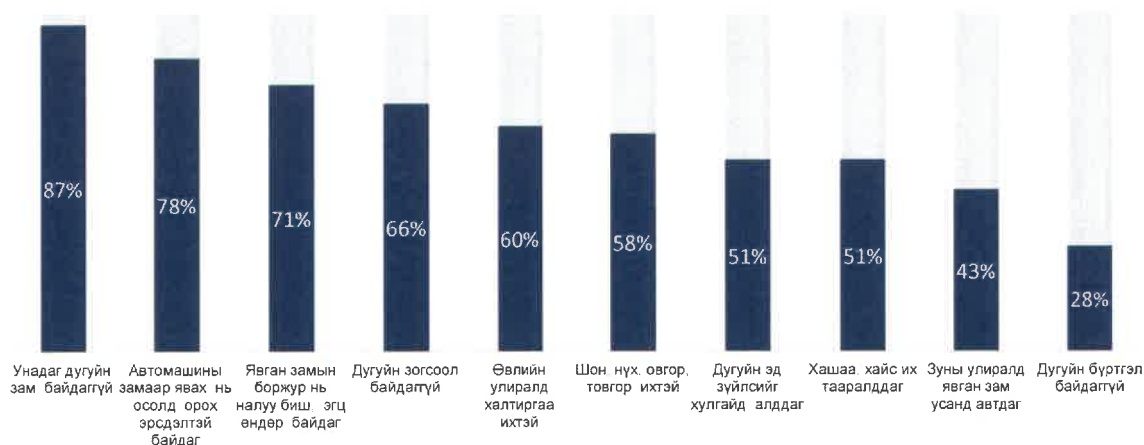
Зураг 17. Явган алхахад тулгардаг хүндрэл



Эх сурвалж: ММCG, Түгжрэлийг бууруулах иргэдийн үнэлгээ, 2022 он

Улаанбаатар хотын иргэдийн дугуй унаж замын хөдөлгөөнд оролцоход хүндрэлтэй байдаг зүйлсийг эрэмбэлбэл, иргэдийн 87 хувь нь унадаг дугуйн зам байдаггүй, 78 хувь нь автомашины замаар явах нь осолд орох эрсдэлтэй байдаг, 71 хувь нь явган замын боржур нь налуу биш, эгц өндөр байдаг гэх асуудлууд эхний 3-т нэрлэгдсэн байна.

Зураг 18. Дугуй унахад тулгардаг хүндрэл



Эх сурвалж: ММCG, Түгжрэлийг бууруулах иргэдийн үнэлгээ, 2022 он

Тээврийн хэрэгслийн өсөлт, импорт, ДНБ ба санхүүгийн хөшүүрэг

Бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл:

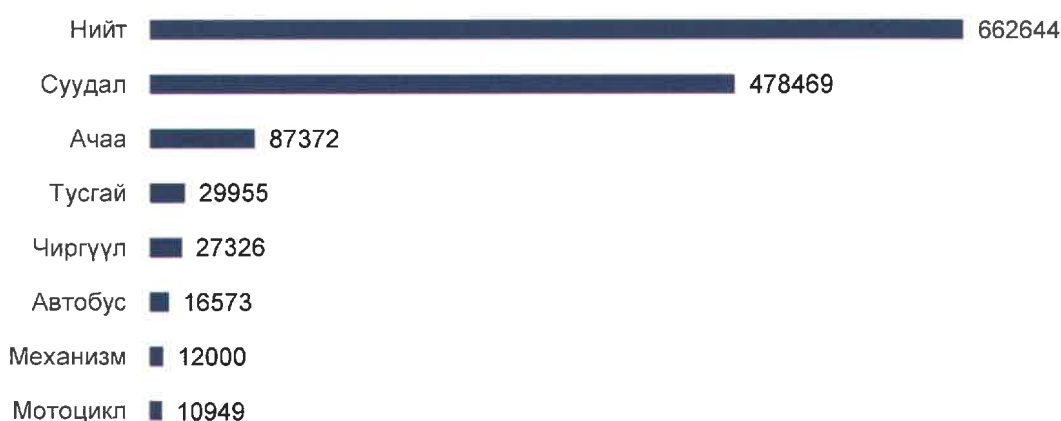
Манай улсад 2012 оноос 2021 оны хооронд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 102 хувиар, үүнээс Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 80 хувиар өссөн байна. Улсын хэмжээнд 2021 оны байдлаар 1000 хүнд 373 тээврийн хэрэгсэл ногдож байгаа нь 2014 онтой харьцуулахад 48 хувиар өссөн үзүүлэлт юм. Энэ нь

Улаанбаатар хотын хувьд 1000 хүнд ногдох тээврийн хэрэгсэл 2014 оноос 28 хувиар өсч 2021 оны байдлаар 430 ногдож байна.³²

Манай улсад 2021 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь буюу 662,644 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна.³³ Улаанбаатар хотод 2021 оны байдлаар хувь хүн дээр бүртгэлтэй нийт 417 мянган автомашин байв.³⁴

Түүнчлэн нийслэл хот 2021 оны байдлаар 412,527 өрхтэй³⁵ гэдгээс нийслэлээр овоглож буй айл бүр дунджаар 1.5 машинтай гэж дүгнэж болно. Гэтэл 2010 онд хоёр өрхийн дунд нэг автомашин л оногддог байв. Өөрөөр хэлбэл, 2010-2021 онд нийслэлийн өрхийн тоо урагш нэг алхаж байхад автомашинжилт хоёр алхсаар өнөөгийн энэ их моторжилтийг үүсгэжээ.³⁶

Зураг 19. УБ хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл, төрлөөр



Эх сурвалж: ММCG, 2022

Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслүүдийн дийлэнх нь буюу 72 хувь нь суудлын, 13 хувь нь ачааны, 3 хувь нь автобус, 2 хувь нь мотоцикл байна.

Дүүргүүд дэх хувь хүн дээр бүртгэлтэй автомашны тоогоор Баянзүрх, Сонгинохайрхан дүүрэг тэргүүлж байна.

Хэдийгээр хүн амын тоог дагаад Баянзүрх, Сонгинохайрхан дүүрэгт хувь хүн дээр бүртгэлтэй автомашин их байгаа хэдий ч нягтаршлаар нь авч үзвэл 5000-аас дээш автомашинтай нийслэлийн 11 хороо байгаа бөгөөд 8 нь **сүүлийн 10 гаруй жилд орон сууцны бүтээн байгуулалт эрчимтэй өрнөсөн бүсэд** байна.

³² ММCG, Түржрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 41 дэх тал

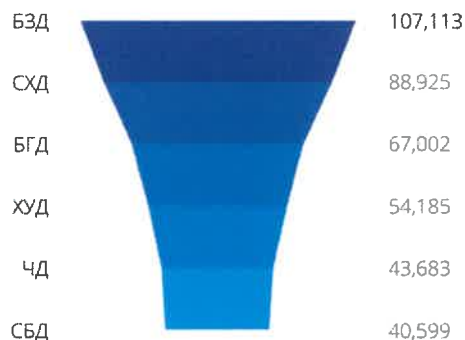
³³ ММCG, Түржрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 41 дэх тал

³⁴ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

³⁵ Үндэсний Статистикийн Хороо, 2022 он. 1212.мн

³⁶ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

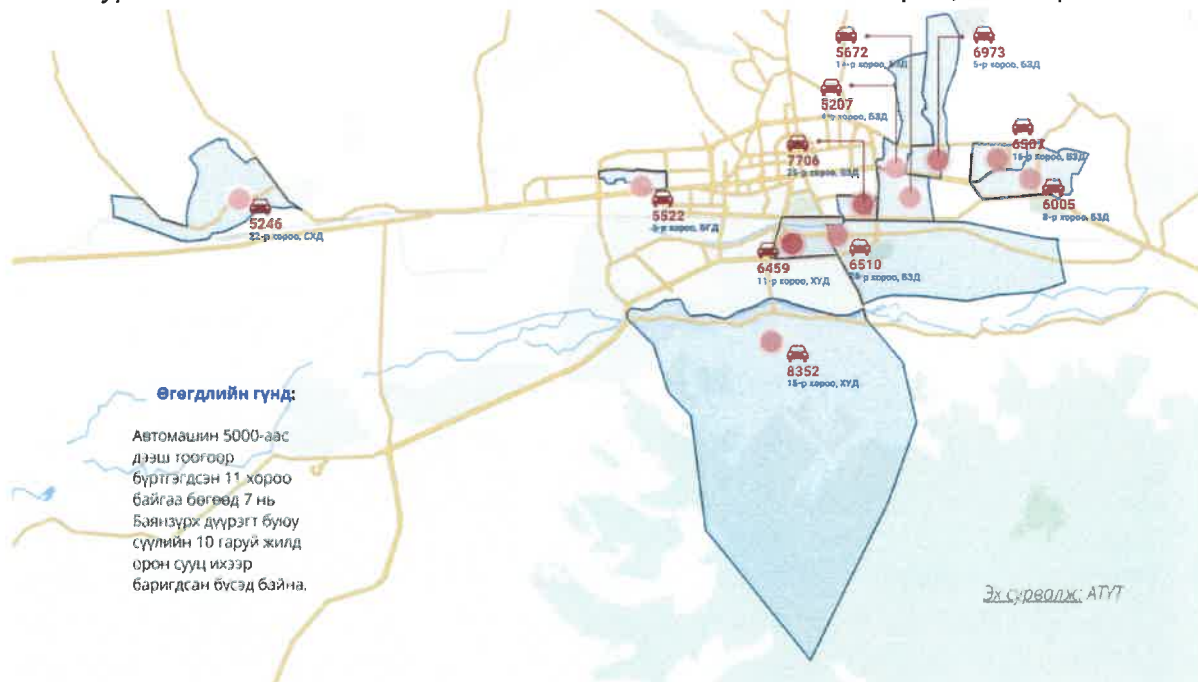
Зураг 20. Хувь хүн дээр бүртгэлтэй автомашины тоо, дүүргээр



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

Нэг өрхөд оногдох автомашины тоогоор тэргүүлж буй бусад хороо ч мөн Баянгол, Сүхбаатар, Чингэлтэй, Баянзүрх дүүргийн төвийн хэсэг буюу нутаг дэвсгэр багатай, орон сууцны барилга төвлөрсөн хэсгүүдэд байршиж байна.

Зураг 21. УБ хотын 5000-аас дээш автомашинтай 11 хороо, нягтаршил



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

Тээврийн хэрэгслийн импорт:

Импортёр орж ирж буй автомашины тоо 2011-2016 оны хооронд жил бүр тасралтгүй буурч байсан бол 2017-2019 оны хооронд эрс өсжээ. 2010-2020 оны хооронд жил бүр дунджаар 66 мянга орчим автомашин импортёр орж ирсэн ба 10 жилийн дунджаар импортёр орж ирсэн автомашинуудын 73 хувь нь суудлын, 25 хувь нь ачааны, 2 хувь нь нийтийн тээврийн зориулалттай байна. 2020 онд нийт 75,428 тээврийн хэрэгсэл импортёр орж ирсэн ба автомашины 70 хувь буюу 52,800 нь суудлын, 28 хувь буюу 21,120 нь ачааны, 2 хувь буюу 1,509 нь нийтийн тээврийн

зориулалттай байсан гэдгээс харвал автомашины импортын төрөлд өөрчлөлт ороогүйг илгэнэ.

Зураг 22. Импортоор оруулж ирсэн автомашины тоо, жилээр



Эх сурвалж: MMCG, 2022 он

Тээврийн хэрэгслийн өсөлт ба ДНБ:

Тээврийн хэрэгслийн тоо ДНБ-ний өсөлттэй салшгүй холбоотойгоор өсч ирсэн. Тухайлбал ДНБ-ний түүхэнд байгаагүй ихээр өссөн 2011-2012 онд автомашины худалдан авалт ч өмнөх жилүүдийнхээс эрс нэмэгдсэн бол эсрэгээрээ 2015-2016 оны хямралын үеэр огцом саарчээ.

Автомашины импортын хамгийн өндөр жилийн дундаж үзүүлэлтийг 2011 онд 84 мянга, 2018 онд 87 мянга, 2019 онд 94 мянгад хүрч байснаар тодорхойлогддог. Нэг талаас эдийн засаг тэлж буй нь эерэг зүйл боловч нөгөө талаар богино хугацаанд өрнөсөн тэр халалтын толин тусгал Улаанбаатар хэмээх хумигдмал орон зайд хэт их автомашинжилт гэх ойлголтыг бий болгосон.

Зураг 23. ДНБ ба хэт их автомашинжилтын хамаарал

МУ-д шинээр бүртгэгдэж буй
автомашины тоо
Нийслэлд шинээр бүртгэгдэж буй
автомашины тоо



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

Тээврийн хэрэгслийн өсөлт ба санхүүгийн хөшүүрэг:

Улаанбаатар хотод 2021 оны байдлаар хувь хүн дээр бүртгэлтэй нийт 417 мянган автомашин байсан³⁷ гэдгээс аж ахуй нэгж байгууллагад үлдсэн 245,644 тооны автомашин бүртгэлтэй гэж үзэж болно.

Монгол Улсын нийт хүн амын 46 хувь нь Улаанбаатарт оршин суудаг. Орон нутгаас шилжин ирэгсдийн тоо жилд 15-20 мянгад хэлбэлзэж байна. Гэтэл нийслэлд үүнээс дөрөв дахин их буюу 80-90 мянган автомашин жилд импортоор орж ирдэг аж. Хүн амын өсөлт, автозамын хүртээмжийн дутагдал, эдийн засгийн тэлэлтээс гадна импортыг ноцоож буй бас нэг хүчин зүйл нь санхүүгийн хүртээмж болж буйг тээврийн хэрэгслийн эзэмшлийн бүртгэлээс Монголын дата клуб судалгаагаар тогтоожээ.

Хэдийгээр хувь хүний нэр дээр бүртгэлтэй автомашины тоо жин дарж буй ч 2017 оноос хойш хувийн хэвшлийн байгууллага, ББСБ-ын нэр дээр бүртгэлтэй автомашин тасралтгүй нэмэгдэж байгаа нь сүүлийн жилүүд дэх тээврийн хэрэгслийн эрс өсөлтийн шалтгааныг тайлбарлах гол өгөгдөл болж байгаа аж.³⁸

Манай улсад 2021 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь буюу 662,644 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна.³⁹ Улаанбаатар хотод 2021 оны байдлаар хувь хүн дээр бүртгэлтэй нийт 417 мянган автомашин байсан⁴⁰ гэдгээс аж ахуй нэгж байгууллагад үлдсэн 245,644 тооны автомашин ногдоно.

Зураг 24. Автомашины эзэмшил, санхүүгийн хөшүүрэг



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

³⁷ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

³⁸ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

³⁹ ММСГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 41 дэх тал

⁴⁰ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

Техникийн хяналт

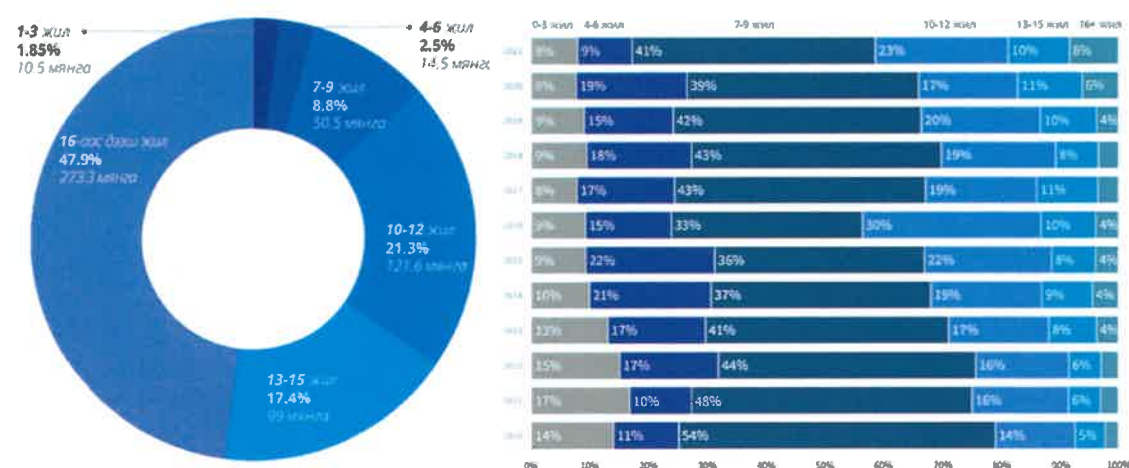
Техникийн хяналт үзлэгт орсон тээврийн хэрэгслийн тоо 2010 оны байдлаар 162,710 байсан бол 2020 оны 1 дүгээр улирлын байдлаар 453,780 болж, жилийн 9.6 хувиар өсчээ. Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөөний (цаашид “Авто замын мастер төлөвлөгөө” гэх) хүрээнд хийсэн судалгаагаар нийслэлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 80 орчим хувь нь техникийн хяналт үзлэгт хамрагдаж замын хөдөлгөөнд оролцож байна.

Улаанбаатар хотын тээврийн хэрэгслэлийг ашиглалтын хугацаагаар авч үзвэл тээврийн хэрэгслийн 70 хувь нь 10 ба түүнээс дээш жил, 7-9 жилийн насжилттай тээврийн хэрэгсэл 22 хувь байна. Энэ байдлаар 2-3 жилийн дараа тээврийн хэрэгслийн 90 гаруй хувь нь 10-аас дээш жилийн насжилттай байх төлөвтэй байна. Өөрөөр хэлбэл, нийслэлд 10 гаруй жил ашигласан тээврийн хэрэгсэл олширч, улмаар эвдрэлтэй, насжилттай тээврийн хэрэгслийн тоо нэмэгдсээр түгжрэл үүсгэх нэг шалтгаан болно.⁴¹

Түүнчлэн нийт автомашины ердөө дөрөвний нэг нь л Евро-IV стандартын хөдөлгүүртэй байгаа нь жил ирэх бүр тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй хорт утаа нэмэгдэж, агаарын чанарт сөргөөр нөлөөлөх эрсдэлт хүчин зүйл болно.⁴²

Үүнээс гадна автомашинжилт ихэссэн гэх боловч чанарын хувьд өөр дүр зурагтай байна. Тухайлбал 2010 онд импортлогдсон автомашины 14 хувь нь үйлдвэрлэгдээд 1-3 жил болж байсан бол 2021 онд энэ тоо 8 хувь болж буурав. Хамгийн их борлуулалттай авто машинаар 7-9 жилийн насжилттай автомашин тодорч байсан бол жил ирэх тусам 10-аас дээш жилийн насжилттай тээврийн хэрэгсэл худалдан авах нь нэмэгджээ.

Зураг 25. Авто машины насжилт, импортлосон оноор



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

⁴¹ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 3-3 дэх тал

⁴² Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

Түүнчлэн, хосолсон мотортой гэгдэх “Prius”, “Aqua” гээд цахилгаан автомашины худалдан авалт огцом нэмэгдэж байна. Улаанбаатарчуудын хувьд эко сонголт гэхээс илүү энэ төрлийн автомашинууд нь шатахуун бага зарцуулдаг тул хэтэвчинд хэмнэлттэй, үнэ нь харьцангуй хямд, бас банк, санхүүгийн байгууллагуудын зээлээр авах боломжтой байдаг гээд олон хүчин зүйл худалдан авалтын сонголтонд нөлөөлж буй аж.⁴³

Насжилт өндөртэй автомашины тоо нэмэгдэх тусам тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй агаарын бохирдол, хүлэмжийн хийн ялгарал нь амьдрах орчин, эрүүл мэндийг улам доройтуулах шалтгаан болно. Энэ талаар агаарын бохирдол хэсэгт илүү дэлгэрүүлж авч үзсэн.

Тээврийн хэрэгсэл ашиглалт:

Авто замын мастер төлөвлөгөөнд нийслэлийн 6 дүүргийн 1,349 иргэнээс авсан “Тээврийн хэрэгслийн сонголт, автомашины хэрэглээ” судалгаанд, хүүхдээ сургууль, цэцэрлэгт хүргэж өгөхдөө иргэдийн 30 хувь нь явган, 34 хувь нь хувийн машинаараа, 31 хувь нь автобусаар, 5 хувь нь таксигаар тус тус хүргэж өгч байжээ. Нэгтгэн авч үзвэл иргэдийн 30 хувь нь хүүхдээ явганаар сургууль, цэцэрлэгт хүргэдэг бол 70 хувь нь тээврийн хэрэгсэл ашиглан хүргэж өгч байв.

Машинтай иргэдийн автомашины ашиглалтыг авч үзвэл 7 хувь нь 1 цаг хүртэл, 20 хувь нь 1-2 цаг, 33 хувь нь 3-4 цаг, 20 хувь нь 5-6 цаг, 10 хувь нь 6-7 цаг, 10 хувь нь 8-аас дээш цаг автомашинаа унаж байна.

Хүн ажил гэрийн хооронд дунджаар 1-2 цаг автомашинаа хэрэглэх шаардлагатай байдаг хэмээн үзвэл нийт иргэдийн 27.1 хувь нь ажил гэрийн хоорондоо автомашинаа хэрэглэдэг гэж дүгнэж болохоор байна. Машинтай иргэдийн автомашинаа хэрэглэдэг давтамжийг авч үзвэл 54 хувь нь байнга, 23.3 хувь нь ихэнхдээ, 9.6 хувь нь заримдаа, 8.2 хувь нь хааяа, 3.6 хувь нь үе үе, 1.4 хувь нь ашигладаггүй гэж хариулжээ.⁴⁴

Түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн олон алхамуудын нэг нь дугаарын хязгаарлалттайгаар хөдөлгөөнд оруулах арга хэмжээ юм. Уг арга хэмжээг хэрэгжүүлээд багагүй хугацаа өнгөрсөн хэдий ч анх нэвтрүүлж байсан үеийнх шиг үр нөлөөтэй байх нь нэгэнт ард хоцорсон болохыг Монголын дата клубээс нийслэлийн авто замын гол уулзваруудад байршсан 33 камерт хийсэн камерийн шинжилгээгээр тогтоогдсон байдаг.

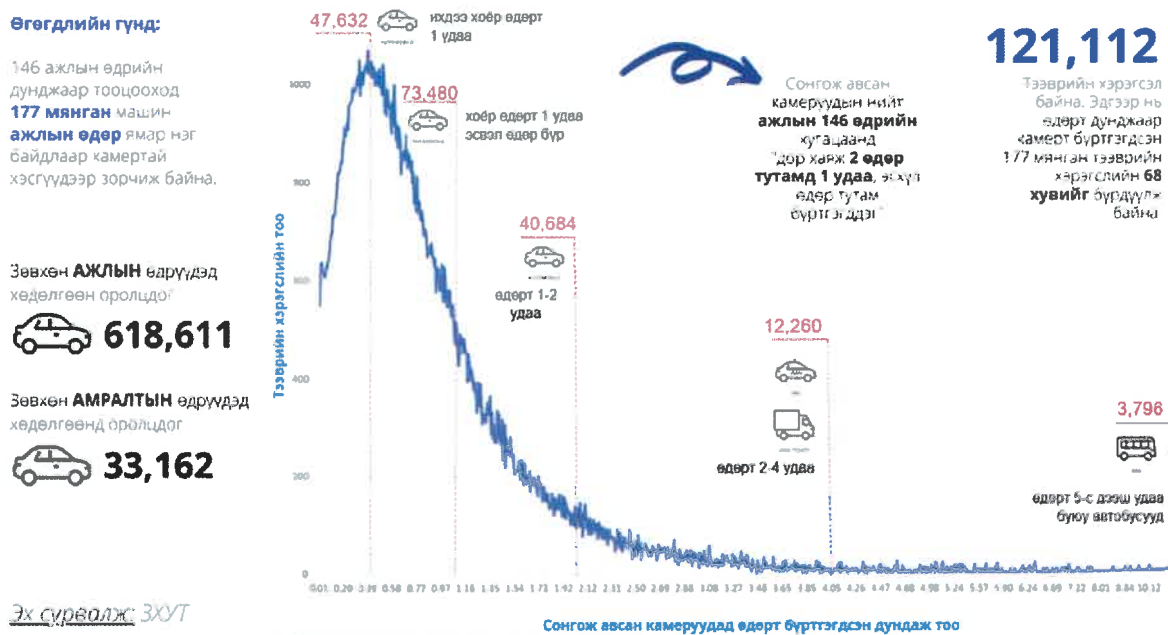
Тухайлбал, нийт 203 өдрийн буюу 2021.9.1-2022.3.24 хүртэлх хугацаанд давхардаагүй тоогоор 669.2 мянган автомашин гол уулзваруудад байршсан 33 камерт бүртгэгджээ. Эдгээр машины 93.6 хувь буюу 538.1 мянга нь Улаанбаатарын дугаартай.

⁴³ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

⁴⁴ Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть I, 2018, 191 дэх тал

Камерийн өгөгдлийг шинжлэхэд ажлын өдрүүдээр өдөрт дунджаар 177 мянган автомашин замын хөдөлгөөнд оролцдог байна.

Зураг 26. Камерт бүртгэгдсэн автомашин, судалгаа



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022

Замын хөдөлгөөний дүрмийн хэрэгжилт

Монгол Улсын хэмжээнд 2019 онд улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын 86.5 хувь буюу 21,874 осол нь Улаанбаатар хотод бүртгэгдэж байсан бол Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн 46.6 хувь буюу 595 гэмт хэрэг Улаанбаатарт гарчээ. Улсын хэмжээнд зам тээврийн осол, гэмт хэргийн улмаас амь насаа алдсан 561 хүний 430 хүн буюу 76.6 хувь нь орон нутгийн замд амь насаа алджээ.

Зам тээврийн ослын шалтгаанд, жолоочийн буруутай үйлдэл 24,741 (97.9 хувь), явган зорчигчийн буруутай үйлдэл 530 (2.1 хувь) байсан бол үлдсэн 31 (0.1 хувь) нь замын нөхцөл, техникийн байдлаас болжээ.

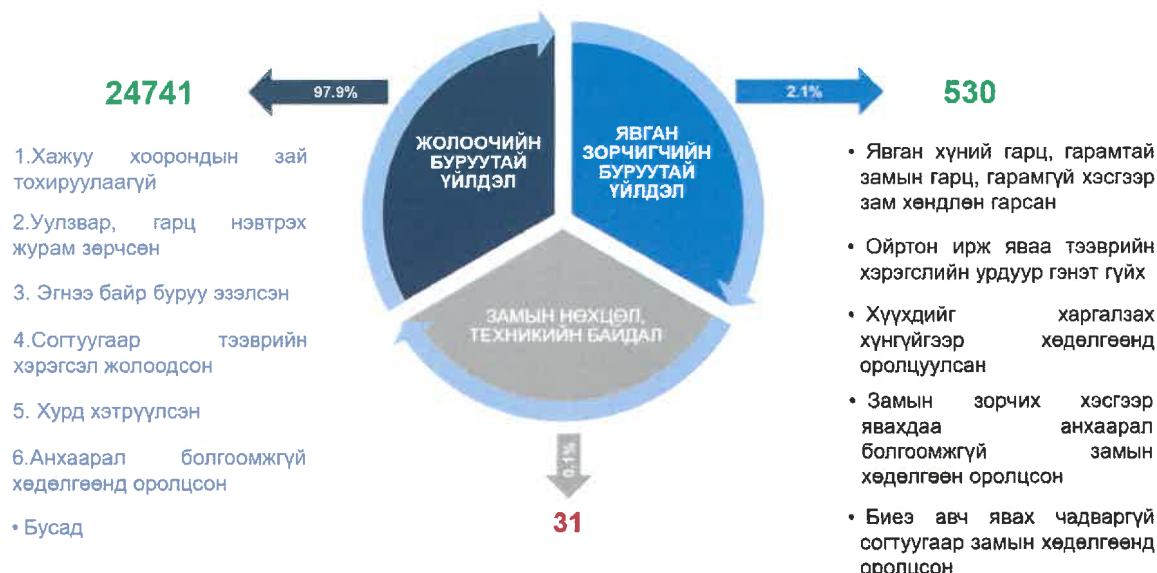
Давхардсан тоогоор 2019 онд 2,207,677 иргэн зам тээврийн зөрчил гаргаж 1,379,601 хүнд 54 тэрбум 987.2 сая төгрөгийн торгууль оногдуулсан байдаг.⁴⁵

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нэг шалтгаан нь жолооч нар замын хөдөлгөөний дүрмийг ихээр зөрчиж байгаатай холбоотой бөгөөд жолооч нарыг зөв дадалд сургах шаардлага бий. Тухайлбал: түгжрэлийн улмаас автобусны эгнээгээр зорчиж буй

⁴⁵ Тээврийн цагдаагийн алба, Зам тээврийн осол, гэмт хэргийн нөхцөл байдал 2019 оны тойм

тээврийн хэрэгслийн тоо жилд 460,000 хүрч хамгийн өндөр буюу нийт зөрчлийн 88.7 хувь-ийг эзэлж байна.⁴⁶

Зураг 27. Зам тээврийн ослын шалтгаан



Эх сурвалж: Улаанбаатар хотын тээврийн цагдаагийн алба, 2019 он

Хүснэгт 6. УБ хотын замын хөдөлгөөний дүрмийн хэрэгжилт

Зөрчлийн хэлбэр	Зөрчлийн тоо	Эзлэх хувь
Автобусны эгнээгээр зорчсон	460000	88.7
Түр зогсох дүрэм зөрчсөн	38377	7.4
Хориотой газар түр зогссон	10891	2.1
Улаан гэрлээр уулзвар нэвтэрсэн	8816	1.7
Гэрлэн дохио зөрчсөн	519	0.1
Нийт дүн	518602	100

Эх сурвалж: НЗДТГ, 2022 он

Түгжрэлээс сэргийлэх асуудлын хүрээнд зогсоолын болон дугаарын хязгаарлалтын журам үйлчилж байгаа. Улаанбаатар хотын зогсоолын зөрчлийн улмаас хянан шалгагдсан иргэний тоо нийт зам тээврийн зөрчлийн 2.1 хувьтай тэнцүү байгаа нь нийт зөрчилд эзлэх хувь маш бага байгаа мэт ч зам дээр машинаа зогсоож орхидог зуршил түгжрэлийн гол асуудал болж байна.⁴⁷

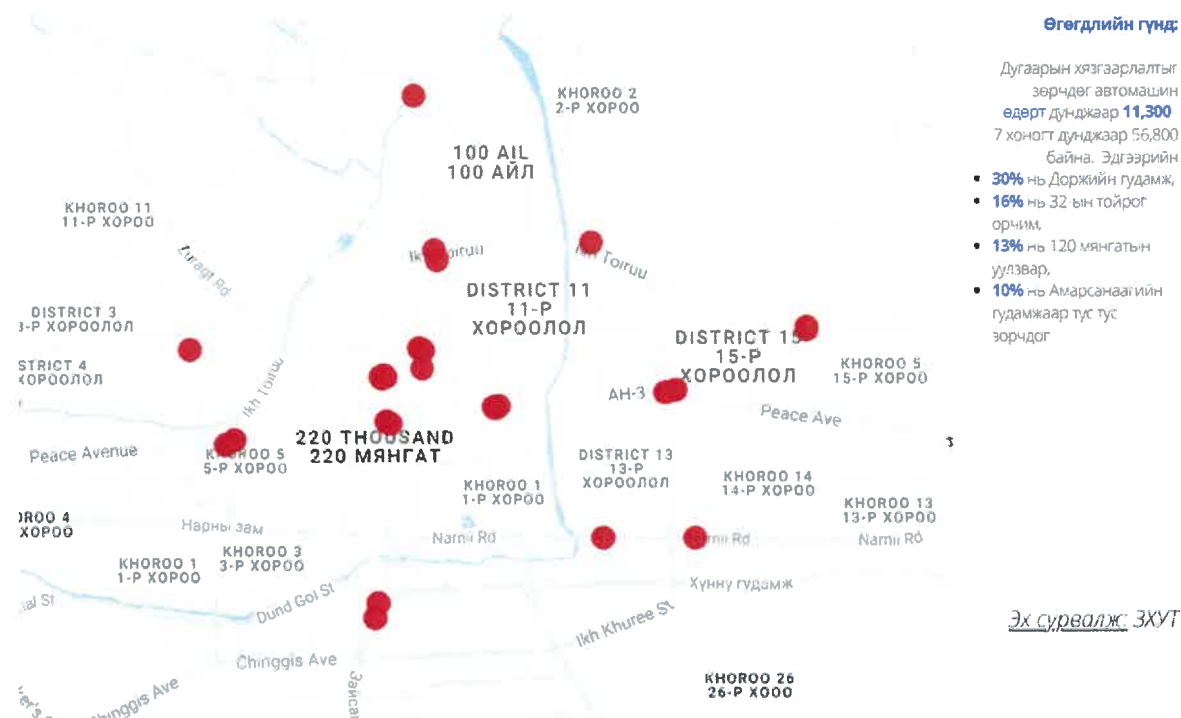
Монголын дата клубээс 2022 онд авто замын түгжрэлийг бууруулах зорилгын хүрээнд хэрэгжүүлсэн дугаарын хязгаарлалтын журмын хэрэгжилтийг судалсан. Судалгаагаар нийслэлийн гол замын уулзвар дээрх 33 камерт хийсэн камерын шинжилгээгээр долоо хоногт 651,773 тээврийн хэрэгсэл нийслэлд хөдөлгөөнд оролцдог ба дунджаар 56,800 автомашин дугаарын хязгаарлалтыг зөрчдөг байна.

⁴⁶ НЗДТГ, Төвлөрлийг сааруулах, түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлэх арга хэмжээний баримт бичиг, 2022

⁴⁷ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 437 дахь тал

Хэрэв дугаарын хязгаарлалтын журмыг жолооч нар үнэнчээр дагаж мөрддөг байсан бол энэ тоо даруй 20-25 хувиар буурах боломжтой гэсэн тооцоолол гаргасан байдаг.

Зураг 28. Дугаарын хязгаарлалт ба зорчилт



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

Харамсалтай нь, ойролцоогоор гуравны хоёр нь журам зөрчиж ямар нэг байдлаар хөдөлгөөнд оролцдог байна. Эдгээрийн 25-30 орчим хувь нь хориглосон цагаар хориглосон бүсээр зорчиж буй бөгөөд гол төлөв Доржийн гудамж, 32-ын тойрог орчим, 120 мянгатын уулзвар, Амарсанаагийн гудамжаар зорчдог байна. Харин зорчилт, хөдөлгөөний талаар камерийн өгөгдлийн гүнээс олж илрүүлсэн нэгэн сонирхолтой тоо баримт гэвэл, өдөрт хөдөлгөөнд оролцдог 180 мянга орчим тээврийн хэрэгслийн бараг 68 хувь нь хоёр өдөрт нэг, өдөрт нэг удаа дээрх 33 камерийн аль нэгэнд бүртгэгджээ. Хэрэв энэ зорилтот бүлэгт чиглэсэн бодлого, шийдвэр гаргаж хэрэгжүүлбэл түгжрэл жирийн өдрүүдэд хоёр дахин багасах боломж харагдаж буй юм.

Улаанбаатар хотын түгжрэлийн нөхцөл байдал, олон улсын түвшинтэй харьцуулсан байдал

Дэлхийн хотууд болон Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний нягтралыг авч үзвэл Бээжин хот 18.9 км/км², Нью-Йорк хот 37.8 км/км², Лондон хот 57.0 км/км², Чикаго хот 64.7 км/км², Улаанбаатар хотод 2км/км² байна. Өөрөөр хэлбэл Улаанбаатар хотын хувьд Бээжин хотоос 9 дахин, Нью-Йорк хотоос 18 дахин, Лондон хотоос 27 дахин,

Чикаго хотоос даруй 30 дахин бага авто замын сүлжээний нягтралтай байгаа нь авто замын сүлжээний хүртээмж маш бага байгааг илтгэнэ.⁴⁸

Хүснэгт 7. УБ хотын авто замын сүлжээний нягтрал, харьцуулалт км/км²

Түвшин	Чикаго	Нью-Йорк	Бээжин	Лоондон	Улаанбаатар
Хамгийн бага нягтрал	0-11.8	0-3.9	0-1.1	0.3-10	0-4.1
Бага нягтрал	11.9-20.8	4.0-10.7	1.2-3.2	10.1-17.4	4.2-8.1
Дундаж нягтрал	20.9-27.6	10.8-17.2	3.3-6.7	17.5-25.1	8.2-12.1
Их нягтрал	27.7-37.2	17.3-23.1	6.8-12.2	25.2-36.6	12.2-16.2
Хамгийн их нягтрал	37.3-64.7	23.2-40.1	12.3-19.5	36.7-65.4	16.3-20.2
Дундаж нягтрал, км/км ²	64.7	37.8	18.9	57.0	2.1

Эх сурвалж: Авто замын мастер төлөвлөгөө, 2018 он

Мэргэжлийн судлаачдын үздэгээр автомашины 10 км/цагийн дундаж хурдыг тэг зогсолт гэж нэрлэдэг. Учир нь 10 км/цагаас доош хурд нь явган хүний алхаатай тэнцэх тул автомашинаар зорчих шаардлагыг тэр хэрээр үгүйсгэх үндэслэл болдог гэж хэлж болно.

Улаанбаатар хотод өвлийн улиралд автомашин ойролцоогоор 13 км/цаг, зуны улиралд 20 км/цагийн дундаж хурдтайгаар хотын замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа боловч хотын хүн ам, автомашины тооны механик өсөлтөөс шалтгаалан энэ үзүүлэлт жил бүр улам муудаж байна.⁴⁹

Японы олон улсын ЖАЙКА байгууллагын хийсэн судалгаагаар нийслэлийн автомашины импорт энэ чигээрээ хурдацтай нэмэгдсээр байвал зам дээрх тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2025 онд 8 км/ц, 2030 он гэхэд 5 км/ц болж буурах аж. Улмаар 2040 он гэхэд автозамын урсгал архаг түгжрэлд таг гацаж, машинтай бүхэн бүтэн өдрийн турш түгжрэх төлөвтэйг тооцоолсон.⁵⁰

Улаанбаатар хотод түгжрэлийн эсрэг доривтой арга хэмжээ авахгүй бол нийслэл хотын түгжрэл нь Лондонгийн түгжрэлийн төлбөрийг 2002 онд нэвтрүүлэхээс өмнөх үе буюу “1998 онд Лондонд жолооч ачаалал ихтэй үед цагийнхаа бараг 30 хувийг хөдөлгөөнгүй, хөдөлгөөнд оролцох нийт хугацааныхаа хагасаас илүү хугацааг 10 км/цаг-аас бага хурдтай туулдаг байсан”⁵¹-тай ижил түвшинд хүрэхээр байна.

Түгжрэлийг бууруулах боломж

Хамгийн сүүлд хийгдсэн ММСГ-ын судалгаа, Нийслэлийн авто замын мастер төлөвлөгөө, Жайка-аас өгсөн зөвлөмж, Монголын дата клубийн судалгаа зэрэгт 2040 он гэхэд Улаанбаатар хотын хэмжээнд авто замын архаг түгжрэл бий болж, бүхэл өдрийн турш хотын зам дээр түгжрэх тул авто замын ачааллыг бууруулах бодлогын шийдвэртэй алхамыг авч хэрэгжүүлэх зайлшгүй шаардлага бий болсныг сануулсаар.

⁴⁸ Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть I, 2018, 114 дахь тал

⁴⁹ Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, ЕТТ, 2021, 51 дэх тал

⁵⁰ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

⁵¹ Jonathan Leape, Journal of Economic Perspectives—Volume 20, Number 4—Fall 2006—Pages 157–176 <https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/jep.20.4.157>

ММCG-ээс 2022 оны 10 сард хийсэн судалгаагаар Авто замын ачааллыг бууруулах арга хэмжээний хэтийн төлөвийг 2025, 2030, 2040 онуудаар төсөөлсөн.⁵²

Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний гол гудамж замуудын тухайд өдрийн хөдөлгөөний эрчим 2025 онд 71,000-101,000 маш/24ц, 2030 онд 81,000-117,000 маш/24ц, 2040 онд 92000-130,000 маш/24ц хүрэх төлөвтэй байна.

Өнөөдрийн байдлаар замын хөдөлгөөний оргил цагийн хурд 5-9км/ц байгаа ба замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах ямар нэгэн арга хэмжээ аваагүй тохиолдолд хөдөлгөөний өдрийн дундаж хурд 2025 онд 9.7 км/ц, VCR утга 1.86-2.2, 2030 онд 8.4км/ц, VCR утга 2.16-2.96, 2040 онд 7.5 км/ц VCR нь 2.54-3.31 болох төлөвтэй байна. Өөрөөр хэлбэл түгжрэлийн эсрэг шийдвэртэй алхам хийхгүй бол хотын ихэнх хэсэгт тэг зогсолт хийхээр байна.

Хүснэгт 8. Авто замын ачааллыг бууруулах арга хэмжээ аваагүй тохиолдлын замын хөдөлгөөний хэтийн төлөв, 2025-2040 он

	Өдрийн хөдөлгөөний эрчим, маш. 24 цаг				Дундаж хурд, өдрийн цаг, км/цаг				VCR			
	2022	2025	2030	2040	2022	2025	2030	2040	2022	2025	2030	2040
Гол гудамж замууд	62,000-89,000	71,000-101,000	81000-117000	92000-130000	11	9.7	8.4	7.5	1.5-2.2	1.84-2.61	2.16-2.96	2.54-3.31
Туслах гудамж замууд	31,000-40,000	37,000-46,000	42000-52000	47000-57000	13	11.2	9.8	8.9	1-1.7	1.2-2	1.35-2.3	1.5-2.6
Авто замын сүлжээний хөндлөн тэнхлэгт	347,000	395,000	455000	510000	6-18	5.5-15.5	5.1-13.1	4.7-11.7	1.2-2.2	1.45-2.6	1.54-3	1.74-3.3
Авто замын сүлжээний босоо тэнхлэгт	259,500	295,000	340000	380000	7-25	6.1-22.1	5.5-19.5	5.4-17.4	1.0-2.0	1.3-2.6	1.5-3	1.65-3.3

Тайлбар замын хөдөлгөөний дундаж хурдны үзүүлэлтийг өдрийн цаг буюу оргил бус цагийн тооцооллоор гаргасан болно.

Хүснэгт 9. Авто замын ачааллыг бууруулах тодорхой арга хэмжээ аваагүй тохиолдлын 1, 2-р зэрэглэлийн гудамж замуудын ачааллын хэтийн төлөв, 2025 - 2040 он

	Өдрийн хөдөлгөөний эрчим, маш. 24 цаг				Дундаж хурд, өдрийн цаг, км/цаг				VCR			
	2022	2025	2030	2040	2022	2025	2030	2040	2022	2025	2030	2040
Авто замын 1-р зэрэглэлийн гол гудамж замууд												
Энхтайваны өргөн чөлөө	84,600	105,200	116,100	129,800	13	9	6	5	1.8	2.3	2.32	2.93
Наадамчдын гудамж	89,000	116,000	132,000	148,000	16	9	6	4	2	2.61	2.96	3.31
Чингисийн өргөн чөлөө	73,500	92,000	105,000	117,500	12	6	5	3	1.61	2	2.32	2.61
Их тойруу	63,700	73,700	84,500	97,000	14	8	5	4	1.49	1.73	1.97	2.27
Олимпын гудамж	51,250	59,500	68,250	78,500	14	8	5	4	1.48	1.74	1.99	2.29
Чингэлтэйн өргөн чөлөө	65,000	73,350	83,150	96,150	14	9	6	4	1.9	2.16	2.47	2.87

⁵² ММCG, Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний Origin-Destination (OD) матриц боловсруулах 15000 өрхийн судалгаа, 2022, 130-139 дахь тал

Үйлдвэрчний эвлэлийн гудамж	48,450	52,750	56,750	62,150	17	13	9	7	1.77	1.93	2.1	2.3
Хувьсгалчдын гудамж	53,700	63,650	72,350	81,500	19	11	7	4	1.49	1.77	2.02	2.3
Авто замын 2-р зэрэглэлийн гол гудамж замууд												
Нарны зам	53,100	61,000	71,500	83,850	14	9	5	4	1.63	1.87	2.2	2.6
Ард-Аюушийн өргөн чөлөө	64,700	79,200	89,600	98,600	15	8	5	4	1.54	1.9	2.15	2.4
Энэбишийн өргөн чөлөө	57,750	68,100	78,900	90,650	14	12	8	6	1.37	1.61	1.85	1.98
Сонсголонгийн гудамж	49,650	64,150	71,800	79,450	16	7	4	3	1.51	1.96	2.2	2.44
Доржийн гудамж	54,000	60,350	70,250	83,200	15	11	8	4	1.7	1.9	2.2	2.6

Тайлбар замын хөдөлгөөний дундаж хурдны үзүүлэлтийн өдрийн цаг буюу оргил бус цагийн тооцооллоор гаргасан болно.

Одоогийн байдлаар нийт зорчилт хөдөлгөөний 64 хувь нь автомашинаар, 24 хувь нь нийтийн тээврээр, 11 хувь нь алхах, дугуйгаар хийгдэж байгаа.

ММСГ-ээс авто замын ачааллыг бууруулахын тулд авто машины зорчилт хөдөлгөөнийг 10-50 хувиар бууруулснаар замын хөдөлгөөний зорчилт болон ачаалалд хэрхэн өөрчлөлт орох боломжтой талаар тээвэр төлөвлөлтийн загварчлал ашиглан симуляци тооцоолол хийсэн.

Хэрвээ автомашины зорчилтыг 20 хувь буюу 369 мянгаар бууруулж чадвал өдрийн дундаж автомашины зорчилт 1.5 сая болох бөгөөд VCR утга 1.38 болж 19 хувиар, гол гудамж замын хөдөлгөөний дундаж хурд 20 км.цаг болж 67 хувиар нэмэгдэх боломжтой байна. Автомашины зорчилт 369 мянгаар буурснаар нийтийн тээврийн зорчигч урсгал 36 хувь буюу 249 мянгаар, явган алхах болон дугуйн зорчилт 40 хувь буюу 121 мянгаар тус тус нэмэгдэж, нийт зорчилтын 52 хувь нь автомашинаар, 33 хувь нь нийтийн тээврээр, 15 хувь нь явган алхах болон дугуйгаар зорчилт хөдөлгөөнийг хийдэг болох боломжтой байна.⁵³

Хүснэгт 10. Авто машины зорчилтыг 10-50% бууруулсан тохиолдолд замын хөдөлгөөний ачаалалд гарах өөрчлөлт

Үзүүлэлтүүд	Зорчилт, замын ачааллын түвшин, 2022	Автомашины зорчилтыг бууруулах хувь				
		10%	20%	30%	40%	50%
Нийт зорчилт	2,837,316	2,786,541	2,717,303	2,629,602	2,523,437	2,398,808
Авто машины зорчилт	1,846,349	1,661,714	1,477,079	1,292,444	1,107,809	923,175
Нийтийн тээврийн зорчилт	685,861	773,563	852,032	921,270	981,277	1,032,051
Явган дугуйн зорчилт	305,106	351,265	388,192	415,887	434,350	443,582
Хөдөлгөөний эрчмийг нэвтрүүлэх чадварт харьцуулсан харьцаа VCR /гол гудамж зам/	1.7	1.54	1.38	1.24	1.12	1.02
Хөдөлгөөний дундаж хурд км/ц /гол гудамж зам/	12	15	20	25	34	44

⁵³ ММСГ, Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний Origin-Destination (OD) матриц боловсруулах 15000 өрхийн судалгаа, 2022, 147-148 дахь тал

Хүснэгт 11. Нийтийн тээврийн зорчигч урсгалыг 10-50% нэмэгдүүлсэн тохиолдолд замын хөдөлгөөний ачаалалд гарах өөрчлөлт

Үзүүлэлтүүд	Зорчилт, замын ачааллын түвшин, 2022	Нийтийн тээврийн зорчигч урсгалыг нэмэгдүүлэх хувь				
		10%	20%	30%	40%	50%
Нийт зорчилт	2,837,316	2,786,541	2,717,303	2,629,602	2,523,437	2,398,808
Авто машины зорчилт	1,846,349	1,661,714	1,477,079	1,292,444	1,107,809	923,175
Нийтийн тээврийн зорчилт	685,861	773,563	852,032	921,270	981,277	1,032,051
Явган дугуйн зорчилт	305,106	351,265	388,192	415,887	434,350	443,582
Хөдөлгөөний эрчмийг нэвтрүүлэх чадварт харьцуулсан харьцаа VCR /гол гудамж зам/	1.7	1.62	1.54	1.44	1.35	1.27
Хөдөлгөөний дундаж хурд км/ц /гол гудамж зам/	12	13	15	18	20	24

Хүснэгт 12. Явган алхах болон унадаг дугуйн хэрэглээг 10-50% нэмэгдүүлсэн тохиолдолд замын хөдөлгөөний ачаалалд гарах өөрчлөлт

Үзүүлэлтүүд	Зорчилт, замын ачааллын түвшин, 2022	Нийтийн тээврийн зорчигч урсгалыг нэмэгдүүлэх хувь				
		10%	20%	30%	40%	50%
Нийт зорчилт	2,837,316	2,786,541	2,717,303	2,629,602	2,523,437	2,398,808
Авто машины зорчилт	1,846,349	1,661,714	1,477,079	1,292,444	1,107,809	923,175
Нийтийн тээврийн зорчилт	685,861	773,563	852,032	921,270	981,277	1,032,051
Явган дугуйн зорчилт	305,106	351,265	388,192	415,887	434,350	443,582
Хөдөлгөөний эрчмийг нэвтрүүлэх чадварт харьцуулсан харьцаа VCR /гол гудамж зам/	1.7	1.69	1.67	1.64	1.62	1.59
Хөдөлгөөний дундаж хурд км/ц /гол гудамж зам/	12	12	12	13	13	14

Түгжрэлээс үүдэн бий болох сөрөг нөлөөлөл

Түгжрэлээс үүдэн бий болох сөрөг нөлөөлөлд:

- агаарын бохирол ба хүн амын эрүүл мэнд
- нийгэм эдийн засаг дахь нөлөөлөлийг нэрлэж байна. Тус бүрд нь авч үзлээ.

Агаарын бохирдол ба хүн амын эрүүл мэнд

ДЭМБ-аас хүний эрүүл мэндэд хамгийн хортой 10 химийн нэгдлийн нэгээр нэрлэгдсэн СО буюу нүүрстөрөгчийн давхар ислийг хамгийн ихээр ялгаруулдаг тээврийн хэрэгсэл нь суудлын автомашин байгаа ба түгжрэлд 1 цагаас дээш хугацааг зарцуулахад 0.8 литр түлшийг зарцуулдаг байна. Ингэснээр бензин хөдөлгүүртэй нэг суудлын автомашин 1 минутын дотор 1500-2500 литр агаарыг бохирдуулж байна.

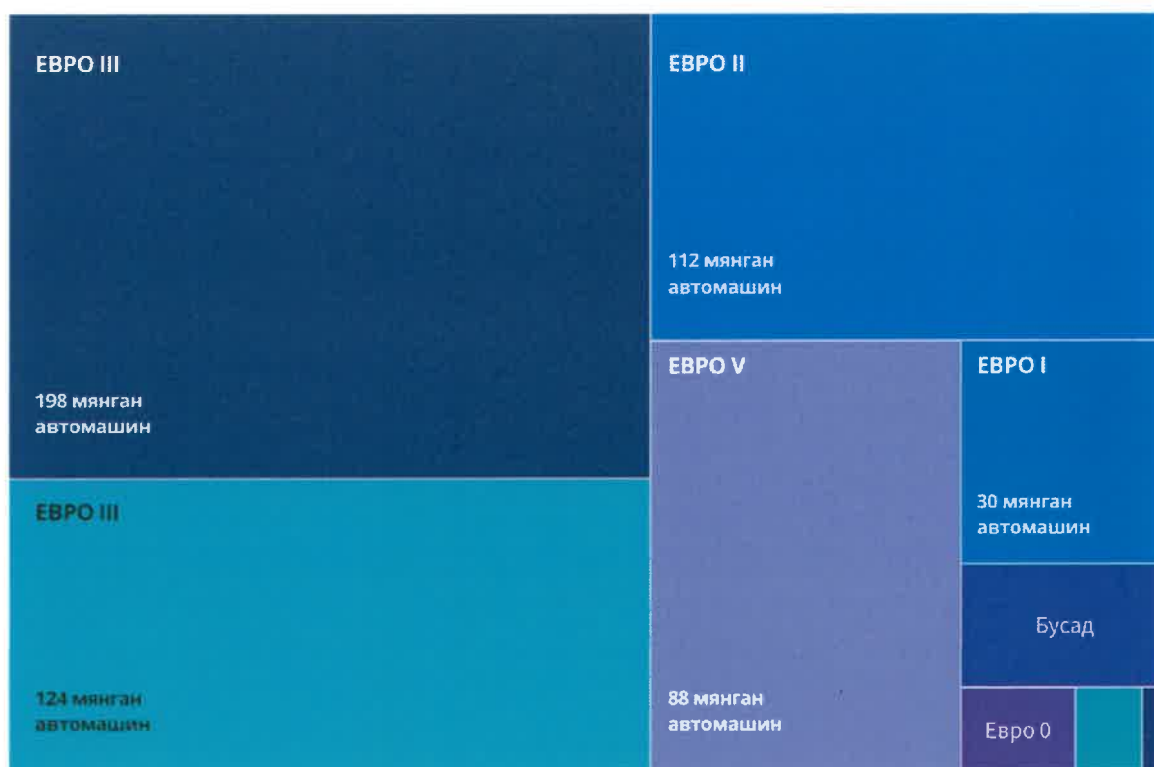
Авто тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг харвал 2017 онд нийслэлд 481 мянган тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн байгаа ба нийт агаарын бохирдлын 10 хувийг эзэлдэг байсан талаар ЖАЙКА-ийн судалгаанд дурдсан байдаг. Харин 2021 онд бүртгэлтэй

тээврийн хэрэгслийн тоо 662 мянгад хүрч байгаа нь нийт агаарын бохирдолд эзлэх автомашины хувь хэмжээг нэмэгдүүлж байна.⁵⁴

Өнөөдөр орчин үеийн 50 автомашинаас ялгарах хорт утаа 1970-аад оны үеийн 1 автомашинаас ялгарах утаатай тэнцэж байна.⁵⁵ Иймд европын улс тэргүүтэй дэлхийн олон улс орнуудад тээврийн хэрэгслээр тодорхой бүсэд зорчихын тулд тодорхой стандартын шаардлагыг тавьж, биелүүлээгүй бол хорт утааны төлбөрийг авдаг жишиг хэвшил болоод уджээ.

Улаанбаатар хотод 2021 оны байдлаар бүртгэлтэй автомашины дийлэнх нь Евро III болон IV стандартын ангилалд багтаж байж.⁵⁶ Евро стандартын хувьд стандартын зэрэглэл бага байх тусам тухайн тээврийн хэрэгсэл шинэ гэдгийг нотлох ба энэ хэрээр утааны төлбөр төлдөггүй. Зарим тохиолдолд хорт утааг хэт ихээр ялгаруулж буй тээврийн хэрэгслийг тухайн бүсэд нэвтрэхийг хориглох ч тохиолдол бий.

Зураг 29. Автомашины насжилт, эко ангиллаар



Эх сурвалж: Монголын дата клуб, 2022 он

⁵⁴ ММССГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 80 дахь тал

⁵⁵ <https://www.rac.co.uk/drive/advice/emissions/euro-emissions-standards/>

⁵⁶ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

2014-2017 оны хооронд АСХУХ-ийн 2 иж бүрдэл багажийг ашиглан нийслэлд зорчиж байгаа 20 төрлийн тээврийн хэрэгслийн ялгарлыг хэмжсэн ба хэмжилтийн үр дүн дараах байдалтай гарчээ:

- Нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн ялгарлын 28 орчим хувь;
- Тоосонцрын /PM10/ 1 орчим хувь;
- Азотын ислийн ялгарлын 20 орчим хувь;
- Хүхрийн хүчлийн ялгарлын 2 орчим хувь автомашинаас тус тус ялгарч байжээ.⁵⁷

Авто замаас ялгарч буй бохирдуулагчид холбогдох дотоодын болон дэлхийн стандартаас 3-13 дахин хэтэрсэн байгаа ба бохирдуулагч тус бүрээр харвал:

- PM_{2.5} тоосонцрын хэмжээ Монгол Улсад мөрдөгдөж буй агаарын чанарын стандарт хэмжээнээс 2.6 дахин, ДЭМБ-ын зөвшөөрөгдөх хэмжээнээс 13 дахин их;
- PM₁₀ тоосонцрын хэмжээ Монгол Улсад мөрдөгдөж буй агаарын чанарын стандарт хэмжээнээс 4 дахин, ДЭМБ-ын зөвшөөрөгдөх хэмжээнээс 13.4 дахин их;
- NO₂ Монгол Улсад мөрдөгдөж буй агаарын чанарын стандарт хэмжээнээс 1.3 дахин, ДЭМБ-ын зөвшөөрөгдөх хэмжээнээс 5.3 дахин их байна.

Хүснэгт 13. Хорт бодисын агаарын чанарын стандарт

Хорт бодис	Авто замаас ялгарах хорт бодисын жилийн дундаж хэмжээ (мкг/м ³)	Агаарын чанарын стандарт MNS 4585:2016	ДЭМБ-ын агаарын чанарын стандарт (мкг/м ³)
PM _{2.5}	50-79	25	5
PM ₁₀	187-215	50	15
NO ₂	41-65	40	10

Эх сурвалж: MMCG 2022, 81 дэх тал

Автомашинаас ялгарч буй хорт хийн нөлөө хүний эрүүл мэндэд богино хугацаанд илэрдэг ч урт хугацаанд маш хор нөлөөтэй байдаг байна. Тухайлбал:

- **Том, нарийн ширхэгт тоосонцор / PM₁₀, PM_{2.5} /:** Нас баралт, зүрх судас, амьсгалын замын өвчлөлийг нэмэгдүүлдэг;
- **Озон /O₃/ :** Амьсгалын зам, астма, уушгины үйл ажиллагаанд сөрөг нөлөөтэй;
- **Азотын давхар исэл /NO₂/:** Бронхит, уушгины үйл ажиллагаанд сөрөг нөлөөтэй;
- **Хүхрийн давхар исэл /SO₂/:** Амьсгалын замын систем, уушгины үйл ажиллагаанд сөрөг нөлөөлж, нүдний загатнаа үүсгэдэг;
- **Нүүрстөрөгчийн дутуу исэл /CO/:** Цусан дахь хүчилтөрөгчийг гадагшлуулснаар зүрх, тархи, бусад эрхтнүүдийн ажиллагааг муутгадаг;
- **Бензапирен (C₂₀H₁₂):** Хорт хавдар үүсгэгч, мутаген, үр хөврөлд сөрөг нөлөөтэй;

⁵⁷ Улаанбаатар хотын Агаарын бохирдлын хяналтын чадавхыг бэхжүүлэх төсөл, II шат, 2017

- **Хар тугалга /Pb/:** Тархины мэдээллийн системийг гэмтээх, ходоод гэдэсний үйл ажиллагаа, өсөлт, бөөрний систем, зүрх судасны тогтолцоонд сөрөг нөлөөтэй.

Улаанбаатар хотод 2014 онд PM2.5 тоосонцрын концентраци 70 мкг/м3 байгаагаас үүдэн уушгины хатгалгаагаар эрт нас баралт 110-150 орчим, зүрх судасны эмгэгээр нас баралт 1250 тохиолдол бүртгэгдэж байсан байна.⁵⁸ Харин 2019 онд агаарын бохирдлоос үүдсэн нас баралт 3268 болж өссөн. (ourworldindata.org, 2020).⁵⁹

Улаанбаатар хотын хүн амын нас хүйсийн суврагаас харвал агаарын бохирдолд хамгийн их өртөх эрсдэлтэй бүлэг болох хүүхэд, хөгшид үлэмж их болох нь харагддаг. Тээврийн хэрэгслээс ялгарч буй хорт хийнээс үүдэлтэй 20 гаруй эрүүл мэндийн хам шинж тэмдэг илэрдэг ба эрүүл мэндийн хамгийн их өртөж буй эмзэг бүлэг нь нярай болон бага насны хүүхдүүд, жирэмсэн эмэгтэйчүүд, замын цагдаагийн албан хаагчид, гадаа ажилладаг эсвэл дасгал хийдэг хүмүүс, зам дагуу байрлалтай орон сууцанд амьдардаг, ажилладаг иргэд, зүрх судас, уушгины өвчлөл, астма, архаг бронхит, уушгины архаг бөглөрөлт өвчинтэй хүмүүс, тамхи татдаг эсвэл дам тамхидалтад өртдөг хүмүүс байдаг байна.

Түгжрэлээс үүсэх алдагдсан боломжийн өртөг

ММСГ-ээс 2022 онд хийсэн “Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох” судалгаагаар Улаанбаатар хотын 2021 оны түгжрэлийн алдагдсан боломжийн өртөг 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам доллар болохыг тогтоосон байна. Энэ нь Улаанбаатар хотын ДНБ-ний 16 хувь, Монгол Улсын ДНБ-ний 9 хувьтай тэнцэхүйц хэмжээний дүн юм. Түүнчлэн Улаанбаатар хотын хүн амын тоонд харьцуулан үзвэл нэг хүнд ногдох өртөг 2,478,758.24 төгрөг буюу 808.99 ам доллартай тэнцэж байна. Харин өрхийн тоонд харьцуулан үзвэл нэг өрхөд ногдох өртөг 9,248,930.56 төгрөг буюу 3,018.58 ам доллар байгаа бол нэг жолоочид ногдох алдагдсан боломжийн өртөг нь Улаанбаатар хотын хувьд 3,174 ам доллар байгааг тогтоожээ.⁶⁰

Улаанбаатар хотын нэг иргэн жилд дунджаар 30 хоног буюу 717 цагийг түгжрэлд алдаж байна⁶¹. Түгжрэлд алдаж байгаа энэ цагийг INRIX-ээс 2021 оны тайланд орсон дэлхийн хамгийн их түгжрэлтэй 25 хотуудын түгжрэлд алдаж буй цагтай харьцуулан харахад Улаанбаатар хамгийн их цагийг алдаж, INRIX-ийн жагсаалтын хамгийн эхэнд бичигдсэн Лондон хот (148 цаг) -оос даруй 4.8 дахин их байна.

Харин нэг жолоочид ногдох алдагдсан боломжийн өртгийг АНУ-ын түгжрэлтэй хотуудын нэг болох Нью-Йорк хотод нэг жолоочид ногдох өртөг нь 1,595 ам доллартай

⁵⁸ Монгол Улсын Улаанбаатар хотын эрчим хүчний бодлогын эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөө, Кирк Смит, Руфус Эдвардс, Жэй Турнер, О. Чимэдсүрэн, 2014 он

⁵⁹ ММСГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 85 дахь тал

⁶⁰ ММСГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 105 дахь тал

⁶¹ ММСГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 102 дахь тал

харьцуулвал Улаанбаатар хотын хувьд 3,174 ам доллар буюу бараг нэг дахин их үзүүлэлттэй байна.⁶²

Энэ бүгдээс харахад Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл нь нийслэлийн иргэдийн асар их цагийг үр ашиггүй зарцуулж, энэ хэрээр алдагдсан боломжийн өртөг өндөр, нэн тэргүүнд шийдвэрлэх ёстой асуудлын нэг зайлшгүй болсон нь тод харагддаг.

Түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах хууль тогтоомж, дүрэм журам зохицуулалт, түүний хэрэгжилтийн талаар

Монгол Улсын Үндсэн хуулиар шударга ёс, эрх чөлөө, тэгш байдал, үндэсний эв нэгдлийг хангах, хууль дээдлэх нь төрийн үйл ажиллагааны үндсэн зарчим мөн гэж тунхаглан зарлаж, Үндсэн хуулийн Арван зургадугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт “2/Монгол Улсын иргэн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй гэж заасан. Энэ ч агуулгаар Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан хүний эрхийг хангах асуудлыг Монгол Улс хууль тогтоомж, олон улсын гэрээ, хэлэлцээр болон бодлогын баримт бичгүүддээ тусган, хамгаалж ажиллахыг зорьж байна.

Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоолоор баталсан Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалын 3.4.Хүний аюулгүй байдлыг хангах зорилтын хүрээнд Монгол хүний эрүүл, аюулгүй амьдрах таатай орчин, нөхцөлийг бүрдүүлэх, амьдрах орчны аюулгүй нөхцөлийг баталгаажуулах, хамгаалах нь хүний аюулгүй байдлыг хангах үндэс мөн. гэж 3.4.3.Амьдрах орчны аюулгүй байдлын хангах хүрээнд 3.4.3.1.Иргэдийн амьдрах, ажиллах орчны аюулгүй байдлыг хангах, гамшгийн эрсдэлийг бууруулах нь хүний аюулгүй байдлыг баталгаажуулах чухал үндэс болно, 3.4.3.2.Нийслэлийн хүн амын төвлөрлийг тархаан байршуулах зорилгоор дагуул хотуудыг төлөвлөж, нийслэл орчмын бүс нутгийг өндөр хурдны авто зам, эрчим хүч, инженерийн барилга байгууламжаар найдвартай хангаж холбоно, 3.4.3.3.Хот, суурин газрын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөг иргэдийн аюулгүй ажиллаж амьдрах нөхцөлийг бий болгох зорилтод нийцүүлэн шинэчилж, хот байгуулалтад төлөвлөлтийг хатуу мөрдөх эрх зүйн зохицуулалтыг боловсронгуй болгоно, 3.4.3.4.Томоохон хот, суурин газарт агаар, ус, хөрсний бохирдлыг бууруулж, ариун цэврийн байгууламжийн бүтээмжийг нэмэгдүүлж, хог хаягдлын менежментийг боловсронгуй болгоно гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын 2016 онд нэгдэн орсон Уур амьсгалын өөрчлөлтийн тухай Парисын хэлэлцээрийн 2 дугаар зүйлд заасан зорилго, зорилтыг хэрэгжүүлэхийн тулд, 6.4-д хүлэмжийн хийг бууруулах, тогтвортой хөгжлийг дэмжихэд чиглэсэн механизмийг бий болохын тулд тогтвортой хөгжлийг дэмжихийн зэрэгцээ хүлэмжийн хийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг хөхиүлэн дэмжих гэж заасан.

⁶² <https://inrix.com/scorecard/>

Мөн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан "Алсын хараа-2050" Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогод Зорилт 8.2.Эдийн засгийн тэргүүлэх салбарууд болон байршлын давуу талд тулгуурлан бүс, орон нутагт аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд 2021-2030 онд Улаанбаатар хотын төвлөрлийг сааруулж, бүс, орон нутгийн хүн амын тоонд үндэслэн төрөөс үзүүлэх нийгмийн үйлчилгээний стандарт, нормативын шаардлагыг үе шаттайгаар хангаж, иргэдийн эрүүл, аюулгүй, таатай ажиллаж, амьдрах орчныг бүрдүүлсэн байна, 6.4.7.Парисын хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх Монгол Улсын тодорхойлсон хувь нэмэр (NDC) баримт бичгийн хэрэгжилтийг хангаж, сэргээгдэх эрчим хүчийг хөгжүүлэн, эрчим хүч, хөдөө аж ахуй, барилга, тээвэр, аж үйлдвэр, хог хаягдлын салбарын хүлэмжийн хийн ялгарлыг бууруулна, 9.3.1.Улаанбаатар хотын газар зохион байгуулалт, төвлөрөл, суурьшсан нутаг дэвсгэрийн тэлэлт, хязгаарлалт, авто замын сүлжээ, зогсоол, нийтийн тээвэр, газар доорх орон зайг оновчтой ашиглах гэх мэт шаардлагатай төлөвлөлтийг тооцож хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөг боловсруулан мэдээллийн нэгдсэн системд холбосон хот байгуулалтын үйл ажиллагааг явуулна, 9.3.11.Хотын орон зайн түвшинд аюулгүй байдлыг хангасан автоматжуулалт, олон төрөлт, ухаалаг нийтийн тээврийн үйлчилгээ, сүлжээг бий болгож, хэрэглээнд нэвтрүүлнэ гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 23 дугаар тогтоолоор баталсан Монгол Улсыг 2020-2025 он хүртэл хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэлд 4.Улаанбаатар хотын төвлөрлийг сааруулж, бүс, орон нутгийн хүн амын тоонд үндэслэн төрөөс үзүүлэх нийгмийн үйлчилгээний стандарт, нормативын шаардлагыг үе шаттайгаар хангаж, иргэдийн эрүүл, аюулгүй, таатай ажиллаж, амьдрах орчныг бүрдүүлсэн байна. гэж заасан.

Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 6.1.Улаанбаатар болон дагуул хотыг орон зайн оновчтой төлөвлөлт, ухаалаг шийдэл, амьдралын таатай орчин бүхий ногоон хот болгож хөгжүүлнэ, 6.1.6.Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нягтралыг сарниулж, ачааллыг тэнцвэржүүлсэн, тээврийн эрэлтэд нийцсэн авто замын сүлжээг бий болгож, түгжрэлийг бууруулна. гэж заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолоор баталсан "Шинэ сэргэлтийн бодлого"-д заасан Монгол Улсын эдийн засгийн хараат бус, бие даасан байдлыг бэхжүүлэх, Коронавируст халдвар /КОВИД-19/-т цар тахлын эдийн засагт үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, хөгжлийг хязгаарлагч хүчин зүйлийг цаг алдалгүй шийдвэрлэж, "Алсын хараа-2050" Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх суурь нөхцөлийг бүрдүүлэх, эдийн засаг, дэд бүтэц болон төрийн бүтээмжийг сайжруулахад зорилтын хүрээнд хэрэгжүүлэх Хот, хөдөөгийн сэргэлт хөтөлбөрийн хүрээнд дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхээр заасан:

- Нийслэл Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн чанар, стандартыг сайжруулан багтаамж ихтэй шинэ төрлийн нийтийн тээврийн хэрэгслийг үйлчилгээнд нэвтрүүлж, гол ба үндсэн авто зам, замын байгууламжийн

сүлжээг өргөтгөн шинэчилж, олон түвшний уулзварыг байгуулан хүртээмжийг нэмэгдүүлж, авто замын түгжрэлийг бууруулна.

- Шинэ суурьшлын бүс, дагуул хот, эдийн засгийн чөлөөт бүсийн бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлж, Улаанбаатар хотоос орон нутагт шилжин суурьшсан иргэд, аж ахуйн нэгжүүдийг цогц бодлогоор дэмжих замаар төвлөрлийг сааруулна. гэж заасан.

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлаас 2020 оны 12 сарын 04 өдөр баталсан Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын Захирагчийн 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 5.2.2 Авто тээврийн хэрэгслээс ялгарах бохирдуулагч бодисын хэмжээг бууруулах бодлогыг хэрэгжүүлнэ, 6.3 Улаанбаатар хотын хөгжлийн хангасан, стандартад нийцсэн инженерийн дэд бүтцийг хөгжүүлж, эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх, иргэдийн ая тухтай амьдрах нөхцлийг бүрдүүлнэ гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын Үндсэн хууль, Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал, Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ хэлэлцээр болон Монгол Улсын урт, дунд, богино хөгжлийн бодлогын баримт бичгүүдэд заасан зорилтыг хэрэгжүүлэх, хүний эрхийг хамгаалах, зөрчигдсөн эрхийг сэргээх хүрээнд дараах хууль тогтоомж үйлчилж байгаа бөгөөд эдгээр хууль тогтоомж нь түгжрэлийг зохицуулахад тодорхой хэмжээний нөлөөлөл үзүүлэх боломжтой болно. Үүнд:

- Авто замын тухай;
- Авто тээврийн тухай;
- Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай;
- Хот байгуулалтын тухай;
- Онцгой албан татварын тухай хууль;
- Монгол Улсын Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай;
- Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай;
- Орон сууцны тухай;
- Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай;
- Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай;
- Газрын тухай ;
- Зөрчлийн тухай;
- Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хууль тус тус хамаарна.

Эдгээр хуулиуд тус тус бие даасан харилцааг зохицуулахаас бус тусгайлан түгжрэлийн асуудлыг шууд зохицуулахгүй юм. Тухайлбал, автотээврийн болон замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, авто замын тухай хууль тогтоомжийн хүрээнд замын хөдөлгөөнд оролцогч хүн, тээврийн хэрэгсэл, авто замын байгууламжийн асуудлыг зохицуулдаг бол, түгжрэлд нөлөөлөл үзүүлэх хот байгуулалт, барилгажилтын стандарт

нөхцөл нь хот байгуулалтын болон орон сууцны тухай, газрын тухай хуулиар зохицуулагдахаар байна. Мөн агаарын бохирдлыг бууруулах буюу бохирдуулагч төлөх зарчмыг хэрэгжүүлэх замаар тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг хязгаарлах зорилготойгоор авто тээврийн хэрэгсэлд татвар ногдуулахаар татварын хууль тогтоомжийг баталсан бол эдгээр хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хангах хөшүүргийн зорилгоор зөрчлийн хууль тогтоомжийг мөн баталсан байна.

Манай улсын хувьд түгжрэл гэдэг асуудлыг шууд зохицуулсан хууль тогтоомж байхгүй хэдий ч уг “түгжрэл” гэдэг утгаар www.legalinfo.mn эрх зүйн мэдээллийн цахим сангаас хайлт хийж үзэхэд, нийт 13 төрлийн эрх зүйн баримт бичиг олдсоноос 4 нь хууль, Засгийн газрын тогтоол 6, аймаг, нийслэлийн Засаг дарга, иргэдийн төлөөлөгчдийн хурлын 3 шийдвэр байна. Эндээс дүгнэж үзвэл, түгжрэл гэдэг ойлголт нь манай улсын эрх зүйн салбарт харьцангуй шинэ ойлголт боловч өнөө хамгийн ихээр тулгамдаж буй, хотжилт, хүн амын төвлөрөлтэй холбоотойгоор үүсч буй зайлшгүй зохицуулалт хийх шаардлагатай шинэ асуудал болох нь тодорхой юм. Энэ нь манай улс төдийгүй хүн амын төвлөрөл их бүхий л хотуудад тулгамдаж ирсэн асуудал бөгөөд энэ төрлийн асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор улс орон бүр тодорхой арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхдээ, заавал биелэгдэх, хуулийн зохицуулалтын асуудлыг шийдвэрлэж ирсэн.

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын иргэдийн Монгол Улсын Үндсэн хууль, Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал, Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ болон Монгол Улсын хөгжлийн урт, дунд, богино хугацааны бодлогод тодорхойлсон хүний эрүүл аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрх нь түгжрэлийн нөлөөллийн улмаас зөрчигдөж байна.

Иймд бид үндэсний аюулгүй байдалд харшлах хэмжээний гамшгийн нөхцөлтэй тулгараад байгаа ба цаашид уг асуудлыг үүсэн буй практик шаардлага, олон улсын туршлагад үндэслэн зайлшгүй хууль тогтоомжийн шинэчлэл, өөрчлөлт хийх замаар шийдвэрлэх хэрэгцээ шаардлага бий болгож байна гэж дүгнэж болохоор байна.

Энэ хүрээнд түгжрэлийг бууруулах зорилгоор дараах арга хэмжээг зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна. Үүнд:

1. Нийтийн тээврийг хөгжүүлж, хүртээмжийг нэмэгдүүлж, хүн амын зорчилт хийх хэрэгцээг хангах. Энэхүү арга хэмжээг хэрэгжүүлэхийн тулд санхүүжилтийн эх үүсвэрийг бий болгох шаардлагатай байх ба одоо байгаа төсвийн зохицуулалтаар асуудлыг шийдвэрлэхэд хүндрэлтэй байгаа нь судалгаагаар тодорхой байна. Иймд нийтийн тээврийг санхүүжүүлэх схемийг олон улсын жишигт нийцүүлэн шинэчилж, орлогын эх үүсвр бий болгох, санхүүжилтийн тусгай зохицуулалтыг зайлшгүй хийх шаардлагатай. Учир нь манай улсын хувьд нэгдсэн төсвийн бодлоготой бөгөөд аливаа орлогыг хуульд зааснаас бусад тохиолдолд тусгайлсан зориулалтаар зарцуулахыг хориглодог. Иймд, төсвийн хуулийн дээрх зарчим ёсоор бид нийтийн тээврийг тогтмол санхүүжүүлэх тогтолцоог бий болгохын тулд хуулийн зохицуулалт зайлшгүй шаардлагатай байна.

2. Өсөн нэмэгдэж буй тээврийн хэрэгсэл тэр дундаа насжилт өндөр тээврийн хэрэгслийн тоо, хэрэглээг хязгаарлах буюу хориглох замаар түгжрэл, агаарын бохирдлыг үүсгэх хүчин зүйлсийг бууруулах. Энэ нь агуулгын хувьд хувийн өмчийг хязгаарлах арга хэмжээг илэрхийлж байх тул уг арга хэмжээг заавал хуулийн хүрээнд шийдвэрлэх ёстой. Өөрөөр хэлбэл, насжилт тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахгүй байх, хязгаарлалттай оролцуулах, мөн зүүн хүрдтэй тээврийн хэрэгслийг нэвтрүүлэх, баруун хүрдийг хориглох арга хэмжээ нь хуулийн хүрээнд зохицуулагдахаар байна.

3. Тээврийн хэрэгслийн хэт их хэрэглээнээс хамаарч замын хөдөлгөөний зорчилт хөдөлгөөнд зохицуулалт хийх шаардлага үүсч байна. Иймд, хэт их зорчилтыг зохицуулах нөлөөллийн бодлого нь татвар, төлбөрийн арга хэрэгслээр буюу санхүүгийн аргаар зохицуулалт хийх нь зүйтэй байна. Ийнхүү санхүүгийн аргаар зохицуулалт хийх бодлогын асуудал нь мөн л хууль тогтоомжийг өөрчлөх замаар хэрэгжихээр байна.

ХОЁР.ОРОН СУУЦНЫ НӨХЦӨЛ БАЙДЛЫН ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ

Нэг. Хотын ерөнхий төлөвлөлт

Хүн төрөлхтний соёл иргэншлийн хувьд тэдний амьдран суух сонгодог хэлбэр нь хот суурин газар төвлөрөн амьдрахад оршиж байна гэдэгтэй одоогоор судлаачид санал нэгтэй байна. Алс хэтдээ ч “хот”-оос илүүтэй хүн амын суурьшлыг шийдэж чадах өөр статусыг бий болгож чадахгүй байж болох юм. 1930-аад оны сүүлчээр хотын төвийн хэсгийг шинэчлэн байгуулах анхны зураг төлөвлөгөөг гаргаж зарим хашаа байшинг буулган газрыг чөлөөлж, дан, давхар барилга барих, гудамж талбайг цэвэрлэх, засварлах, цардмал зам тавих зэрэг ажлууд хийгдэж эхэлсэн нь хотын ерөнхий төлөвлөгөөг гаргах эхлэл болсон түүхтэй.

Өмнөх 6 удаагийн хотын ерөнхий төлөвлөгөө аль нь ч хүн амын тоо болон түүний өсөлт, хэрэгжих хугацаагаа зөв төлөвлөөгүйн улмаас хугацаанаасаа өмнө дахин шинэчлэгдэж байсан. Үүнтэй хамааралтайгаар гүйцэтгэл нь ч тааруухан үнэлэгдсэн юм. Сүүлчийн 6 дахь төлөвлөгөө ч 27.6%-ийн хэрэгжилттэйгээр урьдын адил хугацаанаасаа өмнө шинэчлэн батлагдахаар Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэн дэмжигдээд байна.

Хүснэгт 14. Улаанбаатар хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөнүүд

	Он	Хэрэгжих хугацаа	Хүн амын тоо	Хүн амын төлөвлөсөн тоо	Онцлог	Баригдсан онцлог байгууламжууд
I төлөвлөгөө	1954	1954-1974	95,000	125,000	- ЗХУ-ын Гипрогор институт - Хотын төв хэсэг бүхэлдээ хороолол байв. 1960 онд хүн ам 180,000-д хүрсэн.	- Хотын төв хэсэг - Бага тойруу - Их тойруугийн зарим хэсэг

II төлөв лөгөө	1961	1961- 1985	180,00 0	250,000	• ЗХУ-ын Гидроэнергoproект • Стерго аргаар боловсруулсан 1:10000 масштабтай байрзүйн зураг • Өмнөх төлөвлөлтийн алдааг залруулах. • 1975 онд хүн ам 348,700-д хүрсэн.	• Туул голын хөндий дагуу 20 км урт, 6-8 км өргөнтэй, 3900 га талбайг барилгажуулсан • Орон сууцны 19-р хороолол баригдсан • Орон сууцны фонд 1960 онтой харьцуулахад 79%-аар нэмэгдсэн.
III төлөв лөгөө	1975	1975- 2000	348,70 0	600,000 /Налайх, Багаханг ай, Багануур ын хамт/	• ЗХУ-ын Гипрогор институт • Барилгажих талбайг баруун, зүүн, төв гэсэн 3 бүсэд ангилсан • Орон сууцны иж бүрэн 21 хороололтойгоор төлөвлөсөн • 3 дүүрэгтэйгээр төлөвлөсөн • III цахилгаан станцыг төлөвлөсөн • Хотын төвд шилжин ирэгсдийн тоог хязгаарлан төлөвлөсөн	• 1978-1984 онд 240,000 м.кв талбай бүхий 50 мянган айлын орон сууц ашиглалтад орсон • III, IV, V хорооллыг соёл ахуй, үйлчилгээний барилга байгууламжийн хамт барьсан • Тохилог орон сууцны фонд 2.3 дахин өссөн • Хүн амын 47.8% нь орчин үеийн шинэ сууцанд амьдрах болов. • Туул голын ландшафтын дагуу хүнд аж үйлдвэрийн районыг төлөвлөсөн, зонхилох салхины дээд талд гэр хорооллыг байршуулсан зэрэг нь энэ төлөвлөлтийг алдаа болсон.
IV төлөв лөгөө	1986	1986- 2010	492,20 0	850,000	• ЗХУ-ын Гипрогор, ПИ-2 институтууд • Хотын төв хэсгийн бөөгнөрлийг сааруулах • Хот орчмын суурин газруудад шилжүүлэн бүлэг суурьшлын системээр хөгжүүлэх • Орон сууцны 21 хорооллыг 30 болгох • Хотын бүцийг 6 том бүс, үйлдвэрийн 8 хэсэг бүс • Цэнгэлдэх хүрээлэн бий болгох • 2002 онд хүн ам 812,500-д хүрсэн.	• I, X хороолол иж бүрэн • Цэнгэлдэх хүрээлэн

V төлөв лөгөө	2002	2002- 2020	812,50 0	1,150,000	- Монгол инженерүүд анх удаа өөрсдөө бие даан барьсан - Архитектур, орон зайн зохиомжийг "хот байгуулалтын нээлттэй" системд үндэслэн дэлхийн томоохон хотуудын түвшинд аваачихыг зорьсон - Хотын хүн амын суурьшлын хөгжингүй системийг бүрдүүлж, инженерийн хангамж, дэд бүтцийг оновчтой шийдвэрлэж хотын нутаг дэвсгэрийг төвийн, баруун, зүүн, шинэ гэсэн 4 бүсэд хуваасан - Инженерийн шугам сүлжээний ашиглалтыг сайжруулж, хотын цаашид хөгжих талбайг тогтоосон	Хувийн хэвшлийн оффис болон орон сууцны барилгын үсрэнгүй хөгжлийн үе
VI төлөв лөгөө	2013	2013- 2030	1,318, 100	1,763,000	- БХБЯ, НЗДТГ, Нийслэлийн зураг төслийн хүрээлэн хамтран боловсруулсан - Газрын тухай хууль, Монгол улсын иргэнд газар өмчлүүлэх тухай хууль (2002-2003) батлагдсанаар газар эдийн засгийн эргэлтэд орсон - Хотын хөгжлийн эрчимтэй таталцал, нөлөөллийн орон зайн хязгаарыг Төв аймгийн нутаг дэвсгэрийн хүрээнд - Хотын төлөвлөлтгүй тэлэлтийг зогсоож, хүн амын өсөлтийн менежментийг зохицуулах	Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөний тодотголын хэрэгжилтийг 29.6 % гэж дүгнэж хэрэгжилтэд дараах хүчин зүйлс нөлөөлсөн гэж үзжээ. - Ерөнхий төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх тогтолцоо бүрдээгүй; - Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны төлөвлөгөө хугацаа хоцорч батлагдсан; - Салбарын мастер төлөвлөгөө бүрэн боловсруулагдаагүй ; - Ерөнхий төлөвлөгөөний хэрэгжилтэд мониторинг хийх тогтолцоо бүрдээгүй; - Ерөнхий төлөвлөгөөний

						хөрөнгө оруулалт, санхүүжилт дутмаг; • Улс төрийн нөлөөлөл.
VII төлөвлөгөө	2022	2022-2040	1,700,000	2,089,000	• БХБЯ, НЗДТГ, НХБХГ, Хот төлөвлөлт, судалгааны институт хамтран боловсруулсан • 15 дагуул хот, тосгод • Тогтвортой хөгжилтэй хот • Идэвхтэй хот • Дасан зохицох чадвартай хот • Цогц хот • Хүртээмжтэй хот • Хэмнэлттэй хот	

Хотыг хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөнд хэд хэдэн алдаа байсан болохыг дээрх хүснэгтээс харж болохоор байна. Үүнд:

- Бүх төлөвлөлт хэрэгжүүлэх хугацаагаа бүрэн хамарч хэрэгжиж чадаагүй.
- Хүн амын тооны төлөвлөлт, өсөлтийг аль ч төлөвлөлт нь хийж чадаагүй.
- Зорилтуудын биелэлт туйлын хангалтгүй. Хамгийн сүүлчийн хот хөгжүүлэх VI ерөнхий төлөвлөлтийн хэрэгжилтийн дундаж үнэлгээ дөнгөж 29.6%-тай гарчээ. Байгаль орчны холбогдолтой зорилтуудын биелэлт хамгийн муу буюу 18.0%, харин инженерийн дэд бүтцийн ажлууд хамгийн өндөр буюу 36.5%-тай л биелсэн ажээ.
- Хотын төвд шилжин ирэгсдийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах, хүн амын бөөгнөрлийг бууруулах зэргээр хотын хүн амын өсөлтийг хэвийн төлөвлөлттэй уялдуулахаар зорьсон ч тэр нь ямар ч амжилт олоогүй байна.
- Хамгийн амжилттай биелсэн төлөвлөлтийн нэг нь хүн амаа орон сууцжуулах ажил 1984 оны үед оргил үедээ (нийт айл өрхийн 47.8%) хүрсэн хэдий ч өнөөдөр дээрх үзүүлэлт эрс буурчээ.
- Эхний дөрвөн удаагийн төлөвлөлтийг ЗХУ-ын байгууллагуудаар хийлгэсэн нь оновчтой болж чадаагүй.
- Авто замыг өргөтгөх, шинээр тавих нөөц талбай муутай төлөвлөсөн. Ер нь манай нийслэл хотын анхны суурийг тавихад уран барилгачид, хот байгуулагчид байгаагүй, зөвхөн нүүдэлчин монголчууд зөн билгээрээ сонгосон нь ч өнөөгийн нөлөөлөлд хүргэсэн байж болох юм.

- Туул голын ландшафтын дагуу хүнд аж үйлдвэрийн районыг төлөвлөсөн, зонхилох салхины дээд талдаа гэр хорооллыг байршуулсан нь зөв төлөвлөлт мөн эсэх нь эргэлзээтэй.
- Ерөнхий төлөвлөлт зах зээлийн нийгэмд шилжсэн цагаас хойш нэгэн үе орхигдсон нь илт. Гэр хорооллын тэлэлт, ногоон байгууламж болон стандартаа мөрдөхгүй барьдаг барилга байгууламж, замбараагүй газар олголт, орчны бохирдол зэрэг үүний нотолгоо юм.

2021 оны эцсийн байдлаар нийслэл Улаанбаатар хотод 1,639,172 хүн амьдарч байгаа нь Монгол улсын нийт хүн амын 48.1% -ийг эзэлж байна. Хотын хөгжлийн ерөнхий VI төлөвлөгөөний үеэс хүн амын тоо даруй 1.24 дахин нэмэгдсэн байгааг харж болно. Нэгдсэн бодлого дутмаг, хотжих процессыг төлөвлөлт муутай хийж түүндээ төдийлөн ач холбогдол өгөлгүйгээр өдий хүрсэний улмаас гэр хорооллын тэлэлт, агаарын бохирдол –утаа, автозамын түгжрэл, орон сууцны асуудал гээд дэлхийн хотуудад тохиолдож байсан бэрхшээлтэй асуудлууд нийслэл хотод маань нэгэн адил тулгарч байна. Хот бол “жижиг тусгаар улс”-ын хувьд нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчны хөгжлийн бүхий л сорилтуудтай цаг тутамд тулгарч байдаг, нийслэл хотын өмнө тулгамдаж буй асуудлыг нэгтгэн жагсааж үзье.

- Хүн амын хэт төвлөрөл (нийт газар нутгийн 0.3% талбайд нийт хүн амын 48.1% нь амьдардаг)
- Нутаг дэвсгэрийн хяналтгүй тэлэлт (зөвшөөрөлгүйгээр оршин суугаа айл өрхийн тоо нийслэлийн бүсэд 20,000 орчим байна)
- Агаарын бохирдол (өвлийн улиралд дэлхийн хамгийн бохирдолтой хотуудын жагсаалтын эхэнд нэрлэгдсээр удлаа)
- Тоосонцрын бохирдол (PM2.5 тоосонцрын дундаж агууламж жил бүрийн IX-III саруудад 0.6-3.7 дахин их байна. Хамгийн их агууламж нь I сард 0.34 мг/м³ байгаа нь Монгол улсын стандартаас 7 дахин их, ДЭМБ-ын зөвлөмжөөс 14 дахин их байна⁶³)
- Хөрсний бохирдол (Улаанбаатар хотын хөрснөөс авсан нийт дээжний 88 хувь нь бохирдолтой гарчээ. Үүнээс 53 хувь нь бага зэргийн, 24 хувь нь дунд зэргийн, 11 хувь нь их зэрэглэлийн бохирдолтой байжээ. Ялангуяа нийслэлд гэр хороолол,

⁶³ https://1212.mn/BookLibraryDownload.ashx?url=Ub_health_2019.pdf&ln=Mn

томоохон худалдааны төв, захууд, хур хогийн цэг орчмын хөрсөнд нянгийн бохирдол их байна.⁶⁴)

- Усны бохирдол (химийн, бактерийн, цацрагийн, дулааны бохирдол)
- Замын хөдөлгөөний түгжрэл (замын сүлжээний даац 2011 оноос хэтэрч эхэлсэн ба өнөөдөр 2.5 дахин хэтрээд байгаа. Жилд ойролцоогоор 80 мянган машин шинээр замын хөдөлгөөнд оролцдог болж байна.)
- Амьдрах орчны доройтол (ус, хөрс, агаар, биологийн олон янз байдлын чанар, тоо хэмжээ алдагдах явдал орно. Байгаль орчны доройтлын гол шалтгаан нь хүний үйл ажиллагаа, ялангуяа хөгжлийн загвар, тэдгээрийн хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх нөлөө юм)
- Засаглал, хууль эрх зүйн орчин (одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй 150 гаруй хууль Улаанбаатар хоттой холбогддог, гэвч тэдгээрийн уялдаа холбоо бага. Монгол улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль батлагдсан нь дээрх асуудлыг шийдвэрлэх гарц болно)
- Хотын соёл -уламжлал ба шинэчлэл

Хоёр. Гэр хорооллын нөхцөл байдал, гэр хорооллын дахин төлөвлөлт

Гэр хорооллын нөхцөл байдал нь зөвхөн монголчуудад байгаа онцлог юм. Гэр нь өөрөө зөөврийн шинж чанартай учраас хотын дэд бүтцэд зохих ёсоор холбох боломжгүй, тиймээс ч гэр хорооллын хөгжлийг тодорхойлоход хүндрэлтэй болгодог. Бас нэгэн өвөрмөц онцлог нь дэлхий дээрх бусад оронд байдаг албан бус суурьшлаас ялгаатай зүйл нь гэр хорооллын оршин суугчид их хэмжээний газрыг бүрэн өмчлөх хууль ёсны эрхтэй байдаг. Хүн амын нягтрал нийслэл Улаанбаатар хотод улсын дунджаас 150 дахин өндөр байгаа нь үүнтэй холбоотой.

2019 оноос хойш НОСК ХК-ийн хувьд гэр хорооллын хаягийн бүртгэлтэй 2,500 гаруй айл өрхийг түрээслээд өмчлөх хэлбэрийн орон сууцанд хамруулсан нь нийт гэр хорооллын айл өрхийн дөнгөж 1.2%-тай тэнцэж байгаа нь тун хангалтгүй дүн юм.

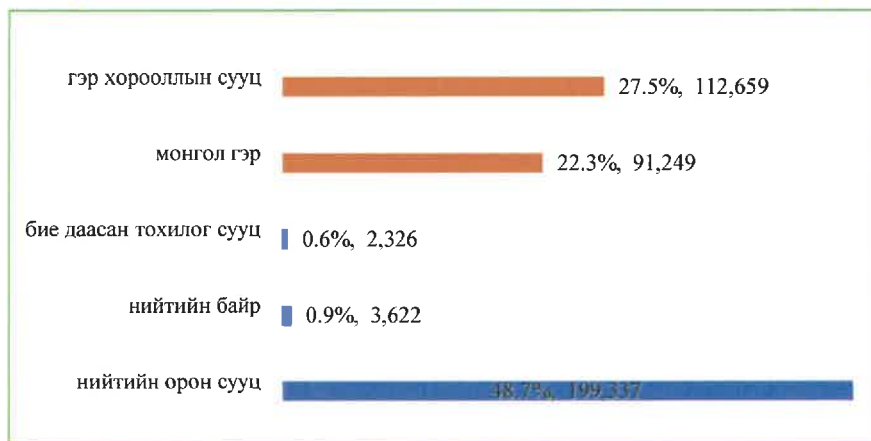
2020 оны орон сууц, хүн амын тооллогын дүнгээр Улаанбаатар хотын гэр хорооллын нэг сууцанд⁶⁵ дунджаар 1.5 өрх амьдардаг. Мөн гэр хороололд нийт айл өрхийн 49.8%

⁶⁴ Нийгмийн эрүүл мэндийн хүрээлэнгийн тайлан, 2021

⁶⁵ “сууц” гэсэн ойлголтонд сууцны тусдаа байшин, нийтийн зориулалттай орон сууцны барилга доторх сууц, бүх төрлийн гэр, нийтийн байр, сууцны бус зориулалттай бусад байр, талбайг хамтатган ойлгоно.

нь хамаарч байгаагийн 44.8% нь монгол гэрт, үлдсэн 55.2% нь хашаандаа амины болон нийтийн орон сууц барин амьдарч байна. Улсын дунджаас гэрт амьдардаг өрхийн хувь нийслэлд 16.0 пунктээр доогуур бол байшинд амьдардаг өрхийн хувь 16.4 пунктээр дээгүүр байна.

Хүснэгт 15. Нийслэлийн сууцны төрөл, айл өрхөөр



Улаанбаатар хотын хэмжээнд агаар, хөрс, орчны бохирдлын 80 хувь нь гэр хорооллоос үүдэлтэй гэсэн судалгааны дүн гарсан байдаг. Агаар, хөрс, орчны бохирдлын асуудлуудыг шийдвэрлэх, гэр хорооллын иргэдийн амьдрах орчин нөхцөлийг сайжруулах үндсэн шийдэл, хамгийн оновчтой гарц нь гэр хорооллыг инженерийн дэд бүтцээр хангах, газрыг нь дахин төлөвлөж барилгажуулах арга зам мөн. Нийслэл хотын агаарын бохирдлыг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах, иргэдийг эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах үндсэн хуулиар олгогдсон эрхийг хангах зорилтын хүрээнд гэр хорооллын газрыг дахин төлөвлөн барилгажуулах төслийг НИТХ-ын 2013 оны 7/29, 12/43, 2014 оны 19/23, 14/02 дугаар тогтоолууд, НИТХТ-ийн 2018 оны 127, 2019 оны 161, 2020 оны 48, 2022 оны 122 дугаар тогтоолуудын дагуу 2013 оноос эхлэн нийслэлд хэрэгжүүлж байна.

Нийслэл хотын хэмжээнд гэр хорооллын газрыг дахин төлөвлөн барилгажуулах төсөл хэрэгжүүлэх 28 байршил, 85 хэсэгчилсэн талбайг анх баталсан бөгөөд энэ нь 18,843 нэгж талбар буюу 18,631 га газрыг эзэлж байв. Дээрх нийт талбайд төсөл хэрэгжүүлэгчдийн батлагдсан хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу 148,323 айлын орон сууц, 60 сургууль, 92 цэцэрлэг, 14 эмнэлгийг барьж ашиглалтад оруулахаар төлөвлөсөн.

Мөн НИТХ-ын 2023 оны 61 дүгээр тогтоолоор Сэлбэ дэд төвийн 158 га, Баянхошуу дэд төвийн 158 га, Офицеруудын ордон орчмын 16 гар талбайн байршилд

нэмж гэр хорооллыг газрыг дахин төлөвлөн барилгажуулах төсөл хэрэгжүүлэхээр баталсан.

Төсөл хэрэгжиж эхэлсэн 2013 онд УБ хотын нийт хүн амын 61% нь буюу 836,946 хүн гэр хороололд амьдарч, мөн нийт газар нутгийн 78.8% буюу 21,823 га газрыг гэр хороолол эзэлж, үлдсэн 21.2% буюу 5,857 га газрыг барилгажсан хэсэг эзэлж байв. Тухайн үед нийслэлийн 9 дүүрэгт 152 хороотойгоос 14 нь алслагдсан гурван дүүрэгт, 106 хороо нь гэр хороололтой, үлдсэн 32 хороо нь орон сууцны хороолол байжээ.

2013 онд УБ хотын нийт хүн амын 61% нь буюу 836,946 хүн гэр хороололд амьдарч, мөн нийт газар нутгийн 78.8% буюу 21,823 га газрыг гэр хороолол эзэлж, үлдсэн 21.2% буюу 5,857 га газрыг барилгажсан хэсэг эзэлж байв. Тэгвэл өнөөдөр 2023 онд УБ хотын нийт хүн амын 49.0% нь буюу 748,623 хүн гэр хороололд амьдарч, мөн нийт газар нутгийн 66.2% буюу 23,206 га газрыг гэр хороолол эзэлж, үлдсэн 33.8% буюу 12,000 га газрыг барилгажсан хэсэг эзэлж байна.

Нийслэл хотын гэр хорооллын суурьшлын бүсийг:

- төвийн бүс
- дундын бүс
- захын бүс гэж 3 бүсэд хуваан ангилж, гэр хорооллын бодлогыг хэрэгжүүлдэг.

Төвийн бүсийн хувьд дахин төлөвлөн барилгажуулж, төвлөрсөн шугам сүлжээнд холбогдсон өндөр болон дунд давхрын орон сууцаар хангаж барилгажуулна. Дундын бүсийн гэр хорооллыг дахин зохион байгуулж, хэсэгчилсэн инженерийн шугам сүлжээнд холбох бодлогыг баримталж ажиллаж байна. Гэр хорооллын захын бүс буюу алслагдсан гэр хорооллыг үе шаттайгаар бие даасан инженерийн шугам сүлжээ, сэргээгдэх эрчим хүчний хангамжид холбохоор төлөвлөн ажиллаж байна.

2023 оны эхний улирлын байдлаар 19 байршил 58 хэсэгчилсэн талбайд 44 төсөл хэрэгжүүлэгч үйл ажиллагаа явуулж байна Энэ нь 1,102 га талбай буюу 15,282 нэгж талбарыг хамарч байна. Өнгөрсөн хугацаанд 2,778 нэгж талбарт газар чөлөөлөлт хийж, нийт 16,671 айлын 153 блок орон сууцыг барьж ашиглалтад оруулаад байна. 2023 онд 46 блок 5,076 айлын орон сууцыг ашиглалтад оруулах болно.

Хүснэгт 16. 2022 оны байдлаар дахин төлөвлөлтийн хүрээнд ашиглалтад орсон орон сууцны тоо

	Ашиглалтад орсон орон сууц									Нийт
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
БГД	0	0	0	0	112	0	0	222	0	334
БЗД	432	576	795	256	421	1,180	762	225	2,819	7,466
СБД	437	1,080	804	284	1632	140	248	108	1,875	6,608
ЧД	0	0	0	0	0	234	48	20	504	806
СХД	168	0	582	0	0	96	0	0	126	972
ХУД	-	-	-	-	-	-	-	120	360	480

Нийт	1,037	1,656	2,181	540	2,165	1,650	1,058	695	5,684	<u>16,671</u>
------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-----	-------	---------------



Нийслэлийг чиглэсэн хүн амын хязгааргүй шилжилт, цаг агаарын хувьд жилийн 60 гаруй хувьд нь хүйтэн сэрүүн байдаг, үүнийгээ дагаад гэр хороололд түлээ нүүрсээр галлаж дулаалах шаардлага урган гардаг, инженерийн дэд бүтцийн хүрэлцээгүйн улмаас хөрсний чанар доройтож бохирдсон, хашаандаа амины орон сууцаа барихдаа ямар нэгэн стандарт мөрдөхгүйгээр дулаан болон эрчим хүчний алдагдал ихтэйгээр барьдаг, гэр хорооллын бүсэд нийгмийн дэд бүтэц болон нийтийн ахуйн үйлчилгээний хүртээмж бага зэрэг олон хүндрэл бэрхшээл өнөөдөр бодитоор тулгарч байгааг “Ухаалаг төлөвлөлт –Ухаалаг суурьшлын бүс” болгон хөгжүүлэх хэрэгцээ шаардлага тулгаран гарч ирж байна.

Гэр хорооллын дахин төлөвлөлт нь гэр хорооллын иргэдийн төдийгүй түүгээр дамжин нийслэлийн бүхий л иргэний амьдрах орчин нөхцөлийг сайжруулах үндсэн шийдэл, хамгийн оновчтой гарц гэдэг нь эргэлзээгүй үнэн хэдий ч хэрэгжүүлэх явцад дараах төрлийн алдаа гарсныг цаашид анхааран засан сайжруулах хэрэгтэй байна.

Үүнд:

- гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийг хувийн аж ахуйн нэгж дангаар хэрэгжүүлж ирсэн нь төсөл бүрэн утгаар хэрэгжихгүй иргэн хохирч үлдэх нөхцөл боллоо. Төсөл хэрэгжүүлэх гэрээг зөвхөн хоёр талт буюу ААН ба газар чөлөөлж буй иргэн хооронд хамааралтайгаар хийснээс шалтгаалан санхүүжилт, ААН-ийн хариуцлага гэх мэтээр шалтгаалан төсөл явцын дунд удааширч, эсхүл зогсонги байдалд орох явдал цөөнгүй гарлаа. Асар өргөө ХХК, Их өргөө ХХК, Гранд лайн ХХК, Гээгийн худаг ХХК, НАЗУ ХХК, Жи Ди ХХК-ийн хэрэгжүүлэхээр төлөвлөн эхлүүлсэн ажлууд

бүрэн зогссоноос шалтгаалан 200 орчим айл өрх орох байр, газаргүй болон хохирч

Байгууллага	Өрхийн тоо	Орон сууцанд орсон огноо
Жи ди ХХК	15	2020 оны 12 сар
Их өргөө ХХК	83	2019 оны 01 сар
Гээгийн худаг ХХК	24	2017 оны 02 сар
Сүүний 27 дугаар байрны оршин суугчид	27	2020 оны 11 сар
Гандангийн ойр орчмын айлууд	17	2017 оны 02 сар
Асар өргөө ХХК	2	2019 оны 01 сар
Монкон ХХК	4	2019 оны 03 сар
Назу ХХК	1	2019 оны 03 сар

үлдсэн ба эдгээр айлууд бүгд НОСК-ийн түр суурьшуулах байранд амьдарч байна. Түр суурьшуулах орон сууцнуудад өнгөрсөн хугацаанд гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн нөлөөлөлд өртөж, хохирсон нийт 700 орчим өрхийн 209 айл өрх нь амьдарч байгаа ба тэдгээрт жилд 603 сая төгрөгний түрээсийн төлбөрийн хөнгөлөлт үзүүлдэг.

- төсөл хэрэгжих талбарт нийслэлийн зүгээс төлөвлөсөн инженерийн дэд бүтцийн ажлаа хийгээгүйгээс шалтгаалан төсөл удааширдаг явдал цөөнгүй гарч байсан. Сэлбэ болон Баянхошуу дэд төв болон цаашид шинээр барьж байгуулах суурьшлын бүс, дэд төвүүдэд инженерийн дэд бүтцийн хүрэлцээ хангамжийг урьдчилан зөв төлөвлөн ажиллах болно.
- гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийг цогцоор нь буюу газар чөлөөлөлт, барилгажуулалт, төслийн хяналт, төслийн явц дахь айл өрхүүдийн амьдрах нөхцөл зэрэг олон хүчин зүйлсийг хамтад нь урьдчилан төлөвлөж чадаагүй. Сэлбэ дэд төвд Азийн хөгжлийн банк, Хот байгуулалт хөгжлийн газар, Орон сууцны бодлогын газар, Улаанбаатар хотын гэр хорооллыг хөгжүүлэх хөрөнгө оруулалтыг дэмжих хөтөлбөр болон зөвлөх багийн оролцоотойгоор төлөвлөлтийг цогцоор нь хийж хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.
- иргэдийн газар болон эд хөрөнгийн үнэлгээг мэргэжлийн үнэлгээний компанийн оролцоотойгоор талуудын аль алины эрх ашигт нийцүүлэхийг зохион ажиллах болно. Хөрөнгийн үнэлгээг анхнаас нь хөндлөнгийн мэргэшсэн байгууллагаар гүйцэтгүүлэн талууд бүгд хүлээн зөвшөөрөн эхлээгүйгээс шалтгаалан төслийн явцад маргаантай асуудал гарч, ажлын явцад сөргөөр нөлөөлдөг явдлыг арилгахын төлөө ажиллах болно.
- газар чөлөөлсөн иргэд төсөл хэрэгжих хугацаанд түрээсийн төлбөр, амьдрах орчин нөхцөлөөр бүрэн хангагдаж чадаагүйгээс шалтгаалан хохирох явдал цөөнгүй гарсан. Төсөл төлөвлөсөн хугацаандаа хэрэгжиж чадалгүй удааширдаг, түрээсийн

мөнгөн төлбөрийг айл өрхүүдэд гэрээний дагуу олгодоггүйгээс шалтгаалан иргэд гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төсөлд итгэх итгэл нь тодорхой хэмжээнд алдагдсан байсныг НОСК ХК онцгой анхааран цаашид өөрийн түр суурьшуулах байрандаа хамруулах, гурвалсан гэрээгээр түрээсийн төлбөрийг нь бүрэн олгуулах, цаашид түр суурьшуулах байрныхаа хүртээмжийг нэмэгдүүлэх бодлого барин ажиллана.

Гэр хороолол дахь нийтийн ахуйн үйлчилгээний хүртээмж асар хязгаарлагдмал бөгөөд заримдаа бараг байхгүйд тооцож болно. Нийт оршин суугчдын 85% нь түлээ, нүүрс хэрэглэн халаалт дулааны хэрэгцээгээ хангадаг бол орон сууцны айлууд төвийн дулааны найдвартай системд холбогдсон байдаг. Гэр хорооллын айлууд ус түгээгүүрийн цэг буюу худгаас усаа зөөвөрлөн хэрэглэдэг байхад орон сууцны айлууд төвлөрсөн халуун, хүйтэн усны найдвартай шугамаар хангагдсан байдаг. Гэр хорооллын нягтаршил бага, тэсгим хүйтэн уур амьсгал нь нийтийн аж ахуйн үйлчилгээний үнэ өртгийг өсгөхөд хүргэдэг учраас эдийн засгийн үр өгөөж багатай байдаг тул дэд бүтцийн хөгжил сул байхад хүргэдэг. Суурин газрын ахуйн үйлчилгээний энэхүү сул дорой бадал нь байгаль орчныг бохирдуулж агаар, хөрс, орчны бохирдлын улмаас амьсгалын замын өвчин, халдварт шар зэрэг хүний эрүүл мэндэд хөнөөлт янз бүрийн өвчин дэгдэх нөхцөлийг байнга бүрдүүлдэг эрсдэлтэй орчин болон хувирсан.

Улаанбаатар хотын инженерийн шугам сүлжээний үйлдвэрлэлийн өнөөгийн нөхцөл байдал, газрыг замбараагүй олгож буйг төр засгаас хязгаарлаж буй бодлого, ус үерийн давтамжтай томоохон гамшиг зэрэг нь цаашид хотод орон сууц барьж байгуулах ажилд нөлөөлөл үзүүлж байна. 2021 онд Монгол Улсын хэмжээнд 9.7 тэрбум кВт цахилгаан эрчим хүчийг үйлдвэрлэлд түгээсэн нь 2020 оны гүйцэтгэлээс 11 хувиар нэмэгдсэн байна. Нийт түгээсэн эрчим хүчний 80.9 хувийг дотоодын үйлдвэрлэлээс, 19.1 хувийг импортолж хангасан байна. 2021 онд улсын хэмжээнд импортоор авсан 1.9 тэрбум Квт цаг цахилгаан эрчим хүчний 27 орчим хувийг ОХУ, 73 хувийг БНХАУ-аас авсан бас импортын цахилгаан эрчим хүчний хэмжээ өмнөх оноос 9 хувиар өссөн байна. Төвийн бүсийн нэгдсэн сүлжээний оргил ачаалал 2019 онны 12 дугаар сарын 18-ны өдөр 1166 мвт хүрч байсан бол 2021 онд 1300 мвт хүрч, оргимл ачаалал 20 хувиар өссөн байна. Эрчим хүчний салбар 2021-2022 оны өвлийн их ачаалалд системийн нийт суурилагдсан хүчин чадлыг бүрэн ашиглаж, нөөц тоноглолгүй аваарын горимд ажиллалаа. Мөн импортоор авсан эрчим хүч шугам, дэд станцын хүчин чадалд тулсан байгаа болно.⁶⁶

Цаашид том чадлын шинэ эх үүсвэр барьж, ашиглалтад оруулах хүртэл 2022-2023, 2023-2024 оны өвлийн их ачааллын хугацаанд эрчим хүчний хэрэглээний өсөлтийг хангаж чадахгүй, эрчим хүчний хангамжийн хязгаарлалтаас өөр сонголтгүй хүндрэлтэй цаг хугацаа эхэлж байна.

⁶⁶ Эрчим хүчний сайдын мэдээлэл, 2022 он

Улаанбаатар хотын эрчим хүчний эх үүсвэрүүдийн дулаан үйлдвэрлэлийн суурилагдсан хүчин чадал 2318 Гкал/цаг бол дулаан хангамжид холбогдсон хэрэглэгчийн тооцоот ачаалал 2021-2022 оны өвлийн их ачаалалд 3166 Гкал/цаг болж нэмэгдсэн байна. Мөн техникийн нөхцөлөө авсан 473 Гкал/цаг хүлээгдэж байна. Өөрөөр хэлбэл Улаанбаатар хотод гадна агаарын температур -30 хэмээс дээш хүйтэрвэл дулаан хангамжийн систем чадлын дутагдалд орж, алслагдсан цэгүүдэд хөлдөлт үүсэх эрсдэлтэй нөхцөл байдалд хүрээд байна.

Эрчим хүчний салбарт цахилгаан, дулаан дамжуулах түгээх сүлжээний үндсэн тоног төхөөрөмжийн насжилт эх үүсвэрийн дутагдлаас дутахгүй эрсдэл үүсгэж байна. ДЦС-уудын насжилт дундажаар 35-60 жил бол дулаан цахилгаан дамжуулах, түгээх сүлжээний насжилт 32-62 жил байна.

Зураг3. Улаанбаатар хотын инженерийн шугам сүлжээний өнөөгийн байдал

№	ИШС	Хүчин чадал	Ачаалал	Хувь	Нөөц бололцоо
1	Дулаан хангамж	2318 Гкал/цаг	3877.73 Гкал/цаг	167%	Ачаалал нь хүчин чадлаасаа хэтэрсэн тул нөөц бололцоо байхгүй.
2	Цахилгаан хангамж	1,554 МВт	1326 – 1422 МВт /оргил ачааллын үед/	85.3 – 91%	132 – 228 МВт
3	Цэвэр усан хангамж	258'939 м³/хоног	150,000 – 170,000 м³/хоног	58 – 65%	89,000 – 109,000 м³/хоног
4	Ариутгах татуурга	170,000 м³/хоног	180,000 – 200,000 м³/хоног	105 – 117%	Бүрэн хүчин чадлаараа ажиллаж буй тул нөөц бололцоо байхгүй.

Төр засгаас гэр хорооллын замбараагүй тэлэлтийг хязгаарлах, нягтаршлыг зохицуулах зорилгоор цөөнгүй бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулсар ирсэн ч хэрэгжилтийн түвшинд хангалттай бус хэвээр байна. Гэр хороололд тулгамдаж буй дээрх асуудлуудыг шийдвэрлэх хамгийн оновчтой бөгөөд цор ганц сонголт нь гэр хорооллыг дахин төлөвлөн, зөв төлөвлөлттэйгээр орон сууцжуулах явдал гэдэгт судлаачид санал нэгтэй байна.

Хотын газрын асуудал, газрын маргаан, газрын харилцаан дахь ашиг сонирлын зөрчил, авто замын түгжрэл, утаа, агаарын бохирдол, дуу чимээ, төлөвлөлтгүй барилга байгууламж, ногоон байгууламжийн дутагдал, хотын стандартын дутагдал, хотын соёлын дутагдал гэх мэт бидний хэдийнэ танил болсон мэт хэллэгүүд нийгмийн харилцаанд өдөр тутам хэрэглэгдсээр ирлээ. Энэ үнэхээр байх ёстой, хэвийн үзэгдэл үү? Хэдийгээр асуудлаа бүрэн төгс шийдсэн нийслэл хот дэлхий дээр байхгүй хэдий ч хот бүхэн өөрсдийн тулгамдаж буй асуудалтай байдаг гэдгээр дээрх харилцааг үгүйсгэх боломжгүй.

Гурав. Хүн амын өсөлт ба орон сууцны эрэлт, нийлүүлэлт

2020 оны орон сууц, хүн амын тооллогын дүнгээр Улаанбаатар хотын нэг сууцанд дунджаар 2.9 өрх амьдардаг. (байшин хороололд 35.3; гэр хороололд 1.5) Хүн амын 95.2% нь буюу 1,465,900 нь төвийн 6 дүүрэгт амьдардаг. Нийт хүн амын 46.3% нь Сонгинохайрхан болон Баянзүрх дүүрэгт харьяалагдаж байна. Суурин хүн амын 64.6% нь Улаанбаатар хотод төрөөд, төрснөөсөө хойш шилжих хөдөлгөөнд оролгүй нийслэл хотдоо амьдарч байгаа уугуул хүмүүс байна. Нийт өрхийн 22.2% монгол гэрт, 77.3% сууцанд, 0.5% нь бусад төрлийн сууцанд амьдардаг. Улсын дунджаас гэрт амьдардаг өрхийн хувь нийслэлд 16.0 пунктээр доогуур бол байшинд амьдардаг өрхийн хувь 16.4 пунктээр дээгүүр байна. Нийт өрхийн 99.4% нь хувийн өмчийн сууцанд амьдардаг, мөн 10.3% буюу 42.3 мянга нь өөрийн сууцгүй.

Нийтийн орон сууцны 70.5%, бие даасан тохилог сууцны 49.1% нь сүүлчийн 15 жилийн дотор шинээр барьж байгуулагдсан ба тэдгээрт нийт өрхийн 58.5% нь хамрагдсан. Дээрх хугацаанд нийслэлийн айл өрхийн тоо 91.2% (орон нутагт 28.4%) буюу 196,800-аар, нийт хүн амын тоо 61.3%-аар (орон нутагт 15.3%), харин нийтийн орон сууцны тоо 240,708-аар өссөн байна. Айл өрхийн цэвэр өсөлтийн тооноос давсан тооны орон сууц баригдсан ч нийт хүн амын тал нь гэр хороололд амьдарсан хэвээр л байна.

Судалгааны төрөлжсөн, мэргэжлийн байгууллага болох ММСГ ХХК-ийн “Нийслэлийн орон сууцны эрэлт, нийлүүлэлтийн судалгааны тайлан”-гаас дүгнэн үзвэл:

- 2014 онд 189 мянган өрх орон сууцтай болох хэрэгцээтэй байсан бол 2016 онд 252 мянга, 2019 онд 290 мянга болж өсжээ. Харин орон сууцанд оролгүйгээр гэр хорооллын хашаандаа инженерийн дэд бүтцээ шийдүүлэн амьдрах хэрэгцээтэй өрхүүдийн тоо 2014 онд 102 мянга, 2016 онд 86 мянга байсан бол 2019 онд 82 мянга болж буурчээ. Бас нэгэн сонирхолтой үр дүн нь орон сууц түрээслэх хэрэгцээтэй өрхүүдийн тоо тасралтгүй нэмэгдсэн явдал юм. 2014 онд 4 мянган өрх түрээсийн орон сууцанд амьдрах хэрэгцээтэй байсан бол 2016 онд 28 мянга, 2019 онд 48 мянга болж 13 дахин нэмэгджээ.
- Монголчууд гэр бүлсэг ард түмэн тул 1 өрөөтэй байрыг сонирхох хандлага буурч байгаа буюу өрхүүд чадамждаа тааруулан жижиг талбайтай 2-3 өрөөтэй орон сууцтай болох хүсэлтэй болсон байна. Тухайлбал, 40 кв талбайтай орон сууцыг 2 өрөөтэй, 60 кв талбайтай орон сууцыг жижиг 3 өрөөтэй байдлаар зохион байгуулах сонирхол өндөр болсон. Тоон үзүүлэлтийг харвал, 2014 онд орон сууцанд орох сонирхолтой өрхүүдийн 13% нь 1 өрөөтэй байр сонирхож байсан бол 2016 онд 5%, 2019 онд 5% болж буурчээ. Харин 3 өрөөтэй байр авах сонирхолтой бүлэг нь 2014 онд 31% байсан бол 2016 онд 37%, 2019 онд 44% болж нэмэгджээ. Ядаж л орон нутгаас зочид ирэх, найз нөхөд зочлоход нэг өрөөнд байхаас илүүтэйгээр тусдаа өрөөнд байх сонирхолтой байдаг байна.
- Мөн УБ хотын агаарын бохирдол өндөр, авто замын дэд бүтэц сайжирсантай холбоотойгоор иргэд Нисэх, Яармаг, Буян-Ухаа орчмын бүсэд орон сууц худалдан авах хэрэгцээ сүүлийн жилүүдэд тасралтгүй нэмэгдсэн. ХУД-т 2014 онд 46 мянган

өрх орон сууц худалдан авах сонирхолтой байсан бол 2016 онд 62 мянга, 2019 онд 93 мянга болж 2014 онтой харьцуулахад 2 дахин өссөн.

- НОСК-ийн зорилтот бүлэгт хамааралтай гэж тооцож болох нийт 247 мянган өрхийн 73% буюу 181 мянган өрх нь орон сууцтай болох хэрэгцээтэй байгаа бол 12% буюу 30 мянган өрх нь орон сууц түрээслэх хэрэгцээтэй байна.
- НОСК-ийн зорилтот бүлгийн 130 мянган өрхөд 15 жилийн хугацаанд түрээсэлж байгаад өмчлөх хувилбар таалагдсан бол 52 мянган өрхөд түрээсэлж байгаад 30%-ийн урьдчилгаагаа бүрдүүлэх хувилбар таалагдаж байсан юм. Энэ нь НОСК ХК-ийн түрээслээд өмчлөх хувилбар нь иргэдэд маш их таалагдаж байгаа буюу маш зөв ажлыг хэрэгжүүлэн ажиллаж байгааг илтгэж байна.
- Улаанбаатар хотын нийт өрхийн 4% буюу 17'125 өрх нь зөвхөн түрээсийг, 22% буюу 83'292 өрх түрээс+ипотек, харин 51% буюу 198'252 өрх түрээслээд өмчлөх хэлбэрийг, 19% буюу 72,159 өрх нь 5 жилийн хугацаанд тэнцүү төлөлт хийх замаар байртай болох хувилбар нь таалагдсан байна. Эндээс түрээслэх болон түрээслээд өмчлөх хангалттай эрэлт, хэрэгцээ байна гэж харж болохоор байна.

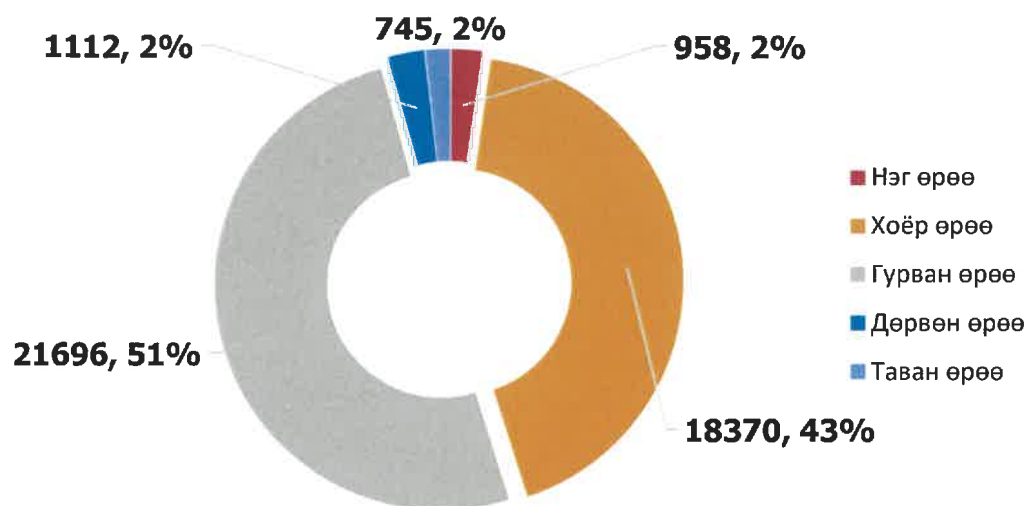
Улаанбаатар хотод нийт айл өрхийн 64% нь буюу 290,232 өрхөд ирэх 3 жилд буюу 2022-2024 онд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байгаа бол 21% нь 81,895 өрхөд инженерийн дэд бүтэц бүхий орон сууцтай болох хэрэгцээ байхгүй бөгөөд одоогийн амьдарч буй гэр хорооллын сууцны нөхцөлөө сайжруулах хүсэлтэй байна. Мөн 12% буюу 47,746 өрхөд ирэх 3 жилд түрээсийн орон сууцанд амьдрах хэрэгцээ байна.

Зураг1. Улаанбаатар хотын өрхүүдийн сууцны хэрэгцээ



Орон сууц худалдан авах хэрэгцээтэй 290 мянган өрхийн 15% нь буюу 42,881 өрх нь л худалдан авах чадвартай байна. Эдгээр орон сууцны худалдан авах чадвартай өрхүүдийн 83% буюу 35,539 өрх нь ипотекийн орон сууцны зээлэнд хамрагдаж худалдан авахаар байгаа бол үлдсэн 7,342 өрх нь бэлэн мөнгөөр, зээлэнд хамрагдахгүйгээр графикийн дагуу төлбөрийг төлж худалдан авахаар байгаа юм. Худалдан авах чадвартай өрхүүдийг хэзээ авахаар төлөвлөж байгааг харахад, 18.1 мянган өрх нь 2022 ондоо багтаан орон сууц худалдан авахаар байгаа бол 10.4 мянга нь 2023 онд, үлдсэн 14.4 мянган өрх нь 2024 онд худалдан авах төлөвтэй байна. Худалдан авах чадвартай өрхийн 2% нь л нэг өрөөтэй орон сууц, 43% нь буюу 18'370 өрх нь хоёр өрөөтэй орон сууц, 51% нь буюу 21'696 өрх нь гурван өрөөтэй орон сууц худалдан авахаар байгаа бол 4% нь дөрөв ба түүнээс дээш өрөөтэй орон сууц худалдан авахаар байна.

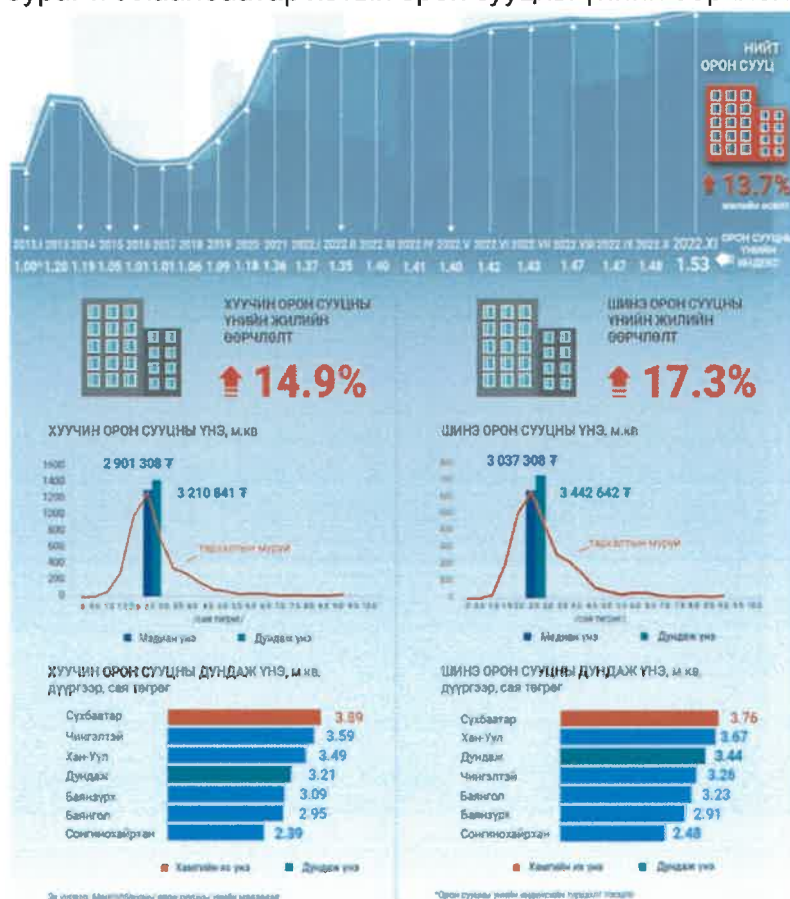
Зураг2. Худалдан авах чадвараар баталгаажсан орон сууцны эрэлт, өрөөний тоогоор



Дөрөв. Орон сууцны үнэ, үнийн индекс

Ковид-19 цар тахлын нөхцөл байдал, дэлхийн нийтийг хамарсан эдийн засгийн хямрал, хил гаалийн нөхцөл байдал, мөнгөний хатуу бодлогын нөлөө, зээлийн хүүгийн өсөлт, барилгын материалын үнийн өсөлт, мөн нийслэл Улаанбаатар хотод газрын үнэ өртөг нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор шинэ орон сууц төдийгүй хуучин орон сууцны үнэ ч нэгэн адил тасралтгүй өссөөр байна.

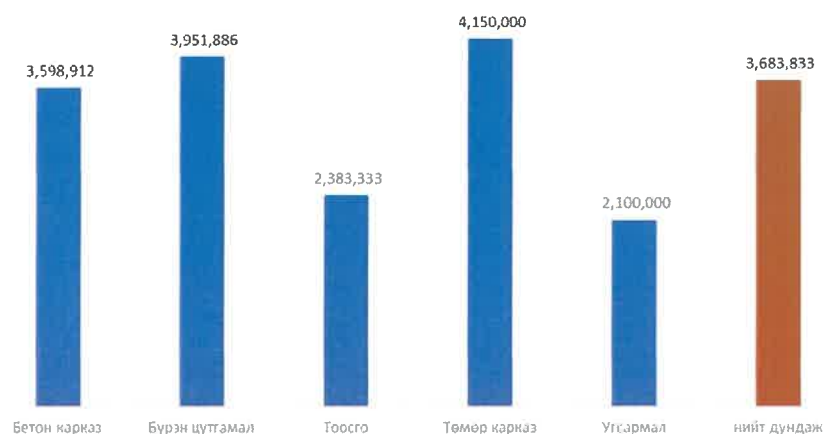
Зураг4. Улаанбаатар хотын орон сууцны үнийн өөрчлөлт, Статистикийн ерөнхий газар



Орон сууцны үнийн индексийн хувьд орон сууцны жилийн дундаж өсөлт жилд 13.7%-тай байжээ. Гэтэл хүн амын бодит худалдан авах чадварын хэмжээ энэхүү өсөлттэй дүйцэхүйц хэмжээгээр өсч чадахгүй байна. Мэргэжлийн судалгааны байгууллага болох “Y insight” компанийн 2023 оны 06 сард хийсэн нийслэл хотод шинээр ашиглалтанд орж буй шинэ орон сууцны үнийн судалгааг авч үзье.

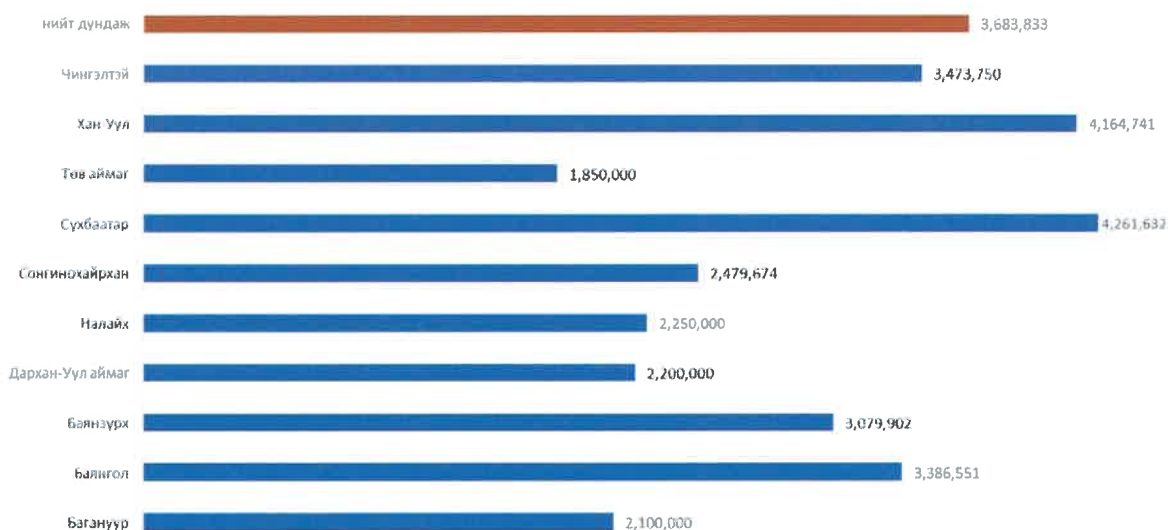
224 байгууллага, хувь хүний барьж байгуулж буй 542 орон сууцны /хаусыг оролцуулалгүйгээр/ барилга шинээр баригдан борлуулалт хийж байгаа нь судалгаанд бүртгэгджээ. Нэгж талбай буюу нэг м.кв тайлбайн борлуулагдаж буй үнэ хамгийн хямд нь Стандарт пропэрти группийн “Толгойт шинэ хороолол” орон сууцны үнэ 1,750,000 төгрөг харин MCS property болон Kerry группийн “Peak vue residences” орон сууцны үнэ 9,800 ам.доллар буюу 34,000,000 төгрөгийн үнэлгээтэй байна.

нийслэлийн шинэ орон сууцны нэгж талбайн үнэ, төгрөгөөр, барилгын бүтээцээр



Нийт орон сууцны зах зээлийн дундаж үнэ 3.68 сая төгрөг байгаа ба барилгын хийцлэлээс хамаарч угсармал барилга хамгийн хямд, төмөр карказан барилга хамгийн үнэтэй байна.

нийслэлийн шинэ орон сууцны нэгж талбайн үнэ, төгрөгөөр, дүүргээр



Дүүргийн хувьд Сүхбаатар дүүрэгт дунджаар хамгийн үнэтэй, харин алслагдсан дүүргүүдэд харьцангуй хямд үнэтэй байна. Төвийн зургаан дүүргээс Сонгинохайрхан дүүрэгт орон сууцны үнэ Сүхбаатар дүүргээс 1.72 дахин, харин нийт дунджаас 1.48 дахин хямд үнэтэй байна.

Орон сууцны барилгын баригдаж буй давхрын мэдээллийг авч үзвэл:

давхрын тоо	тоо	хувь	ӨНХ
4	1	0.2%	0.2%
5	15	2.7%	2.9%
6	2	0.4%	3.3%
7	18	3.3%	6.5%

8	2	0.4%	6.9%
9	23	4.2%	11.1%
10	16	2.9%	14.0%
12	83	15.1%	29.0%
13	5	0.9%	29.9%
14	14	2.5%	32.5%
15	21	3.8%	36.3%
16	286	51.9%	88.2%
17	3	0.5%	88.7%
19	1	0.2%	88.9%
22	10	1.8%	90.7%
23	19	3.4%	94.2%
24	5	0.9%	95.1%
25	24	4.4%	99.5%
26	2	0.4%	99.8%
32	1	0.2%	100.0%
НИЙТ	551	100.0%	

9 болон түүнээс нам давхрын орон сууц нийт баригдаж буй барилгын 11.1%-ыг эзэлж байгаа бол 17 ба түүнээс дээш давхрын өндөр барилга 11.8%-ыг эзэлж байна. Нийт орон сууцны барилгын 51.9% буюу хамгийн түгээмэл давтамжтайгаар баригдаж буй барилга 16 давхар барилга ажээ.

	тоглоомын талбайгүй	тоглоомын талбайтай	нийт
дулаан зогсоолгүй	38	30	68
	6.9%	5.4%	12.3%
дулаан зогсоолтой	60	423	483
	10.9%	76.8%	87.7%
НИЙТ	98	453	551

Нийт шинээр баригдаж буй орон сууцны 76.8% буюу 423 барилга нь дулаан авто машины зогсоол болон хүүхдийн тоглоомын талбайн аль алийг зэрэг төлөвлөн барьж байгуулж байгаа бол эсрэгээрээ 6.9% буюу 38 барилга аль алийг нь огт төлөвлөөгүй байна.

ГУРАВ. МОНГОЛ УЛСЫН НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН АВТО ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛ, ТҮҮНИЙ СӨРӨГ НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ ЗОРИЛГЫГ ТОДОРХОЙЛСОН БАЙДАЛ

Түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээ

Өмнөх бүлэгт авч үзсэн судалгааны үр дүнгээс Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг нэн даруй авах нь зүйтэй байна. Авто замын түгжрэл нэмэгдэж байгаа нь хот суурин газруудад томоохон сорилт, бэрхшээлийг бий болгож байна.

Улаанбаатар хотын нэг иргэн жилд дунджаар 30 хоног буюу 717 цагийг түгжрэлд алдаж байгаа тухай судалгаа бий.⁶⁷

Замын хөдөлгөөн нь бизнес эрхлэгчдэд ажлын маш их ачааллыг өгдөг. Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын зардал түгжрэлтэй холбоотойгоор жил бүр нэмэгдсээр байна. Энэхүү сорилтуудад хариу арга хэмжээ авахын тулд хотуудын захиргаа замын хөдөлгөөний ачааллыг хөнгөвчлөх, нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, бохирдуулагч бодисын хэмжээг бууруулах шинэ бодлогуудыг баримталж эхэлсэн ба түгжрэлийн төлбөр, нүүрс хүчлийн хийн ялгарал багатай бүсийг бий болгох, төлбөртэй зам зэрэг үнийн бодлогууд нь түгжрэлийг хянах гол стратегиуд болж үр дүнтэйгээр хэрэгжиж байна.

Түүнчлэн замын хөдөлгөөний түгжрэлийн эдийн засгийн үр дагавраас зайлсхийхийн тулд дэлхийн хотууд дараах арга хэмжээг үр дүртэйгээр авч хэрэгжүүлж байна. Үүнд:

- Тээврийн хэрэгслийн ухаалаг систем (гэрлэн дохио, сонголттой чиглэлүүд гэх мэт) нэвтрүүлэх;
- Нийтийн тээврийг сайжруулах (шинэ чиглэлүүдийг нэмэгдүүлэх, үйлчилгээг сайжруулах нэмэгдүүлэх);
- Унадаг дугуйн байгууламжуудыг өргөжүүлэх;
- Зогсоолын ухаалаг системийг хэрэгжүүлэх;
- HOV/HOT эгнээнүүдийг бий болгох;
- Цахилгаан автомашин ашиглалтын үнийн хөнгөлөлт гм.

Өмнөх хэсэгт тодорхойлсон байгаль орчны хүчин зүйлээс хамаарах түгжрэл нь бидний хяналтаас гадуур байж бусад байнгын болон байнгын бус шинжтэй ихэнх хүчин зүйлүүдийг технологийн шийдлээр хянаж болно. Тээврийн хэрэгслийн автомат технологиуд нь хүний буруутай үйлдлийг багасгах чадвартай, замын ухаалаг гэрлэн дохио нь зам дээрх тээврийн хэрэгслийг зогсолтгүйгээр урагшлуулах, ухаалаг тээврийн коридоруудыг бий болгох зэрэг хослуулсан арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлж түгжрэлийг хяналтандаа авах боломжтой.

Хот байгуулалтын бодлого ба түгжрэлийг бууруулах нь

Сүүлийн жилүүдэд хот байгуулалтын бодлого алдагдсанаас эмх замбараагүй барилгажилт, газар ашиглалт бий болж байгаа бөгөөд энэ нь шинээр авто зам барих, өргөтгөх, авто зогсоол байгуулах сул чөлөөтэй орон зайг хязгаарлаж, улмаар хотын өмнө тулгамдаж буй асуудлуудыг шийдвэрлэх нөхцөл бололцоонд төвөг тээр болж, хотын оршин суугчдын амьдралын орчинг муутгаж байна.

Улаанбаатар хотыг 2040 оны түвшинд одоогийн нэг төвт хотоос олон төвт хотын тогтолцоонд үе шаттайгаар шилжүүлэх хот төлөвлөлтийн арга хэмжээг авна. Энэ нь 4-н ангилал зэрэгтэй, хотын доторх олон нийтийн төвүүдийн системийг нэвтрүүлснээр

⁶⁷ MMCG, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 102 дахь тал

илэрхийлэгдэнэ. Олон нийтийн төвүүд нь гол төлөв суурьшлын нутаг дэвсгэрт, үйл ажиллагааны цар хүрээ, ач холбогдлоороо дараах байдлаар ангилагдана. Үүнд:

- Хотын төв
- Хотын дэд төв
- Олон нийтийн төв
- Төрөлжсөн үйлчилгээний төв

Одоогийн “Их тойруу” төвтэй хотын доторх таталцлыг үүрэг зориулалт ижил төстэй, хотын шинэ төв, дэд төвүүдийг хотын нутаг дэвсгэрт тараан шинээр байгуулсанаар оршин суугчдад бүх төрлийн үйлчилгээ, ажлын байрыг ойртуулснаар явган болон тээврийн хэрэгслийн зорчилтын зорилго чиглэл, урсгалыг тарааж, түгжрэл үүсгэж буй одоогийн нөхцөл байдлыг арилгана.⁶⁸

Улаанбаатар хотын доторх одоогийн үүссэн зүй бус төвлөрлийг задлах хот төлөвлөлт, барилгажилтын арга хэмжээг дэс дараатай авснаар нэг төвт хотоос олон төвт хотын тогтолцоонд үе шаттайгаар шилжинэ.

Олон төвт хотын тогтолцоонд шилжсэнээр хөдөлгөөний зорилго чиглэлийг Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд жигд тарааж, хотын авто замын сүлжээний ачааллыг жигд хуваарилах боломж нээгдэх юм.

Хотын төв, дэд төв, хорооллын болон бичил хорооллын төвүүд гэсэн шатлалтайгаар олон нийтийн төвүүдийг хөгжүүлэх бөгөөд хотын төв /шинэ, хуучин төв/ 2, хотын 6-н дэд төв / төлөвлөлтийн бүсийн төв/-тэй байна.⁶⁹

А. Хотын төв

Улаанбаатар хот нь “Их Тойруу”, “Яармаг” гэсэн хуучин шинэ хоёр төвтэй байх ба хотын төвд төрийн эрх барих дээд байгууллагууд болох хууль тогтоох байгууллага, гүйцэтгэх засаглалын байгууллага, төрийн яамд, шүүх засаглал, соёл, боловсрол, худалдаа үйлчилгээний байгууллагууд, ажил хэргийн төв, орон сууцны хорооллууд байрлана.

В. Хотын дэд төв буюу төлөвлөлтийн бүсийн төв

Хотын дэд төвийг шинээр Амгалан, Гурвалжин /Саппорогийн аюулгүйн тойрог/, Толгойт Сонсголонгийн авто замын уулзвар 7–н буудлын /Сэлбэ төв/ орчим, нийт 6 дэд төв байгуулахаар төлөвлөж байна. Дэд төвүүд нь шинээр төлөвлөгдөж буй бүсийн төвийн үүргийг давхар гүйцэтгэнэ. Дэд төвүүдэд дараах байгууллагууд үйл ажиллагаа явуулна. Үүнд: Монгол Улсын дээд шүүх, харьяа байгууллагууд байрлана.

С. Хорооллын болон бичил хорооллын төв

⁶⁸ Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн Ерөнхий төлөвлөгөө, 2021, 142 дахь тал

⁶⁹ Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть II, 2018, 31 дэх тал

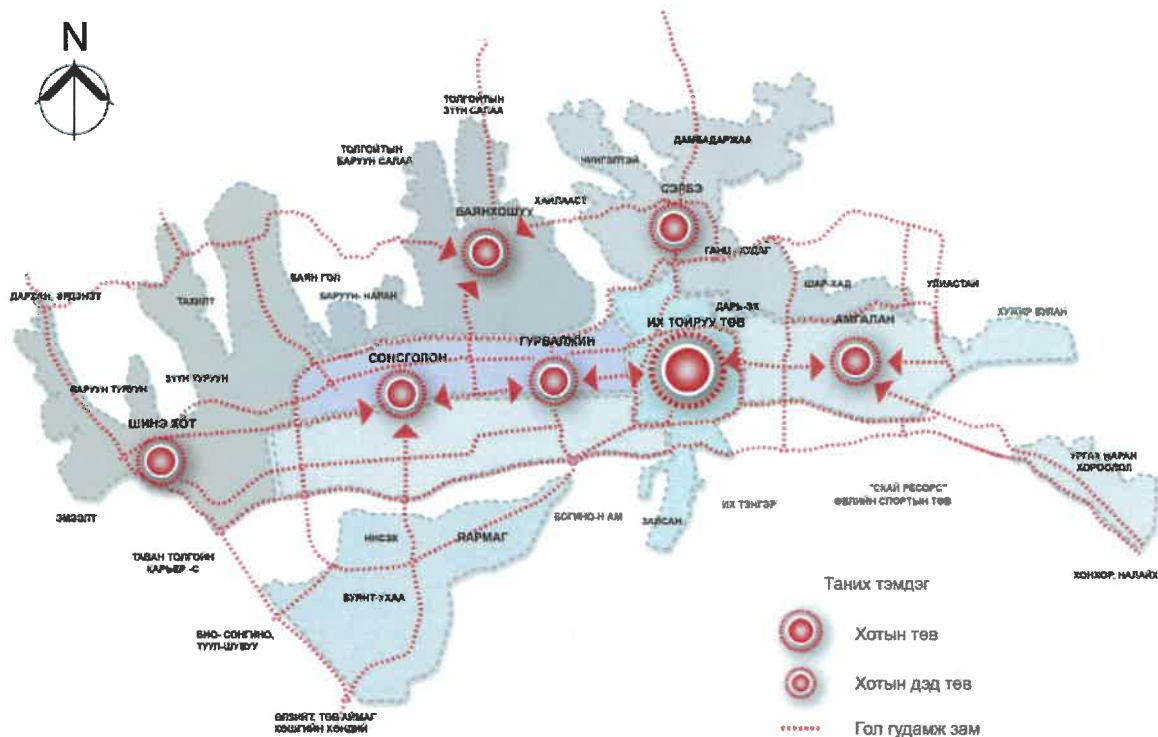
Улаанбаатар хотын барилгажсан хэсэг болон гэр хорооллын аль алинд нь байрлаж, төлөвлөлтийн нэгж хорооллын төвийн үүргийг гүйцэтгэнэ. Эдгээр төвүүд нь хотын төв, дэд төвүүдтэй болон хоорондоо гудамж зам, нийтийн тээврийн сүлжээгээр холбогдоно.

Хорооллын төвд гол төлөв дараах байгууллагууд байршиж үйл ажиллагаа явуулна.

Олон нийтийн төвүүд нь байршлаас шалтгаалж төвлөрсөн болон хэсэгчилсэн инженерийн дэд бүтцийн хангамжтай, гудамж замын сүлжээгээр хотын өөр хоорондоо болон хотын бусад хэсгүүдтэй холбогдоно. Олон нийтийн төвүүд нь дараах шаардлагуудыг хангасан байна. Үүнд:

- Ажлын байрыг олноор бий болгож, үйлдвэрлэл, худалдаа, биеийн тамир, соёл, боловсролын үйлчилгээний газруудыг байгуулах
- Орон сууцны хангамжтай байх
- Зам, тээврийн дэд бүтэцтэй байх
- Инженерийн дэд бүтцийн хангамжтай байх
- Нийтийн эзэмшлийн ногоон байгууламжтай байх
- Авто зогсоолын асуудлыг шийдсэн байх

Зураг 30. Улаанбаатар хотын төв, дэд төв, гол гудамж зам



Эх сурвалж: Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн Ерөнхий төлөвлөгөө, 2021 он

Хаяа дагуул хот тосгодыг хөгжүүлснээр Улаанбаатар хотоос зарим /боловсруулах/ үйлдвэр, аж ахуйн газруудыг ажиллах хүчний хамт шилжүүлэх, хотын доторх зүй бус төвлөрлийг задлах арга хэмжээ авна. Үүнд:

- Арьс ширний анхан шатны боловсруулах үйлдвэрүүдийг хаяа дагуул хот тосгодоод байршуулах;
- Хүн амын төвлөрлийг үүсгэдэг томоохон худалдаа, үйлчилгээний төвүүдийг хотын барилгажсан хэсгээс нүүлгэн, дагуул хот орчмын нутагт байршуулж, авто замын сүлжээгээр холбох;
- Гэр хорооллыг хөгжүүлэх хот байгуулалтын /дахин төлөвлөж хөгжүүлэх, газрыг шинэчлэн зохион байгуулах гэх мэт/ арга хэмжээг шат дараалалтай авах;
- Хотын барилгажсан болон гэр хорооллын нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд суурьшил бүхий газарт олон нийтийн төвүүдийг дэд бүтцийн хамт байгуулах зэрэг болно.

Түүнчлэн түгжрэлийг бууруулах бодлогыг батлан мөрдүүлж, холбогдох хууль тогтоомж, хөтөлбөр, арга хэмжээг уг бодлогод нийцүүлэн мөрдүүлэх зайлшгүй шаардлагатай байна.

Юуны өмнө Улаанбаатар хот нь түгжрэлийн асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд дараах дарааллаар замын хөдөлгөөнд оролцох боломж нөхцөлийг бүрдүүлж, дэмжиж ажиллах шаардлагатай байна. Үүнд:

- Явганаар болон тэргэнцэртэй замын хөдөлгөөнд оролцох боломжийг нэмэгдүүлэх;
- Унадаг дугуйгаар замын хөдөлгөөнд оролцох боломжийг нэмэгдүүлэх;
- Нийтийн тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцох боломжийг нэмэгдүүлэх;
- Такси болон бусад хамтарсан тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцох боломжийг нэмэгдүүлэх;
- Хамгийн сүүлд хувийн тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцох боломжийг нэмэгдүүлэх гэсэн эрэмбээр замын хөдөлгөөнд оролцох боломжийг бүрдүүлэх нь зүйтэй байна.

Энэ бодлогын хүрээнд явган хүний зам, унадаг дугуйн зам, нийтийн тээврийн дэд бүтэц зэргийг бий болгох асуудал нь хууль батлахгүйгээр төрөөс санхүүжилт олгох замаар шийдвэрлэх боломжтой хэдий ч өнөөдрийг хүртэл эдгээр асуудалд төрөөс бодитой санхүүжилт олгож шийдвэрлэж чадаагүй.

Энэ ч агуулгаар энэхүү дэд бүтцийн бүтээн байгуулалыг бий болгох зорилгоор олон улсын сайн туршлагад үндэслэн шинээр санхүүжилт бий болгох, түүгээр нийтийн тээврийг хөгжүүлэх боломжийг бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

Нийтийн тээвэрт шилжих горим

Япон Улсын Жайка олон улсын байгууллагаас гаргасан судалгаанд нийслэлийн авто замын түгжрэлийг сааруулахын тулд нийтийн тээврээр зорчиход ээлтэй орчныг бүрдүүлж, хувийн тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг нийтийн тээвэр рүү шилжүүлэн хувийн тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг бууруулах шаардлагатай гэж дүгнэсэн. Үүний тулд хотын алхаж явах орчныг бүрдүүлэх, нийтийн тээврээр буюу одоогийн байдлаар автобусны зорчилт, үйлчилгээний нөхцөл байдлыг сайжруулах, цаашлаад нийтийн тээврийн хэрэглээг дэмжсэн орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай болохыг зөвлөсөн.⁷⁰

Жайкаас Нийтийн тээврийн хэрэглээг дэмжих зорилгоор (1) Хувийн унаанаас нийтийн тээвэр рүү шилжин суух цэг Park & Ride байгуулах, (2) Автобус хооронд эсвэл автобус-төмөр замын хооронд дамжин суух цэг буюу тээврийн зангилаа цэг байгуулах, цаашлаад (3) Нийтийн тээврийн хэрэглээг голчилсон автомашинаас хэт хамааралгүй хот буюу нийтийн тээвэрт суурилсан хөгжил (TOD)-ийн үзэл баримтлалыг хэрэгжүүлэх гэсэн ажлуудыг хийж болох юм гэж санал болгосон.

Зураг 31. Хот байгуулалт ба нийтийн тээвэрт шилжих горим



Эх сурвалж: Жайка, 2022 он

Дурдсан энэхүү гурван бүтээн байгуулалтын ажлыг хийхэд газар, зай талбай шаардлагатай ч Улаанбаатар хотын төвийн 6 дүүрэгт томоохон сул газар байхгүй байгаа нь тулгамдсан асуудал болоод байна.

Эдгээр асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд Хот байгуулалтын тухай хуульд үндэслэн хийгдэх бүтээн байгуулалтад дээрх байгууламжуудыг тусгах, хотоос нүүлгэн

⁷⁰ ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022, 4-41 дэх тал

шилжүүлэх төлөвлөлтийн үр дүнд бий болсон сул газрыг үр дүнтэй ашиглах механизмыг боловсруулах шаардлагатайг онцолжээ.

Нийтийн тээвэр ашиглалтад давуу тал үүсгэх арга хэмжээ авахын зэрэгцээ хувийн унааны ашиглалтад хязгаарлалт тогтоох зэрэг хэрэглээг дэмжих механизмыг бүрдүүлэх нь нэн чухал гэжээ.

Park & Ride байгуулах:

Park & Ride нь хотын захын автобусны буудал эсвэл төмөр замын өртөөний дэргэд байрлах автомашины зогсоол дээр машинаа зогсоож, автобус, төмөр зам руу шилжин сууснаар хотын төв рүү чиглэх автомашины төвлөрлийг сааруулах систем юм. Улаанбаатар хотын 2040 ерөнхий төлөвлөгөөнд хотын захын найман байршилд нийтийн тээврээр хотын төв рүү орохоор хувийн авто машинаа тавих зориулалттай ил, олон давхар, газар доорх, багтаамж ихтэй нийт 1,1 сая м² "Park & Ride" хийхээр төлөвлсөн.⁷¹

Зураг 31. УБ хотод төлөвлөж буй ил зогсоолын байршил



Эх сурвалж: Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн Ерөнхий төлөвлөгөө, 2021 он

Тээвэрт суурилсан хот байгуулалт-TOD

Тээвэрт суурилсан хот байгуулалт (TOD) гэдэг нь тээврийн зангилаа цэгийг тойрсон худалдаа, үйлчилгээний төв, оффисын барилга, орон сууц зэрэг үл хөдлөх эд

⁷¹ Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн Ерөнхий төлөвлөгөө, 2021, 108 дахь тал

хөрөнгө, цэцэрлэгт хүрээлэн, хотын захиргаа зэрэг олон нийтийн байгууламжийг автобус зэрэг нийтийн тээвэртэй уялдуулан төлөвлөж, хот байгуулалт, үл хөдлөх хөрөнгийн бүтээн байгуулалт хийх замаар өртөөний эргэн тойрныг алхаж явахад ая тухтай болгох зорилготой хот байгуулалтын арга юм. Япон, Европ, АНУ-ын төмөр замын өртөөг энэ аргаар хөгжүүлсэн байдаг.

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх байнгын эх үүсвэр бүрдүүлэх

Улаанбаатар хотын хувьд нийтийн тээврийн санхүүжилтээс хамаарч уг салбар нь байнгын татаасаар амь залгадаг салбар болоод удаж байна. Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор нийслэлийн төсвийн 15 хувийг зарцуулдаг талаар өмнө судалгаанд дурдсан хэдий ч энэ нь хангалттай эх үүсвэр болж чадахгүй өнөөдрийн нөхцөл байдалд хүрсэн байна.

Иймээс нийслийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх найдвартай, байнгын тогтмол эх үүсвэрийг бүрдүүлэх шаардлагатай байна.

Нийслэл Улаанбаатар хотын төсвийн хөрөнгө оруулалтын төслийн санхүүгийн эх үүсвэр нь нийслэлийн орлого (татварын болон татварын бус орлого) болон ОНХС-ийн хөрөнгөөс бүрддэг.

Хүснэгт 14. УБ хотын төсвийн орлого

	2018	2019	2020	2021	2022
Нийт орлого*	812,482	953,176	980,055	1,020,720	1,498,903
Нийслэл хотын орлого**	647,254	796,251	734,193	820,726	482,044
Татварын орлого	565,368	628,488	570,665	717,050	263,103
Татварын бус орлого	65,299	144,601	140,929	74,479	204,588

* Нийслэл хотын татварын болон татварын бус орлого, мөн дүүргийн шилжүүлэг болон хуримтлагдсан дүнг оруулсан дүн.

**Нийслэл хотын татварын болон татварын бус орлогын нийлбэр

Эх сурвалж: ЖАЙКА, 2022 он, 2-61

Хүснэгт 15. Нийслэлийн замын сангийн орлого, 2011-2017 он

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар	30.37	31.96	32.81	33.68	35.07	35.97	37.51
Авто зам ашигласны төлбөр	14.50	15.95	17.55	19.30	21.23	23.36	25.69
Замын сангийн нийт орлого	11.34	14.77	17.39	27.78	30.22	31.84	35.50

Эх сурвалж: Авто замын мастер төлөвлөгөө, 2018 он

2017 оны байдлаар авто замын сангийн хөрөнгийн эх үүсвэр нь авто тээвэр болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, авто зам ашигласны төлбөр гэсэн 2 эх үүсвэрээс бүрдэж байв.⁷² Авто замын санд 2017 оны байдлаар 35.5 тэрбум төгрөгийн

⁷² Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть I, 2018, 209 дэх тал

орлого орсон байна). Гэсэн ч энэхүү эх үүсвэр нь замын асуудлыг шийдвэрлэхээс нийтийн тээврийн асуудлыг шийдвэрлэхэд зориулагдахгүй байна.

Өмнөх судалгааны дагуу түгжрэлийг бууруулах хамгийн сайн шийдэл нь замын шинэчлэл хийхээс илүүтэй нийтийн тээврийг хөгжүүлэх боломжийг бүрдүүлэх нь зүйтэй талаар дурдсан. Энэ ч жишгээр нийслэл хот нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зориулалт бүхий санхүүжилт босгох эх үүсвэрийг бий болгох, шаардлагатай тохиолдолд олон улсын жишгийн дагуу түгжрэл үүсгэх хүчин зүйлсэд төлбөр ногдуулах замаар нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санг байгуулах нь зүйтэй байна.

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн санхүүжилтийн эх үүсвэр

Олон улсын жишгийн дагуу нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд улс орнууд өөр өөрийн боломжид тулгуурлан санхүүжилтийн тодорхой схемийг бий болгодог бөгөөд энэ талаар олон улсын судалгааны хэсэгт дэлгэрэнгүй тусгана. Тандан судалгааны хүрээнд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санд доор орлогыг төвлөрүүлэх боломжтой гэж үзэж, боломжит орлогын тооцооллыг дараах байдлаар хийлээ.

Хүснэгт 16. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санд төвлөрөх боломжтой орлогын тооцоолол

Д/д	Үзүүлэлт	Тайлбар	Орлого		Нэмэлт тайбар
			1 жил	2 жил	
1	түгжрэлийн бүсэд төлбөр ногдуулах	Судалгаанд үндэслэв.			Инфляци 2022.12 дугаар сарын дүнгээр Улаанбаатар хотод 12.9% байна. Иймд 2 дахь жилд хувь хэмжээг 12.9 хувиар нэмэгдүүлж тооцоолов. Мэдээллийн эх үүсвэр: Монголбанк (2023) https://www.mongolbank.mn/
2	нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор олгосон хандив, зээл, тусламж	2021 оны нийслэлийн төсвийн орлогын гүйцэтгэлд үндэслэж, нийт орлогын 10%-иар тооцоолов.	82,173,824,640.00	92,774,248,018.56	
3	нийслэл хотод олгогдох тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын дуудлага худалдаагаар олгох	Жилд 50 мянган суудлын автомашины азын 1111-2222, --.-9999 хүртэлх дугаарыг нэг нэгж бүрийг 30 сая төгрөгөөр дуудлага худалдаагаар худалдахаар тооцоолов.	4,984,148,700.00	5,627,103,882.30	Суудлын автомашины импортын хувь хэмжээнд үндэслэж нийт 5 сери дугаар задрахаар тооцоолов. Тухайлбал УСА-УСД сери г.м
4	түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хууль тогтоомжийг зөрчсөн этгээдэд ногдуулах торгууль	Нийслэлийн хэмжээнд бүртгэгдсэн зам тээврийн осол /2021 оны жилийн эцсийн байдлаар/	1,350,000,000.00	1,524,150,000.00	Зам тээврийн осол бүрийн торгуулийн хэмжээг хамгийн бага торгуулийн хэмжээ 20,000 төгрөгөөр тооцоолов.
5	2 дахь суудлын тээврийн хэрэгслийн тээврийн хэрэгслийн албан татварыг 2 дахин нэмэгдүүлэх замаар төвлөрөх орлогын 50 хувь	2021 онд хувь хүн дээр бүртгэлтэй нийт 417,000 автомашин байсан бол аж ахуйн нэгж дээр бүртгэлтэй 245,644 тооны автомашин байна. Судалгааны 31 дэх тал	384,360,000.00	433,942,440.00	10 иргэн тутмын нэг нь 2 ба түүнээс дээш автомашин, 20 ААН тутмын нэг нь 2 ба түүнээс дээш автомашин эзэмшдэг гэж тооцоолов.
6	түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор нийслэлээс	100 тэрбум төгрөг. Удирдаж буй хөрөнгийн 0.5% /улирал бүр/	7,380,805,000.00	8,332,928,845.00	100 тэрбум төгрөгийн үнэт цаас арилжаална гэж тооцоолов.
			2,000,000,000.00	2,258,000,000.00	

	гаргасан үнэт цаас арилжаалсны орлого	Жилд 75600 автомашин дахин худалдагддаг буюу нэр шилждэг байна.			Нэр шилжих /эзэмшигч солигдох/ тухай бүр 20.000 төгрөгийн хураамж шимтгэл авахаар тооцоолов.
7	суудлын тээврийн хэрэгслийг худалдан борлуулсны орлогод ногдуулах орлогын албан татвар		1,512,000,000.00	1,707,048,000.00	Суурь оны гүйцэтгэл буюу ҮХЭХАТ-ын гүйцэтгэлийн хэмжээг 2 дахин нэмэгдүүлж тооцов. Эх үүсвэр: Нийслэлийн татварын алба
8	түгжрэлийн бүс дэх үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татвар	Түгжрэлийн бүс буюу Сүхбаатар (1-8 дугаар хороо), Чингэлтэй (1-6 дугаар хороо), Баянзүрх (1,3 дугаар хороо) дүүргийн ҮХЭХАТ-ын хэмжээг тайлант оны гүйцэтгэлд үндэслэв.	44,252,378,369.08	49,960,935,178.69	2020.10.29 мэдээллээр 4,501см3 ба түүнээс дээш хөдөлгүүрийн багтаамжтай 3 хүртэлх жил ашигласан буюу шинэ автомашины импортын хэмжээ 265 ширхэг байв. Иймд 200.0 сая төгрөгөөс дээш дүнд 30% татвар оногдуулна гэж тооцоолов. Эх үүсвэр: https://ikon.mn/opinion/20yi
9	тансаг хэрэглээний тээврийн хэрэгсэл буюу 200 сая төгрөгөөс дээш үнэтэй тээврийн хэрэгсэлд ногдуулах онцгой албан тавар	2020 онд нийт 75,428 тээврийн хэрэгсэл импортоор орж ирсэн ба автомашины 70% буюу 52800 нь суудлын, 28% буюу 21,120 нь ачааны, 2% буюу 1509 нь нийтийн тээврийн зориулалттай байсан. Судалгааны 32 дахь тал	3,975,000,000.00	4,487,775,000.00	Суурь оны гүйцэтгэл буюу газрын төлбөрийн орлогын гүйцэтгэлийн хэмжээг 2 дахин нэмэгдүүлж тооцов. Эх үүсвэр: Нийслэлийн татварын алба
10	Түгжрэлтэй бүсийн газрын төлбөрийн орлого	Түгжрэлийн бүс буюу Сүхбаатар (1-8 дугаар хороо), Чингэлтэй (1-8 дугаар хороо), Баянзүрх (1-8 дугаар хороо) газрын төлбөрийн орлогын хэмжээг тайлант оны орлогын гүйцэтгэлд үндэслэв. 3 дүүргийн 8 хороо бүгд 1 дүгээр бүсэд хамрагдаж байгаа тул газрын төлбөрийг бүх хороодод тооцов.	6,100,344,863.16	6,887,289,350.51	
11	7.2.12.Бусад орлого НИЙТ	Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулсан	154,112,861,572.2	173,993,420,715.1	

Жич. Инфляцийн хувь хэмжээ 2022.12 сарын дүнгээр Улаанбаатар хотод 12.9% байна. Иймд 2 дахь жилд хувь хэмжээг 12.9%-р нэмэгдүүлж тооцоолов.

Энэ хүрээнд дараах эх үүсвэрийг татан төвлөрүүлэх боломжтой гэж тооцлоо:

1. Түгжрэлийн бүсийг тогтоож уг бүсэд түгжрэлийн төлбөрийг нэвтрүүлэх;
2. Түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах, нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор олгосон хандив, зээл, тусламж;
3. Нийслэл хотод олгогдох тээврийн хэрэгслийн улсын бүртгэлийн дугаарын дуудлага худалдааны орлого;
4. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хууль тогтоомжийг зөрчсөн этгээдэд ногдуулах торгууль;
5. Монгол Улсын автотээвэр, өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуулийн дагуу төлөх 2 дахь тээврийн хэрэгсэлд ногдуулах татварын 50 хувь түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор нийслэлээс гаргасан үнэт цаас арилжаалсны орлого;
6. Суудлын тээврийн хэрэгслийг худалдан борлуулсны орлогод ногдуулах орлогын албан татвар;
7. Нийслэл хотод байрлалтай хувь хүн, хуулийн этгээдийн нэр дээрх 2 дахь орон сууцны үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татвар;
8. Тээврийн хэрэгслийн тансаг хэрэглээнд ногдуулах онцгой албан татвар;
9. Усан онгоц, нисэх онгоцонд ногдуулах онцгой албан татвар;
10. Дээрх орлогын эх үүсвэрээс нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан санхүүжүүлэх тохиолдолд эхний жил 154.1 тэрбум төгрөг, 2 дахь жилд 174 тэрбум төгрөгийн орлого төвлөрөх боломжтой гэж харж байна.

Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэл тогтоох боломж

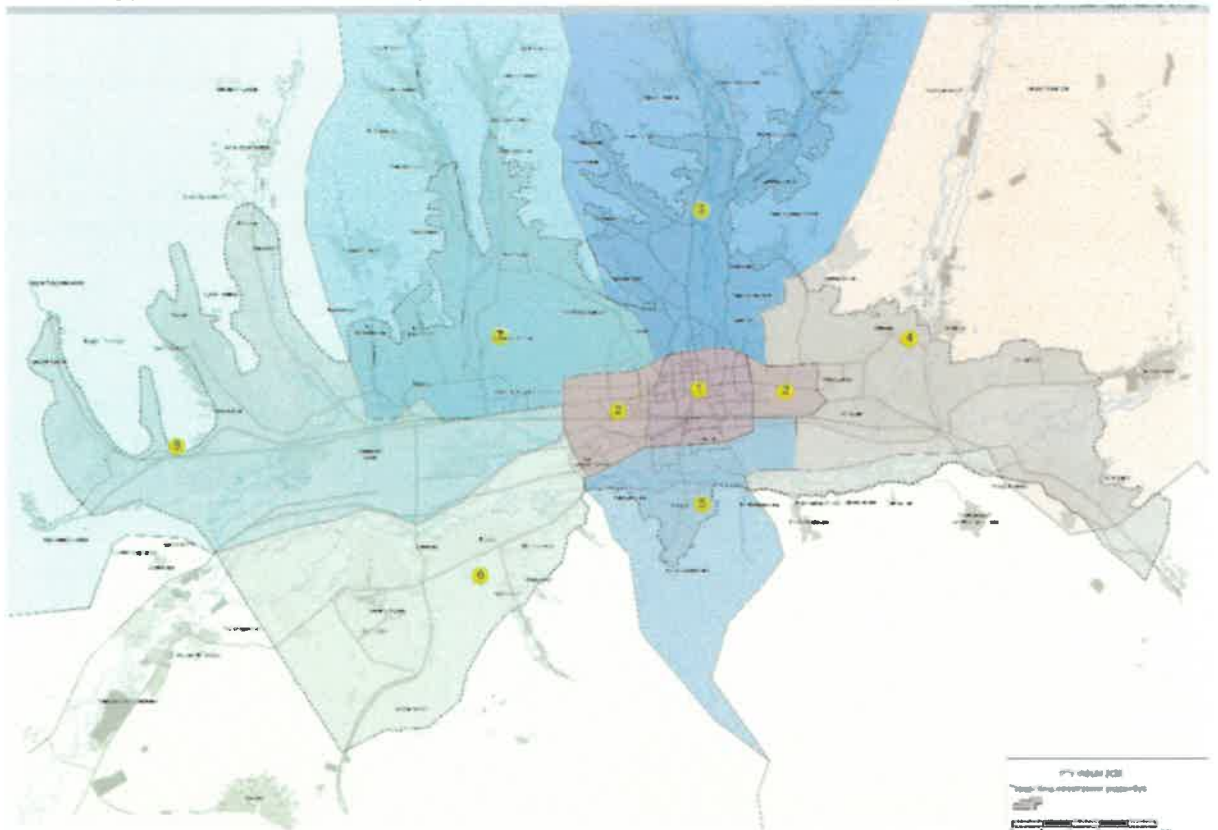
Замын бүсчлэл тогтоох асуудлын хүрээнд багагүй судалгаа хийгдсэн байна. Судалгааны энэ хэсэгт:

1. Origin-Destination (OD) матрицаар түгжрэлийн 8 гол бүсээс хамгийн их түгжрэлтэй бүс буюу гол бүсүүд рүү хөдөлгөөнийг татсан, Destination буюу зорчилт төгссөн бүс ба;
2. Улаанбаатар хотын гол 22 уулзварын бүс гэх шалгуураар хоёр хувилбараар авч үзлээ. Тус бүрт нь авч үзье.

Origin-Destination (OD) матриц:

НЗДТГ, НАЗХГ, ММСГ нараас 2022 оны 10 дугаар сард хамтран хийсэн “Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний Origin-Destination (OD) матриц боловсруулах 15000 өрхийн судалгаа”-гаар хотын замын хөдөлгөөний ачаалал хамгийн ихээр үүсэж байгаа 8 гол бүсчлэлийг нарийвчлан тодорхойлсон байдаг.

Зураг 32. Улаанбаатар хотын 224 бүсийг 8 гол бүсэд хуваасан байдал



Эх сурвалж: НЗДТГ, НАЗХГ, ММСГ, 2022 он

Зорчилт хөдөлгөөний 8 гол бүсийг тодорхойлохдоо эхлээд тээвэр төлөвлөлтийн 4 шатлалт загварчлалын эхний шатлал Trip generation хэсэгт зорчилтын судалгаанд

суурилсан бүсчлэлийн дагуух 224*224 матрицын зорчилттой хүснэгтийг үүсгэсэн. Тус матриц хэсгээс Trip generation хэсгийн Production буюу зорчилт эхэлсэн, Attraction буюу зорчилт төгссөн хэсгийг үүсгэсэн. Өөрөөр хэлбэл тээврийн шинжилгээний бүсээс гарсан хөдөлгөөнийг Production буюу бүсээс гарах хөдөлгөөн, тээврийн шинжилгээний бүсэд орсон хөдөлгөөнийг Attraction буюу бүсэд татах хөдөлгөөн гэж ойлгож болно.

Улмаар Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний ачаалал ихээр үүсгэж байгаа бүсийг илүү дэлгэрэнгүй тодруулахын тулд тээврийн шинжилгээний 224 бүсийг дахин нэгтгэн хотын хэмжээнд “8” **main zone** буюу гол бүсчлэлд ангилан хуваажээ. Зорчилт хөдөлгөөний 8 гол бүсийг тодорхойлохдоо 200 метрээс хол зайд явж буй хөдөлгөөнийг “Зорчилт хөдөлгөөн” гэж үзсэн байна.

Хүснэгт 12. Замын хөдөлгөөний нийт зорчилт, бүсээр

Гол бүсчлэлээр	Нийт зорчилт, мянга	Нийт зорчилтод эзлэх %	Харьялах дүүрэг, хороо
1-р гол бүсчлэл: Хотын төвийн Их тойруугийн бүс	828,381	29%	СБД, 1, 3, 6, 7, 8-р хороо; ЧД, 1, 2, 3, 4, 5-р хороо
2-р гол бүсчлэл: Хотын төвийн хэсгийн баруун зүүн бүс	483,780	17%	БГД, 3, 5, 6, 7, 18, 20-р хороо; БЗД, 4, 5, 13, 14, 22-р хороо
3-р гол бүсчлэл: Хотын хойд бүс	336,353	12%	СБД, 9, 10, 11-р хороо; ЧД, 12, 13, 17-р хороо
4-р гол бүсчлэл: Хотын зүүн бүс	266,188	9%	БЗД, 8, 16, 18, 25-р хороо
5-р гол бүсчлэл: Хотын урд бүс	156,398	5%	БЗД, 26-р хороо; ХУД, 3, 11, 15, 18, 19-р хороо
6-р гол бүсчлэл: Хотын баруун урд бүс	198,192	7%	ХУД, 4, 8, 10, 21-р хороо
7-р гол бүсчлэл: Хотын баруун хойд бүс	504,902	18%	СХД, 6, 18, 19, 27, 29-р хороо
8-р гол бүсчлэл: Хотын зах хэсгийн баруун бүс	108,159	4%	СХД, 21, 22, 43-р хороо
Нийт	2,882,317	100%	

Эх сурвалж: НЗДТГ, НАЗХГ, ММCG, 2022 он

Улаанбаатар хотын зорчилт хөдөлгөөний OD (Origin-Destination) матрицыг дүүрэг тус бүрээр доорх хүснэгтэд үзүүлэв.

Хүснэгт 17. Нийт зорчилт хөдөлгөөний матриц, дүүргээр

Дүүрэг		Destination /төрсөх/						Нийт (Origin)
		БГД	БЗД	СБД	СХД	ХУД	ЧД	
Origin /эхлэх/	БГД	166,562	60,964	80,105	66,752	63,681	60,368	498,430
	БЗД	61,015	339,357	123,705	29,939	69,921	61,807	685,745
	СБД	63,160	102,991	129,007	32,168	48,367	70,565	446,259
	СХД	72,217	31,478	38,239	218,316	50,932	32,201	443,382
	ХУД	61,658	67,977	57,241	48,049	180,132	33,749	448,807
	ЧД	61,342	64,326	92,814	32,391	34,467	74,354	359,693
Нийт (Destination)		485,953	667,092	521,111	427,615	447,501	333,045	2,882,317

Тайлбар: Тод улаан өнгөтэй болох тусам зорчилт хөдөлгөөн их, тод ногоон өнгөтэй болох тусам зорчилт хөдөлгөөн бага байгааг илэрхийлнэ

Замын хөдөлгөөний нийт зорчилт хөдөлгөөнийг дүүрэг бүрээр ангилан үзвэл Баянзүрх дүүргээс эхэлсэн зорчилт 685,745, Баянгол дүүргээс эхэлсэн зорчилт 498,430, Сонгинохайрхан дүүргээс эхэлсэн зорчилт 443,382, Сүхбаатар дүүргээс эхэлсэн зорчилт 446,259, Хан-Уул дүүргээс дүүргээс эхэлсэн зорчилт 448,807, Чингэлтэй дүүргээс эхэлсэн зорчилт 359,693 байна.

Нийт зорчилт хөдөлгөөн хамгийн их дүүрэг бүрийг харуулбал: Баянзүрх дүүрэгт 667,092 зорчилт, Сүхбаатар дүүрэг 521,111, Баянгол дүүрэг 485,953 зорчилт, Хан-Уул дүүрэг 447,501 зорчилт, Сонгинохайрхан дүүрэг 427,615 зорчилт, Чингэлтэй дүүрэг 333,045 зорчилт тус бүр төгссөн байна.

Нийт зорчилт хөдөлгөөний матрицыг хотын төвийн гол 8 бүсчлэлээр тооцоолон доорх хүснэгтэд нэгтгэн харууллаа.

Хүснэгт 18. Нийт зорчилт хөдөлгөөний матриц, гол бүсчлэлээр

Гол бүсчлэл (Main zone)		Destination /төгсөх/								Нийт (Origin)
		1	2	3	4	5	6	7	8	
Origin /эхлэх/	1	310,457	123,444	92,185	57,774	46,094	22,442	77,987	11,545	741,928
	2	143,402	127,795	42,763	41,444	23,492	19,851	69,335	10,616	478,700
	3	122,558	50,645	108,014	28,413	16,073	7,974	42,487	6,421	382,588
	4	69,980	47,236	26,276	101,323	14,327	6,016	14,782	2,682	282,625
	5	49,588	23,830	14,620	13,514	26,255	9,933	15,308	3,592	156,645
	6	24,178	19,763	7,475	5,873	9,819	92,119	25,291	12,545	197,069
	7	95,377	79,125	38,859	15,154	16,530	27,094	219,214	37,632	528,992
	8	12,841	11,941	6,158	2,689	3,804	12,757	40,491	23,117	113,805
Нийт (Destination)		828,381	483,780	336,353	266,188	156,398	198,192	504,902	108,159	2,882,317

Тайлбар: Тод улаан өнгөтэй болох тусам зорчилт хөдөлгөөн их, тод ногоон өнгөтэй болох тусам зорчилт хөдөлгөөн бага байгааг илэрхийлнэ

Гол бүсчлэл тус бүрээс Origin буюу зорчилт эхэлсэн хөдөлгөөн дараах байдалтай байна.

- ✓ Төвийн 1-р бүсээс 741,928 зорчилт эхэлсэн;
- ✓ Баруун хойд 7-р бүсээс 528,992 зорчилт эхэлсэн;
- ✓ Хотын төвийн хэсгийн баруун, зүүн 2-р бүсээс гарсан хөдөлгөөн 478,700 зорчилт эхэлсэн;
- ✓ Хойд 3-р бүсээс 382,588 зорчилт эхэлсэн;
- ✓ Зүүн 4-р бүсээс 282,625 зорчилт эхэлсэн;
- ✓ Урд бүс 5-р бүсээс 156,645 зорчилт эхэлсэн;
- ✓ Баруун урд 6-р бүсээс 197,069 зорчилт эхэлсэн;
- ✓ Хотын зах 8-р бүсээс 113,805 зорчилт эхэлсэн байна.

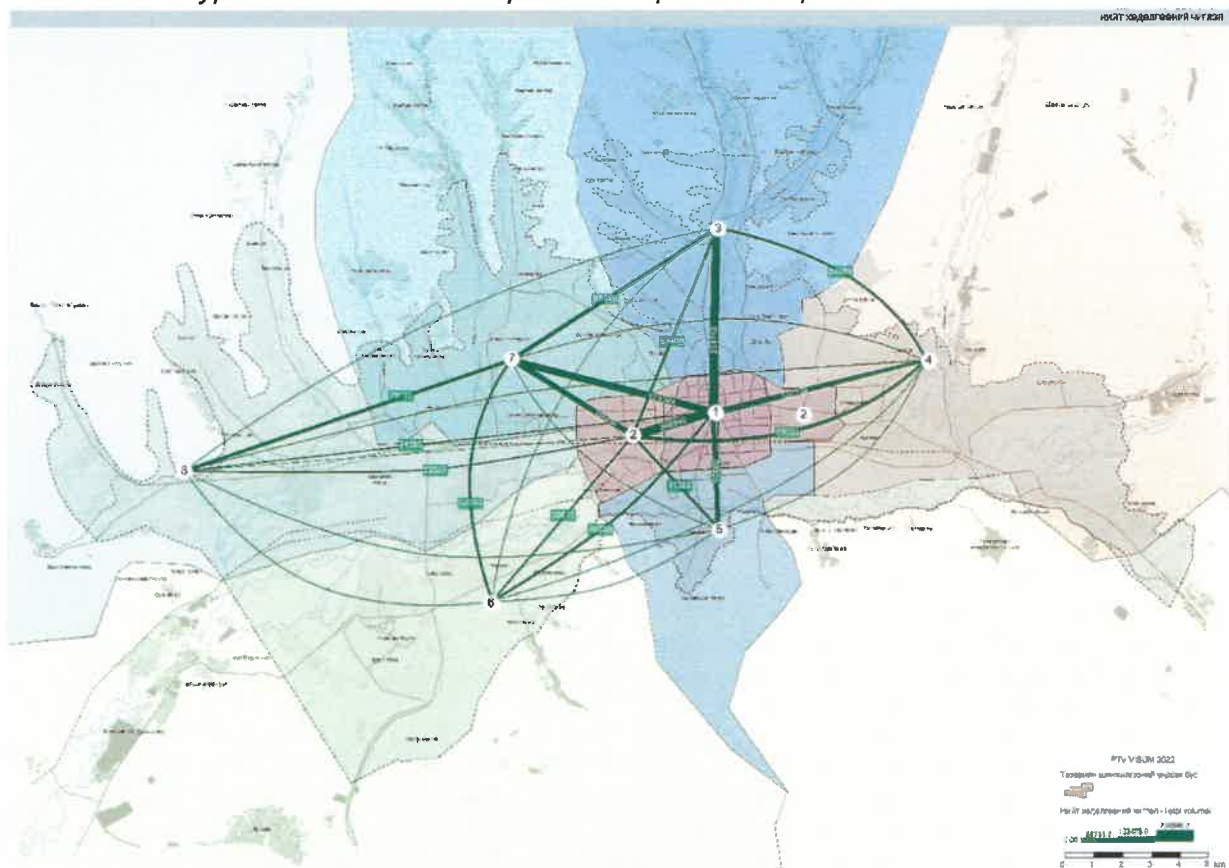
Гол бүсүүд рүү хөдөлгөөнийг татсан, Destination буюу зорчилт төгссөн хөдөлгөөн дараах байдалтай байна.

- ✓ Төвийн 1-р бүсэд 828,381 зорчилт төгссөн;
- ✓ Хотын төвийн хэсгийн баруун, зүүн 2-р бүсэд 483,780 зорчилт төгссөн;
- ✓ Хойд 3-р бүсэд 336,353 зорчилт төгссөн;
- ✓ Зүүн 4-р бүсэд 266,188 зорчилт төгссөн;
- ✓ Урд бүс 5-р бүсэд 156,398 зорчилт төгссөн;

- ✓ Баруун урд 6-р бүсэд 198,192 зорчилт төгссөн;
- ✓ Баруун хойд 7-р бүсэд 504,902 зорчилт төгссөн;
- ✓ Хотын зах 8-р бүсэд 108,159 зорчилт төгссөн байна.

Дараагийн зурагт Main zone буюу хотын 8 гол бүсүүдээр зорчилт хөдөлгөөний эхэлсэн, төгссөн хөдөлгөөний зорчилтын чиглэлийг харуулав.

Зураг 33. Хотын гол бүсчлэл хоорондын зорчилт хөдөлгөөн



Эх сурвалж: НЗДТГ, НАЗХГ, ММСГ, 2022 он

Гол бүсчлэл хоорондын хамгийн өндөр зорчилт хөдөлгөөн дараах байдалтай байна:

- ✓ Хотын төвийн 1-р бүс, хотын төв хэсгийн баруун, зүүн 2-р гол бүсүүдийн хооронд хамгийн их буюу 266,846 зорчилт;
- ✓ Хотын төвийн 1-р бүс, хойд 3-р бүс хооронд 214,743 зорчилт;
- ✓ Хотын урд 5-р бүс, 1-р бүс хооронд 95,682 зорчилт;
- ✓ Хотын баруун хойд 7-р бүс, хотын төвийн 1-р бүс хооронд 173,364 зорчилт хийгдсэн байна.

Дээрх бүс хоорондын зорчилт хөдөлгөөний судалгаагаар хотын 1-р бүс, 2-р бүс, 3-р бүс 5-р бүсүүд хооронд замын хөдөлгөөний зорчилт хамгийн өндөр байна.

Зорилгын дагуу хийсэн зорчилт хөдөлгөөний тооцоолол:

Нийт зорчилт хөдөлгөөнийг очих болон буцах гэж авч үзсэн. Улаанбаатар хотын 6 дүүрэгт хийгдэж буй зорчилт хөдөлгөөний 54 хувь буюу 1,564,814 нь очих чиглэлд, 46 хувь буюу 1,317,503 нь буцаж гэр лүүгээ явах чиглэлд хийгдэж байна.

Очих чиглэлийн зорчих хөдөлгөөний 40 хувь нь ажилдаа явахад, 21 хувь нь Сургууль, цэцэрлэгт хүүхдээ хүргэх болон авахад, 17 хувь нь Амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх зорилготой хийгддэг байна.

Хүснэгт 19. Очих чиглэлийн зорчих хөдөлгөөний зорилго

Зорчих хөдөлгөөний зорилго	Зорчилтын тоо	Эзлэх хувь
Ажилдаа явах	618,788	40%
Сургууль, цэцэрлэгт хүүхдээ хүргэх болон авахад	327,593	21%
Амралт, чөлөөт цагаа өнгөрөөх зорилготой	267,853	17%
Худалдаа, үйлчилгээний зорилготой	158,435	10%
Төрийн болон нийгмийн үйлчилгээ	99,880	6%
Их дээд сургуульд суралцах	92,265	5.9%

Түгжрэлийн бүсийг (OD) матрицаар тодорхойлох нь:

Origin-Destination (OD) матрицаар түгжрэлийн 8 гол бүсүүдээс төвийн 1-р бүсэд 828,381 зорчилт төгссөн байгаа нь 1-р бүсийг хамгийн их түгжрэлтэй бүс гэж үзэж болохоор байна. Төвийн 1-р бүсэд Сүхбаатар, Чингэлтэй дүүргийн 10 хорооны 16,582 өрхийн 63,922 иргэн харъялагдаж байна.

Нэг өрх 1,5 машинтай гэж төсөөлвөл⁷³ түгжрэлийн 1-р бүсэд оршин суудаг 16,582 өрхийн 63,922 иргэн 24,873 машинтай гэж үзэж болох юм. Нөгөө талаар улсын хэмжээнд 1000 иргэнд 373 тээврийн хэрэгсэл оногддог гэвэл 23,843 тээврийн хэрэгсэл оногддог гэж мөн үзэж болно. Өөрөөр хэлбэл энэ бүсэд оршин суугч 16,582 өрхийг түгжрэлийн бүсэд амьдардаг гэх шалгуураар тэдний 24,873 тооны эсвэл 23,843 тооны тээврийн хэрэгслийг түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувиар чөлөөлж болох юм.

Хүснэгт 20. OD матрицийн түгжрэлийн 1-р бүсэд амьдарч буй хүн ам, өрх

№	Дүүрэг	Хороо	Хүн амын тоо	Өрхийн тоо
1	Сүхбаатар	1	8,886	2516
2	Сүхбаатар	3	8,941	2275
3	Сүхбаатар	6	5,521	1523
4	Сүхбаатар	7	9,234	2463
5	Сүхбаатар	8	7,265	1901
6	Чингэлтэй	1	4,040	903
7	Чингэлтэй	2	3,636	962
8	Чингэлтэй	3	6,432	1599
9	Чингэлтэй	4	5,258	1253
10	Чингэлтэй	5	4,709	1187
Нийт өрх			63,922	16,582

Эх сурвалж: YCX, 2021 он

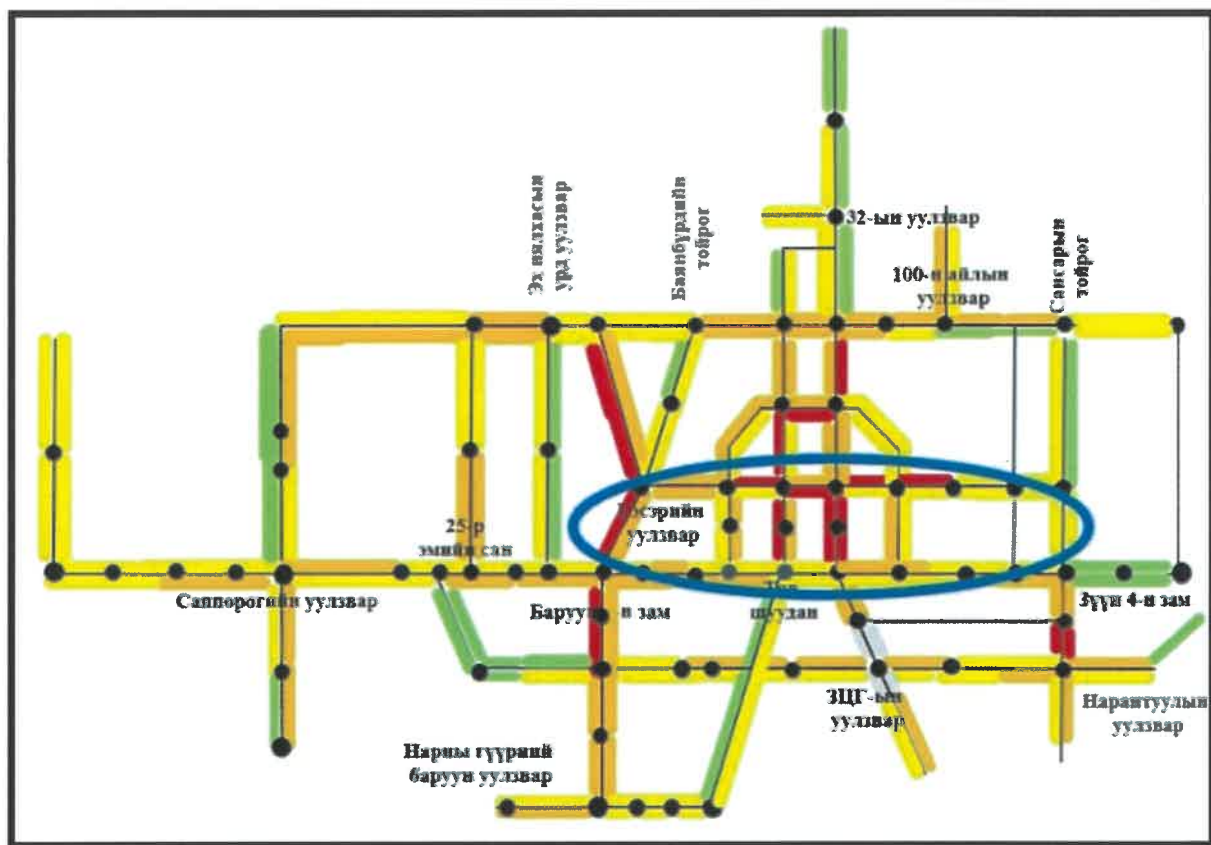
⁷³ Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022

Түгжрэлийн 22 уулзварт бүс:

Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвөөс гаргасан замын схемд үндэслэн хамгийн их түгжрэл ихтэй замууд нь хотын төв хэсэгт байгаа бөгөөд энэ замыг төлөвлөж буй түгжрэлийн бүс гэж авч үзье. Түгжрэлийг төлбөрийн бүс нь 22 уулзвар, 7.4 км урт зам зэрэг 13.65 км.кв талбайтай байна.

Энэ бүсэд хөдөлгөөний хамгийн өндөр эрчимтэй Энхтайвны өргөн чөлөө, Засгийн газрын ордон, Улаанбаатар хотын захиргаа, 13 улсын элчин сайдын яамдууд, улсын 4 том их сургууль, Улсын их дэлгүүр, Үндэсний музей, Улсын нэгдсэн төв эмнэлэг болон томоохон бизнесийн төвүүд байрладаг.

Зураг 34. Түгжрэлийн 22 уулзварт бүс



Хотын төвийн 22 уулзвар бүхий энэ бүсэд орон сууцны нутаг дэвсгэр нь харьцангуй бага боловч 54,858 хүн амтай, 14,068 өрхтэй 9 хороо багтдаг.

Өмнөхийн адил нэг өрх 1,5 машинтай гэж төсөөлвөл түгжрэлийн 22 уулзварт бүсэд оршин суудаг 14,068 өрхийн 54,858 иргэн 21,102 машинтай гэж үзэж болох юм. Нөгөө талаар улсын хэмжээнд 1000 иргэнд 373 тээврийн хэрэгсэл оногддог гэвэл 20,462 тээврийн хэрэгсэл оногддог гэж мөн үзэж болно.

Өөрөөр хэлбэл энэ бүсэд оршин суугч 14,068 өрхийг түгжрэлийн бүсэд амьдардаг гэх шалгуураар тэдний 21,102 тооны эсвэл 20,462 тооны тээврийн хэрэгслийг түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувиар чөлөөлж болох юм.

Хүснэгт 21. Түгжрэлийн 22 уулзварт бүсэд амьдарч буй хүн ам, өрх

#	Дүүрэг	Хороо	Хүн амын ам	Өрхийн тоо
1	Чингэлтэй	1	4,040	903
2	Чингэлтэй	2	3,636	962
3	Чингэлтэй	3	6,432	1599
4	Чингэлтэй	4	5,258	1253
5	Чингэлтэй	5	4,709	1187
6	Сүхбаатар	6	5521	1523
7	Сүхбаатар	8	7265	1901
8	Баянзүрх	1	9994	2913
9	Баянзүрх	3	8003	1827
Нийт			54,858	14,068

Эх сурвалж: ҮСХ, 2021 он

Нийслэл хотод түгжрэлийн бүсийн төлбөр ногдуулах боломж

Замын хөдөлгөөний урсгалыг үр ашигтай байлгах, өсөн нэмэгдэж буй тээврийн хэрэгслийн тоог хязгаарлах, цаашид хэвийн хэмжээнд байлгахын тулд Улаанбаатар хотын тээврийн эрэлтийн менежмент, ялангуяа түгжрэлийн төлбөрийн схемийг эхлүүлэх хэрэгтэй.

Энэхүү схем нь хувийн автомашины хэрэглээг бууруулах, нийтийн тээвэр, моторт бус тээврийн хэрэгслийг идэвхжүүлэх, түгжрэлийн байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг бууруулахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ.

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх бодлогын хүрээнд манай улсад шинээр нэвтрүүлж болох боломжит төлбөр нь түгжрэлтэй бүсийн зам, замын байгууламж ашигласны төлбөр ногдуулах боломж гэж харж байна. Өмнө тодорхойлсон түгжрэлийн 2 бүсэд харгалзах түгжрэлийн төлбөрийн схемийг дараах байдлаар санал болгож байна. Үүнд:

- Эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн төлбөр (OD матрицийн 1-р бүс);
- Нэг хүнд ногдох ДНБ-ээр жишсэн түгжрэлийн төлбөр (түгжрэлийн 22 уулзварт бүс) тогтоох боломж зэрэг юм. Тус бүрд нь авч үзье.

Эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн төлбөр:

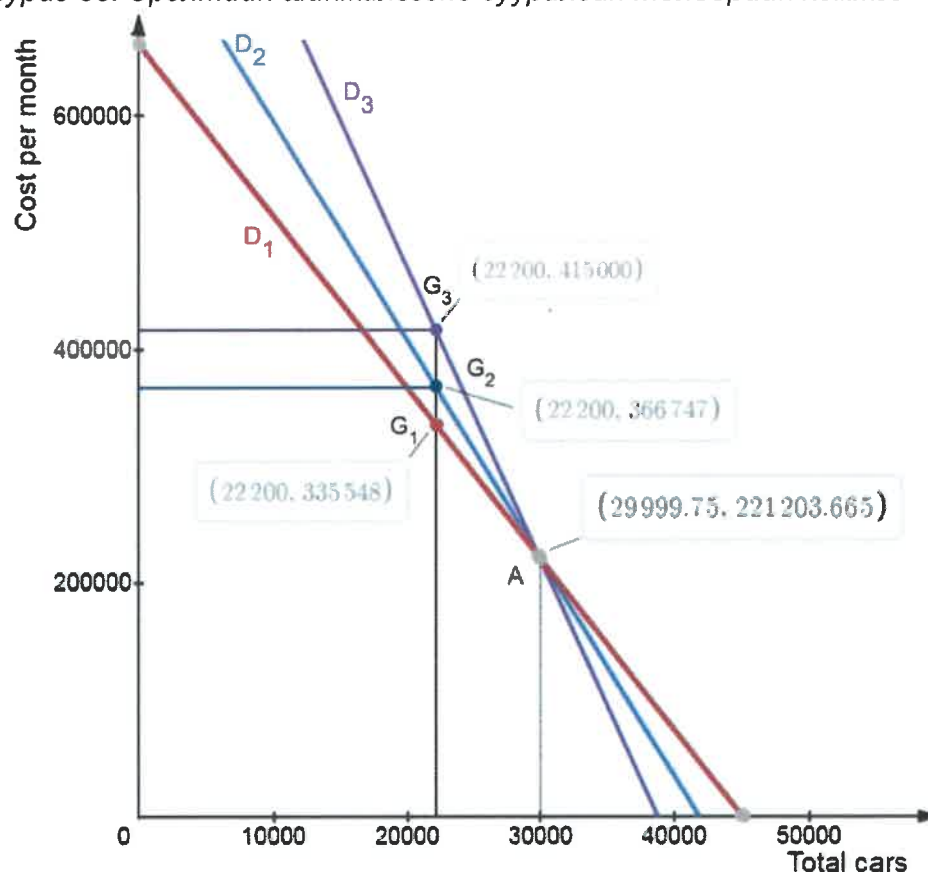
Түгжрэлийн төлбөрийн схемийг нэвтрүүлэх Д.Өлзий-Эрдэнэ нарын судлаачид 2022 онд “Зам ашигласны төлбөрийг цахим системд шилжүүлж, зорчилтын хэмжээг төлбөр хураамжийн хэмжээтэй уялдуулах” судалгааг онцолж байна.

Уг судалгаагаар Улаанбаатар хотын авто зам ашигласны төлбөрийг хураах журмын хэрэгжилт, үр дүн болон гадаад улсуудад авто замын түгжрэлийг бууруулах чиглэлд авч хэрэгжүүлж байгаа зөөлөн бодлогын арга хэмжээнүүдэд үндэслэн Улаанбаатар хотод хэрэгжүүлж болох хувилбарыг математик загварчлалын аргаар тооцоолон гаргасан байдаг.

Тэд замын төлбөрийг нэвтрүүлэн хэрэгжүүлж байгаа Англи, Австрали, АНУ, Сингапур улсын нэг хүнд ногдох ДНБ, нэг сарын дундаж цалин, замын хураамжийн дундаж дүн, хураамжийн дараах зорчилт болон автомашины бууралтын хувь хэмжээ зэрэг статистик үзүүлэлтүүдийг Улаанбаатар хотын нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн орлого, худалдан авах чадварт суурьлан гаргасан өрхийн зардлыг дундаж цалинтай пропорциональ харгалзуулан замын эрэлтийн таамаглалыг тооцоолсон.

Ийнхүү тооцоолохдоо Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн хүрэлцээ ба хувийн автомашиныг орлох чадамж, шатахууны үнийг өсөлтөд үзүүлж буй зорчилтийн бага нөлөө зэргийг давхар харгалзан үзэж эрэлтийн шинжилгээнд суурилсан төлбөрийн хэмжээг санал болгосон.

Зураг 35. Эрэлтийн шинжилгээнд суурилсан төлбөрийн хэмжээ



Эх сурвалж: Д.Өлзий-Эрдэнэ нар, 2022 он, 70 дахь тал

Тооцоололд түгжрэлийн индексийг зорчих дундаж хурдаар тооцсон ба оргил цагийн зорчих дундаж хурд 6.62 км/ц нь ойролцоогоор 40 хувь нэмэгдэж 9.21 км/ц болох буюу түгжрэл 28-30 хувиар буурч, систем дэх зорчих хугацаа 22-30 минутаар багасч, өдөрт 22-30 минутыг хэмнэнэ гэж үзжээ. Өөрөөр хэлбэл $q_m=641.86$ (их тойруугийн оргил цагийн хөдөлгөөний эрч) ба $v=9.21$ км/ц (зорчих дундаж хурд) байхын тулд оргил ачааллын үед системд зорчих автомашины тоо $N_2=29969$ -өөс 25 хувиар буурч $N_1=21220$ болох шаардлагатай. $N_1=21220$ байх үед D_1 , D_2 , D_3 эрэлтэд харгалзах

автозамын төлбөрийн нэг сард ногдох хураамжийн хэмжээг тооцож үзэхэд 114,345₮ - 193,797₮ гэж тооцоолжээ.

Хүснэгт 22. Нэг автомашинд нэг сард ногдох дундаж төлбөр

Эрэлт	Хураамжийн хэмжээ	Автомашинны тооны бууралт	Тайлбар
D ₁	114,345₮	25%	Хамгийн бага төлбөрийн хэмжээ. Автобус, метро, дугуйн зам зэрэг автомашиныг орлох боломж хангалттай байх буюу орлох бараа олон, хангалттай олдох нөхцөлд.
D ₂	145,544₮	25%	Санал болгосон хураамжийн хэмжээ. Эрэлтийн мэдрэмж багатай байх нөхцөл. Мөн орлуулах бараа болох нийтийн тээвэр одоогийнхоос эрс сайжрах нөхцөлд.
D ₃	193,797₮	25%	Эрэлтийн мэдрэмж багатай байх нөхцөл. Мөн орлуулах бараа болох нийтийн тээвэр одоогийнхоороо байж, сайжрахгүй байх нөхцөлд.

Эх сурвалж: Д.Өлзий-Эрдэнэ нар, 2022 он, 70 дахь тал

С.Өлзий-Эрдэнэ нарын судлаачид D₂ хувилбар буюу иргэд суудлын автомашины оронд нийтийн тээврийг сонгох боломжтой болсон, одоогийнхоос тус салбар эрс сайжирсан байх тохиолдолд сард нэг өрх 145,544 төгрөгийг түгжрэлийн төлбөрт төлөх боломжтой гэж үзсэн. Түгжрэлийн төлбөрийг ажлын өдрүүдэд зөвхөн хураана гэвэл нэг сард ажлын 22 хоног ногдох ба харгалзах төлбөрийг тооцвол өдөрт нэг тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд зорчихын тулд D₂=₮6616 төгрөгийг төлөхөөр байна.

Эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн төлбөрөөс олох орлого:

Манай улсад 2021 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь буюу 662,644 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна.⁷⁴ Улсын хэмжээнд 2021 оны байдлаар 1000 хүнд 373 тээврийн хэрэгсэл ногдож байгаа ба OD матрицийн түгжрэлийн 1-р бүсэд оршин суудаг 16,582 өрхийн 63,922 иргэн 23,843 машинтай гэж үзэж болох юм. Өөрөөр хэлбэл энэ бүсэд оршин суугч 16,582 өрхийг түгжрэлийн бүсэд амьдардаг гэх шалгуураар тэдний 23,843 тооны автомашиныг түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувиар чөлөөлж тооцов.

Үүнээс гадна Улаанбаатар хотод 2021 оны байдлаар хөгжлийн бэрхшээлтэй 35,166 иргэн амьдарч байв. Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний 1000 хүнд харгалзах 373 тээврийн хэрэгслээр тооцвол 15,121 тээврийн хэрэгсэл хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд ногдож байна. Түүнчлэн Улаанбаатар хотын нийт 662,644 тээврийн хэрэгсэлийн 2 хувь

⁷⁴ ММCG, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 41 дэх тал

нь тусгай хэрэгцээний буюу гал түймэр, эмнэлэг, буяны үйлчилгээ зэргийн тээврийн хэрэгсэл байна гэж тооцвол 13,253 тээврийн хэрэгслээс түгжрэлийн төлбөр авахгүй гэж үзэв.

Монголын дата клубээс 2021.9.1-2022.3.24 хүртэлх 203 өдрийн хугацаанд хийсэн судалгаагаар давхардаагүй тоогоор 669.2 мянган автомашин гол уулзваруудад байршсан 33 камерт бүртгэгджээ. Эдгээр машины 93.6 хувь буюу 538.1 мянга нь Улаанбаатарын дугаартай. Камерийн өгөгдлийг шинжлэхэд ажлын өдрүүдээр өдөрт дунджаар 177 мянган автомашин замын хөдөлгөөнд оролцдог байна.

Тооцоололыг хийхдээ өдөрт хөдөлгөөнд оролцдог 177 мянган тээврийн хэрэгслээс хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн 15,121 тээврийн хэрэгсэл, тусгай хэрэгцээний буюу гал түймэр, эмнэлэг зэргийн 13,253 тээврийн хэрэгслийг хасч үлдсэн 150,630 тээврийн хэрэгслийн 50 хувь болох 75,315 тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсээр дамжин өнгөрнө гэж үзэв.

Түгжрэлийн бүсээр дамжин өнгөрөх 75,315 тээврийн хэрэгслээс тухайн бүсэд оршин суугчдын 23,843 тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд оршин суудаг гэх үндэслэлээр түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувь чөлөөлөгдөнө. Ингэснээр түгжрэлийн бүсэд 51,472 тээврийн хэрэгслээс бүтэн дүнгээр түгжрэлийн төлбөр авахаар байна.

Түгжрэлийн бүсэд зөвхөн ажлын өдрүүдэд түгжрэлийн төлбөр төлөх ба бүх нийтийн амралтын 15 өдөр, Бямба, Ням гарагийг хасвал жилийн 249 өдөрт олох нийт орлогын хэмжээ 88,612,359,570.00 төгрөг буюу 25,887,338.47 доллар байх боломжтой байна.

Хүснэгт 23. Эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн төлбөрөөс олох орлогын тооцоолол

	Тээврийн хэрэгслийн тоо	Өдрийн төлбөр /Төг/ Тээврийн хэрэгсэл тус бүрт	Өдрийн тоо	Өдрийн Орлого /Төг/	Орлого /Ам.доллар/ (1USD=3423MNT)
Тооцоолж буй тээврийн хэрэгслийн тоо (50%)	51,472	6,616	1	340,088,864.00	99,354.04
Чөлөөлөгдөх тээврийн хэрэгслийн тоо (2%)	13,253			-	-
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн тээврийн хэрэгсэл	15,121			-	-
Хөнгөлөлт (Оршин суугчид 90%)	23,843	662	1	15,784,066.00	4,611.18
Өдрийн орлого			1	355,872,930.00	103,965.21
Сарын орлого			22	7,829,204,460.00	2,287,234.72
Жилийн орлого			249	88,612,359,570.00	25,887,338.47

Тайлбар: Сард ажлын 22 хоног байна гэж тооцсон бол жилд 249 ажлын өдрийг долоо хоногийн Бямба, Ням гараг болон бүх нийтээр 15 өдөр амрана гэж тооцон 365 хоногоос хасч тооцсон.

Нэг хүнд ногдох ДНБ-ээр жишсэн түгжрэлийн төлбөр

Лондонгийн түгжрэлийн төлбөр 15 фунт стерлинг байдаг ба үүнийг Их Британийн нэг хүнд ногдох ДНБ 47,334.36 ам.доллар (2021), жилийн дундаж цалин 33,000 паунд (~40,000 ам.доллар)-тай харьцуулж үзэхэд өдрийн төлбөрийг 15 фунт стерлинг (~18 ам.доллар) буюу нэг хүнд ногдох ДНБ-ний 0,0380 хувь, жилийн дундаж цалингийн 0.0454 хувьтай тэнцэж байна.

Монгол Улсын хувьд нэг хүнд ногдох ДНБ 4,534.92 ам доллар (2021), жилийн дундаж цалин 17,400,000 төгрөг (~5,080 ам.доллар) байдаг. Үүнийг Лондонгийн түгжрэлийн төлбөртэй жишиж тооцоолол хийвэл 7900 төгрөг (цалингийн дундаж дээр үндэслэн тооцоолоход), 5800 төгрөг (нэг хүнд ногдох ДНБ дээр үндэслэн тооцоолоход)-өөр түгжрэлийн бүсийн төлбөрийг тогтоож болох юм.

Нэг хүнд ногдох ДНБ-ээр тооцсон түгжрэлийн төлбөрөөс олох орлого

Түгжрэлийн бүсийн өдрийн төлбөрийг нэг хүнд ногдох ДНБ дээр үндэслэн 5800 төгрөг байхаар тооцлоо.

Эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн төлбөрөөс олох орлогын тооцооллын тоон мэдээллээс ялгаатай мэдээлэл нь түгжрэлийн бүс дэх хүн амын мэдээлэл юм.

Тооцооллыг хийхдээ өмнөх тооцооллын нэг ижил өдөрт хөдөлгөөнд оролцдог 177 мянган тээврийн хэрэгслээс хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн 15,121 тээврийн хэрэгсэл, тусгай хэрэгцээний буюу гал түймэр, эмнэлэг зэргийн 13,253 тээврийн хэрэгслийг хасч үлдсэн 150,630 тээврийн хэрэгслийн 50 хувь болох 75,315 тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсээр дамжин өнгөрнө гэж үзэв.

Энэ хэсэгт түгжрэлийн бүсийн 22 уулзварт харгалзах Баянзүрх, Сүхбаатар, Чингэлтэй дүүргийн нийт 9 хорооны 54,858 иргэн оршин сууж байна. Эдгээр иргэдийн 1000 хүнд ногдох тээврийн хэрэгслийн тоотой харьцуулбал түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувиар хөнгөлөгдөх 20,462 тээврийн хэрэгсэл байна.

Ингэснээр түгжрэлийн 22 уулзварт бүсэд өдөрт 54,853 орчим тээврийн хэрэгсэл замын хөдөлгөөнд оролцохоор байна.

Түгжрэлийн бүсэд зөвхөн ажлын өдрүүдэд түгжрэлийн төлбөр төлөх ба бүх нийтийн амралтын 15 өдөр, Бямба, Ням гарагийг хасвал жилийн 249 өдөрт олох нийт орлогын хэмжээ 82,173,824,640.00 төгрөг буюу 24,006,375.88 ам доллар байх боломжтой байна.

Түгжрэлийн бүсийг OD матрициар тогтоосон 1-р бүсийн эрэлтэд суурилсан түгжрэлийн нэг өдрийн төлбөр 6616 төгрөг байна. Төлбөрийн энэ схемээр сард 7.8 тэрбум, жилд 88.6 тэрбумын төгрөгийн орлого олохоор байна.

Харин хотын төвийн 22 уулзвараар тогтоосон бүсэд нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслээс нэг хүнд ногдох ДНБ-ээр жишин өдөрт авах түгжрэлийн төлбөр 5800 төгрөг

ба энэ схемээр сард 7.3 тэрбум төгрөгийн орлого, жилд 82.2 тэрбум төгрөгийн орлого олохоор байна.

Хүснэгт 24. Нэг хүнд ногдох ДНБ-ээр тооцсон түгжрэлийн төлбөрөөс олох орлогын тооцоолол

	Тээврийн хэрэгслийн тоо	Өдрийн төлбөр /төг/ Тээврийн хэрэгсэл тус бүрт	Өдрийн тоо	Өдрийн орлого /төг/	Орлого /ам доллар/ (1USD=3423MNT)
Тооцоолж буй тээврийн хэрэгслийн тоо (50%)	54,853	5,800	1	318,147,400.00	92,944.03
Чөлөөлөгдөх тээврийн хэрэгслийн тоо (2%)	13,253			-	-
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн тээврийн хэрэгсэл	15,121			-	-
Хөнгөлөлт (Оршин суугчид 90%)	20,462	580	1	11,867,960.00	3,467.12
Өдрийн орлого			1	330,015,360.00	96,411.15
Сарын орлого			22	7,260,337,920.00	2,121,045.26
Жилийн орлого			249	82,173,824,640.00	24,006,375.88

Түгжрэлийн төлбөрийн схемийг нэвтрүүлснээр гарах боломжит ашиг тус:

Улаанбаатар хотод түгжрэлийн төлбөрийн схемийг хэрэгжүүлснээр замын хөдөлгөөнийг бууруулах, агаарын чанарыг сайжруулах, тээврийн дэд бүтцийг сайжруулах гэсэн боломжуудыг бий болгох боломжтой.

Нэгт, автомашины хэрэглээ, хөдөлгөөний хэмжээг бууруулна. Түгжрэлийн төлбөрийн схемийг амжилттай хэрэгжүүлсэн хотууд замын хөдөлгөөний ачааллыг 10-15 хувиар бууруулж, цаг хугацаа хэмнэсэн үр дүн үзүүлсэн байна. Тэгэхээр Улаанбаатарт ч ийм үр дүн гарах боломжтой.

Хоёрт илүү цэвэр агаартай орчинг бий болгох юм. Лондон, Стокгольм дахь түгжрэлийн төлбөрийн туршлагаас харахад тээврийн хэрэгслээс ялгарах бохирдуулагчийг 10-15 хувиар бууруулах боломжтой. Мөн утаагүй тээврийн хэрэгслийг түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдөх тээврийн хэрэгслийн жагсаалтад оруулсан байгаа тул утаагүй буюу цахилгаан тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжих болно.

Эцэст нь, түгжрэлийн төлбөрийн санхүүжилтийг нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх болон стандарт дугуйн зам, явган хүний замын дэд бүтцийг илүү хүртээмжтэй, аюулгүй болгоход зарцуулснаар хүмүүс нийтийн

тээврийн хэрэгслийг сонгох хандлагыг нэмэгдүүлдэг байна. Мөн түгжрэлийг төлбөрийн схем амжилттай хэрэгжүүлсэн туршлагаас харахад аяллын хугацааг багасгаж, нийтийн тээврийн найдвартай байдлыг сайжруулсан байна. Энэ нь нийтийн тээвэр цагийн хуваарийн дагуу үйлчлэх боломжийг бүрдүүлж хүмүүс машинаас татгалзах аялалын зан үйлийг өөрчлөх боломжийг олгох юм. Идэвхтэй аялалын горим буюу унадаг дугуй, явган алхалт нь нийгмийн эрүүл мэндэд сайнаар ашиг тус үзүүлдэг.

Түгжрэлийг бууруулах зорилтын хүрээнд байгуулах нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн эх үүсвэрийг бүрдүүлэхдээ түгжрэлийн бүсийн төлбөрөөс гадна дараах татвар, төлбөр, хураамжийн хэмжээнд өөрчлөлт оруулах боломжтой байна. Үүнд:

1. Манай улс автотээвэр, өөрөө явагч хэрэгслийн импорт, хэрэглээнд тус тус татвар, төлбөр ногдуулдаг. Дээрх агуулгаар холбогдох татварын хувь хэмжээг нэмэгдүүлэх, бохирдуулагч хүчин зүйлийн нөлөөгөөр нэмэлт татвар ногдуулах нөхцөлийг хуульчилж, нэмэгдүүлсэн дүнгээр нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн эх үүсвэрийг бүрдүүлэх боломжтой байна.
2. Автотээврийн хэрэгслийн тансаг хэрэглээ, үл хөдлөх эд хөрөнгийн илүү хэрэглээг үндэслэн татвар ногдуулах нь зүйтэй байна.
3. Түүнчлэн хот төлөвлөлтийн хүрээнд баригдах үл хөдлөх эд хөрөнгө болон орон сууцны барилгажилттай холбоотойгоор ногдуулах татварын суурийг нэмэгдүүлэх боломжтой байна.

ДӨРӨВ.АСУУДЛЫГ ЗОХИЦУУЛАХ ХУВИЛБАРУУД, ТЭДГЭЭРИЙН ЭЭРЭГ, СӨРӨГ ТАЛЫГ ХАРЬЦУУЛСАН БАЙДАЛ

Аргачлалын 5-д зааснаар асуудлыг зохицуулах хувилбаруудыг тогтоож, эерэг болон сөрөг талыг харьцуулан үзэх ажлын хүрээнд дээр дурдсан асуудлыг шийдвэрлэх зорилгыг биелүүлэхэд чиглэсэн хувилбаруудыг тогтооно. Аргачлалын дээрх зүйлд зааснаар асуудлыг шийдвэрлэх доор дурдсан хувилбарууд байна. Үүнд:

5.1.1.“тэг” хувилбар буюу шинээр зохицуулалт хийхээс татгалзах;

5.1.2.хэвлэл мэдээлэл болон бусад арга хэрэгслээр дамжуулан олон нийтийг соён гэгээрүүлэх;

5.1.3.зах зээлийн механизмаар дамжуулан төрөөс зохицуулалт хийх;

5.1.4.төрөөс санхүүгийн интервенц хийх;

5.1.5.төрийн бус байгууллага, хувийн хэвшлээр тодорхой чиг үүргийг гүйцэтгүүлэх;

5.1.6.захиргааны шийдвэр гаргах;

5.1.7.хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах.

Дээр дурдсан Аргачлалын 5.1.1–5.1.6-д заасан хувилбаруудын агуулгаас харахад эдгээр хувилбаруудын аль нь ч энэхүү тайлангийн Хоёр дахь хэсэгт заасан асуудлыг

шийдвэрлэх зорилтод хүрэх хувилбар болохгүй байна. Учир нь энэхүү асуудал үүсэх болсон шалтгаан, нөхцөл нь одоогийн хууль тогтоомжид тухайн асуудлыг зохицуулсан хэм хэмжээ байхгүй байгаа болно. Тиймээс зөвхөн “хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах” буюу Аргачлалын 5.1.7-д заасан хувилбараар зорилтод хүрэх боломжтой гэж үзэж байна.

Энэхүү дүгнэлтэд хүрэхдээ хувилбаруудыг сонгосноор зорилгод хүрэх байдал, хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гарах зардал, үр өгөөжийн харьцаа зэрэг үзүүлэлтээр харьцуулан судалж дүгнэсэн болно.

Хүснэгт 25. Асуудал зохицуулах хувилбар ба харьцуулалт

Хувилбар		Зорилгод хүрэх байдал	Зардал, үр өгөөжийн харьцаа	Үр дүн
1	Тэг хувилбар	Өнөөгийн тулгамдаад байгаа бэрхшээл хэвээр үргэлжлэх бөгөөд зорилгод хүрэх боломжгүй.	Цаашид нөхцөл байдал улам дордох бөгөөд улс орны хувьд бүтээмж 0 хувьд хүрч, үүнийг дагаад нийгмийн стресс нэмэгдэж, хүний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, бизнес эрхлэх, сурч боловсрох эрх зөрчигдөх эрсдэл улам бүр нэмэгдэнэ.	Үр дүн сөрөг
2	Хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр ухуулга, сурталчилгаа хийх	Өнөөгийн тулгамдаад байгаа хүндрэл хэвээр үргэлжлэх бөгөөд зорилгод хүрэх боломжгүй.	Асуудлыг үүсгэж байгаа гол шалтгааныг арилгах боломжгүй. Үүнтэй холбоотой үүсэх өрөг үр дагаврыг бууруулах боломжгүй.	Үр дүнд хүрэхгүй. сөрөг
3	Зах зээлийн эдийн засгийн хэрэгслүүдийг ашиглан төрөөс зохицуулалт хийх	Төрөөс дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг санхүүжүүлж болох ч түгжрэлийг бууруулах асуудлыг бүхэлд нь шийдвэрлэж чадахгүй.	Асуудлыг үүсгэж буй гол шалтгааныг арилгах боломжгүй. Богоино хугацааны л шийдэл.	Үр дүнд хүрэхгүй
4	Төрөөс санхүүгийн интервенц хийх	Түгжрэлийг бууруулах чиглэлд татварын ачааллыг нэмэгдүүлэх, хариуцлагын тогтолцоог бий болгох түгжрэлийн бүсийн төлбөр, хураамж ногдуулах зэрэг асуудал нь зөвхөн Улсын Их Хурал хуулиар зохицуулах харилцаа байх тул төрөөс санхүүгийн интервенц хийх замаар зорилгод хүрэх боломжгүй.	Зардал их гарна. Асуудлыг бүрэн дүүрэн шийдвэрлэж чадахгүй. Татварын асуудлыг заавал хуулиар ногдуулах ёстой.	Үр дүнд хүрэхгүй

5	Захиргааны шийдвэр гаргах	Асуудлыг шийдвэрлэх захиргааны шийдвэр гаргах хуулиар олгогдсон эрх хэмжээ байхгүй.	Асуудлыг үүсгэж буй шалтгааныг арилгах боломжгүй.	Үр дүнд хүрэхгүй
6	Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах	Түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах зорилгын хүрээнд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санг байгуулах, улмаар сангийн эх үүсвэрийн бүрдүүлэх, тэврийн хэрэгслийн тоо хэмжээ, хэрэглээнд нөлөөлөх, хариуцлагын тогтолцоог сайжруулах шаардлагатай бөгөөд эдгээр харилцааг хуулийн төсөл боловсруулах замаар зорилгод хүрэх боломжтой.	Түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах зорилгыг хэрэгжүүлэх бодит боломж нөхцөл хууль тогтоомжийн хүрээнд бий болно.	Үр дүнтэй

Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг үүсгэх хүчин зүйлсийг тодорхойлсны дагуу асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд нэн тэргүүнд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, түүнийг санхүүжүүлэх эх үүсвэрийн тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай юм. Гэвч, Төсвийн тухай хуулийн дагуу төсвийн харилцааг төсвийн хуулиар зохицуулах бөгөөд тухайлсан нэг орлогыг тухайлсан зардалд оноон зарцуулахыг хориглодог. Энэ ч агуулгаар нэгдсэн төсөвт ордог орлогын эх үүсвэрийг шууд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх арга хэмжээнд зарцуулах хууль зүйн боломж байхгүй байна. Иймээс Төсвийн тухай хуульд заасныг үндэслэн, уг асуудлыг нийслэлийн дэргэд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан хэлбэрээр байгуулж, тусгай зориулалтын эх үүсвэр, зарцуулалтыг бий болгох асуудлыг хуульчлах зайлшгүй шаардлагатай юм.

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санг байгуулж, түүний эх үүсвэрийг бүрдүүлэх, нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах зорилгоор түгжрэлийн бүсийг хуулийн хүрээнд тогтооно. Уг бүсээр зорчих тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч нь ийнхүү түгжрэл үүсгэн, нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэнд, амьдралын идэвхтэй цаг хугацааг үнэгүйдүүлж, сөрөг нөлөөлөл үзүүлж буйн хувьдаа олон улсын жишгийн дагуу төлбөр төлөх учиртай. Энэ ч агуулгаар түгжрүүлэгч нөхцөлийг бүрдүүлэгчийн хувьд ийнхүү үүсгэж буй түгжрэлийнхээ төлөө төлбөр төлөх асуудлыг хуульчлах нь зүйтэй байна.

Түгжрэлийн хамгийн том хүчин зүйл болох тээврийн хэрэгсэл нь байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд ихээхэн хохирол учруулдагийн хувьд бохирдуулагч төлөх зарчмыг хуульчлах шаардлагатай байна. Энэ ч агуулгаар агаарын бохирдлын эсрэг шаардлагатай арга хэмжээг авах, төлбөр ногдуулах, хураах төлбөрийн хэмжээг нэмэгдүүлэх нь зүйтэй байна. Улмаар хот төлөвлөлт, ухаалаг орон зайг бүрдүүлэх зорилгоор үл хөдлөх эд хөрөнгийн татвар болон газрын төлбөр, түүний дээрх зохион байгуулалт, барилгажилтад тавигдах стандарт шаардлагыг мөрдүүлэх асуудлыг мөн

хуульчлах шаардлагатай юм. Нөгөө талаар төвлөрлийг задлах буюу хотын захын бүс дэх төвлөрлийг бий болгох үйл ажиллагааг дэмжих нь зүйтэй байна.

Энэ ч агуулгаар дээрх нийслэл хотын түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах асуудлаарх цогц арга хэмжээг авах нь зүйтэй бөгөөд нэн тэргүүнд түүний эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх нь зайлшгүй юм.

ТАВ.ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ХУВИЛБАРУУДЫН ҮР НӨЛӨӨГ ТАНДАН СУДАЛСАН БАЙДАЛ

Аргачлалын 6-д заасны дагуу сонгосон хувилбарын үр нөлөөг аргачлалд заасны дагуу ерөнхий асуултуудад хариулах замаар дүгнэлтийг нэгтгэн гаргалаа.

Жич: Хүний эрх, эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчинд үзүүлэх үр нөлөөг шалгуур асуултын дагуу тандсан байдлыг хавсралт 1, 2, 3, 4-өөс үзнэ үү.

4.1.Хүний эрхэд үзүүлэх үр нөлөө

Хувилбарын хүрээнд нийслэл Улаанбаатар хотын түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах асуудал нь Монгол Улсын Үндсэн хуулиар олгогдсон хүн эрүүл аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдлоос хамгаалуулах эрхийг шууд баталгаажуулахаас гадна хүний хөдөлмөрлөх, сурч боловсрох эрхийг хангах үндэс болох бөгөөд энэхүү эрхийг хангах зорилгоор төрөөс замын хөдөлгөөний түгжрэлийг үүсгэж буй шалтгааныг бууруулах зорилгоор түгжрэл үүсгэх хүчин зүйлсэд зөөлөн бодлогоор нөлөөлөх, улмаар хууль тогтоомж зөрчих хүний эрхийг хөсөрдүүлсэн үйлдэлд хариуцлага өндөр байх механимыг бүрдүүлнэ.

Энэ агуулгаар энэхүү хуулийг баталснаар хүн амын эрүүл аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдлоос хамгаалуулах эрхийг баталгаажуулахаас гадна, эдгээр иргэдийн эдийн засгаас хүртэх алдагдсан боломжийг олгох, хүн ажил хөдөлмөр эрхлэх, бизнес чөлөөтэй эрхлэх эрхийг хангах нөхцөл болно.

Зөөлөн хүчний бодлого нь нийт хүн амын эрхийг хамгаалах зорилгоор түгжрүүлэгч буюу бохирдуулагч хэсгийн татварыг нэмэгдүүлэх, түгжрэлийг задлах, төвлөрлийг сааруулах хэсэгт санхүү, төсвийн дэмжлэг үзүүлэх зэрэг олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн бохируулагч төлөх, буруутай этгээд хариуцлага хүлээх зарчмыг энэ хуулиар бий болгоно.

Иймд эдгээр асуудлыг цогцоор шийдвэрлэхийн тулд хуулиар зохицуулах нь илүү нөлөөтэй байна.

4.2.Эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө

Сонгосон хувилбар нь түгжрэлийг бууруулснаар түүний сөрөг нөлөөллөөс улбаалан бий болсон алдагдсан боломжийг нөхөж, эдийн засаг дахь өгөөж, бүтээмжийг нэмэгдүүлнэ. Мөн түгжрэлээс үүдэлтэй татвар, төлбөр, хураамжийг нэмэгдүүлснээр төсвийн орлого мөн хэмжээгээр нэмэгдэхийн зэрэгцээ замын ашиглалт, нийтийн тээврийн салбарын орлого мөн өснө.

4.3.Нийгэмд үзүүлэх үр нөлөө

Түгжрэлээс шалтгаалж, нийгмийн стресс уур бухимдал өндөр байгаа нь судалгаагаар тогтоогдсон. Түгжрэл өсөхийн хэрээр хүний ажил, амьдралын цагийн менежмент алдагдаж, гэр бүл, иргэдийн амьдралд ихээхэн сөрөг нөлөөллийг бий болгодог. Хуулийн төслийг баталснаар түгжрэлийг бууруулах бодит боломж бүрдэж, иргэд ахуй амьдрал болон ажил эрхлэлтийн балансаа тэнцвэржүүлж, нийгмийн эерэг уур амьсгал бүрдэнэ. Иргэдийн хувьд илүү эрүүл, ая таатай нөхцөлд амьдрах боломж бүрдэнэ. Улмаар орон сууц төлөвлөлтийг сургууль, цэцэрлэгийн хамран сургах тойргийн дагуу гүйцэтгэх асуудлыг хуульчилсанаар хүний сурч, боловсрох эрхийг хангах боломж бүрдэнэ.

4.4.Байгаль орчинд үзүүлэх үр нөлөө

Агаарын бохирдлыг бууруулахад онцгой нөлөөтэй бөгөөд энэ нь эргээд хүн, байгальд ээлтэй шийдвэр болно. Бохирдуулагч илүү төлнө, байгальд ээлтэй технологийг дэмжиж, бохирдуулагчийн тоо хэмжээг бууруулснаар уур амьсгалын өөрчлөлтийн эсрэг хэрэгжүүлэх томоохон нөлөөтэй арга хэмжээ болно.

4.5. Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээ, бусад хуультай нийцэж байгаа эсэх

Хуулийн төсөл нь Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан хүний эрхийг хангах, улмаар Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал, Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ, Монгол Улсын хөгжлийн урт, дунд, богино хугацааны бодлогод заасныг хэрэгжүүлэх нөхцөл боломж болж байна.

Хуулийн хүрээнд Онцгой албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Монгол Улсын Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Газрын төлбөрийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Авто замын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Боловсролын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Орон сууцны тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Хот байгуулалтын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд нэмэлт оруулах зэрэг хуулийн төслийг тус тус боловсруулна.

ТАВ. ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ХУВИЛБАРУУДЫГ ХАРЬЦУУЛСАН ДҮГНЭЛТ

Аргачлалын 7-д зааснаар хувилбарын эерэг болон сөрөг талуудыг

- Зорилгод хүрэх байдал;
- Зардал, үр өгөөжийн харьцаа;
- Хүний эрх, эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчинд үзүүлэх үр нөлөө;
- Хууль тогтоомжтой нийцэж буй эсэх;
- Гарч болох сөрөг үр дагавар, түүнийг арилгах хувилбар байгаа эсэх гэсэн шалгуураар дахин нягтлан үзэж дараах дүгнэлтийг хийлээ.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг батлан хэрэгжүүлэх нь хүний эрүүл аюулгүй орчинд амьдрах нөхцөлийг бүрдүүлэх бөгөөд энэ нь уур амсгалын өөрчлөлтийн эсрэг Монгол Улсын хэрэгжүүлэх томоохон арга хэмжээ болохоос гадна бохирдуулагч төлөх, хууль зөрчсөн этгээдэд хариуцлага тооцох хууль ёсны байх зарчмыг хэрэгжүүлэх үндэс болно. Улмаар нийтийн тээвэр, дэд бүтийг санхүүжүүлэх байнгын найдвартай эх үүсвэрийг бэрдүүлэхээс гадна, хот тохижилтын стандарт, нормыг хуульчлан мөрдүүлэх нөхцөлийг энэ хуулиар бий болгоно.

Хуулийн төслийг батлахтай холбоотойгоор түгжрэлийн болон агаарын бохирдлыг бууруулах бүсэд төлбөр ногдуулах техникийн бэлэн байдлыг хангах шаардлагатай. Энэхүү систем хэрэглээнд гарахад бэлэн бөгөөд бүрэн туршигдсан тул цаашид нэмэлт санхүүжилт гарахгүй гэж дүгнэж байна. Хуулийн төсөлтэй холбоотойгоор шинэ байгууллага, албан тушаал бий болохгүй тул үйл ажиллагааны нэмэлт зардал гарахгүй.

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн орлогын эх үүсвэр нь одоо батлагдсан төсөвт нөлөөлөл үзүүлэхгүй. Учир нь уг сангийн хөрөнгийг бүрдүүлэхийн тулд татварын ачааллыг нэмэгдүүлэх замаар буюу нэмэгдүүлсэн дүнгийн зөрүү дүнгээс санхүүжилт татахаар тусгасан тул төсвийн орлогод нөлөөлөл үзүүлэхгүй.

Энэхүү судалгааны хүрээнд тодоройлсноор нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн орлогын төсөөлөл нь эхний жилдээ 154.1 тэрбум төгрөг, 2 дахь жилд 173.9 тэрбум төгрөгийн орлогыг төвлөрүүлэх бөгөөд энэ нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүжилтэд онцгой нөлөөлөл үзүүлж чадна гэж дүгнэж болохоор байна.

ЗУРГАА. ОЛОН УЛСЫН БОЛОН БУСАД УЛСЫН ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТТАЙ ХАРЬЦУУЛСАН БАЙДАЛ

Нийтийн тээврийн талаарх судалгаа

Уг судалгаанд түгжрэлийн асуудалтай нүүр тулж нийтийн тээврийг хөгжүүлэх замаар түгжрэлийг амжилттай бууруулсан олон улсын сайн туршлагаас судална. Үүнд Их Британийн Лондон, Германы Мюнхен, Данийн Копенгаген хот, Норвегийн Осло, Шведийн Сконе зэрэг хот, бүсүүдийг сонгож авсан бөгөөд эдгээр хотуудын нийтийн тээврийн хөгжил, түүний онцлог, санхүүжилт зэрэг асуудлыг судалж байна.

Нийтийн тээвэрт оруулсан 1 ам долларын хөрөнгө оруулалт бүр 5 ам долларын эдийн засгийн өгөөж авчрах ба 1 тэрбум ам долларын хөрөнгө оруулалт бүр 50,000 ажлын байр бий болгож чадна гэж C40 тайланд дурджээ.

Лондон

Лондонгийн Тээврийн Газрын үйл ажиллагаа янз бүрийн эх үүсвэрээс санхүүждэг.

Үүнд:

- Зорчигчийн орлого болон бусад үйл ажиллагааны орлого;
- Буцалтгүй тусламж болон гуравдагч этгээдийн санхүүжилт;
- Зөв зохистой зээл

Зорчигчийн орлого болон бусад үйл ажиллагааны орлого: Зорчигчдоос авсан орлого нь орлогын үндсэн хэсэг болдог. Мөн зам ашигласны төлбөр (Түгжрэлийн төлбөр, Хэт бага ялгаруулалтын бүсийн төлбөр (ULEZ) орно) болон арилжааны үйл ажиллагаанаас бусад үйл ажиллагааны орлогоос тодорхой төлбөр авдаг. Мөн томоохон хэвлэл мэдээллийн хэрэгсэл, үл хөдлөх эд хөрөнгөөс орлого төвлөрүүлдэг.

Буцалтгүй тусламж: Засгийн газар болон Их Британийн Лондонгийн захиргаанаас буцалтгүй тусламж авдаг. Эдгээр буцалтгүй тусламжаар үйл ажиллагааны зардал болон хөрөнгө оруулалтыг санхүүжүүлэхэд ашигладаг. Засгийн газрын шилжүүлэх стратегийн дагуу буцалтгүй тусламжийн санхүүжилтийн тодорхой хувийг орон нутгийн бизнес гаргадаг.

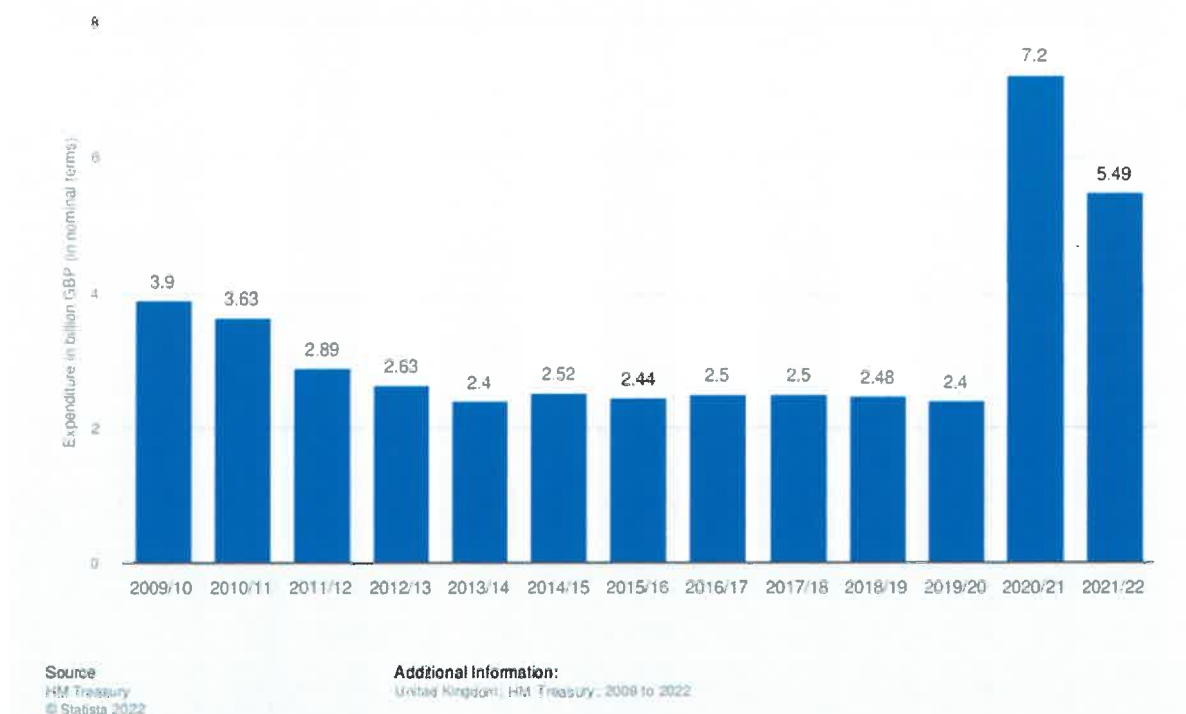
2020/21 оны санхүүгийн жилд Тээврийн газартай тохиролцсон онцгой санхүүжилт, санхүүжилтийн багцын хүрээнд онцгой дэмжлэгийн буцалтгүй тусламжийг Лондонгийн Тээврийн Газарт хуваарилсан байна. Уг буцалтгүй тусламжийн санхүүжилт нь Кроссрейл, Хойд шугамын өргөтгөл зэрэг тодорхой төслүүдэд зарцуулагдсан. Мөн зарим төслүүдэд гуравдагч этгээдээс хандив авдаг.

Зохистой зээл: Олон төрлийн зээлийн багцыг орон нутгийн засаг захиргааны зохистой зээлийн горимоор зохицуулдаг. Өсөн нэмэгдэж буй зээлийн хязгаарыг Лондон хотын захирагч жил бүр тогтоодог бөгөөд зарцуулалтын хяналтын хүрээг Засгийн газартай тохиролцдог.

Лондонгийн Тээврийн Газар нь зардлаа бууруулж, үйлчилгээгээ явуулах, сайжруулахын тулд бүх орлогоо дахин хөрөнгө оруулалт хийх үүрэг хүлээдэг.

Хувьцаа эзэмшигч болон толгой компанигүй төрийн байгууллага учир тээврийн сүлжээнд олсон орлого бүрийг дахин хөрөнгө оруулалт хийхдээ олсон фунт тутамд 80 орчим хувийг сүлжээний өдөр тутмын зардалд, 20 орчим хувийг ирээдүйд шинэчлэх, сайжруулахад зарцуулдаг.

Зураг 36. Их Британийн улсын төсөв, нийтийн тээврийн зарцуулалт (2009-2021)
(тэрбум GBP)



Мюнхен

Мюнхен хот 2020 онд Германы хамгийн их түгжрэлтэй хот байв. Гэсэн хэдий ч хотын замын хөдөлгөөнийг багасгах, өөр төрлийн тээврийн хэрэгслийг илүү таатай болгох амбицтай зорилтууд тавьсан.

Хүн ам: 1,56 сая

Хүн амын нягтшил: 5120/км²

Газар нутгийн хэмжээ: 311 км²

Нэг хүнд ноогдох ДНБ: 84,000 ам доллар (2019)

Жилд түгжрэлд алдсан цаг: 94 цаг

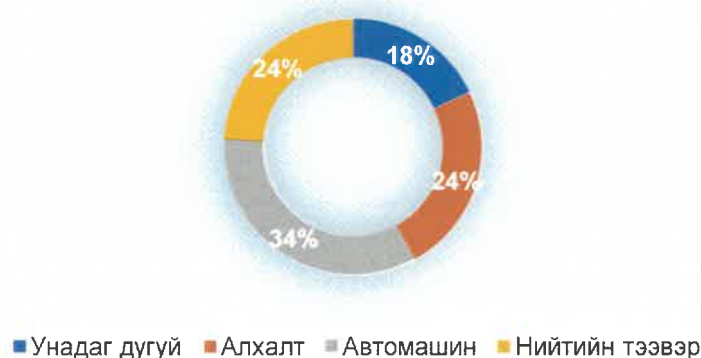
Мюнхен хотын иргэд 2018 онд явган явах болон нийтийн тээврийг хамгийн сайн тээврийн сонголтоор үнэлж, 2-р байранд дугуй унах, харин сүүлийн байранд автомашин оржээ. Тийм хэдий ч Мюнхен хотыг автомашины төвлөрсөн хот гэж тодорхойлж болох бөгөөд өдөр тутмын аяллын гуравны нэгийг машинаар хийдэг. Сүүлийн хорин жилийн хугацаанд дугуй унах, нийтийн тээвэр улам их хувийг эзэлж

байгаа ч хөдөлгөөний бусад төрлүүдтэй харьцуулахад энэ тоо буурч байгаа учир нь ерөнхий аялах тоо хөдөлгөөний бүх төрлөөр нэмэгдэж байна. Мюнхен хотын тээврийн стратегийн гол хэсэг нь нийтийн тээврийн шинэ төслүүдэд хөрөнгө оруулалт хийх, дугуйн дэд бүтцийг сайжруулах, хот руу зорчих хөдөлгөөнийг сайжруулах, автомашингүй хуучин хот байгуулах эсвэл хөдөлгөөнт байдлын шинэлэг шийдлүүдийг сурталчлах зэрэг төлөвлөгөөг багтаасан байна.

Өдөр бүр 394,000 хүн хот руу зорчиж, 186,000 хүн хотоос гадагш зорчдог тул Мюнхен хотын ойр орчмын нутаг дэвсгэр болон Германы бусад томоохон хотуудтай холбогдсон нь Мюнхен хотын тээврийн хөдөлгөөнд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг.

Мюнхен хот даяар нийтийн тээврийн олон төрлийн сонголтыг санал болгодог бөгөөд үүнд 434 км зам дээр 8 S-Bahn шугам, 95 км зам дээр 8 U-Bahn (метро) шугам, 82 км зам дээр 13 трамвай шугам, 511 км хотын автобус (MVG) багтдаг. 2018 онд 722.3 сая зорчигч Мюнхений нийтийн тээврийн сүлжээгээр 7,324 сая км замыг туулсан байна. Өргөн сүлжээ, аялагчдын тоо хоёулаа Мюнхен хотыг Европ дахь нийтийн тээврийн шилдэг сүлжээний тоонд оруулдаг. Мюнхенд өвөрмөц, "Stammstrecke" гэж нэрлэгддэг гол S-Bahn зам нь хотоор баруунаас зүүн тийш бүх найман шугамтай ижил зам дээр урсдаг. Энэ нь "Stammstrecke" дээрх буудлуудад хүрэх боломжтой метро эсвэл бусад чиглэлийн автобустай холбогдсон тул хүлээлтийн хугацаа богино байх ба хотыг хурдан туулах боломжийг олгодог. Сүүлийн жилүүдэд гарсан томоохон бүтээн байгуулалт бол Мюнхений үнийн бүсүүдийг дахин тодорхойлж, хотыг бүхэлд нь ижил төстэй үнийн нэг бүс болгон зарлаж, хотын эргэн тойронд ойр орчмын хотууд болон нисэх онгоцны буудал руу чиглэсэн зургаан нэмэлт бүс болгон зарласан явдал юм.

Зураг 37. Мюнхен хотын зорчилтын төрөл, хувиар (2017)



Копенгаген

Копенгаген бол Данийн нийслэл бөгөөд хамгийн том хот юм. Хот нь тав тухтай амьдрах олон боломжийг олгодог өвөрмөц уур амьсгалтай. Хотыг дэлхийн хамгийн амьдрахад тохиромжтой хот болгож буй шалтгааныг илүү сайн ойлгохын тулд Копенгаген хотыг сонирхон судалж байна.

Хүн ам: 799,000

Хүн амын нягтшил: 4400/км²

Газар нутгийн хэмжээ: 180 км²

Нэг хүнд ноогдох ДНБ: 62,000 ам.доллар (2019)

Жилд түгжрэлд алдсан цаг: 78 цаг

Данийн засаглал нь муж, бүс нутгийн захиргаа, хотын захиргаа гэсэн гурван түвшинтэй. Бүс нутаг, хотын захиргаа нь бага боловсрол, эрүүл мэнд, газар төлөвлөлт, тээвэр зэрэг өргөн хүрээний эрх мэдэлтэй байдаг. 2010 онд бүс нутаг, хотын захиргаа төсвийн зардлын 71 хувийг (бүс нутаг 22%, хотын захиргаа 49%-г) хариуцаж байв. Хотын захиргааадын орлого нь (ач холбогдлын дарааллаар): орлогын албан татвар, буцалтгүй тусламж, нөхөн олговор, хэрэглэгчийн төлбөр, газар/хөрөнгийн татвараас бүрдсэн.

Дани Улсын нийтийн тээврийг ерөнхийд нь дараах байдлаар зохион байгуулдаг:

- Засгийн газар төрийн өмчит төмөр замыг санхүүжүүлдэг;
- Хотын захиргаа орон нутгийн автобусны сүлжээг тодорхойлж, санхүүжүүлдэг;
- Бүс нутгийн захиргаа бүс нутгийн автобусны сүлжээг тодорхойлж, санхүүжүүлдэг бөгөөд зарим тохиолдолд цөөн тооны Privatbaner орон нутгийн төмөр замын дэд бүтцийг эзэмшдэг бөгөөд тэдгээр төмөр замыг шууд ажиллуулдаг эсвэл гэрээ байгуулдаг;
- Холын зайн автобусны үйлчилгээ (Fjernbusserne) нь арилжааны зориулалттай боловч операторууд хөнгөлөлттэй үнээр (жишээ нь хүүхэд, оюутнуудад) олгосон төлбөрийг Засгийн газраас нэхэмжилж болно.

Копенгагены нийтийн тээвэрт S-tog болон Øresundståg гэх мэт орон нутгийн галт тэрэг, метро, автобусны шугамууд боомтын автобус (havnibus) гэж нэрлэгддэг хотын гатлага онгоцны үйлчилгээ зэрэг багтана. S-tog нь ойролцоох бусад хотуудыг хотын төвтэй, Øresundståg нь Копенгагенийг Оресундын Дани талын Хельсингорттой, Шведийн талд Мальмё, Лундтай Оресунд гүүрээр холбодог. Зарим галт тэрэг Шведийн алс холын хотууд руу ч явдаг. Метро нь дөрвөн шугам, хотын өмнөд хэсэг, нисэх онгоцны буудлыг баруун хэсэгтэй холбосон хоёр гол шугамаас бүрддэг бөгөөд хотын төвөөр дамжин, хойд боомтын хэсгүүдтэй холбосон шинээр баригдсан цагираг шугамаас бүрдэнэ. Автобусууд нь хотын бүх хэсгүүдийг дамжих буудлуудтай холбодог бол боомтын автобус нь боомтын зүүн талын дүүргүүдийг хоттой холбодог.

Зураг 38. Копенгаген хотын зорчилтын төрөл, хувиар (2017)



Осло

Осло бол Норвегийн нийслэл бөгөөд тус улсын өмнөд хэсэгт байрладаг цахилгаан автомашины хэрэглээгээрээ өндөр байдагаараа алдартай.

Хүн ам: 697,000

Хүн амын нягтшил: 1536/км²

Газар нутгийн хэмжээ: 454 км²

Нэг хүнд ноогдох ДНБ: 66,000 ам.доллар (2019)

Жилд түгжрэлд алдсан цаг: 98 цаг

Норвеги нь хотын захиргаа, муж, Засгийн газар гэсэн гурван өөр түвшний засаглалтай. Төрийн үйлчилгээний дийлэнх хэсгийг муж, хотын захиргаа гүйцэтгэдэг. Орон нутгийн болон бүс нутгийн нийтийн тээврийн гол оролцогчид нь мужууд юм. Эдгээр нь нийтийн тээврийн үндсэн үйлчилгээ үзүүлэгч бөгөөд орон нутгийн нийтийн тээврийг (автобус, трамвай, метро, завь) хариуцдаг бөгөөд үүнээс гадна операторуудад зорчигч, ачаа тээвэрлэх зөвшөөрөл олгох үүрэгтэй.

Тэд мөн сургуулийн тээвэр (зардлын нэг хэсгийг хотын захиргаанаас гаргадаг) болон хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг. Үүнээс гадна тэд бүс нутгийн хэмжээнд газар ашиглалтын төлөвлөлт, тээврийн зангилаа төвүүд, нийтийн тээвэрт холбогдсон замын дэд бүтцийг хариуцдаг.

Засгийн газар нь тээврийн ерөнхий бодлого, мужуудын санхүүжилт, үндэсний төмөр замыг хариуцдаг. Газар төлөвлөлтийг хотын захиргаа хариуцдаг. Орон нутгийн нийтийн тээврийн үйлчилгээний санхүүжилтийг мужууд үндсэн таван эх үүсвэрээс бүрдүүлдэг.

1. Орон нутгийн татвар
2. Хотын захиргаа, бүс нутгийн захиргаанаас олгох буцалтгүй тусламж
3. Хотын хүрээлэн буй орчны гэрээний урамшууллын схем
4. Төлбөртэй замын орлого
5. Тасалбарын борлуулалтын орлого

Норвегийн нийтийн тээврийн зардал 2016 онд 20 тэрбум NOK байсан. Үүнд хөрөнгө оруулалт, ашиглалтын зардал багтсан бөгөөд төмөр замын тээврээс бусад хотын болон бүс нутгийн нийтийн тээврийг хамарна. Буцалтгүй тусламж болон мужийн татвар нь ойролцоогоор 12.2 тэрбум NOK-ыг эзэлдэг бөгөөд үүний 3.5 тэрбум орчим NOK-ийг есөн том хот суурин газарт зарцуулсан байна.

Тасалбарын борлуулалтаас олсон орлого 7.2 тэрбум NOK байсан бөгөөд үүн дээр Осло/Акершус хотын бүсэд төлбөртэй замын орлогоос 0.8 тэрбум NOK цугларчээ. Түүнчлэн улсын хэмжээнд нийтийн тээврийн дэд бүтцэд нийт 3.1 тэрбум NOK зарцуулсан байна. Үүний 1.4 тэрбумыг төлбөртэй замаас олсон орлого, 1.7 тэрбумыг Хотын байгаль орчны гэрээний урамшууллын хөтөлбөрөөс бүрдүүлсэн. Төлбөртэй замын орлогыг орлого болгон оруулбал автобус, трамвай, метроны үйл ажиллагааны жилийн татаас 4.2 тэрбум NOK болж байна. Норвегийн үндэсний аялал жуулчлалын судалгаагаар нийт аяллын 7.4 хувь нь эдгээр горимоор хийгдсэн бөгөөд жил бүр улс

даяар 420 сая орчим аялал хийгдсэн байна. Тиймээс нэг аялалд ногдох төрийн санхүүжилт 10 NOK (ойролцоогоор 95 пенс) байна.

Зураг 39. Осло хотын зорчилтын төрөл, хувиар (2019)



Хүн амын нэг хүнд ногдох жилийн төсвийн санхүүжилт 825 NOK (ойролцоогоор £76) байна.

Хүснэгт 26. Ослогийн нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалт, санхүүжилт

Санхүүжилтийн эрх үүсвэр		Норвеги крон (тэрбум)
		Дүн
Нийтийн тээврээр хангах санхүүжилт		
Орон нутгийн татвар		
Хотын захиргаа, бүс нутгийн захиргаанаас олгох буцалтгүй тусламж		12.2
Тасалбарын борлуулалтын орлого		7.2
Төлбөртэй замын орлого (зөвхөн Осло)		0.8
Нийтийн тээврийн салбарт хөрөнгө оруулалт хийх санхүүжилт		
Хотын хүрээлэн буй орчны гэрээний урамшууллын схем		1.7
Төлбөртэй замын орлого		1.4
Нийт		23.3

Осло хотод өдөр бүр 1 км-ээс бага зайд ихэвчлэн явганаар, 3-5 км-ээс бага зайд явган болон машинаар явдаг. Илүү урт аялалыг нийтийн тээвэр, машинаар хийдэг. Хүн амын 90 хувь нь хотын төв рүү голчлон зорчих цаг бүр (эсвэл илүү олон давтамжтай) явдаг. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд 300 метрийн зайд амьдардаг.

Скане

Швед бол баруун хойд Европын аль ч улсаас нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчилт хамгийн өндөр хувьтай улс юм. 2014/15 онд нийт аяллын 15 хувийг нийтийн тээврээр, 29 хувь нь явган болон дугуйгаар, 54 хувь нь машинаар хийжээ. Скан дахь нийтийн тээврийн зорчилт маш өндөр бөгөөд энэ өндөр хувь эзлэх шалтгаануудын нь 1940-өөд оноос хойшхи газар ашиглалтыг дэмжих бодлого, тогтмол аялагчдад зориулсан хямд үнэ, үйлчилгээний өндөр давтамж, аялалын өндөр хурд, мөн төлбөртэй машины зогсоол зэрэг юм.

Сүүлийн 15 жилийн хугацаанд Шведэд нийтийн тээврийн зах зээлийг хөгжүүлэхэд ихээхэн анхаарал хандуулсан нь нэмэлт нийлүүлэлт, улмаар нэмэлт зардал болж хувирсан. 2007-2012 оны хугацаанд татаасын 9.8 тэрбум кроноор (жилд 6.4 хувь) өссөн байна. Үйл ажиллагаанд зарцуулсан нийт хэмжээ жил бүр 8 хувиар өссөн ч зорчигчдын аялал мөн хугацаанд жилд 2.6 хувиас илүүгүй байна.

Автобусны үйл ажиллагаанд зарцуулсан нийт хэмжээ жил бүр 6.5 хувиар өссөн бол галт тэрэгний үйлчилгээний зардал 11 хувиас илүү өссөн байна. 2007-2012 оны хугацаанд нийтийн тээврийн зардал их хэмжээгээр өссөн нь бараг бүхэлдээ үйлчилгээний түвшин нэмэгдэж, ашиглалтын зардал нэмэгдсэнтэй холбоотой гэж үзэж болно. Үлдсэн хэсэг нь байгаль орчин, хүртээмжтэй холбоотой шаардлага, гэрээний загвар, тендертэй холбоотой хуулийн нэхэмжлэлийн улмаас гүйлгээний зардалтай холбоотой байж болно.

Дүгнэж хэлэхэд, хөдөлмөрийн зардал нь Шведийн нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчдийн зардлын гол хүчин зүйл байна. Түүнчлэн Шведийн операторууд үнээ нэмэх боломж байхгүй, учир нь үүнийг РТА тогтоодог. Тиймээс ашигт ажиллагааг нэмэгдүүлэхийг эрмэлзэж буй операторууд хөдөлмөрийн зардлыг шийдвэрлэх шаардлагатай болж, энэ нь ихэвчлэн төмөр замын салбарт үйлдвэрлэлийн зарим арга хэмжээ авахад хүргэсэн.

Шведийн баруун өмнөд хэсэгт орших Скане нь тус улсын гурав дахь том хот болох Мальмо хотыг багтаасан мөн олон төвт бүс нутгийн хувьд хэд хэдэн жижиг хотууд болон хөдөөгийн том ар талыг багтаасан болно. 33 хотын захиргаа, 1.3 сая хүн амтай (хүн амын нягтрал 119 инч/км²).

Сканийн өвөрмөц онцлог нь түүний баруун өмнөд Мальмогаас Дани улсын Копенгаген (болон түүний нисэх онгоцны буудал) хүртэлх гүүр/туннелийн холбоос юм. Скане нь 1999 он хүртэл хоёр бүс байсан бөгөөд эдийн засгийн цар хүрээний шалтгаанаар нэгтгэгдсэн. Энэ үед нийтийн тээвэрт хандах хандлагыг практикт хэрэгжүүлэхийн тулд зэвсэгт хүчний РТА Skånetrafiken байгуулагдсан бөгөөд энэ нь хоёр үндсэн зорилготой: нэгдүгээрт, нийтийн тээвэрт шилжих замаар түгжрэлийн асуудлыг болон автомашины байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг багасгах; хоёрдугаарт, шинэ бүс нутгийг нэгтгэж, ихэнх ажлын байр олддог зүүн хөдөө орон нутаг, баруун хэсгийн хот суурин газрын хоорондын холбоог сайжруулах замаар бүс нутгийн эргэн тойронд эдийн засгийн хөгжлийг түгээх юм.

Нийтийн тээврийн системийн өнөөгийн зорилтууд нь 1999 оноос хойш баримталж буй арга барилыг хэвээр хадгалж байна. Үүнд:

- Аяллын тоог 2006 оны суурь үзүүлэлттэй харьцуулахад 2020 он гэхэд хоёр дахин нэмэгдүүлнэ
- Нийтийн тээврийн хэрэгслийн зах зээлд эзлэх хувийн жин хоёр дахин нэмэгдэж, 2030 он гэхэд дор хаяж 40 хувь хүрэх боломжтой.
- 2020 он гэхэд арван зорчигч тутмын найм нь үйлчилгээний чанарын судалгаанд “сэтгэл хангалуун” буюу “маш сэтгэл хангалуун” байх болно.

- Оршин суугчдын дор хаяж 91.5 хувь нь өдөрт дор хаяж 10 удаа (ажлын өдөр) хөгжлийн төвүүдийн аль нэг рүү (Мальмё, Лунд, Хельсингборг, Хасслехолм/Кристианстад) явах боломжтой байх ёстой.
- 2021 он гэхэд өдөрт 15-аас дээш удаа суудаг бүх зогсоолуудыг бүрэн ашиглах боломжтой болно.
- 2020 он гэхэд нийтийн тээврийг чулуужсан түлшгүй болгоно.

Эдгээр зорилтыг хэрэгжүүлэхийн тулд нийтийн тээврийн хангамжийг эрс нэмэгдүүлсэн. Жишээлбэл, 1999-2005 оны хооронд нийтийн тээврийн үйлчилгээний түвшин (хөдөлгөөнд оролцож байгаа тээврийн хэрэгслийн километрээр хэмжигддэг) 1999 онд жилд 60 сая километр байсан бол 2005 онд 75 сая километр болж, 2015 онд 111 сая километр болгон шат дараатайгаар нэмэгдүүлсэн.

2000 оноос хойш Сканад хийгдсэн нийтийн тээврийн зарим хөрөнгө оруулалтын бүрэн бус жагсаалт нь дараах байдалтай байна.

1. Сканад бүхэлд нь төдийгүй хөрш Дани руу зорчих боломжтой ухаалаг карт ("JoJo") болон бүсийн тарифын систем;
2. 2011 онд 5 км гүн нүхтэй хонгил, гурван шинэ газар доорхи буудал барихтай холбоотой 1 тэрбум фунт стерлингийн төвлөрсөн Мальмогийн төмөр замын төлөвлөгөө;
3. 2007 онд Лунд дахь баруун эрэг болон Стокгольмын шугамын төвшин зөрүүлсэн уулзварыг 12 сая фунт стерлингээр хийсэн;
4. 2014 онд 70 сая фунт стерлингээр Маркарардс 40 км-ийн зорчигч тээврийн үйлчилгээг дахин нээж, 10 буудал, Хойд Зүүн Скэйн дэх одоо байгаа шугамууд дээр хоёр дамжлага оруулсан;
5. 2015 онд Мальмогийн өмнөд хэсэгт байрлах Треллеборг хүрэх шугамыг зорчигчдын хөдөлгөөнд дахин 20 сая фунт стерлингээр нээв;
6. 2011 онд Мальмогийн төв дор 5 км гүн нүхтэй хонгил, гурван шинэ буудлыг барьж ашиглалтад оруулсан. £1 тэрбум фунт стерлинг орчим зардал.

Нийтийн тээврийн санхүүжилтийн хувилбарууд, олон улсын туршилга

Дэлхийн томоохон хотууд өрсөлдөх чадвараа нэмэгдүүлэх, иргэдэд ээлтэй, эрүүл орчинтой, сайжрах эрч хүч бүхий хотын эдийн засаг, бүх оршин суугчдын тэгш хүртээмжтэй, чанартай амьдрах орчныг бий болгох зорилгоор өргөн цар хүрээг хамарсан нийтийн тээврийг бий болгохыг зорьдог. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын мэдээлснээр хот суурин газрын оршин суугчдын эзлэх хувь 2008 онд дэлхийн нийт хүн ам 50 хувьд хүрсэн бөгөөд ойролцоогоор 3.36 тэрбум хүн амд хүрснээс тэдний гуравны хоёр нь хөгжиж буй орнуудад амьдарч байна гэсэн тооцоо гарсан. Хүн ам ойрын хэдэн арван жилд асар их өсөх төлөвтэй байгаа бөгөөд 2030 он гэхэд өнөөдрийн 50 хувиас 60 хувь хүртэл өсч хамгийн их өөрчлөлтийг хөгжиж буй орнууд харах болно. Хамгийн том өөрчлөлт нь хөгжиж буй улсуудад бий болж, 95 хувь буюу 1.6 тэрбум шинэ хотын

оршин суугчдын хот суурин газар амьдарснаар хөдөлгөөн тээвэрлэлтийн эрэлт өндөр хэрэгцээг бий болгож байна.⁷⁵

Хот доторх нийтийн тээврийг олон төрлийн тээврийн хэрэгслийг хослуулах замаар хангадаг. Эдгээр тээврийн төрлүүд нь нийлж нийтийн тээврийн системийг бүрдүүлдэг бөгөөд бүхэлд нь оновчтой авч үзснээр үр дүнтэй, хүрээмжтэй замын хөдөлгөөний зохицуулалт, тээвэрлэлтийг бүрдүүлсэн системийн бодлого болдог.

Дэлхийн улс орнуудын хувьд замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах зорилгын хүрээнд нэн тэргүүнд нийтийн тээврийн хэрэгсэл болон моторгүй тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжихэд тогтвортой шийдлүүдэд илүү их анхаарал хандуулж байна. Иймд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгыг тодорхойлохтой хамт түүнийг хөгжүүлэх шаардлага болсон дараах сорилтуудыг дурдаж болно. Үүнд:

- ✓ Нийтийн тээврийн хэрэгцээ нь зориулалтаас хамаараад олон төрөл бөгөөд энэхүү тээврийн хэрэгслийн өнөөгийн чанар, тоон дутагдлаас үүдэлтэй бэрхшээл;
- ✓ Хүн амын тоо нэмэгдэж, хот тэлэхийн хэрээр урт зайнд удаан аялал үйлдэх болсон;
- ✓ хөгжингүй болон хөгжиж буй улсад хувийн болон нийтийн тээврийн хэрэгслийн тэнцвэрийг хангахыг шаарддаг байгаль орчны асуудлууд (эрчим хүч ба уур амьсгалын өөрчлөлт).

Эдгээр сорилтуудын хүрээнд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, түүнийг санхүүжүүлэх системийг бий болгох, ажиллуулах замаар одоо байгаа хэрэгцээг хангахаас гадна, ирээдүйд бий болох хэрэгцээг давхар хангаж байх учиртай. Ингэснээр өсөн нэмэгдэж буй нийтийн тээврийн хэрэгцээг хангах чадамжийг хотууд өөртөө бий болгодог.

Иймд шийдвэр гаргагчид болон санхүүжүүлэгч байгууллагууд хотын тээврийн төлбөрийг хэн, хэрхэн, ямар арга замаар төлөх ёстойг тодорхойлох хэрэгцээтэй байдаг. Өөрөөр хэлбэл, нийтийн тээврийн зардлыг хэрэглэгчид төлөх үү, төр үү, ажил олгогчид, эсхүл бизнес эрхлэгчид үү? Гэдэг асуултад анхаарал хандуулдаг. Улс орнуудын хувьд санхүүжилтийн янз бүрийн эх үүсвэрийг нийтийн тээврийн янз бүрийн хэлбэрт хэрхэн хуваарилах ёстой вэ? Салбарын тогтвортой хөгжилд ямар санхүүжилтийн эх үүсвэр хамгийн таатай вэ? Тэднийг хэрхэн дайчлах ёстой вэ? гэх мэт асуудлууд урган гарсаар байна.

Хөгжиж буй орнуудын хотуудын олон улсын харьцуулалт дээр үндэслэн хотын тээврийн хэрэгслийн санхүүжилт нь хотын замын хөрөнгө оруулалт, нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалт, ашиглалтын хэрэгцээг нөхөхийн тулд ДНБ-ий 1-2 хувийг шаарддаг байна.⁷⁶ Жишээ нь:

- ✓ Тегераны тээврийн төлөвлөгөөнд (2005/2006) 2005-2016 оны хооронд хотын ДНБ-ий 1.2 хувийг нийтийн тээвэрт оруулахыг зөвлөсөн байна.

⁷⁵ Who pays what for urban transport? Handbook of good practices, "Agence Française de Développement, 2009

⁷⁶ Who pays what for urban transport? Handbook of good practices, "Agence Française de Développement, 2009

- ✓ Их Каир хотод Тээврийн ерөнхий төлөвлөгөөнд 2002-2022 оны хооронд ДНБ-ий 1.7 хувьтай тэнцэх хэмжээний нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалт хийхээр тусгасан.
- ✓ Белград хотод нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалт 1997-2001 оны нийслэлийн ДНБ-ий 1.04 орчим хувийг эзэлсэн байна.

Нийтийн тээврийн салбарын онцлог нь хэд хэдэн эх үүсвэрээс санхүүждэг бөгөөд төрийн болон хувийн хэвшлийн, хувь хүн, хамт олныг хамарсан янз бүрийн түншүүдийг хамардагт оршино. Хот болгонд нийтийн тээврийн санхүүжилтийн эх үүсвэрийг бүрдүүлэгч гол тоглогчдыг ерөнхийд нь гурван том ангилалд багтаан авч үздэг. Эдгээр тоглогчдын үүрэг өөр өөр байхаас гадна тэд тодорхой хэлбэрээр санхүүжилтийн эх үүсвэрийг бүрдүүлэхэд оролцдог.

Чанартай, хүртээмжтэй нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь шууд болон шууд бусаар нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчинд олон төрлийн нөлөөлөл, үр өгөөжийг бий болгодог. Судалгаагаар иргэд нь замын хөдөлгөөнд авто тээврийн хэрэгслээр илүү оролцдог газруудтай харьцуулахад хүртээмжтэй нийтийн тээврийн тогтолцоо бүхий газрын оршин суугчид бага тээврийн хэрэгсэл эзэмшиж, жолооны ард бага хугацаа өнгөрөөхөөс гадна тээврийн хэрэгсэлд бага мөнгө зарцуулдаг гэсэн тооцоо гарсан байна. Өөрөөр хэлбэл Засгийн газар, аж ахуйн нэгжүүд замын бүтээн байгуулалт болон зогсоолын зардлыг хэмнэх боломжтой юм.⁷⁷

Нийтийн тээврийн салбарт хөрөнгө оруулалт татах эрх зүйн орчинг бүрдүүлснээр зардлыг нөхөхөөс илүүтэй хэмнэлт, үр өгөөжийг өгөх боломжийг бүрдүүлдэг. Үүний үр дүнд нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах нь олон улсуудын тээврийн стратегийн төлөвлөгөөний чухал бүрэлдэхүүн хэсэг байдаг. (Buehler and Pucher 2010). Түлшний татвар, тээврийн хэрэгслийн төлбөр нь хурдны замын бүтээн байгуулалтыг санхүүжүүлдэг бол барилгын гүйцэтгэгчид авто зогсоолыг барих үүрэгтэй байдаг, харин ачаа тээвэр, ложистикийн байгууламжууд ихэнх төмөр замд ашиг өгдөг. Харин нийтийн тээвэрт ийм тогтсон найдвартай санхүүжилт байдаггүй (Yusuf 2016).

Хэдийгээр улс, орон нутгийн төсвийн хөрөнгөөр транзит болон нийтийн тээврийг сайжруулахад тодорхой хэмжээний санхүүжүүлт хийдэг ч нэмэлт санхүүжилт заавал шаардлагатай байдаг. Нийтийн тээврийг санхүүжүүлэх үндсэн дараар арга замууд байдаг. Үүнд:

- **Төрийн санхүүжилт:** Хотууд нийтийн тээврийн дэд бүтцийг бий болгохын тулд ихэвчлэн улс, орон нутгийн санхүүжилтийн эх үүсвэрийг хослуулахыг шаарддаг. Үүнд, жишээлбэл, улсын хөрөнгө оруулалт, улс, орон нутгийн бонд эсвэл зээл, үндэсний банкуудын зээл тусламж авах замаар хөрөнгө оруулалтын хэрэгцээг хангах, томоохон төслүүдийн санхүүгийн чадавхийг сайжруулахад тусалдаг.

⁷⁷ Who pays what for urban transport? Handbook of good practices, "Agence Française de Développement, 2009

- **Төрийн татаас:** Амжилттай нийтийн тээврийн систем нь зорчигчдын тарифын орлогоор өөрийгөө бүрэн нөхдөг гэсэн ойлголт нь нийтлэг домог байдаг тул төрөөс үзүүлж буй татаас нь үйл ажиллагааны зардлыг нөхөхөд үргэлж шаардлагатай байдаг. Татаасын дэмжлэгийн оронд эрүүл мэндийн байдал сайжрах, түгжрэл бууруулах зэрэг шууд бус нийгэм, гадаад эдийн засгийн асар их үр өгөөжийг өгдөг. Олон улсад татаасын үнэ, хэмжээ нь улс төрийн шийдвэр байдаг бөгөөд үнийг тогтоохдоо орон нутгийн цалингийн хуваарилалт, нийгмийн тэгш байдал, хувийн тээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбоотой сөрөг нөлөөлөл зэрэг хүчин зүйлсийг харгалзан үзэх ёстой байдаг. Жишээлбэл, Окпандад хийсэн судалгаагаар хувийн тээврийн хэрэгсэл нь нийтийн тээврийн гадаад зардлаас 28 дахин ихийг бий болгодог болохыг тогтоожээ. Зөвшөөрөгдсөн буюу хүссэн татаас нь тасалбарын үнэ болон ашиглалтын зардлаас хүлээгдэж буй орлого, үйл ажиллагааны зардлын хоорондох зөрүү, дээр нь тээврийн хэрэгслээр зорчих боломжийг олгодог хөрөнгийн түвшний зөрүү бөгөөд өнөөгийн үйлчилгээний түвшинг хадгалахаас илүүтэйгээр нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанарыг сайжруулах санхүүжилтийн боломжийг тухайн хот, орон нутагт олгох чухал байдаг.
- **Орлогоо нэмэгдүүлэх.** Тасалбарын үнэ, замын төлбөр, авто машины татвар, зогсоолын төлбөр, газрын үнэ цэнийг бий болгох болон бусад тээвэртэй холбоотой бодлогоор нэмэгдүүлэх боломжийг хэлнэ.
- **Хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалт:** Үүнд төр, хувийн хэвшлийн түншлэл, бонд зэрэг арга замууд багтана.
- **Олон талт хөгжлийн банкууд:** Хөгжиж буй улс орнуудын хотууд олон талт хөгжлийн банкуудаас санхүүжилтийн дэмжлэг авах боломжтой.

Эдгээр санхүүжилтийн хэрэгсэл, арга зам тус бүр нь давуу болон сул талуудтай бөгөөд тэдгээрийн хэрэгжих боломж нь нийтийн тээврийн төслийн төрөл, тухай орон нутгийн улс төр, санхүүгийн нөхцөл байдлаас хамаарч өөр өөр байдаг.

Хүснэгт 27. Олон улсад хэрэгжиж буй санхүүжилтийн боломжит хувилбарууд, ашиг шим хүртэгчээр

	ЕРӨНХИЙ	ШУУД	ШУУД БУС
АШИГ ШИМ ХҮРТЭГЧИД	Олон нийт	Хэрэглэгчид, жолоочид, зорчигчид	Байгууллага, газар, үл хөдлөх эзэмшигчид, бүтээн байгуулагчид
САНХҮҮЖҮҮЛЭХ АРГАЧЛАЛ, ХУВИЛБАР	- Нийтийн тээврийн татаас - Эд хөрөнгийн татвар - Үндэсний болон олон улсын буцалтгүй тусламж, зээлийн эх үүсвэр - Уур амьсгалтай холбоотой санхүүгийн хэрэгсэл - Дэлхийн байгаль орчны сан (GEF) - Цэвэр технологийн сан - Цэвэр хөгжил механизм (CDM) - Төр, хувийн хэвшлийн түншлэл	- Зогсоолын төлбөр - Замын төлбөр - Түгжрэлийн төлбөр - Шатахууны татвар, нэмэгдэл - Тээврийн хэрэгслийн татвар - Тасалбарын орлого - Хотын замд зориулсан төр, хувийн хэвшлийн түншлэл	- Зар сурталчилгаа - Ажил олгогчийн оруулсан хувь нэмэр - Нэмэгдсэн үнэ цэнийг олж авах механизмууд - Газрын үнэ цэнийн татвар/сайжруулах хураамж - Татварын нэмэгдлийн санхүүжилт - Тусгай үнэлгээ - Тээврийн үйлчилгээний төлбөр - Газрын хөрөнгийн менежмент - Бүтээн байгуулагчдын шаардлага - Хөгжүүлэлтийн нөлөөллийн төлбөр - Хэлэлцээрийн шаардлага - Хамтарсан бүтээн байгуулалтууд - Агаарын эрх

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор бий болгох санхүүжилтийн эх үүсвэрийн талаарх олон улсын судалгааг судалгааны олон улсын судалгаа хэсэгт илүү дэлгэрэнгүйгээр оруулсан.

Олон улсын жишгийн дагуу багцалж харвал нэмэлт санхүүжилтийн хувилбарт хамгийн түрүүнд үйл ажиллагаа, хөрөнгө оруулалтад зориулсан татаасын төрөл бүрийн схемүүд ордог бол төрийн байгууллагуудаар дамжуулан зээл авах, олон улсын банкнаас авах зээл гэх мэт зээлийн янз бүрийн шийдлүүд, болон шатахууны татвар, аж ахуйн нэгжийн татвар, ажил олгогчийн төлбөртэй зогсоолын татвар, (орон нутгийн) хувь хүний татвар зэрэг янз бүрийн татварын схемүүд, мөн хөрөнгийн бүтээн байгуулалтыг санхүүжүүлэх арга хэлбэрээр газрын үнэ цэнийг тогтоох, хувийн дэд бүтэц, үйл ажиллагаа, хувийн дэд бүтэц, нийтийн үйл ажиллагаа, түүнчлэн нийтийн дэд бүтэц, хувийн үйл ажиллагаа гэсэн хувилбаруудыг агуулсан төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн болон түүнтэй төстэй шийдлүүдийг авч үздэг байна.

Олон улсын жишгээс харахад улс, орон нутгийн санхүүжилтээр нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалтыг түлхүү шийдвэрлэж байгаа бөгөөд мөн тухайн улсын онцлогоос хамаарч өрийн хэрэгсэл ашиглаж байгаа туршлагыг доороос харж болно. Тухайлбал, Индонез Улс өрийн бус хэрэгслээс гадна экспортын зээлийн агентлагийн санхүүжилтийг түлхүү ашигласан бол Бразил Улсын хувьд улсын төсвийн дэмжлэг, оролцоо нь 30 гаруй хувийг эзэлж байна. Түүнчлэн АНУ бусад улстай харьцуулахад тусгайлсан бондын санхүүжилтийн механизмийг ашиглажээ. Жишиг болгож авсан бүх улс олон улсын банк санхүүгийн байгууллагуудын санхүүжилт, арилжааны банкны эх үүсвэр ашигласан байгааг харж болно.

Зураг 40. Нийтийн тээврийн санхүүжилт, өрийн эх үүсвэр, улсаар

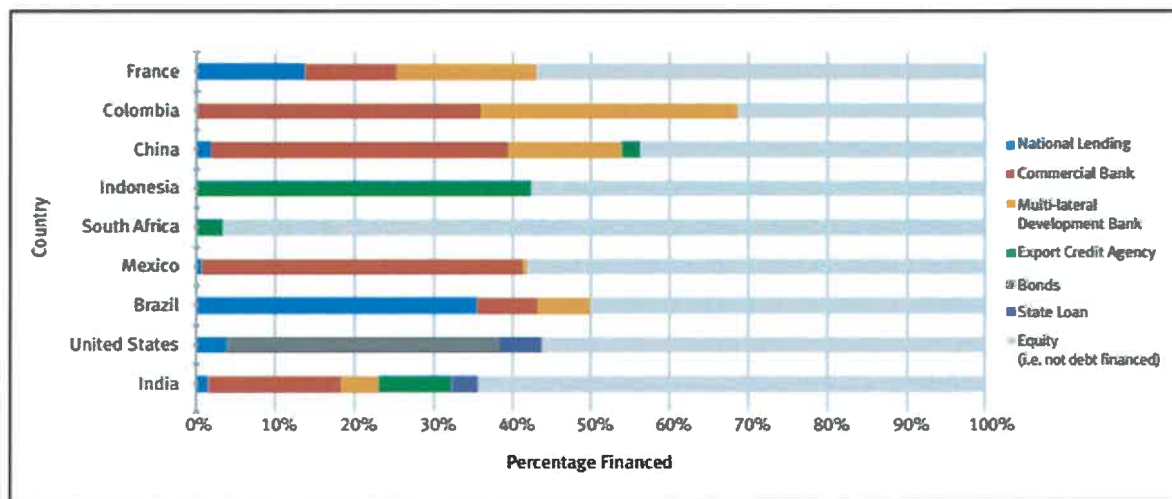


Figure D: Rapid Transit Debt Finance By Country and Source

Олон улсын хэд хэдэн судалгаагаар тээвэр, нийтийн тээврийг санхүүжүүлэх боломжит хувилбаруудыг тодорхойлж, түүнд тавигдах шалгуур үзүүлэлтийг заасан байдаг. Тухайлбал боломжит орлого, урьдчилан таамаглах, тогтвортой байдал, **хэвтээ ба босоо тэгш байдал**, зорчилтын нөлөөлөл, стратеги хөгжлийн зорилтуудтай

уялдсан байдал, олон нийтэд хүлээн зөвшөөрөгдөх, хэрэгжүүлэхэд хялбар байдал зэрэг найман шалгуурын дагуу орон нутгийн санхүүжилтийн арван найман боломжит хувилбарыг үнэлдэг. Ихэнх хэсгийг нийтийн тээврээс гадна бусад төрлийн тээврийн сайжруулалтад ашиглаж болно.

Хүснэгт 28. Нийтийн тээврийг санхүүжүүлэх олон улсад хэрэгжиж буй хэлбэр

Төрөл	Тодорхойлолт	Давуу тал	Сул тал
Тасалбарын үнэ нэмэгдүүлэх	Орлогыг нэмэгдүүлэх зорилгоор тасалбарын үнийг нэмэх эсвэл үнэд өөрчлөлт оруулах	Өргөн хэрэглэгддэг. Хэрэглэгчийн хураамж (шударга гэж үздэг).	Нийтийн тээврийн хэрэгслээс татгалзах боломжийг бий болгодог. Регрессив.
Хөнгөлөлттэй Бөөний тасалбарын хувилбар	Хөнгөлөлттэй тасалбарыг зорчигчийн ангиллаас хамаарч зардаг	Орлого, нийтийн тээврийн зорчилтыг нэмэгдүүлдэг	Нийтийн үйлчилгээ гэх мэт зардлыг нэмэгдүүлдэг тул цэвэр орлого бага байх магадлалтай.
Үл хөдлөх хөрөнгийн татвар	Орон нутгийн үл хөдлөх хөрөнгийн татварыг нэмэгдүүлнэ	Өргөн хэрэглэгддэг. Ачааллыг тэгш хуваарилдаг.	Өөр зорилгыг дэмждэггүй. Регресс байх магадлалтай.
Борлуулалтын татвар	Орон нутгийн борлуулалтын тусгай татвар.	Ачааллыг тэгш хуваарилдаг.	Өөр зорилгыг дэмждэггүй. Регресс байх магадлалтай.
Орлогын татвар	Нийтийн тээвэр болон тээвэрлэлтийн орлогын тусгай албан татвар	Орлого тал дээр дэвшилттэй. Харьцангуй тогтвортой.	Хэрэгжүүлэхэд хэцүү байх магадлалтай
Шатахууны татвар	Орон нутгийн шатахууны нэмэлт татвар	Өргөн хэрэглэгддэг. Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн, түлшний хэрэглээг бууруулдаг.	Регрессив гэж үздэг.
Тээврийн хэрэгслийн хураамж	Тухайн орон нутагт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн нэмэлт хураамж	Зарим улс оронд хэрэгждэг. Жолооч нараас зардлаа авдаг.	Тээврийн хэрэгслийн хэрэглээнд нөлөөлөхгүй.
Хэрэглээний хураамж /нийтийн аж ахуй, засвар үйлчилгээ гэх мэт/	Орон нутгийн бүх нийтийн үйлчилгээний дансанд ногдуулдаг хураамж.	Хэрэглэхэд хялбар. Ачааллыг тэгш хуваарилдаг.	Жижиг, регрессив, өөр зорилгыг дэмждэггүй.
Ажилчдын хураамж	Тухайн зориулалтын газар, харьяаллын хүрээнд байгаа ажилчдаас авах хураамж	Зорчигчдод зориулсан төлбөр.	Захиргааны зохицуулалт шаарддаг. Зөвхөн хотын төвд хэрэглэвэл тархалтыг өдөөж болно.
Замын хураамж	Зарим зам, гүүрний хураамж	Замын түгжрэлийг бууруулдаг.	Хэрэгжүүлэхэд зардал ихтэй. Зөвхөн хотын төвд хэрэглэвэл тархалтыг өдөөж болно.

Тээврийн хэрэгслийн татвар/км	Тухайн орон нутагт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн зайн төлбөр	Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг бууруулдаг.	Хэрэгжүүлэхэд зардал ихтэй.
Зогсоолын татвар	Зогсоолын татвар.	Бусад хотуудад хэрэгждэг.	Зогсоолын үнэ тогтоох болон хотын төвийн бүтээн байгуулалтад саад учруулдаг.
Зогсоолын хураамж	Орон нутгийн хэмжээнд автомашины зогсоолын үл хөдлөх хөрөнгийн тусгай татвар.	Том боломж. Ачааллыг тэгш хуваарилдаг. Стратегийн зорилтуудыг дэмжинэ.	Хэрэгжүүлэхэд зардал ихтэй. Хотын захын үл хөдлөх хөрөнгийн эзэд эсэргүүцдэг.
Өргөтгөсөн зогсоолын үнэ	Олон нийтийн зогсоолын (жишээ нь, гудамжинд байрлах зогсоол) хаана, хэзээ үнийг нэмэгдүүлэхэд нэмэгддэг	Дунд болон том боломж. Ачааллыг тэгш хуваарилдаг. Зогсоолын болон авто замын хөдөлгөөний асуудлыг шийддэг.	Зогсоолын тоолуур, хэрэгжилтийг шаарддаг, ногдуулдаг
Бүтээн байгуулалт эсвэл тээврийн нөлөөллийн төлбөр	Дэд бүтцийг санхүүжүүлэх, тэр дундаа дамжин өнгөрөх болон нийтийн тээврийг сайжруулахад туслах шинэ бүтээн байгуулалтын төлбөр.	Үр шим хүртэгчдээс төлбөр авдаг.	Хязгаарлагдмал боломж.
Газрын үнэ цэнийг барих, нэмэгдүүлэх	Транзит үйлчилгээний үр шимийг хүртэх эд хөрөнгийн тусгай татвар	Том боломж. Үр шим хүртэгчдээс төлбөр авдаг.	Хэрэгжүүлэхэд зардал ихтэй байх магадлалтай
Буудлын түрээс	Буудлын түрээсийн мөнгө авах төр, хувийн хэвшлийн бүтээн байгуулалт.	Үр шим хүртэгчдээс төлбөр авдаг.	Хязгаарлагдмал боломж.
Агаарын эрх /буудлын/	Барилга барих эрхийг зарна дамжин өнгөрөх станцууд.	Үр шим хүртэгчдээс төлбөр авдаг.	Хязгаарлагдмал боломж.
Зар сурталчилгаа	Тээврийн хэрэгсэл, буудлын нэмэлт сурталчилгаа.	Өргөн ашиглагддаг.	Хязгаарлагдмал боломж. Заримдаа сонирхолгүй байдаг.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах нь улс орны тээврийн системийн чухал бүрэлдэхүүн хэсэг юм. Чанартай, хүртээмжтэй нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчин зэрэг хэрэглэгчдэд хүрэх шууд болон шууд бус ашиг тусыг бий болгодог. Өнөөгийн хүн ам зүйн бүтэц, хүн амын хөгшрөлт, хотжилт зэрэг эдийн засгийн чиг хандлага, худалдан авах чадамж, эрүүл мэнд болон байгаль орчныг хамгаалал зэрэгт чанартай, хүртээмжтэй нийтийн тээврийн хүртээмж асар чухал болж байгаа тул түүнд шаардагдах дэмжлэг, санхүүжилт яахын аргагүй анхаарлын төвд байгаа болно. Өөрөөр хэлбэл сүүлийн үед олон улсуудад нийтийн тээврийн

үйлчилгээг сайжруулахын тулд татвар нэмэхийг иргэд дэмжиж байгаа бодит хэрэгцээг харуулж байна.

Нийтийн тээврийн сайжруулалтад тогтмол, нэмэлт санхүүжилт зайлшгүй шаардлагатай байдаг. Хэдийгээр зарим улсуудад улсын төсвөөс санхүүжилт олгох боломжтой байх магадлалтай ч орон нутгийн түвшинд санхүүжилтийн дэмжлэг ихэвчлэн шаардлагатай байдаг. Улс орнуудын нийтийн тээвэрт санхүүжилт олгохдоо шууд татаас өгөхөөс гадна сан үүсгэн түүгээрээ дамжуулан олгодог жишээ байна. Үүнд:

Канадын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан

Холбооны засгийн газраас нийтийн тээвэрт дараах төрлийн өргөдөлд суурилсан (application-based) сангаар дамжуулан санхүүжилт олгож байна⁷⁸.

Хүснэгт 29. Канадын нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан

<u>Орон нутгийн тээврийн шийдлийн сан</u>	<u>Хүлэмжийн хийн ялгаралгүй нийтийн тээврийн сан</u>	<u>Идэвхтэй тээврийн сан</u>
250 сая ам.доллар	2.75 тэрбум ам.доллар	400 сая ам.доллар
Тус сан нь хөдөө орон нутгийн болон алслагдсан иргэдэд зориулсан орон нутгийн нийтийн тээврийн шийдлүүдийг дэмждэг бөгөөд тогтсон маршрутаас эхлээд эрэлтэд суурилсан үйлчилгээ болон хамтран зорчих зэргээр орон нутгийн тээврийн системийг уян хатан зохицуулах боломжийг олгодог.	Энэхүү сан нь нийтийн тээврийн болон сургуулийн автобусыг цахилгаан хөдөлгүүртэй болгох төлөвлөгөөг санхүүжүүлж, утаагүй 5000 автобус худалдаж авах болон холбогдох дэд бүтцийг бий болгоход дэмжлэг үзүүлдэг.	Уг сан нь тээврийн идэвхтэй төлөвлөлтийн үйл ажиллагааг дэмжихээс гадна шинээр болон өргөтгөх зам, дугуйн зам, явган хүний гүүр барих төслүүдэд хөрөнгө оруулалт хийдэг.

⁷⁸ <https://www.ptua.org.au/policy/funding/>

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүжилтийг босгох олон улсын туршлага

Институци болон санхүүжилтийг босгох хүрээнд оролцооны төрлийг олон улсын туршлага дээр дараах хүснэгтэд харуулав.
Мөн олон улс орнууд, хотуудад хэрэгжүүлэхэд тулгарсан асуудлыг санамжид тусгасан.

Хүснэгт 30. Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүжилт босгох олон улсын туршлага

Оролцооны төрөл	Олон улсын туршилга, жишээ	Санамж
Институцийн хүрээнд Төрийн оролцоо, санхүүжилт	Өмнөд Африк: Тшване хотын тогтолцоо: Тшване хот нь 2000 онд байгуулагдсан бөгөөд хуучин Претория хот болон апартеидын үед бий болсон хэд хэдэн суурингуудаас бүрддэг. Энэ хот нь Йоханнесбург, Екурхулени зэрэг томоохон хотуудтай холбогдож, өргөн хүрээг хамардаг. Эдийн засаг, орон зайн уялдаа холбоогоороо Гаутенг мужийн хот-бүс нутаг гэж нэрлэгддэг хотын сүлжээ юм. Нийтийн тээврийн байгууллага байхгүй бөгөөд тээврийн системийг зохион байгуулах, зохицуулах, санхүүжүүлэхэд төр, захиргааны гурван байгууллага оролцдог. - Төв засгийн газар нь хотын захын төмөр замыг эзэмшиж, зохицуулж, нэг оператор (метрорейл) болон автобусны үйлчилгээ эрхлэгчдэд татаас олгодог; - Гаутенг муж нь автобусны компаниудын үйл ажиллагааны гэрээг удирдаж, төв засгийн газрын татаасыг хуваарилдаг. Мөн микроавтобусны таксид үйл ажиллагааны лиценз олгодог; - Тшване хотын захиргаа тээвэрлэгчдийг бүртгэж, тээврийн маршрутыг бий болгох үүрэгтэй. Мөн автобусны компани болох Тшване автобусыг эзэмшдэг. Институцийн тогтолцооны уялдаа холбоо байхгүй байгааг анзаарсан эрх баригчид хариуцсан байгууллагыг бий болгохыг хэрэгцээг харсан хэдий ч хот болон мужийн эрх мэдлийн зөрчилдөөн гарсан. Зохицуулалтыг Тээврийн үндэсний тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгад тодорхой болгохоор зорьсон байдаг.	Хотын тээврийн төрлийг нийслэл хотын хэмжээнд удирдах үүрэг аль ч эрх мэдэлтэнд байхгүй тохиолдолд төсвийн санхүүжилт нь хөрөнгө оруулалтын төрөл ба/эсвэл тээврийн төрлөөр мэргэших хандлагатай байдаг.
Орон нутгийн оролцоо	Чунцин, Хо Ши Мин хотод замын хөдөлгөөнийг зохицуулах, нийтийн тээврийн зохион байгуулалтыг орон нутгийн удирдлагууд хариуцдаг. Мөн эдгээр төслүүдийг хэрэгжүүлэх санхүүгийн чадавхигүй ч шинэ төслүүдийг дэвшүүлэхэд идэвхтэй үүрэг гүйцэтгэдэг. Эдгээр улсын янз бүрийн хотуудын хөрөнгө оруулалтын төслийг төв засгийн газар шийддэг. Гэсэн хэдий ч тээвэрлэгчдийн алдагдлыг хотууд санхүүжүүлдэг. 2004 оноос хойш Истанбул хотын захиргаа нь замын хөдөлгөөнийг зохицуулах, хянах, олон нийтийн тээврийн хэрэгсэл, түүний дотор хэд хэдэн төрийн байгууллагуудыг оролцуулан хөрөнгө оруулалт хийх, удирдах, мөн зам засварын ажлыг хариуцдаг. Өмнө нь эдгээр үүрэг нь Зам тээврийн яаманд шууд харьяалагддаг аймгийн байгууллагуудад харьяалагддаг байсан. Гэсэн хэдий ч Истанбул хот нь үндэсний хэмжээнд удирдаж байгаа төмөр	Хариуцлагыг шилжүүлэхэд хангалттай хэмжээний санхүүгийн дэмжлэг үзүүлэх нь ховор. Тиймээс орон нутгийн татвар зэрэг нь ерөнхийдөө үл хөдлөх хөрөнгө эсвэл эдийн засгийн үйл ажиллагаан дээр суурилдаг боловч хотын бүх нийтийн үйлчилгээний хэрэгцээг хангах боломжгүй санхүүгийн шинэ

	зам, метро, хотын захын галт тэрэг, хотын хурдны зам эсвэл Босфорын хоолой дээрх гүүрийг хараахан удирдаагүй байна.	хэлбэрийг хот суурингууд олох ёстой болдог. Зээл ашиглах, татварыг сайжруулах, зогсоолын торгуулийн орлогыг хуваарилах нь арга хэмжээний жишээ юм. Гэсэн хэдий ч тэд үндэсний шинж чанартай баталгаа, зохицуулалтыг шаарддаг. Тиймээс иж бүрэн төслийн хүрээнд хэлэлцүүлэг явуулах нь чухал.
Төв засгийн газрын оролцоо	Францын Куритиба, Сан Франциско болон хотууд болон зарим хот суурин газруудад тээврийн эрх баригчид хотын аялалын бүх хэлбэрийг удирдаж, санхүүжилтийг өөрсдийн эх үүсвэрээр, мөн бусад орон нутгийн засаг захиргаа, муж улстай байгуулсан санхүүжилтийн гэрээгээр хангадаг. Бразилд Хотуудын яам нь гурван тусгай хөтөлбөрөөр хотын тээврийг санхүүжүүлдэг. - "Хотын хөдөлгөөнт хөтөлбөр" нь хотын захиргаа болон холбооны мужуудаас санхүүжилтийг нэмж өгдөг. Энэхүү хөтөлбөр нь засгийн газраас санхүүжилт авдаг бөгөөд тээвэр, замын хөдөлгөөн, хүртээмжийн бодлогын уялдааг дэмжих зорилготой юм. Энэ нь нийтийн тээврийн систем, моторгүй тээврийн хэлбэр, хүртээмжийг чухалчилдаг; - "Ажилчдын тэтгэврийн сан"-аас (2008 онд 340 сая евро) санхүүжилттэй Pro-Transpore нь ялангуяа тус улсын хамгийн ядуу бүс нутагт байрладаг хотуудад чиглэгддэг. Тээврийн ерөнхий төлөвлөгөөг бий болгосон буюу боловсруулж байгаа хотуудад явган зорчигч, дугуйчдад зориулсан инженерийн судалгаа, нийтийн тээврийн хөрөнгө оруулалт, бүтээн байгуулалтыг санхүүжүүлдэг; - Эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн үндэсний банкнаас удирддаг PRO-MOB (Хотын шилжилт хөдөлгөөнийг дэмжих дэд бүтцийг санхүүжүүлэх хөтөлбөр) нь хотын захиргаанд нээлттэй бөгөөд хот суурин газруудад тээврийн төслүүдийг хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлдэг.	Улс орны эдийн засгийн үйл ажиллагааны гол цөм нь байдаг бөгөөд ихэвчлэн мегаполис байдаг тул засгийн газрууд гол хотууддаа тодорхой хэмжээний эрх мэдлийг хадгалдаг; Тиймээс тэд маш их хэмжээний хөрөнгө оруулалт шаарддаг. Төслийг шууд санхүүжүүлэх, түүнчлэн зохицуулалтад өөрчлөлт оруулах, шинэ хууль батлах шаардлагатай санхүүжилтийн шинэ эх үүсвэрийг бий болгоход засгийн газар гол тоглогч хэвээр байна. Засгийн газрууд зээл авахад чухал үүрэг гүйцэтгэдэг,
Санхүүжилтийн эх үүсвэр болохын хүрээнд		
Хувийн тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын татвар	Энэ татварыг АНУ, Австрали, Канадад байдаг шиг ерөнхийдөө тээврийн салбарт, тэр дундаа хотын тээврийн салбарт урьдчилан хуваарилах нь санхүүгийн тогтвортой эх үүсвэрийг бүрдүүлдэг. Гэвч энэ орлого нь ихэвчлэн нэгдсэн төсөвт шууд ордог нь салбарын санхүүжилтэд оруулсан бодит хувь нэмрийг нь зөв шинжлэхэд хүндрэлтэй байдаг.	
Шууд бус ашиг хүртэгчдийн төлсөн татвар	Хувийн тээврийн хэрэгслийн татвараас хамаагүй бага өргөн тархсан эдгээр татвар нь зарим улс оронд аль хэдийн байдаг бөгөөд санхүүгийн томоохон хувь нэмэр оруулдаг. Ажилчдынхаа ажлын байрандаа очихын тулд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд хамрагдаг компаниуд цалингаас хамаарч татвар төлдөг. Францад 1971 онд бий болсон тээврийн татвар нь 9-өөс дээш ажилтантай хувийн болон төрийн ажил олгогчдын цалингийн 0.5% -аас 2.6% -ийн	

	татвар юм. Энэ нь хотын дамжин өнгөрөх тээврээр явдаг байгууллагын төсвийн ихээхэн хувийг бүрдүүлдэг. (Энэ нь Лион хотын Транзит тээврийн газар, Ситралын 2008 оны төсвийн 37 хувийг бүрдүүлсэн) Дублинд трамвайны шинэ шугамын ашиг тусыг хүртэж буй оршин суугчид үл хөдлөх хөрөнгийнх нь үнэ өссөн тул нэмэлт татвар төлөх зохицуулалтыг оруулсан байна.	
Олон улсын банк санхүүгийн байгууллагын санхүүжилт	Санхүүгийн шууд тусламжаас гадна санхүүжилтийн агентлагийн оролцоо нь төсөлд итгэх итгэлийг бий болгож, улмаар бусад санхүүгийн дэмжигч, ялангуяа банкуудыг татан төвлөрүүлж, мөнгө цуглуулах ажлыг хөнгөвчлөх боломжтой. Үндэсний хөгжлийн банк, муж, бүс нутаг гэх мэт бусад байгууллагуудтай хамтран өөрийн хөрөнгийн хуваарилалт нь төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хэлбэрээр төсөл хэрэгжүүлэхэд хүргэж болох бас нэг давуу тал юм. Санхүүжилтийн байгууллагууд байгаа тохиолдолд найдвартай. Энэ бол Европ дахь Европын хөрөнгө оруулалтын банкны үүргийг дурдаж болно. Энэ нь Сан Пауло дахь метроны 4-р шугамын санхүүжилтийг Дэлхийн банк, Японы Олон улсын хамтын ажиллагаа, банкттай хамтран зохион байгуулсан байна.	
Үнэ болон бодит зардал	Францад нийтийн тээврийн системийн ашиглалтын зардлын ердөө 25 хувийг хэрэглэгчдийн оруулсан хувь нэмэр л хамардаг. Шимтгэлийн хувь хэмжээ нь системийн хэмжээнээс хамаарч өөр өөр байдаг: 100,000-аас цөөн хүн амтай системд 21% -аас 300,000 гаруй хүн амтай системд 33% хүртэл. Истанбул хотын захиргаа нь автобусны 64%-ийг санхүүжүүлдэг байна. Энэхүү зардалд элэгдэл хорогдол болон тоног төхөөрөмж шинэчлэх нөөцийг оруулсан тохиолдолд зөвхөн 41% болж буурдаг. Метро, трамвайны оператор ULASIM AS нь орлогоороо ашиглалтын зардлынхаа 124 хувийг бүрдүүлдэг. Хо Ши Мин хотод төрийн татаас нь системийн ашиглалтын зардлын 45 орчим хувийг (төрийн, хувийн болон хоршооллын автобусны компаниуд) хамардаг. Тшванед нийтийн микроавтобус/такси (мотортой аяллын 32%) нь үйл ажиллагааны татаас авдаггүй. Төмөр замын компани болон автобусны компаниуд (мотортой аялалын 15%) нь үйл ажиллагааны зардлынхаа 50 гаруй хувийг бүрдүүлдэг татаас авдаг. Куритиба хотын нийтийн тээвэр нь сонгодог болон хурдны автобус (BRT) -аас бүрдэх нэгдсэн тээврийн сүлжээний (Rede Integrada de Transporte, RIT) үйл ажиллагаа, засвар үйлчилгээний бүх зардлыг бодит үнээр төлдөг бөгөөд 28 хувийг оператор ашигладаг бөгөөд 26 хотын 13-т нь ажилладаг. Куритиба хотын захиргаанд харьяалагддаг дамжин өнгөрөх тээврийн байгууллага (URBS 15). Энэхүү эрх бүхий байгууллага нь шугамыг баталж, орлогыг төвлөрүүлж, тээвэрлэсэн зорчигчийн тооноос ялгаатай тээврийн хэрэгслийн төрөл, явсан километрийн тоогоор операторуудын хооронд дахин хуваарилдаг нь менежментийг хөнгөвчлөх, операторуудын хоорондын өрсөлдөөнөөс урьдчилан сэргийлэх боломжийг олгодог. Ахмад настан, оюутнуудад төсвөөс санхүүжилт хөнгөлөлт үзүүлдэг. Куритиба тээврийн аж ахуйн нэгжүүдийн холбооны мэдээлснээр эдгээр хөнгөлөлттэй тарифын үнэ нь бүх тарифыг төлдөг бүх хэрэглэгчдэд хуваарилагддаг бөгөөд энэ нь нэг удаагийн, бүтэн үнийн тарифын зардлыг 16% -иар нэмэгдүүлдэг. Гэсэн хэдий ч, тийзний үнэ	Зардлын тооцоонд орсон элементүүдийн талаарх мэдээлэл дутмаг учраас эдгээр асуудлуудыг анхааралтай авч үзэх хэрэгтэй. Цаашилбал, зөвхөн горим, шугам биш бүхэл бүтэн системийг харьцуулж байна. Тэжээлийн шугамаар тэжээгддэг төв шугам нь орлого/зарлагын хамрах түвшин өндөр байх нь маш тодорхой юм. Сан Пауло, Сантьяго, Истанбул дахь метроны шугам, Монпелье дэх 1-р трамвай шугамын адил ашиг олох боломжтой. Гэсэн хэдий ч тэжээгч шугамгүй бол унаачдын тоо багасч, харьцаа тийм ч сайн биш байх болно

	Бразилийн хотуудын тийзний үнэтэй (2.20 реал, өөрөөр хэлбэл € 0.80) харьцуулахад дундаж болон бага хэвээр байна. Зорчилтын 38 орчим хувь нь Vale Transporte 16-ийн ашиг тусыг хүртдэг тээврийн системээр хийгддэг бөгөөд тээврийн зардал нь цалингийнх нь 6 хувиас хэтэрсэн тохиолдолд ажил олгогчоос ажилчдад олгодог санхүүгийн тусламжийн нэг хэлбэр юм. Гэсэн хэдий ч энэхүү санхүүгийн тусламж нь зөвхөн албан байгууллагын ажилтнуудад хамаарна. Цаашилбал, бүх оршин суугчдыг чөлөөт цагаа өнгөрөөх эсвэл дэлгүүр хэсэх зорилгоор нийтийн тээврээр зорчих боломжийг олгох үүднээс UBS дэлгүүрүүд нээлттэй байдаг ням гарагт хүн бүрт хямд үнээр (бараг 50%) нэвтрүүлсэн.
Тээврийн хэрэгслийн эзэмшил, ашиглалтын татвар	Тээврийн хэрэгслийг худалдаж авснаар уг тээврийн хэрэгслийн моторын хүчин чадал, даацын хэмжээнээс хамаараад харилцан өөр хэмжээгээр татвар төлөх шаардлагатай болдог. Эдгээр татварыг тээврийн хэрэгслийн шинэ эзэмшигч бүр төлдөг. Жишээлбэл, Оттавад эдгээр татварууд нь 2003 онд тээврийн компанийн (STO) үйл ажиллагааны төсвийн 9 хувийг эзэлж байв. Тээврийн хэрэгслийн лицензийн татвар улс улсад өөрөөр ногдуулдаг. - Японд лицензийн жилийн татвар; - Сингапурт дуудлага худалдаагаар зарагдсан тодорхой хугацаанд хүчинтэй жолоодох эрхийн гэрчилгээ ("эрхийн гэрчилгээ"); - Швейцарь улсын бүх авто замаар явахын тулд жил бүр авто замын карт худалдаж авах. Эдгээр татварууд ихэвчлэн улсын төсөвт шууд ордог бөгөөд нийтийн тээврийг шууд бусаар санхүүжүүлдэг.
Шатахууны татвар	Тухайн улсаас шалтгаалаад шатахууны татвар ихээхэн ялгаатай байдаг. Энэ төрлийн орлогын эх үүсвэрээс Венесуэл, Иран, Алжир зэрэг улсад ихээхэн татаас авах боломжтой. Заримдаа нийтийн тээвэрт шилжих хөдөлгөөнийг дэмжихийн тулд өндөр татварыг ашигладаг. Гэсэн хэдий ч хөгжингүй орнуудад энэ нь юуны түрүүнд санхүүгийн эх үүсвэр, заримдаа туслах хэрэгсэл болж нийтийн тээврийг санхүүжүүлдэг байна. - Калифорни муж нь шатахуун, хүнд даацын тээврийн хэрэгслийн татварын орлогын 70%-ийг (2006 онд 4.3 тэрбум доллар) тээврийн салбарт хуваарилдаг бөгөөд үүний 10.4% нь нийтийн тээвэрт ордог; эдгээр хөрөнгийн ихэнх нь зам, авто замын засвар үйлчилгээнд зарцуулагддаг; - Колумбид түлшний нэмэлт татвар нь Transmilenio системийн эхний гурван шугамын хөрөнгө оруулалтын 20% -ийг хангадаг; - Германд мужууд (мужууд) холбооны түлшний татвараар цуглуулсан хөрөнгийг хүлээн авдаг. Бавариа эдгээр хөрөнгийг хотын захын төмөр замын үйлчилгээний алдагдлыг (үйл ажиллагааны зардлын 40%) нөхөх татаас авахад ашигладаг.
Эко татвар	2005 оноос хойш Японд дахин боловсруулалтын татвар бий болсон бөгөөд энэ татварыг тээврийн хэрэгсэл худалдаж авахдаа ногдуулдаг бөгөөд "Японы автомашины дахин боловсруулалтыг дэмжих төв"-д төлдөг. Тээврийн хэрэгслийн дахин боловсруулалт 80%-тай байгаа Япон улс 2015 он гэхэд 95%-д хүргэх зорилт тавьжээ. Бусад бүтээгдэхүүн, ялангуяа сав баглаа боодол, электрон

Түгжрэлийн төлбөр	барааг дахин боловсруулах ижил төстэй системтэй Европт одоогоор ийм төрлийн татвар байдаггүй. 2007 онд Францад бохирдуулагч машин худалдан авахыг хориглох зорилгоор урамшуулал-малус системийг нэвтрүүлсэн. Гэвч өөрөө өөрийгөө санхүүжүүлэх ёстой байсан энэ тогтолцоо амжилтгүй болж улсын төсвөөр санхүүжүүлэхээс өөр аргагүй болсон. Энэхүү систем нь цэвэр машин худалдаж авахыг дэмжих зорилготой байсан бөгөөд худалдан авалтыг санхүүжүүлэх шинэ хэрэгсэл бий болгохгүй байх ёстой	
	Сингапур, Лондон, Стокгольм зэрэг хотууд хотын төв рүү нэвтрэх жолоочийн тоог хянах, нийтийн тээвэр, мэргэжлийн хэрэглээнд зориулсан замыг чөлөөлөхийн тулд тодорхой бүсүүдэд нэвтрэх хураамж авахаар сонгосон. Миланы түгжрэлийн төлбөрийг 2008 оны 1-р сард бохирдлыг арилгах зорилгоор нэвтрүүлсэн бөгөөд хамгийн ноцтой зөрчил гаргасан тээврийн хэрэгслийн жолооч нар тээврийн хэрэгсэл нь хэр бохирддогийг харгалзан хувьсах хураамжийг тооцдог. Өдөр тутмын түгжрэлийн төлбөрийг өглөөний 7-18 цагийн хооронд тооцдог. Тээврийн хэрэгсэл хэр бохирддог, өдрийн аль цагт тухайн бүсэд орох зэргээс шалтгаалж 2-10 еврогийн хооронд үнэтэй. Сарын тасалбарын үнэ нь тээврийн хэрэгслийн ялгаруулж буй бохирдлын түвшингээс хамаарч 50-250 еврогийн үнэтэй байдаг. Еврогийн ялгаруулалтын стандартаар тээврийн хэрэгслийг таван ангилалд хуваадаг. Татвар хэрэгжигч эхэлснээс хойш хоёр сарын дараа тус бүсэд нэвтэрч буй арилжааны тээврийн хэрэгслийн тоо 30 хувиар буурч, замын хөдөлгөөний бүтэц ихээхэн өөрчлөгдсөн байна. Нийт орлого нь сард ойролцоогоор 5 сая евро байхаар тооцоолсон. Сингапур улс 1975 онд бизнесийн бүсэд ачаалал ихтэй үед 4-өөс доош зорчигчтой тээврийн хэрэгсэлд татвар ногдуулах замаар хотын түгжрэлийн төлбөрийг бизнесийн дүүрэг дэх замын түгжрэлийг шийдвэрлэх зорилгоор хэрэгжүүлснээрээ анхдагч байсан юм. 1990-ээд оноос хойш хувийн автомашины хэрэглээг маш хязгаарласан бодлого хэрэгжүүлж эхэлсэн. Үүнд шинэ тээврийн хэрэгсэл худалдаж авахдаа тусгай зөвшөөрөл авах үүрэг, зам засвар, арчлалтын зардалд жил бүр татвар ногдуулах, хот руу чиглэсэн өндөр хурдны замд ачаалал ихтэй үед хотын автозамын хураамж авах зэрэг арга хэмжээг тусгасан. Жолооч нар тээврийн хэрэгслийнхээ салхины шилэнд татварын диск тавих шаардлагатай болсон. 1995 онд Газрын тээврийн газар байгуулагдсан. Тээврийн бүх бодлогыг цэгцлэх үүрэгтэй байсан. 1998 онд хот суурин газрын цэнэглэлтийг хэрэгжүүлсэн. Технологийн дэвшлийн ачаар уг системд тээврийн хэрэгслийг автоматаар илрүүлдэг камер, самбар дээрх тоног төхөөрөмж, урьдчилсан төлбөрт картууд багтсан байна. Хэрэглэгчид тус бүсэд орох бүрт тухайн өдрийн цагаас хамаарч хувьсах үнэ төлдөг. Энэ нь оргил ачааллын үед замын хөдөлгөөний ачаалал буурахад нөлөөлж, жолооч нар аялалаа сайн зохион байгуулж сурсан. 2003 он гэхэд хотын төвийн замын түгжрэлийг бууруулах зорилт бүрэн биелсэн. - бизнесийн дүүрэгт замын хөдөлгөөн мэдэгдэхүйц буурсан; - төлбөрийн хугацаанд аялалын дундаж хурд хоёр дахин нэмэгдсэн;	Нийгэмд хүлээн зөвшөөрөгдөх нь нэн чухал бөгөөд түгжрэл нь нийгмийн болон байгаль орчны зардлыг дагуулдаг гэдгийг хэрэглэгчдэд тайлбарласнаар л олж авдаг. Түгжрэлийн төлбөрийг "бохирдуулахын тулд төлөх" лиценз гэж тодорхойлж болно. Лондонгийн нэгэн адил уг схемийг ашиглалтад оруулахдаа оршин суугчид нь тэдний амьдралын чанарт зэрэг нөлөөлөл үзүүлэх боломжтой талаар хүлээн зөвшөөрөх шаардлагатай юм. Үүнийг хайхрамжгүй байдлаар нэвтрүүлбэл олон нийтийн хүчтэй эсэргүүцэлтэй тулгарах магадлалтай.

	- 1975-1991 оны хооронд бүс доторх замын хөдөлгөөн 45%-иар буурч, шинэ систем нэвтрүүлсний дараа 10-15%-иар буурсан; - Машинд хамтран явах нь улам бүр түгээмэл болсон. 2003 онд нийт орлого 133 сая еврод хүрсэн. 10%-ийг үйл ажиллагааны зардалд зарцуулсан. 1998 он гэхэд 93 сая еврогийн хөрөнгө оруулалт бүрэн хорогдуулсан бөгөөд түүнээс хойш LTA 120 сая еврогийн хөрөнгийг Сингапурын төв засгийн газарт шилжүүлсэн байна. Тиймээс нийтийн тээвэрт хэдий хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийгдсэнийг дүгнэхэд бэрх. Замын хөдөлгөөнөөс эхлээд нийтийн тээвэр хүртэлх тээврийн бүх хүрээг хамарсан бодлогыг удирдахын тулд Лондон хотод түгжрэлийн төлбөрийг хотын дамжин өнгөрөх тээврийн газар болох Transport for London (TfL) нэвтрүүлсэн. Түгжрэлийн төлбөрийг хоёр үе шаттайгаар нэвтрүүлсэн: 2003 онд тус бүс 22 ам.км талбайг эзэлж байсан бол 2007 онд 40 ам.км болгон өргөтгөсөн. Камерууд тээврийн хэрэгслийн дугаарыг бүртгэж, дараа нь тухайн бүс дотор зорчихдоо өдөр бүр 8 фунт стерлинг (ойролцоогоор 9 евро) төлсөн хэрэглэгчдийн жагсаалттай харьцуулан шалгадаг. Даваагаас Баасан гараг хүртэл өглөөний 7-18 цагийн хооронд төлбөрийг заавал төлөх ёстой. Мессеж, интернет, худалдааны цэгүүд, утсаар, шуудангаар гэх мэтээр хийх боломжтой. Бүсийн оршин суугчид сар эсвэл жилийн тасалбар худалдаж авбал 90% хөнгөлөх эрхтэй. Яаралтай тусламжийн машин, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст зориулсан тээврийн хэрэгсэл, 9-өөс дээш суудалтай тээврийн хэрэгсэл, мотоцикл, такси, автобусыг түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлсөн. Түгжрэлийн төлбөрийн бодлогын 2010 онд дэвшүүлсэн зорилтууд нь: - бүс доторх замын хөдөлгөөн (мотоциклийг эс тооцвол) 15% буурсан; - түгжрэлийг цэнэглэх бүс доторх замын түгжрэлийг 20-30% бууруулах; - 2020 он гэхэд цэнэглэх хугацаанд 20,000 зорчигч нийтийн тээвэрт шилжинэ. 2004 онд TfL-ийн хийсэн судалгаагаар эдгээр зорилтууд үндсэндээ биелсэн болохыг харуулж байна. - замын хөдөлгөөн (мотоциклоос бусад) 15% -иар буурсан; - бүсэд түгжрэл 35%-иар буурч, замын хөдөлгөөний хурд 3 км/ц нэмэгдэж, 14 км/ц-аас 17 км/цаг болсон; - 14 мянган хэрэглэгч нийтийн тээврийн үйлчилгээнд шилжээд байна. Лондонгийн түгжрэлийн төлбөрийн тогтолцооны нэг зорилго нь ойрын 10 жилийн хугацаанд заавал хураамж ногдуулах замаар нийтийн тээвэрт цэвэр мөнгөн урсгалыг бий болгох явдал байв. Жилд 180 сая еврогийн орлого олох зорилт тавьсан. Энэ зорилгод хоёр үндсэн шалтгаанаар хүрч чадаагүй: - схемийг ажиллуулах зардал маш өндөр, нийт орлогын 50% -ийг эзэлж байна; - Энэхүү схем нь өөрийн амжилтын золиос болсон - 2007 онд бүсийг өргөтгөснөөр 40,000 оршин суугч нэмэлт төлбөр авах боломжтой байсан ч өдөр тутмын орлогыг 106,000 еврогоос 167,000 евро болгон нэмэгдүүлсэн ч горимын шилжилтийн үр дүнд түгжрэлийн төлбөр багассан шалтгаан нь 90% хөнгөлөлттэй зорчих эрхтэй байсанд байна.
--	---

	Гэсэн хэдий ч санхүүгийн хувьд 2007-2008 оны санхүүгийн жилийн нийт орлого ойролцоогоор 300 сая евро, ашиглалтын зардал 146 сая евро 25 байна. TfL-ийн бүртгэсэн 154 сая еврогийн нэмэлт цэвэр орлогыг Их Лондонгийн автобуснуудыг сайжруулахад зориулсан байна.													
Төлбөртэй зогсоол	Нийлүүлэлт нь машины зогсоолын эрэлтийг хангах, ашиглах боломжтой талбайн тоог нэмэгдүүлэх, оффисын цогцолбор гэх мэт шинэ барилга байгууламжид автомашины зогсоол байгуулах, замын хөдөлгөөний хэмжээг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байдаг. Зогсоолын талбайн нийлүүлэлтийг хязгаарлаж, нийлүүлэлтийг хэд хэдэн шалгуурын дагуу зохицуулах нь (жишээ нь, Барселона дахь зогсоолын цаг дээр үндэслэсэн) хотын төвд хувийн тээврийн хэрэгслийг ашиглах эрэлтийг хянах нэг арга юм. Сан Франциско хотын тээврийн агентлаг (SFMTA) нь MUNI (нийтийн тээврийг хариуцдаг хотын транзит агентлаг) болон замын хөдөлгөөн, зогсоолын удирдлагын байгууллагуудаас бүрдэнэ. Энэ нь хотын өмчит 40 төлбөртэй зогсоол, гудамжны бүх зогсоол зэрэг хотын тээврийн бүх бодлогыг удирддаг. Зогсоолын орлого нь хэрэглэгчийн зогсоолын зөвшөөрөл, оршин суух зөвшөөрөл, зогсоолын торгууль, хувийн зогсоолын орлогын 25 хувийн татвараас бүрддэг. Figure 8 : Breakdown of parking revenues in San Francisco <table><thead><tr><th>Category</th><th>Percentage</th></tr></thead><tbody><tr><td>Parking permits</td><td>46 %</td></tr><tr><td>Residents permits</td><td>29 %</td></tr><tr><td>Tax on private parking for the SFMTA</td><td>11 %</td></tr><tr><td>Tax on private parking for the city and the county</td><td>11 %</td></tr><tr><td>Fines</td><td>3 %</td></tr></tbody></table>	Category	Percentage	Parking permits	46 %	Residents permits	29 %	Tax on private parking for the SFMTA	11 %	Tax on private parking for the city and the county	11 %	Fines	3 %	
Category	Percentage													
Parking permits	46 %													
Residents permits	29 %													
Tax on private parking for the SFMTA	11 %													
Tax on private parking for the city and the county	11 %													
Fines	3 %													
	Франц Улс: Хотын төвүүд дэх төлбөртэй гудамжны зогсоолын жилийн орлого нь хот суурин газрын хэмжээнээс хамаарна. Мөн зогсоолын ашиглалтын зардлыг жилд 350-450 еврогийн хооронд тоолдог													

	<table><tr><th rowspan="2">Core of an urban unit</th><th colspan="3">Annual revenues in thousands of euros</th></tr><tr><th>Average</th><th>Minimum</th><th>Maximum</th></tr><tr><td>Less than 50,000 inhabitants</td><td>322</td><td>65</td><td>1,113</td></tr><tr><td>From 50,000 to 100,000 inhabitants</td><td>600</td><td>267</td><td>1,600</td></tr><tr><td>From 100,000 to 300,000 inhabitants</td><td>2,411</td><td>689</td><td>5,000</td></tr><tr><td>From 300,000 to 1 million inhabitants</td><td>2,226</td><td>1,400</td><td>6,100</td></tr><tr><td>Over 1 million inhabitants</td><td>5,504</td><td>3,202</td><td>6,400</td></tr></table> Source : <i>CEMIL Rapports d'Etudes. Le stationnement en France en 2005 (Parking in France in 2005)</i>	Core of an urban unit	Annual revenues in thousands of euros			Average	Minimum	Maximum	Less than 50,000 inhabitants	322	65	1,113	From 50,000 to 100,000 inhabitants	600	267	1,600	From 100,000 to 300,000 inhabitants	2,411	689	5,000	From 300,000 to 1 million inhabitants	2,226	1,400	6,100	Over 1 million inhabitants	5,504	3,202	6,400	
Core of an urban unit	Annual revenues in thousands of euros																												
	Average	Minimum	Maximum																										
Less than 50,000 inhabitants	322	65	1,113																										
From 50,000 to 100,000 inhabitants	600	267	1,600																										
From 100,000 to 300,000 inhabitants	2,411	689	5,000																										
From 300,000 to 1 million inhabitants	2,226	1,400	6,100																										
Over 1 million inhabitants	5,504	3,202	6,400																										
Францын Нантес хот: 7000 машины зогсоол дахь нэг авто зогсоол жилд ойролцоогоор 1000 еврогийн цэвэр ашиг олдог. Зардал: Жилд 2 сая евро. Жилд ойролцоогоор 7-9 сая еврогийн орлого.																													
Компаниудын сайн дурын оролцоо Өөрсдийн зохион байгуулалт	Алжир, Марокко, Энэтхэг зэрэг орнуудад түгээмэл байдаг энэ төрлийн үйлчилгээ нь компанийн өөрийн санаачилгаас үүдэлтэй бөгөөд ингэснээр сайт руу нэвтрэх боломжийг сайжруулж, автомашины хараат байдлыг бууруулдаг. Ажил олгогчид тээвэрлэлтийг өөрсдөө зохион байгуулж болно, эсвэл хувийн дасгалжуулагч компанид даалгавраа өгч болно. Ихэнхдээ дараах нөхцөлүүдийг харгалзасны үндсэн дээр хэрэгжүүлдэг байна. Үүнд: - нийтийн тээврийн үйлчилгээ хангалтгүй, тогтмол бус; - компанийн байр нь ихэвчлэн хотын захад болон/эсвэл бизнесийн цэцэрлэгт хүрээлэнд байдаг шиг тээврийн коридороос хол байрладаг; - компанийн ажилчид нийтийн тээврийн ердийн цагийн хуваариас гадуур эсвэл ажлын богиносгосон цагаар ажиллах үед.																												
Байгууллагын албан хаагчдын унаа, зохион байгуулалтын төлөвлөгөө	2004 оны 7-р сарын 1-ээс хойш Брюссель муж дахь 200 гаруй ажилтантай Бельгийн компаниуд Компанийн Хөдөлгөөний Төлөвлөгөө гаргах шаардлагатай болсон. Францад компанийн хөдөлгөөнт байдлын төлөвлөгөө (болон төрийн захиргааны хөдөлгөөнт төлөвлөгөө) нь заавал тавигдах шаардлага биш хэдий ч бодлогын хүрээнд хэрэгжүүлэхийг дэмждэг. Зорчилтын төлөвлөгөө гэж нэрлэгддэг ижил төстэй санаачилгууд байдаг. АНУ, Англи, Шинэ Зеланд, Канад зэрэг орнуудад өөрсдийн Тээврийн эрэлтийн менежмент (TDM) бодлогод уялдуулж хэрэгжүүлдэг бөгөөд шинээр хэрэгжүүлэх төсөлд тусгагддаг. Америкийн зарим мужуудад TDM-ийн нэг хэсэг болгон "зогсоол оронд бэлэн мөнгө" хөтөлбөрийг баталсан бөгөөд энэ нь үнэ төлбөргүй зогсоолоо өгөхийг сонгосон ажилчдад ажил олгогч нь бэлэн																												

	мөнгөний нөхөн олговор олгодог бөгөөд нэг удаад төлсөнтэй тэнцэх хэмжээний нөхөн олговор олгодог.	
Тээврийн татвар	Франц: Хамгийн алдартай бөгөөд хэрэглэдэг тээврийн татвар бол Францын "Versement Transport" буюу VT юм. Энэ нь 1971 онд Иль-де-Франс мужид есөөс дээш цалинтай ажилтантай төрийн болон хувийн компаниудад зориулагдсан. Үүний зорилго нь тухайн үед эдийн засгийн хурдацтай өсөлттэй байсан Парис хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг өргөжүүлэх, сайжруулахад шаардлагатай санхүүжилтийг олгох байсан. Компанийн нийт цалингийн зардлын хувиар тооцдог VT-ийг Нийгмийн даатгалд цуглуулж, нийтийн тээврийн холбогдох байгууллагад шилжүүлдэг. Хувийн хэмжээг тухайн орон нутгийн эрх баригчид тогтоодог ч улсаас дээд хязгаар тогтоодог. - Парис болон түүний захын дүүрэг: Парис болон хөрш зэргэлдээ Хаутс-де-Сейн мужид (Па Дефенс Бизнесийн дүүрэг байрладаг) хувь хэмжээ 2.6% -иар хязгаарлагддаг. Энэ хязгаарыг бусад дотоод цагираг хотын захын хороололд 1.7% хүртэл бууруулж, гадна захын хороололд 1.4%; - Францын бусад хэсэгт: нийтийн тээврийн тусгай коридортой хотуудын хувьд хувь хэмжээ 1.75% -иар хязгаарлагддаг; 100,000-аас дээш хүн амтай хотод 1%; 100,000-аас цөөн хүн амтай хотуудад 0.55%.	
Нийтийн тээврийн хэрэгслээр үйлчилдэг газруудад газрын үнэ цэнийг тогтоох	Тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх нь ерөнхийдөө газар, үйлчилж буй барилга байгууламжийн үнэ цэнийг нэмэгдүүлэхэд хүргэдэг. Төрөл бүрийн жишээнүүдийн дагуу орон сууцны үл хөдлөх хөрөнгийн үнэ 5% -иас 10%, арилжааны зориулалттай үл хөдлөх хөрөнгийн хувьд 10% -аас 30% хооронд байна. Жишээлбэл, Хельсинк хотод метро баригдах үед орон сууцны үнийн өсөлт нь метроны буудлаас 750 метрийн радиуст зайтай урвуу хамааралтай байсан бөгөөд ялангуяа өндөр түвшин 250-500 метрийн хооронд байсан. Нэг километр хүрэхгүй зайд байрлах 81,000 барилгын үнэ цэнэ нь 550-670 сая ам.доллар гэж тооцогдсон.	
Төлөвлөсөн газар худалдан авах	"Transport for London" компанийн захиалгаар 1992-2002 оны хооронд 11 шинэ станцын хоёрыг тойрсон газрын үнэ 3.6 тэрбум еврогоор өссөн байхад 1992-2002 онуудад өртөг нь 3.6 тэрбум еврогоор өссөн гэж тооцоо гарсан. Уг шугамыг барихад 4.5 тэрбум евро зарцуулсан 38. Их Британийн засгийн газар төслийн үр дүнд бий болсон газрын үнийн цэнийн өсөлтийг тооцож ашигласан бол шугамын өргөтгөлийг төсвийн санд ямар ч зардалгүйгээр барьж болох байсан. Агуас Кларас: Бразилиа хотын төвөөс 20 километрийн зайд орших Агуас Кларас 1990-ээд оны эхэн үе хүртэл бараг ашиглагдаагүй байв. Энэ нь Бразилиа-Самамбаи метроны шугамыг барихаас өмнө Холбооны дүүргийн эрх баригчид худалдаж авсан бөгөөд туршилтын төлөвлөгөөний бүсийг Бразилийн эргэн тойронд бий болсон дагуул хотуудтай холбосон. Хөрөнгө оруулалтын үр дүнд бий болсон газрын үнэ цэнийн томоохон ашгийг олж авахын тулд эзэмшиж авсан газрыг хувийн эзэмшлийн газар болгон эзэмшиж, үл хөдлөх хөрөнгө оруулагчдад зарсан. Өнөөдөр энэ шинэ хотод 75,000 орчим оршин суугч амьдардаг бөгөөд 2020 он гэхэд энэ тоо хоёр дахин нэмэгдэх төлөвтэй байна. Бразилд анх удаа хэрэгжиж буй энэхүү төсөл нь бус нутагт үл хөдлөх хөрөнгийн эрэлт хэрэгцээ маш өндөр байгаа тул бүрэн амжилттай болсон. Газар доорх дэд бүтцийг барихад зарцуулсан 770	Эдгээр улсуудын амжилттай болсон үндэс нь дараах хүчин зүйлээс хамаарсан. Үүнд: Зорчигч хөдөлгөөний дэд бүтэц байхгүйгээс уг газар нь үнэ багатай газар байсан. Газар доорх төмөр зам барих нь зөвхөн хүртээмжийг бий болгоод зогсохгүй өндөр чанартай хүртээмжийг бий болгосон.

	сая ам.долларын 85 хувийг буюу 680 сая ам. Талбайг худалдах бэлтгэл ажлын хүрээнд газар хөгжүүлэх зардал 50 сая ам.доллараар үнэлэгдсэн. Копенгаген хот: Газар доорх шугамаа санхүүжүүлэхийн тулд санхүүжилтийн эх үүсвэр хайх шаардлагаас үүссэн Копенгагены төсөл нь тээврийн дэд бүтцийн хөгжлийг орон нутгийн шинэ хорооллын бүтээн байгуулалттай хослуулсан боловч төслийн эхэн үед энэ нь өмч хөрөнгөнд ихээхэн эрсдэлтэй байсан. 1990–ээд оны дэлхийн эдийн засаг уналтад орсон. Төвөөс 2 км-ийн зайд орших Эрстел нь муж (45%) болон Копенгаген хотын (55%) хамтран эзэмшдэг байсан бөгөөд энэ нь ихэвчлэн нэвтрэх боломжгүй байсан тул үнэ цэнэ багатай байв. Газар доорх тээврийн компани иж бүрэн бүтээн байгуулалтын төслийг байгуулсан. Зах зээл ид өрнөж байсан тэр үед газар зарж, эрсдэл нь үр дүнгээ өгсөн. Төслийн нийт өртөг нь 1.7 тэрбум евро байв. 50 хувийг газрын наймаагаар төлж, үлдсэнийг нь үл хөдлөх хөрөнгийн татвар, хэрэглэгчдэд тээврийн тасалбар худалдах замаар бүрдүүлсэн. Тус хорооллын шинэ оршин суугчид ижил системээр үйлчилдэг хотын бусад хэсгийн оршин суугчдаас илүү газар доорх төмөр замыг ашиглах хандлагатай байсан нь тээврийн дэд бүтэц байгаа нь тус бүс рүү нүүх шийдвэр гаргахад хүчтэй нөлөөлсөн гэж үзэж байна. Ийнхүү газар доорхи төмөр замын компани дэд бүтцээ бүрдүүлэх хөрөнгө босгож, шинэ оршин суугчид болон хэрэглэгчдээс тогтвортой, тогтвортой орлогыг бий болгосон. Копенгагены эрх баригчид газар худалдах өөр төслийг дэмжих замаар газар доорх сүлжээг үргэлжлүүлэн өргөтгөхөөр шийджээ. Харин энэ удаад газар доорх төмөр замын компани эрсдэл хүлээхгүй. Үл хөдлөх хөрөнгийн зах зээлийн өнөөгийн байдал эрх баригчдыг болгоомжтой ажиллахад хүргэсэн тул бие даасан компани төслийг хариуцах болно. Уламжлал ёсоор Японы төмөр замын компаниуд өөрсдийн бүтээн байгуулалтыг санхүүжүүлэхийн тулд газар эзэмшдэг. Токио хот ихэвчлэн ийм маягаар баригдсан бөгөөд зуучлагч компаниуд шинэ хотжилтын төслүүдийг төлөвлөлтөөс нь дуустал хэрэгжүүлж, нийтийн тээврийн дэд бүтцийг урьдчилан санхүүжүүлж, хөгжсөн газрыг зарж борлуулж, хөрөнгө оруулалтаа (мөн ашгийг) нөхөж байсан. Гэвч бүтээн байгуулалт хийх газар хомсдохын хэрээр газар нэгтгэх нь төрийн болон хувийн хэвшлийн бүтээн байгуулагчдын санхүүжилтийн хамгийн түгээмэл арга болжээ. Энэ зарчим нь тодорхой газар нутгийг бүхэлд нь өөрчлөх, газар өмчлөгчийг өөрчлөхгүйгээр барилга байгууламж, нийтийн дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд оршино. Газар өмчлөгчид тогтоосон талбайнхаа 30-50 хувийг "хөрөнгийн татвар"-аар санхүүжүүлэхэд оролцдог. Хэсэгчилсэн газрыг газрын нөөц бүрдүүлэх, шинээр тээврийн дэд бүтэц барих зардлын дийлэнх хэсгийг нөхөх зорилгоор хувь хүн, хувийн өмч, нийгмийн үйлчилгээ эрхлэгчдэд худалдах, түүнчлэн шинээр ашиглалтад орсон авто зам, нийтийн эзэмшлийн газар байгуулах зардлын дийлэнхийг нөхөх зорилгоор хэсэгчилсэн болон олон нийтийн татаас олгосон.
Бизнес, орон сууцны бүтээн байгуулалтыг хөгжүүлэх	Япон: Газрын хомсдол, зарах газрын үнэ хэт өндөр байгаа тул тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэгчид галт тэрэгний буудал болон ойр орчмын газруудад бизнесийн үйл ажиллагааг хөгжүүлэх анхны шийдлүүдийг гаргах шаардлагатай болсон. Уламжлал ёсоор, төмөр замын компаниуд үйл ажиллагааны орлогынхоо тодорхой хэсгийг баталгаажуулахын тулд газар болон арилжааны үйл

	ажиллагааны үнэ цэнийг олж авдаг бөгөөд үүнийг хадгалах, эсвэл бүр хадгалах нь зайлшгүй шаардлагатай байдаг. Хүн амын хөгшрөлт нь тасалбарын борлуулалтаас олох орлого шууд буурах тул энэ орлогыг нэмэгдүүлээрэй. 2006 онд газрын үнэлгээ нь компаниас хамаарч үйл ажиллагааны орлогын 5-аас 42% -ийг эзэлж байсан бол дэлхийн бусад орнуудад ердөө 2% -иас 8% хүртэл байдаг. Төмөр замын тээвэр Японы хотжилтыг хөдөлгөж байна. Станцууд болон тэдгээрийн ойр орчмын газрууд нь хэрэглэгчдийн хувьд зайлшгүй дамжин өнгөрөх цэг бөгөөд ингэснээр бизнесийн томоохон боломжуудыг агуулдаг. Хоншю арлын зүүн хэсэгт (Токиог оруулаад) үйлчилдэг JR East компани "Vision 2020 i do mi" challenge-ийг эхлүүлсэн. Үүний зорилго нь нийгмийн сүүлийн үеийн хөгжлийг тусгасан бизнесийн шинэ үйл ажиллагаа, үйлчилгээг хөгжүүлж, тээврээс бусад үйл ажиллагааны орлогыг 10%-иар нэмэгдүүлж, улмаар нийт үйл ажиллагааны орлогын 40%-д хүргэх явдал юм. "Токио-Өртөө-Хот" төсөл нь өдөрт 380,000 орчим хүн зорчидог Токио хотын өртөөний орчмыг сэргээх зорилготой юм. Эдгээр зорчигчдын олсон орлого өдөрт дунджаар 260 сая ¥ буюу ойролцоогоор 2 сая евро болдог. Истанбул: 2006 онд Истанбул хотын захиргаа нь газар доорх галт тэрэгний вагоны засварын төвийн барилгын ажлыг санхүүжүүлэхийн тулд арилжааны бүтээн байгуулалтыг ашиглахаар шийдсэн. Төслийн хүрээнд хуучин төвийг буулгаж, 338 вагоны засварын төв, 3000 автомашины зогсоол, оффис, худалдааны төв зэргийг багтаах 68 мянган ам метр талбай бүхий гурван давхар барилга барьжээ. Хуучин засварын төв байрлаж байсан газар нь төрийн өмчийнх байсан учраас төслөө төвөггүйхэн зохион байгуулсан. Өмчлөлийг Туркийн орон сууц, хот байгуулалтын захиргаа болох TOKI-д шилжүүлж, газрыг хувийн хэвшлийнхэнд зарж, 320 сая еврогийн барилгын төслийг бүхэлд нь санхүүжүүлэхэд зарцуулсан. Өнөөдөр газрын борлуулалт аль хэдийн 230 сая евро болсон байна. Газар нутгийг хөгжүүлэх төлөвлөгөө нь газрын үнэ цэнийг нэмэгдүүлсэн. Хувийн өмчлөгчид тансаг зэрэглэлийн орон сууц барьсан бөгөөд Төрийн сангийн харьяа газар дээр цэнгэлдэх хүрээлэн барихаар төлөвлөж байна. Эрх баригчид Кадикой-Картап метроны шугамыг санхүүжүүлэхийн тулд энэ аргыг сонгосон бололтой. Нийтийн автобусны үйлчилгээ эрхэлдэг IETT компанийн 46,000 метр квадрат газрыг худалдааны цогцолбор, оффисын зориулалттай 300 метрийн хоёр цамхаг барих үл хөдлөх хөрөнгийн компанид 600 сая еврогийн тендер зарласны дараа авсан байна. Төсөл нь уг шугамын барилгын ажилтай шууд хамааралгүй байсан ч цуглуулсан хөрөнгийг шугам барихад зориулах болно.	
--	---	--

Түгжрэлийн төлбөр ногдуулах олон улсын туршлага

Түгжрэлийн төлбөрийг нэвтрүүлэх тухай яриа нь улс оронд татвар, хураамжийг нэмэх талаар хөндөгддөг тул эрх баригчдын зүгээс улс төрийн том шийдвэр гаргахад хүргэдэг. Иймд уг асуудлыг олон нийтэд сайтар таниулахын зэрэгцээ түгжрэл бууруулахаар тавьсан зорилго нь хэрэгжихүйц байх ёстой.⁷⁹

Дэлхийн томоохон хотууд түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн янз бүрийн оролдлогуудыг нэвтрүүлсээр байгаа ч авто замын түгжрэлийг бууруулахын тулд нэмж зам барих, авто замыг өргөтгөх нь үр дүнгүй гэдэгтэй олон улсад санал нэгдэх болжээ. Түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн бодлогын хүрээнд зарим улс орон зөөлөн бодлогыг нэвтрүүлэх буюу татвар, төлбөрийг нэвтрүүлэх замаар хувийн авто машинаар зорчих дадлыг өөрчилж, иргэдийн зорчилтийг илүү үр дүнтэй болгосноор авто замын түгжрэлийг амжилттайгаар багасгаж чадаж байна.

Түгжрэлийн төлбөрийн орлогын хуримтлалаар нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, байгаль орчныг хамгаалах, явган алхах, дугуй унах хэвшлийг түгээн дэлгэрүүлж түгжрэлийг бууруулахад зогсохгүй хүн ардын эрүүл мэндийг хамгаалахад үр дүнтэй зарцуулж байна. Ийм сайн жишээг Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын түүхээс харж болно. Судалгааны энэ хэсэгт эдгээр хотуудын туршлагаас авч үзэв.

Сингапур:

Сингапураас эхлэлтэй түгжрэлийн төлбөрийг нэвтрүүсэн арга туршлага өнөөдөр дэлхий дахинд шагшигдах хүртэл хүлээн зөвшөөрөгджээ. OECD-ээс 2020 оны байдлаар Сингапурын түгжрэлийн төлбөрийн схем нь дэлхий дээрх хамгийн төвөгтэй, цогц, технологийн хувьд боловсронгуй хотын Электрон Төлбөрийн Систем (цаашид “ЭТС” гэж товчлох) гэдгийг хүлээн зөвшөөрсөн.⁸⁰

Сингапурын засаглалын хэлбэрийн онцлогоос харвал түгжрэлийн төлбөрийг нэвтрүүлэхэд олон нийтийн оролцоог авч үзэлгүйгээр шууд нэвтрүүлэх боломжтой байсан ч эрх баригчид бүтэн жилийн турш олон нийтэд таниулах хөтөлбөрийг эрчимтэй хэрэгжүүлж, төлбөрийн хэмжээнд үнэлгээ хийж, өөрчлөлт оруулан нэвтрүүлсэн байдаг. Түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн энэ алхам нь нийгэм эдийн засгийн бусад эерэг үр дүнг мөн авч иржээ. Түгжрэлийн төлбөрийг анх нэвтрүүлж байсан 1975 оны үе, түүнээс хойш боловсронгуй болгосон 1998 оны шийдвэртэй алхамын үр дүнд нийтийн тээврийн үйлчилгээ, хүртээмжийг эрчимтэй өргөтгөж, зарим төрлийн тээврийн хэрэгслийн худалдан авалтыг бууруулж чаджээ. Түүнчлэн Засгийн газраас хотын төвд үлдсэн ядуусын хорооллыг хотын төвөөс гадна орших орчин үеийн, шинэ, хөнгөлөлттэй орон сууцаар солих хөтөлбөрийг эрчимтэй нэвтрүүлсэн байдаг.⁸¹

⁷⁹ [ITF Round Tables : Implementing Congestion Charges \(itf-oecd.org\)](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/congestion-control-singapore.pdf)

⁸⁰ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/congestion-control-singapore.pdf>

⁸¹ <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08047/02summ.htm#:~:text=Congestion%20pricing%20has%20been%20a,9%3A30%20in%20the%20morning.>

Сингапурт замын төлбөр хураах төлөвлөгөөг анх нэвтрүүлэхэд хүн амын дундах тээврийн хэрэгсэл өмчлөх байдал бусад хөгжингүй хотууд шиг тогтворжоогүй буюу тухайн үед Сингапур бага орлогоос өндөр орлого руу шилжих шилжилтийн үед нэвтрүүлж байснаараа ялгардаг. Тус улсын нэг хүнд ногдох ДНБ тусгаар тогтнолоо олсон үе болох 1965 онд 500 ам доллар байсан бол Хязгаарлалтын бүс (Area Licensing Scheme)-ээр түгжрэлийн төлбөрийг анхлан нэвтрүүлсэн 1975 онд 2,500 ам доллар байж харин одоогийн ЭТС-ийн төлбөрийг 1998 онд нэвтрүүлэхэд 22,000 ам доллар хүрч байв.

Түгжрэлийн төлбөрийг 1975 онд зөвхөн бизнесийн дүүрэгт гараар удирддаг системийг нэвтрүүлэх байдлаар анх санаачилжээ. Харин одоогийн мөрдөж буй ЭТС-ийн төлбөрийг тогтоох систем 1998 оноос хэрэгжиж эхэлсэн байдаг. Сингапурт анх 1975 онд дээрх зохицуулалтыг хийж эхлэхээс өмнө 1970-аад оны эхэн үед өглөөний оргил цагаар хотын төвийн бизнесийн бүсэд авто замын хөдөлгөөн "0" зогсолт хийж байв.

Улмаар 1975 онд уг бүсийг "хязгаарлалтын бүс" болгож өглөөний оргил цагаар 1.30 ам долларын төлбөртэй болгох зохицуулалт хийсэн нь асуудалгүй хэрэгжиж эхэлсэн (1-2 хувийн зөрчилтэй). Ингэснээр хязгаарлалтын бүсэд буюу төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тээврийн хэрэгслийн тоо 74,000-аас 41,200 болж 44, хувиар багассан. Үүнээс зорчиж буй хувийн автомашины тоо 42,800 – 11,400 болж 73 хувиар багасжээ. Үүнтэй уялдуулан нийтийн тээврийн чиглэл болон цагийн хуваарьт өөрчлөлт оруулснаар төлбөртэй бүсэд хөдөлмөр эрхэлдэг авто машин эзэмшигч өрхийн зорчилт 48–27 хувь хүртэл буурч, дундын таксины хэрэглээ 8 – 19 хувь болон нэмэгдэж, автобусаар зорчигсад 33 – 46 хувь болон нэмэгджээ.

Зураг 41. Сингапурын ЭТС нэвтрэх цэгийн харагдах байдал.



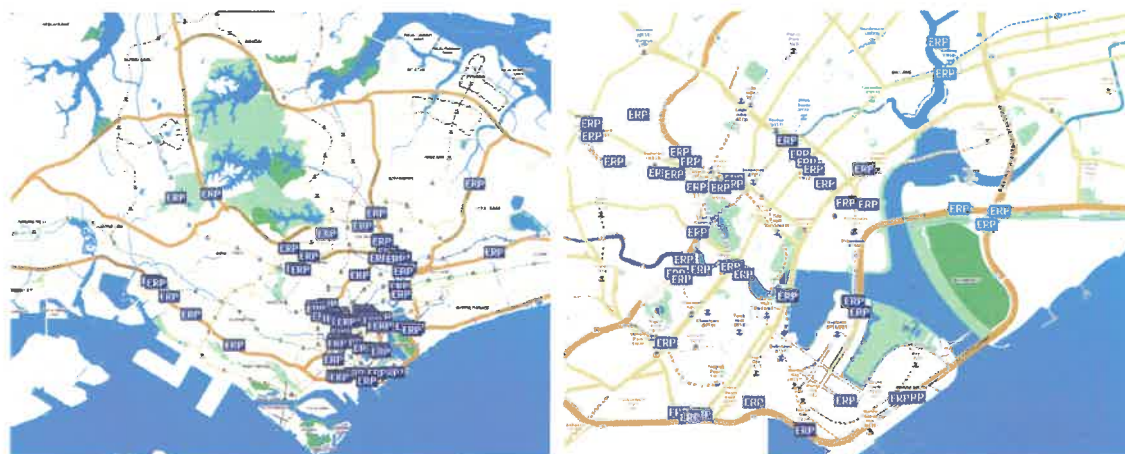
Эх сурвалж: Д. Өлзий-Эрдэнэ нар, 2022 он, 17 дахь тал

Харин 1998 оноос ЭТС-ийг нэвтрүүлснээр ажлын өдрүүдэд хотын төврүү зорчих тээврийн хэрэгслийн тоо өдөрт 271,000 – 206,000 болж 24 хувиар багасчээ.

Сингапурт тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахад заавал ЭТС-ийн дамжуулагч төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байхыг шаарддаг. Тээврийн

хэрэгсэл хотын гол замууд, хурдны замууд болон бизнесийн төв бүсийг тойрсон 93 гүүрэн гарцын сүлжээгээр дамжин өнгөрөхдөө ЭТС-ийн төлбөр нь замын сонголттой уялдан 5 минутын мөчлөгтэйгөөр тээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарч харилцан адилгүй хэмжээгээр автоматаар тооцогддог.⁸²

Зураг 42. Сингапурын ЭТС-ийн нэвтрэх цэг



ЭТС-ийн нэвтрэх цэг /2022-12/

Бизнесийн төв дүүрэг, ЭТС-ийн нэвтрэх цэг /2022-12/

Эх сурвалж: [LTA | traffic.smart](https://www.lta.gov.sg/content/traffic.smart)

Жолооч ЭТС-ийн нэвтрэх цэгээр дамжин өнгөрөхдөө ЭТС буюу түгжрэлийн төлбөр төлдөг. ЭТС төлбөр төлөхөөс зайлсхийхийн тулд жолооч:

- өөр зам ашиглах,
- ЭТС тооцох цагаас бусад цагт зорчих,
- тээврийн хэрэгсэл жолоодохын оронд нийтийн тээврээр тус тус зорчдог.

ЭТС-ийн төлбөрийг 5 минутын мөчлөгтэйгөөр 0,25 SGD -8,00 синга долларын хооронд тээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарч харилцан ялгаатай бодогддог. Түгжрэлийн төлбөрийг замын ачааллаас хамаарч ЭТС хэмжигчийг шулуун замд 45 км/цагаас 65 км/цаг, бусад замд 20 км/цагаас 30 км/цаг байлгахгаар тохируулсан байдаг.⁸³

Тээврийн хэрэгслийг үндсэн 4 төрөлд ангилж, түүний төрлөөс хамаарч түгжрэлийн төлбөр ялгамжтай бодогддог. Тухайлбал тээврийн хэрэгслийн 5 минутын түгжрэлийн төлбөр зам, цагийн сонголтаас хамаарч:

- 1) мотоцикл 0.25 - 2 синга доллар;
- 2) суудлын авто машин 0.5 - 4 синга доллар;
- 3) ачааны машин болон бага оврын автобус 0.75 - 6 синга доллар;
- 4) хүнд даацын машин болон том оврын автобус 1 - 8 синга доллар хооронд хэлбэлзэж байна.

⁸² <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/congestion-control-singapore.pdf>

⁸³ https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/ERP/ERP.html?fbclid=IwAR0vdgypNcJLRyXnScDXMEikHTkG0z4nv3-3iHym9iunx2yAU3VGT0du0IU#_Understanding_ERP

Судалгааг хийх үе буюу 2022 оны 12 сарын 1-ний өдрийн байдлаар Сингапурт ЭТС-ийн 29 нэвтрэх цэгийн 15 нэвтрэх цэг дээр түгжрэлийн төлбөрийг авч байна. Жишээ болгож №35, 68 дугаар нэвтрэх цэг дээрх түгжрэлийн төлбөрийг харьцуулав.

Хүснэгт 31. Сингапурын ЭТС-ийн төлбөр /№ 35 нэвтрэх цэг, цагийн хуваарь

Анг Мо Кио өргөн чөлөө 1 болон Брадделл гудамж								
Хугацаа	2023 оны 1 сарын 3-аас мөрдөх				2022 оны 11 сарын 19-өөс 2023 оны 01 сарын 02 хүртэл мөрдөх			
Тээврийн хэрэгсэл	Суудлын тэрэг	Мотоцикл	АМБОВА*	ХДМТОВА**	Суудлын тэрэг	Мотоцикл	АМБОВА*	ХДМТОВА**
07:00 – 07:05	\$0.50	\$0.25	\$0.75	\$1.00				
07:05 – 07:25	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00				
07:25 – 07:30	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00				
07:30 – 07:35	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00				
07:35 – 07:55	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00				
07:55 – 08:00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00				
08:00 – 08:05	\$1.50	\$0.75	\$2.25	\$3.00	\$0.50	\$0.25	\$0.75	\$1.00
08:05 – 08:25	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00
08:25 – 08:30	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00
08:30 – 08:35	\$2.50	\$1.25	\$3.75	\$5.00	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00
08:35 – 08:55	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
08:55 – 09:00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
09:00 – 09:05	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
09:05 – 09:25	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
09:25 – 09:30	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00
09:30 – 09:35	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00
09:35 – 09:55	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00
09:55 – 10:00	\$0.50	\$0.25	\$0.75	\$1.00	\$0.50	\$0.25	\$0.75	\$1.00

АМБОВА* - Ачааны машин ба бага оврын автобус, ХДМТОВА** - Хүнд даацын машин ба том оврын автобус

Хүснэгт 32. Сингапурын ЭТС-ийн төлбөр /№ 68 нэвтрэх цэг, цагийн хуваарь

СТЕ -ээс PIE (Чанги) -рүү салдаг/ Серангооны гудамж								
Хугацаа	2023 оны 1 сарын 3-аас мөрдөх				2022 оны 11 сарын 19-өөс 2023 оны 01 сарын 02 хүртэл мөрдөх			
Тээврийн хэрэгсэл	Суудлын тэрэг	Мотоцикл	АМБОВА*	ХДМТОВА**	Суудлын тэрэг	Мотоцикл	АМБОВА*	ХДМТОВА**
07:30 – 07:35	\$0.50	\$0.25	\$0.75	\$1.00	\$0.50	\$0.25	\$0.75	\$1.00
07:35 – 07:55	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00
07:55 – 08:00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00
08:00 – 08:05	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00
08:05 – 08:25	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
08:25 – 08:30	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
08:30 – 08:35	\$3.50	\$1.75	\$5.25	\$7.00	\$3.50	\$1.75	\$5.25	\$7.00
08:35 – 08:55	\$4.00	\$2.00	\$6.00	\$8.00	\$4.00	\$2.00	\$6.00	\$8.00
08:55 – 09:00	\$3.50	\$1.75	\$5.25	\$7.00	\$3.50	\$1.75	\$5.25	\$7.00
09:00 – 09:05	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
09:05 – 09:25	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00	\$3.00	\$1.50	\$4.50	\$6.00
09:25 – 09:30	\$2.50	\$1.25	\$3.75	\$5.00	\$2.50	\$1.25	\$3.75	\$5.00
09:30 – 09:35	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00
09:35 – 09:55	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00	\$2.00	\$1.00	\$3.00	\$4.00
09:55 – 10:00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00	\$1.00	\$0.50	\$1.50	\$2.00

АМБОВА* - Ачааны машин ба бага оврын автобус, ХДМТОВА** - Хүнд даацын машин ба том оврын автобус

Хичээл орох үе буюу 2023 оны 1 сарын 03-ний өдрөөс №35 нэвтрэх цэг дээр ЭТС төлбөр 07:00-10:00 цагийн хооронд тооцогдож байгаа бол 2022 оны 11 сарын 19-өөс 2023 оны 1 сарын 02-ны өдрүүдэд 08:00-10:00 цагийн хооронд ЭТС-ийн төлбөрийг авч байна.

Тээврийн хэрэгсэл томрох тусам түгжрэлийн төлбөр нэмэгддэг болохыг ЭТС №68 нэвтрэх цэг дээрх үнэлгээнээс харж болно. Мөн түгжрэлийн оргил цаг буюу 08:00-09:30 цагийн хооронд хамгийн өндөр төлбөр бодогдож байна.

Зураг 43. Сингапурын ЭТС -ийн № 35, 68 нэвтрэх цэгүүдийн байршил



ЭТС-ийн нэвтрэх цэг № 35 Анг Мо
Кио өргөн чөлөө 1

ЭТС -ийн нэвтрэх цэг № 68 Серангоон

Эх сурвалж: [LTA | traffic.smart](http://LTA.traffic.smart)

Түгжрэлд хэр удаан зогсоно төдий чинээ өндөр төлбөр төлөх тул жолооч түгжрэлийн төлбөр авдаг ЭТС бүсрүү орохоос аль болох зайлсхийж өөр зам сонгох, нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх, ЭТС тооцох цагаас бусад цагт зорчих сонголт хийхээр байна.

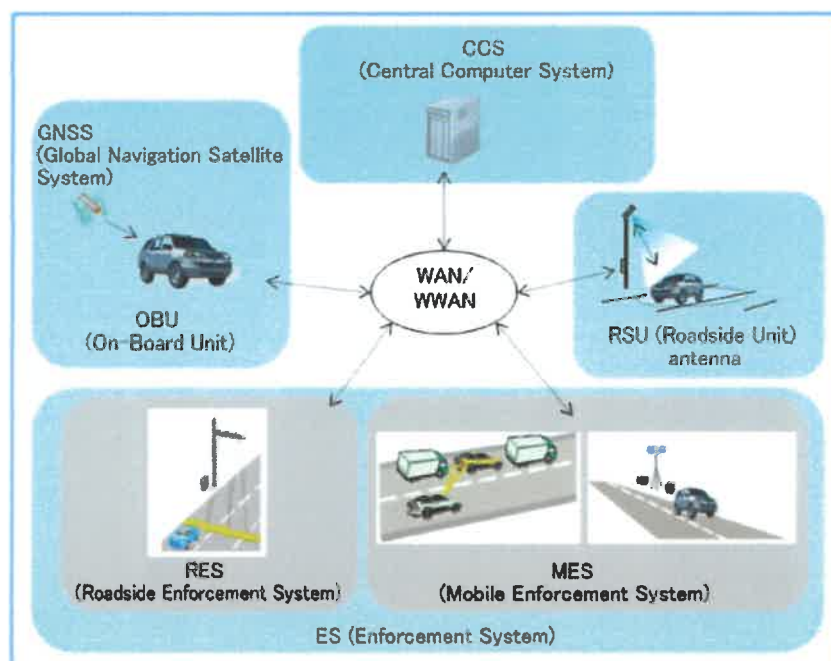
ЭТС-ийн төлбөрийн хэмжээг улирал бүр хянаж, 6, 12-р сарын сурагчдын амралтаар тухайн үеийн замын хөдөлгөөний нөхцөл байдалд үндэслэн тохируулдаг байна. Түүнчлэн Ням гараг болон бүх нийтийн амралтын өдрүүдэд ЭТС-ийн төлбөр авдаггүй.

ЭТС-ийн системийн бүрдэл

ЭТС нь Глобал навигацийн хиймэл дагуулын систем (Global Navigation Satellite System-GNSS)-тэй нягт уялддаг. ЭТС бүрэн ажиллахад сүлжээнд холбогдсон дараах таван бүрдэл хэсэг зэрэг ажиллах шаардлага тавигддаг:

- 1) Тээврийн хэрэгсэлд байрлах төхөөрөмж (OBU),
- 2) Төв компьютерийн систем (CCS),
- 3) Замын хажуугийн нэгжийн антен (RSU),
- 4) Хөдөлгөөнт хамгаалалтын систем (MES),
- 5) Замын хажуугийн хамгаалалтын систем (RES).

Зураг 44. Сингапурын ЭТС-ийн бүрдэл хэсэг



Эх сурвалж: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/congestion-control-singapore.pdf>

ЭТС-ийн төхөөрөмж:

Тээврийн хэрэгсэлд байрлах төхөөрөмж (OBU) нь GNSS дохио, дотоод мэдрэгч, урьдчилан таамаглах алгоритмуудыг хослуулан ажиллаж тээврийн хэрэгслийн байршил, хөдөлгөөн, газрын зургийн өгөгдөл боловсруулж харгалзах төлбөрийн хуваарь дээр үндэслэн ногдуулвал зохих түгжрэлийн төлбөрийг тодорхойлдог. Мөн OBU нь жолооч нарт төлбөр төлөхтэй холбоотой мэдээллийг дэлгэцээр харуулахаас гадна төлбөрийн карт уншуулж, түгжрэлийн төлбөрийг төлөх боломж олгодог.

Зураг 45. Тээврийн хэрэгсэлд байрлах GNSS



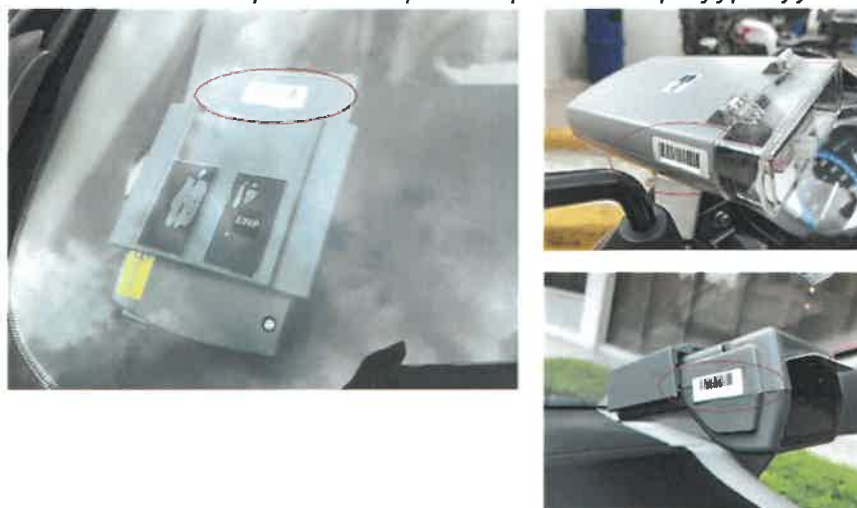
Эх сурвалж: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/congestion-control-singapore.pdf>

ЭТС-ийн төлбөр:

Сингапурт бүртгэлтэй бүх тээврийн хэрэгсэл ЭТС-ийн нэвтрэх цэгийг дамжин өнгөрөхийн тулд ЭТС төхөөрөмжийг тээврийн хэрэгсэлдээ суурьлуулсан байх ёстой. Хэрвээ уг төхөөрөмжийг суурьлуулалгүй ЭТС -ийн нэвтрэх цэгийг дамжин өнгөрвөл нэвтрэх цэг болгон дээр \$70.00-ийн торуулийг төлөх хариуцлага хүлээдэг.

ЭТС төхөөрөмжийг Сингапурын Газрын тээврийн газраас эрх шилжүүлэн авсан Тээврийн хяналтын төвүүд дээр \$155.80 үнээр суурьлуулдаг байна. Дахин давтагдахгүй серал дугаартай төхөөрөмжид 5 жилийн баталгаа олгодог ба баталгаат хугацаа дууссан аль эсвэл дахин давтагдахгүй серал дугаар гээгдсэн, уншигдахгүй болж гэмтсэн тохиолдолд 5 жилийн баталгааны хугацааг үл харгалзан дахин шинээр авах шаардлага тавигддаг байна.

Зураг 46. ЭТС-ийн төхөөрөмж тээврийн хэрэгсэл дээр суурьлуулсан байдал



Эх сурвалж: [LTA | Electronic Road Pricing \(ETC\)](#)

ЭТС төхөөрөмж нь ЭТС нэвтрэх цэгээр дамжин өнгөрч буй бүх тээврийн хэрэгслийг автоматаар бүртгэж ЭТС-ийн төлбөрийг хураадаг.

Жолооч хөдөлгөөнд оролцохдоо ЭТС-ийн төлбөр төлөх картыг ЭТС-ийн төхөөрөмжид суурьлуулж, төлбөрийг автоматаар татахад шаардлагатай бэлэн байдлыг хангасан байхыг шаарддаг. ЭТС-ийн нэвтрэх цэгээр дамжин өнгөрөхөд жолооч ЭТС-ийн төлбөрийг дараах хоёр хэлбэрээр төлөх боломжтой. Үүнд:

- a. ЭТС-ийн төхөөрөмжид цэнэглэсэн карт – төхөөрөмжийн дэлгэц дээр картын үлдэгдэл мэдээлэл харагддаг тул жолооч хөдөлгөөнд оролцохоос өмнө ЭТС-ийн карт цэнэгтэй байгаа эсэхийг төхөөрөмждөө уншуулан тогтмол шалгах боломжтой байдаг.
- b. Банкны картаар төлөх – энэ тохиолдолд харилцах банк дээрээ ЭТС-ийн төхөөрөмжийн мэдээллээ холбуулах шаардлага тавигддаг байна.

ЭТС-ийн зөрчил:

ЭТС-ийн төхөөрөмж гэмтэлтэй, хугацаа нь дууссан, ЭТС-ийн төлбөр төлөх картыг ЭТС -ийн төхөөрөмждөө буруу суурьлуулсан, ЭТС-ийн төлбөр төлөх картын үлдэгдэл хүрэлцэхгүй зэргээс шалтгаалж ЭТС-ийн төлбөр төлөөгүй бол энэ тухай зөрчлийн мэдээлэл хэдэн өдрийн дотор зөрчил гаргагчид ирдэг. Зөрчил гаргасан цэг бүр дээр \$70.00 -ийн торуулийг төлөх үүрэг хүлээдэг.

Мөн зөрчлийн талаарх мэдээллийг жолооч цахимаар автоматаар шалгах боломжтой. Жолооч зөрчлөө цахимаар төлсөн тохиолдолд 2 доллар хэмнэх боломжтой байдаг (Захиргааны зардлыг хэмнэж байна гэж үздэг).

ЭТС ба гадаадад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл:

Гадаад улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл нь тээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамаарч дотоодод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн адил ЭТС-ийн төлбөр ялгамжтай бодогддог. Сингапураар дамжин ЭТС-ийн гарцаар дамжин өнгөрч байгаа ямар ч тээврийн хэрэгсэл ЭТС -ийн төхөөрөмжгүй бол ЭТС-ийн нэвтрэх цэг бүр дээр 70 долларын торгууль төлнө.

Гадаадад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн жолооч:

- Woodlands эсвэл Tuas Checkpoint-оос өдөрт 5.15 доллараар төхөөрөмжийг түрээслэх боломжтой;
- Буцаан олгох нөхцөлтэй барьцаа 124.65 долларыг төлнө;
- Төхөөрөмжийг- 2 хоногоос 2 долоо хоног хүртэл түрээслүүлэх боломжтой ба хэрэв;
- 2 долоо хоногоос дээш хугацаагаар түрээслэх бол Woodlands эсвэл Tuas Checkpoint дээр сунгуулдаг;
- Төлбөрийг зөвхөн NETS CashCard-аар төлөх боломжтой байдаг байна.

Лондон:

Лондон хотод түгжрэлийн төлбөрийг нэвтрүүлэх алхам аль 1964 оноос эхлэлтэй.⁸⁴ ИБУИНВУ-д 1958 онд шинээр бүртгэгдсэн автомашины тоо 500,000 байсан бол 1968 онд нэг сая гаруй болж энэ тоо 2 дахин нэмэгдсэн нь түгжрэлийн асуудалд анхаарал хандуулах шалтгаан болжээ. Лондон хотын төв дэх замын хөдөлгөөний хурд 1960-аад оноос хойш 20 гаруй хувиар буурч, 1968 оны өглөөний оргил үед дунджаар 20 км/цаг, 1975 онд 23 км/цаг байсан бол 1998 онд 16 км/цаг хүртэл буурчээ. Лондонд 1998 онд жолооч ачаалал ихтэй үед цагийнхаа бараг 30 хувийг хөдөлгөөнгүй, хөдөлгөөнд оролцох нийт хугацааныхаа хагасаас илүү хугацааг 10 км/цаг-аас бага хурдтай туулж байв. 2002 он гэхэд

⁸⁴ Smeed, R. J. (report of a Commission chaired by) (1964) *Road Pricing: The Economic and Technical Possibilities*. London. Her Majesty's Stationary Service.
<https://trl.co.uk/uploads/trl/documents/MISC17.pdf>

Лондонгийн төв хэсэгт өдрийн турш аялах дундаж хурд ердөө 14 км/цаг байсан бол түгжрэлгүй үе болох шөнийн цагт дундаж хурд 32 км/цаг байв.⁸⁵

Лондон хотын захирагч Кен Ливингстон 2003 оны 2-р сард анхлан Лондон хотын төв хэсэг болох түгжрэлийн бүсийг тодорхойлж, түгжрэлийн бүс түүний эргэн тойрон дахь замын түгжрэлийг бууруулах зорилгоор түгжрэлийн төлбөрийг өдөрт 5 фунт стерлингээр тогтоож нэвтрүүлсэн. Түгжрэлийн бүс нь Лондон хотын төвөөс 2,7 км радиус тойрогт буюу ойролцоогоор 22 км² газар нутгийг хамарч байв. Тухайн үед түгжрэлийн бүсэд 370,000 орчим оршин суугч амьдарч, 1,2 сая ажлын байр байв.⁸⁶

Ажлын өдөрт Лондонгийн төв рүү дунджаар нэг сая гаруй хүн өглөөний 7:00-10:00 цагийн хооронд нэвтрэхдээ тэдний дөрөвний нэгээс илүү хувь нь авто замаар зорчин орж ирдэг байсан нь түгжрэлийн зардал асар их байсныг илтгэдэг.⁸⁷

Түгжрэлийн төлбөрийг 2003 онд 5 фунт стерлингээр тогтоож байнаас хойш 2005 онд 8 фунт стерлинг, 2011 онд 10 фунт стерлинг, 2014 онд 11.50 фунт стерлинг, 2020 онд 15 фунт стерлинг болгон өсгөжээ.⁸⁸

Лондон хотын түгжрэлийн төлбөр түгжрэлийн бүс доторх тээврийн хэрэгслээр зорчих хугацааг багасгах, нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах, жолооч нарыг автомашинаараа бус нийтийн тээврээр зорчихыг дэмжихийн зэрэгцээ түгжрэлээс олсон орлогоор нийтийн тээврийг өргөтгөх зорилготой.⁸⁹ Үүнээс гадна 2017 оноос Лондон хотын агаарын бохирдлыг бууруулах хүчин чармайлтын нэг хэсэг болгон Хордлогын төлбөр (Toxicity Charge) буюу Т төлбөрийг нэвтрүүлсэн. Уг төлбөрийг Евро 4 стандартыг хангаагүй, 2006 оноос өмнө үйлдвэрлэгдсэн бензин болон дизель хөдөлгүүртэй агаар бохирдуулах магадлал өндөртэй хуучин машинууд Лондонгийн төв хэсэгт зорчихын тулд нэмэлт 10 фунт стерлинг төлөх ёстой байв.

Улмаар 2019 онд Лондон хотын захирагч Садик Кан Т төлбөрийн оронд “Хэт бага ялгарлын бүс” (Ultra-Low Emission Zone “ULEZ”), Бага ялгарлын бүс (Low Emission Zone “LEZ”) төлбөрийг нэвтрүүлсэн.⁹⁰ Лондон хотын агаарын чанар тэр дундаа тээврийн хэрэгслээс ялгарах агаарын бохирдолд өртөж эрүүл мэндээрээ хохирч байгаа хүмүүсийн дийлэнх нь Лондонгийн гадна бүст тохиолдож байгаа тул хэт бага ялгарлын бүс “ULEZ”-ийг 2023 оны 08 сараас Лондонгийн бүх дүүрэг буюу LEZ бүсээр өргөжүүлэхээр болжээ.⁹¹

⁸⁵ Jonathan Leape, Journal of Economic Perspectives—Volume 20, Number 4—Fall 2006—Pages 157–176 <https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/jep.20.4.157>

⁸⁶ [317_6.2-Prud-Homme-0405C11.pdf \(piarc.org\)](https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/jep.20.4.157)

⁸⁷ Jonathan Leape, Journal of Economic Perspectives—Volume 20, Number 4—Fall 2006—Pages 157 <https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/jep.20.4.157>

⁸⁸ <https://www.politics.co.uk/reference/congestion-charge/#:~:text=The%20first%20Mayor%20of%20London,%C2%A315%20from%20June%202020.>

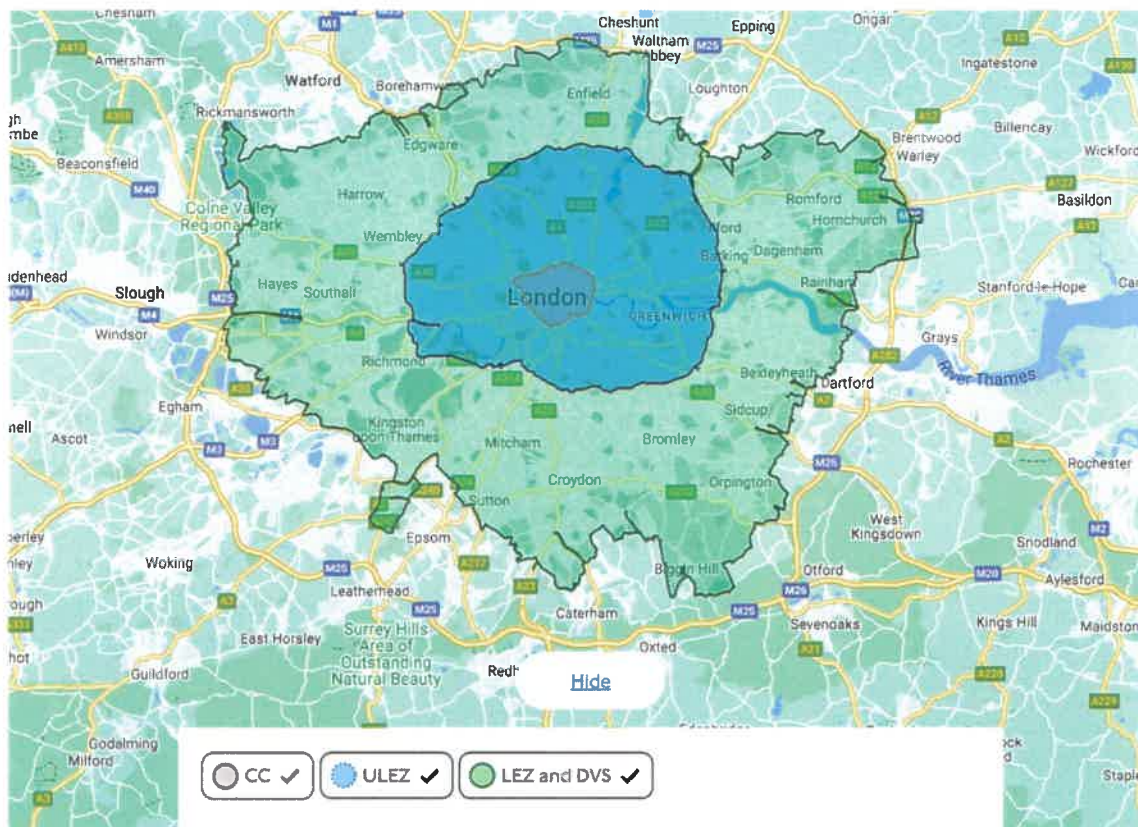
⁸⁹ https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf?fbclid=IwAR3_IqXXUZQ9_N0pf13PNesPfuXPU0M0II-JbV-AvLSYR6GT7P9a1tGrnU

⁹⁰ <https://content.tfl.gov.uk/lez-scheme-order.pdf>

⁹¹ [ULEZ Expansion 2023 - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://content.tfl.gov.uk/lez-scheme-order.pdf)

Өнөөдөр Лондон хотод түгжрэлийн бүс, хэт бага ялгаруулалтын бүс (ULEZ), бага ялгаруулалтын бүс (LEZ) гэсэн 3 бүс мөрдөгдөж байна. Түгжрэлийн бүс нь хотын төв хэсэг ба түүнийг хүрээлэн хэт бага ялгаруулалтын бүс, үүний дараа бага ялгаруулалтын бүсээр хилэлдэг.

Зураг 47. Лондон хотын түгжрэлийн бүс, хязгаар



Эх сурвалж: [Congestion Charge zone - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/congestion-charge-zone)

Төлбөр төлөх хугацаа:

- Түгжрэлийн төлбөр (Congestion charge - CC): Даваа-Баасан гаргийн 07:00-18:00 цагт, Бямба, Ням гараг, банкны амралтын өдрүүдийн 12:00-18:00 цагт мөрдөгддөг бол харин Зул сарын баяр, Шинэ жилийн баяр, Бүх нийтээр амрах баярын өдрүүдэд (Их Британид Банк амрах өдрөөр бүх нийтийн амралтын өдрийг тодорхойлдог) түгжрэлийн төлбөр бодогддоггүй.⁹²
- ULEZ⁹³: Зул сарын баяр (12-р сарын 25)-аас бусад жилийн бүх өдөр, 24 цагаар мөрдөгддөг.
- LEZ⁹⁴: Жилийн турш, өдөр бүр, 24 цагаар мөрдөгддөг.

⁹² [Congestion Charge \(Official\) - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/congestion-charge-zone)

⁹³ [Ultra Low Emission Zone - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/ultra-low-emission-zone)

⁹⁴ [How to pay a LEZ charge - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/how-to-pay-a-lez-charge)

- Direct Vision Standard⁹⁵ (DVS) буюу Хүнд даацын тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын зөвшөөрөл: Хүнд даацын буюу 12 тонноос дээш даацтай ачааны машин бүх хугацаад нэвтрэх зөвшөөрөл авдаг байна.

Төлбөр төлөгчид тавигдах шаардлага:

- 18 насанд хүрсэн байх
- Автомат төлбөртэй төлбөрийн картаа холбосон байх
- Аль тээврийн хэрэгслийг бүртгүүлэхээ сонгосон байх
- Auto Pay-д нэмсэн машин бүрээс жилийн 10 фунт стерлингийн бүртгэлийн хураамж ногдуулдаг /2023 оны 1-р сарын 30-наас бүртгэлийн хураамж авахгүй гэжээ/.

Нөхөн олговор:⁹⁶

Түгжрэлийн төлбөрийн нөхөн олговрыг ажиллаж буй байгууллага, эмчлүүлж буй эмнэлэгээр дамжуулж дараах этгээд авах эрхтэй. Үүнд:

- Үндэсний эрүүл мэндийн үйлчилгээ авагч өвчтөн (ULEZ-ийн төлбөрийг давхар нэхэмжлэх боломжтой);
- Үндэсний эрүүл мэндийн үйлчилгээний ажилтнууд;
- Орон нутгийн захиргааны ажилтан;
- Буяны байгууллагын ажилтан эсвэл сайн дурын ажилтан;
- Түгжрэлийн төлбөрийн бүсэд байрлах асрамжийн газарт ажиллагч;

Төлбөр төлөх:

Тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд хэдэн өдөр нэвтэрснээс хамаарч түгжрэлийн төлбөрөөс гадна ULEZ, LEZ-ийн стандартын шалгуураар тээврийн хэрэгслийг үнэлэн зохих төлбөрийг бүхэлд нь автоматаар татдаг Auto Pay апп байдаг.

Auto Pay-аар төлбөр төлөх хоёр сонголт бий. Үүнд:

- Автомат төлбөр
- Автомат флийт төлбөр - Бизнес эрхлэгч түгжрэлийн төлбөр төлөх бүсэд 5-аас дээш тооны тээврийн хэрэгсэл ашиглах тохиолдолд сонгодог.

Түгжрэлийн төлбөр:⁹⁷

Түгжрэлийн төлбөрийг урьдчилж эсвэл түгжрэлийн бүсээр зорчсон тухайн өдрөө төлвөл нэг өдрийн төлбөр 15 фунт стерлинг байх ба түгжрэлийн бүсээр зорчсны дараах гурав дахь өдрийн шөнийн 12 цаг хүртэл энэ төлбөр 17,50 фунт стерлинг байна. Хэрэв жолооч түгжрэлийн бүсээр тээврийн хэрэгслээр зорчсоос хойш гурав дахь өдрийн шөнийн 12 цагаас өмнө төлбөрөө төлөөгүй бол торгууль төлөх үндэслэл бий болдог.

⁹⁵ [Direct Vision Standard and HGV Safety Permit - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/direct-vision-standard)

⁹⁶ [Reimbursements of the Congestion Charge and ULEZ charge - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/reimbursements)

⁹⁷ [Congestion Charge payments - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/congestion-charge-payments)

Төлбөрт өөрчлөлт оруулах болон буцаан авалт:⁹⁸

Төлбөрт өөрчлөлт оруулах: Төлбөр төлж эхлэх өдрийн огноо (тухай өдөр аль эсвэл ирээдүйн аль нэг өдөр) эсвэл тээврийн хэрэгслийн мэдээллийн аль нэгийг буюу хоёуланг нь өөрчлүүлэх бол 2.50 фунт стерлингийн төлбөр төлж өөрчлүүлдэг.

Бага дүнтэй буцаан олголт хүсэхийн оронд өөр тээврийн хэрэгсэл эсвэл өөр өдөр зорчихоор төлбөрийн мэдээллээ өөрчлөхийг зөвлөдөг.

Хөнгөлөлт, чөлөөлөлт⁹⁹

- a) Оршин суугчийн хөнгөлөлт (түгжрэлийн бүсэд байнга оршин суугч гэдгээ нотолсон тохиолдолд түгжрэлийн төлбөрийн 90 хувийн хөнгөлөлт эдэлдэг)
- b) Цэнхэр үнэмлэх эзэмшигчийн хөнгөлөлт¹⁰⁰ (Европын эдийн засгийн бүсийн хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний цэнхэр үнэмлэх эзэмшигч бол түгжрэлийн төлбөрөөс 100 хувь хөнгөлөгддөг. Түүнчлэн хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний нэрийн өмнөөс хувь хүн, байгууллага хөнгөлөлт хүсэх боломжтой)
- c) Хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй тээврийн хэрэгсэлийн хөнгөлөлт (Европын эдийн засгийн бүсийн BS EN ISO9001:2008 стандарт, 43 сертификаттай эвдэрсан тээврийн хэрэгсэл 100 хувь хөнгөлөгддөг.)
- d) 9+суудалтай тээврийн хэрэгсэлийн хөнгөлөлт (Түгжрэлийн бүсэд 9 дээш суудалтай тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн төлбөрөөс 100 хувь хөнгөлөгддөг.)

⁹⁸ Amendments and refunds - Transport for London (tfl.gov.uk)

99 Discounts and exemptions - Transport for London (tfl.gov.uk)

100 <https://www.gov.uk/government/publications/the-blue-badge-scheme-rights-and-responsibilities-in-england/the-blue-badge-scheme-rights-and-responsibilities-in-england>

- e) Цахилгаан эсвэл устөрөгчийн түлшээр ажилладаг тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Зөвхөн цахилгаан эсвэл устөрөгчийн түлшээр ажилладаг автомашинууд энэ хөнгөлөлтөд хамрагдах боломжтой. 2025 оны 12-р сарын 25-аас эхлэн энэ төрлийн тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлтийг зогсоохоор болжээ.)
- f) Моторт гурван дугуйн хөнгөлөлт (өргөн нь нэг метр ба түүнээс бага, урт нь хоёр метр ба түүнээс бага урттай моторт гурван дугуйтай бол түгжрэлийн төлбөрөөс 100 хувь хөнгөлөлт эдлэх боломжтой.)
- g) Засварт байгаа тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Энэхүү 100 хувь хөнгөлөлтөд хамрагдахын тулд тээврийн хэрэгсэл нь Авто тээврийн бүртгэлийн газарт "засварт байгаа тээврийн хэрэгсэл" гэсэн татварын ангилалтайгаар бүртгүүлсэн байх ёстой.)

Чөлөөлөлт: Авто тээврийн бүртгэлийн газарт тээврийн хэрэгсэл дараах ангилалын аль нэгээр бүртгэгдсэн бол түгжрэлийн төлбөр төлөх эсвэл түгжрэлийн төлбөрийн бүртгэл хийлгэх шаардлагагүй. Үүнд:

1. Тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэлийн чөлөөлөлт
 - Хоёр дугуйтай мотоцикл (мөн гурван дугуйт) ба мопед,
 - Замын хөдөлгөөнд "түргэн тусламж" эсвэл "галын машин" гэсэн татварын ангилалтай түргэн тусламжийн машин, галын машин зэрэг яаралтай тусламжийн тээврийн хэрэгсэл,
 - Тээврийн хэрэгслийн албан татвараас чөлөөлөгдсөн үндэсний эрүүл мэндийн үйлчилгээний тээврийн хэрэгсэл,
 - Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн ашигладаг тээврийн хэрэгсэл гэж тээврийн хэрэгслийн албан татвараас чөлөөлөгддөг тээврийн хэрэгсэл,
 - Тээврийн хэрэгслийн албан татвараас "хөгжлийн бэрхшээлтэй" ангилалд хамааран чөлөөлөгддөг, нэгээс дээш тооны хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл зэрэг байна.
2. Такси, хувийн түрээсийн тээврийн хэрэгсэлийн чөлөөлөлт
 - Такси нь Лондонгийн такси болон хувийн түрээсийн үйлчилгээ (London Taxi and Private Hire - TPH) компаниас лиценз авсан тохиолдолд тухайн лицензын хугацаанд түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө.
 - Хувийн түрээсийн тээврийн хэрэгсэл (private hire vehicles - PHVs) нь Лондонгийн такси болон хувийн түрээсийн үйлчилгээ компанид тэргэнцэртэй зорчигч хэрэглэх боломжтой гэж бүртгэгдсэн тохиолдолд түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө.
3. Бусад чөлөөлөлт
 - Европын эдийн засгийн бүсийн гишүүн орнуудад бүртгэлтэй, давхар Лондонд бүртгүүлэх бүртгэлийн шалгуур хангасан зарим тээврийн хэрэгсэл буюу автобус.
 - Эрхэм дээдсийн эргийн хамгаалалт болон боомтын удирдлагын тээврийн хэрэгсэл
 - Лондонгийн дүүрэгт ашигладаг зарим тээврийн хэрэгсэл
 - Зэвсэгт хүчин

- Роял Парк агентлаг
- Засварын байгууллагууд зэрэг орно.

Торгууль – түгжрэлийн бүс:¹⁰¹

Түгжрэлийн нөхөн төлбөрийг тухайн бүсэд нэвтэрсний дараа өдөр төлсөн бол торгууль тавьдаггүй.

Түгжрэлийн бүсэд түгжрэлийн төлбөр төлөлгүй нэвтэрсэн бол Төлбөрийн торгуулийн хуудсыг зөрчил гаргагчид илгээдэг.

Хүснэгт 33. Түгжрэлийн тогуурлийн хэмжээ, хөнгөлөлт

Торгуулийн хэмжээ	Хөнгөлөлт – 50% /торгууль тавьснаас хойш 14 хоногийн дотор төлөх/	Төлбөрийн гэрчилгээ /тогууль тавьснаас хойш 28 хоногийн дараа 14 хоногийн дотор төлөх/
£160	£80	£240

Төлбөрийн гэрчилгээ гарснаас хойш торгуулийг 14 хоногийн дотор төлөхгүй бол зөрчлийн тухай мэдээлэл Замын хөдөлгөөний хяналтын төвд хүргэгдэж, сэргээх ажиллагаа явуулах үндэслэл болдог.

Сэргээх ажиллагаа нь харьяа дүүргийн шүүхийн шийдвэр биш бөгөөд зөрчил гаргагчийн зээлийн үнэлгээнд нөлөөлдөггүй.

Сэргээх ажиллагааны хүрээнд торгуулийг нөхөн төлүүлэх тухай захирамж гаргадаг. Уг захирамж гарснаар төлбөрийн гэрчилгээн дээрх торгуулийн дүн өрийн бүртгэлийн хураамжаар нэмэгддэг. Зөрчил гаргагч захирамж гарснаас хойш 21 хоногийн дотор торгуулийг төлөөгүй бол Шийдвэр гүйцэтгэх ажиллагааг явуулж өрийг барагдуулдаг байна.

Лондонгийн тээврийн газраас 2021 оны 10 сараас 2021 оны 12 хүртлэх тоон мэдээнд түгжрэлийн төлбөр төлөлттэй холбоотой өдөрт дунджаар 4144 зөрчил гардаг ба тэдний 17.27 хувь буюу 716 нь зөрчилд гомдол гаргаж, 28 хүн давж заалджээ.¹⁰²

Гадаад улсын дипломат төлөөлөгчийн газрууд нь халдашгүй дархан эрхтэй гэдэг статусаар түгжрэлийн төлбөрийн зөрчил үүссэн ч шийдвэр гүйцэтгэх ажиллагаа явуулах боломжгүй болгодог байна.

Тухайлбал түгжрэлийн төлбөрийг Лондонд мөрдөж эхэлснээс хойш өнөөг хүртэл буюу 2003-2022 оны хооронд гадаад улсын 163 элчин сайдын яам нийт £142,317,935 фунт стерлингийг огт төлөөгүй байна. Хамгийн их өртэй элчин сайдын яамаар £14,598,455 фунт стерлинг дүнтэйгээр Америкийн Нэгдсэн Улсын элчин сайдын яам тэргүүлж байгаа бол хамгийн бага өртэй улс нь Бүгд Найрамдах Того Улсын элчин сайдын яам £40 фунт стерлингийн өртэй байна.

¹⁰¹ [Penalties and enforcement - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://content.tfl.gov.uk/cclez-online-factsheet-oct21-dec21.pdf?fbclid=IwAR0prN1ytrGSoOuVSH1jl2lySfPIKa_BcfLmD3Ril9MTLepG8avPW6O5Ve0)

¹⁰² https://content.tfl.gov.uk/cclez-online-factsheet-oct21-dec21.pdf?fbclid=IwAR0prN1ytrGSoOuVSH1jl2lySfPIKa_BcfLmD3Ril9MTLepG8avPW6O5Ve0

Монгол Улс £4000 фунт стерлингийн түгжрэлийн төлбөрийн өртэйгөөр 123-т эрэмбэлэгдэж байна.¹⁰³

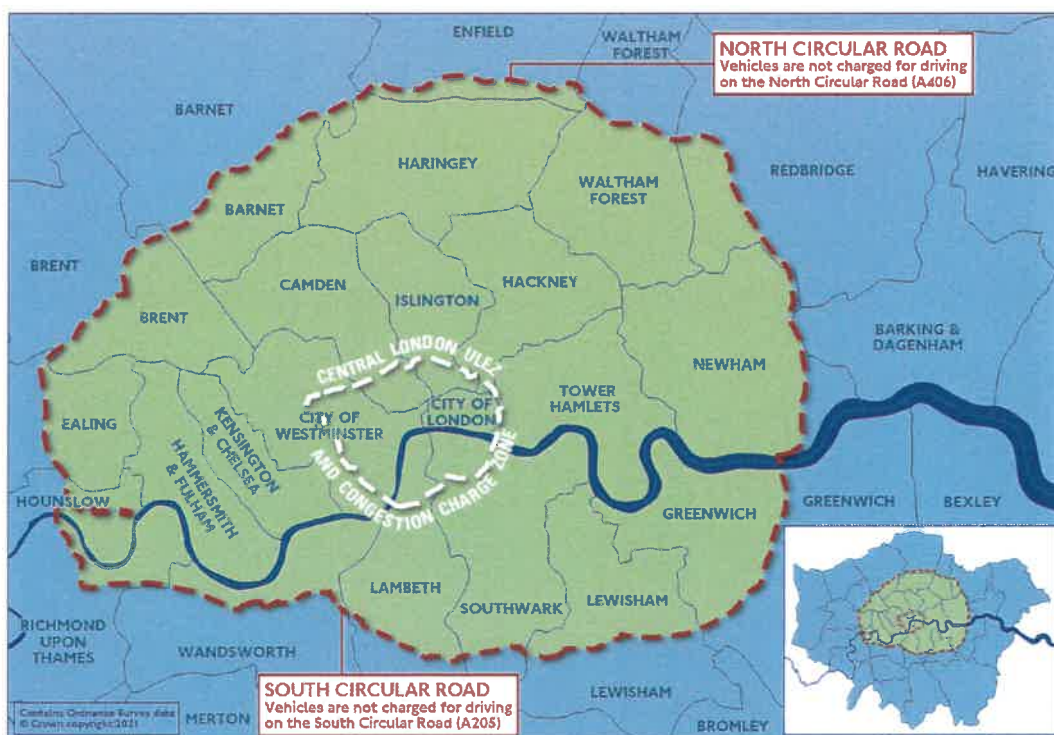
Гомдол гаргах үндэслэл:

- Зөрчил гарах үед тухайн тээврийн хэрэгслийг жолоодоогүй байсан,
- Төлбөрөө төлсөн байсан,
- Тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдсөн байсан,
- Тээврийн хэрэгслийг хэн нэгэн зөвшөөрөлгүйгээр ашигласан эсвэл авсан,
- 100 хувь хөнгөлөлтөд бүртгүүлсэн байсан
- Тухайн тээврийн хэрэгслийг өөр этгээд хөлсөлсөн байсан
- Бусад шалтгаан зэрэг байдаг.

ULEZ-ийн төлбөр¹⁰⁴

Лондонгийн агаарыг цэвэршүүлэхэд дэмжлэг болох зорилгоор хэт бага ялгаруулалтын бүс (ULEZ) -ийг Зул сарын баяр (12-р сарын 25)-аас бусад жилийн бүх өдөр, долоо хоногт 7 өдөр, 24 цагаар мөрдөгддөг.

Зураг 48. Лондон хотын Хэт Бага Ялгаруулалтын Бүс (ULEZ)



Эх сурвалж: [ULEZ: Where and when - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/ulez)

Тээврийн хэрэгсэл ULEZ стандартыг хангаагүй бөгөөд чөлөөлөгдөөгүй бол уг бүс дотор жолоодохын тулд өдөр бүр 12.50 фунт стерлинг төлөх шаардлагатай.

¹⁰³ <https://content.tfl.gov.uk/cclez-online-factsheet-embassy-debt-jun22.pdf?fbclid=IwAR18jShLvxZL0TqWX95Dx-w6gadZYoP-Sxn6Tn9CR0HK2oSyeg5Xdm9vIUc>

¹⁰⁴ [Ultra Low Emission Zone - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/ulez)

Хүснэгт 34. Лондон хотын Хэт Бага Ялгаруулалтын Бүсийн төлбөр

Тээврийн хэрэгсэл	Тээврийн хэрэгслийн даац	Төлбөрийн хэмжээ	Стандарт ¹⁰⁵
Машин	3.5 тонн хүртэл	£12,50	Бензин: Euro 4 (NOx) Дизел: Euro 6 (NOx, PM) стандартыг хангадаг
Мотоцикл, Мопед, Моторт гурван дугуй, Квадрицикл	-	£12,50	Евро 3 NOx стандартын хангадаг
Фургон, Түргэн тусламжийн тэрэг, бага оврын 8 дээш суудалтай автобус	5 тонн хүртэл	£12,50	Бензин: Euro 4 (NOx) Дизел: Euro 6 (NOx, PM) стандартыг хангадаг
Хүнд даацын ачааны машин, Ачааны машин, Фургон, Моторт карван, Мотортой морин чарга, Чирэгч машин, Цас цэвэрлэгч, Нунтаглагч, Хогны машин, Зам цэвэрлэгч, Бетон зуурагч, Галын машин, Таслагч, Бусад тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгсэл	3.5 тонн ба 5 тонн, тэдгээрээс дээш*	£100	Евро 3 стандартыг хангахгүй
		£100	Евро VI (NOx and PM) стандартыг хангахгүй, Euro IV (PM) стандартыг хангадаг
		£300	Евро IV (PM) стандартыг хангахгүй

Тайлбар: * LEZ стандартыг хангаагүй тохиолдолд ULEZ төлбөр бус LEZ төлбөр төлнө.

ULEZ-ийн хөнгөлөлт, чөлөөлөлт¹⁰⁶

Зарим жолооч, тээврийн хэрэгсэл хэт бага ялгаруулалтын бүсийн төлбөрөөс (ULEZ) тодорхой хугацаагаар бүрэн хөнгөлөгддөг бол зарим нь бүрэн чөлөөлөгддөг байна. Тухайлбал:

- Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст зориулсан тээврийн хэрэгсэл.¹⁰⁷ (ULEZ стандартыг хангасан, Тээврийн газар хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн эсвэл хөгжлийн бэлхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл гэж бүртгүүлсэн бол 2027 оны 10 сарын 24 хүртэл чөлөөлөгдөнө.);
- 2023 оны 1 сараас хэрэгжих ULEZ-ийн урамшуулалын хугацаанд олгох хөнгөлөлт, чөлөөлөлт;
- Үндэсний эрүүл мэндийн үйлчилгээ авагч өвчтөний нөхөн олговор авагч;
- Такси (Лондонгийн такси лицензтэй, 12-15 жилийн насжилтын хязгаартай такси бүрэн чөлөөлөгддөг);
- Олон нийтийн тээвэрт ашигладаг бага оврын автобус (ULEZ стандартыг хангасан бол 100хувь хөнгөлөлтийг 2025 оны 10 сарын 25 хүртэл хүртэнэ.);
- Тэргэнцэр ашиглах боломжтой хувийн түрээсийн машин (өдөр тутамын ULEZ төлбөрөөс 2027 оны 10 сарын 24 хүртэл чөлөөлөгдөнө.);
- Түүхийн дурсгалт тээврийн хэрэгсэл (тээврийн хэрэгсэл 40 жилээс өмнө үйлдвэрлэгдсэн бол ULEZ төлбөр төлөхгүй);
- Бусад чөлөөлөгдсөн тээврийн хэрэгсэл (ХАА тусгай тээврийн хэрэгсэл, Цэргийн техник хэрэгсэл, хурдны замаар явах боломжтой зам

¹⁰⁵ <https://www.rac.co.uk/drive/advice/emissions/euro-emissions-standards/>

¹⁰⁶ [Discounts and exemptions - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/discounts-and-exemptions/)

¹⁰⁷ [Financial help if you're disabled: Vehicles and transport - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/financial-help-if-youre-disabled-vehicles-and-transport)

ашигладаггүй тээврийн хэрэгсэл, кран зэрэг тээврийн хэрэгсэл LEZ болон ULEZ-ийн төлбөрөөс чөлөөлөгддөг.);

- Шоу-үзвэр үйлчилгээний тээврийн хэрэгсэл (үзвэрт ашиглах, үзвэрт зориулагдсан, үзвэрийн тоног төхөөрөмжийг зөөх, олон нийтэд үзүүлэх амьтадыг үзүүлэхэд ашиглах, утаа буруулах төхөөрөмж суурьлуулах боломжгүй явах эд ангийн түвшин доогуур тээврийн хэрэгслүүд бүртгэл хийлгэсний дагуу 100хувь ULEZ өдөр тутамын төлбөрөөс хөнгөлөгддөг.)

ULEZ-ийн торгууль¹⁰⁸

Хэрэв жолооч утааны стандартыг хангаагүй тээврийн хэрэгслээр хэт бага ялгаруулалтын бүсэд (ULEZ) жолоодож, төлөх ёстой өдөр тутамын төлбөрөө зохих ёсоор төлөөгүй бол торгуулийн хуудас гардах үндэслэл болдог.

Торгуулийн хуудас гардуулах үндэслэл:

- Тээврийн хэрэгсэл нь ULEZ стандартыг хангаагүй бөгөөд 100 хувь хөнгөлөлт эдлэх эсвэл чөлөөлөгдөх бүртгэл хийлгээгүй;
- Тээврийн хэрэгсэл ULEZ стандартыг хангаагүй бөгөөд тус бүсээр дамжин өнгөрсний дараах гурав дахь өдрийн шөнийн 12 цагаас өмнө зохих ёсоор төлбөр төлөөгүй;
- Тээврийн хэрэгслийн дугаар эсвэл зорчих өдрийн төлбөрийг андуурч төлсөн;
- ULEZ бүсийг дамжин өнгөрөхөөс 10 өдрөөс өмнө шуудангаар төлбөрөө илгээсэн зэрэг байна.

Хүснэгт 35. Лондон хотын Хэт Бага Ялгаруулалтын Бүсийн торгуулийн хэмжээ, хөнгөлөлт

Тээврийн хэрэгсэл	Тээврийн хэрэгслийн даац	Торгуулийн хэмжээ	Хэрэв 14 хоногийн дотор төлвөл
Машин, фургон, мотоцикл, моторт гурван дугуй, мопед	3.5 тонн хүртэл	£160	£80
Зөөврийн сууц, түргэн тусламжийн машин	2.5 - 3.5 тонн	£160	£80
Бага оврын автобус (8-аас дээш зорчигчийн суудалтай)	5 тонн хүртэл	£160	£80

Стокхолм:¹⁰⁹

Шведийн нийслэл Стокхолм хотод 30 жилийн хугацаанд хэлэлцсэний эцэст 2006 оноос эхлэн төлбөртэй бүсийн хөтөлбөр хэрэгжүүлж эхэлсэн. Хөтөлбөрийн дагуу Стокхолм хотын төвийн 32 км.кв хэмжээ бүхий хэсгийг төлбөртэй бүс болгож, ажлын өдрүүдийн өглөө 06.30-аас орой 18.30 цагийн хооронд нэвтрэх нийтийн тээвэр, тусгай зориулалтын болон хорт хий бага

¹⁰⁸ [Penalty charges for ULEZ - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/road-users/ulez/penalty-charges)

¹⁰⁹ Д. Өлзий-Эрдэнэ нар, “Зам ашигласны төлбөрийг цахим системд шилжүүлж, зорчилтын хэмжээг төлбөр хураамжийн хэмжээтэй уялдуулах” 2022, 26 дахь тал

ялгаруулдаг автомашинууд, мотоцикл, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн автомашинаас бусад тээврийн хэрэгслүүдээс төлбөр хурааж эхэлжээ.

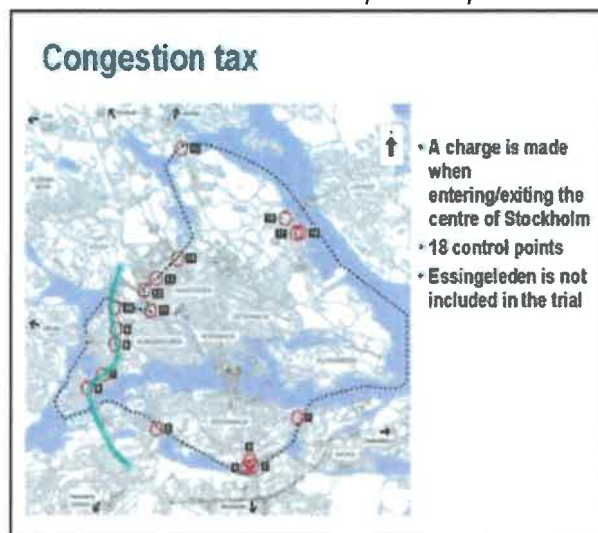
Стокхолм хот нь хотын төв, захын дүүргүүдээс бүрдсэн нийт 6500 км.кв газар нутагтай, 2.4 сая иргэнтэй Скандинавын хойгийн хамгийн том суурин газар юм. Хотын нийт хүн амын 900,000 нь хотын төв хэсэгт амьдардаг бол үүний 600,000 орчим нь төлбөртэй бүс дотор оршин суудаг байна. Төлбөртэй бүсэд нийт 23,000 орчим ажлын байранд 318,000 иргэн ажилладаг бөгөөд үүний 2/3 нь бүсээс гадуур оршин суудаг.¹¹⁰

Хөтөлбөрийг анх туршилтын журмаар хэрэгжүүлж эхэлсэн ба туршилтын хугацаанд замын түгжрэл багасах, нийтийн тээвэр сайжрах, байгаль орчинд эерэг нөлөө үзүүлсэн тохиолдолд байнгын болгохоор шийдэж байжээ. Улмаар туршилтаар эерэг үр дүн гарч 2007 оны 8-р сарын 1-нээс албан ёсоор хэрэгжиж эхэлжээ.

Төлбөр хураах систем нь төлбөртэй бүсийн хил дагуу байрлах 18 цэгээр тээврийн хэрэгсэлд байрлуулсан хүлээн авагчийг ашиглан бүртгэх ба үүний хажуугаар хяналтын камерууд ашиглан тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг бүртгэнэ. Төлбөрийг сар бүрийн нэхэмжлэлээр тээврийн хэрэгслийн эзэмшигчид хүргүүлж, төлбөрийг дараа сарыг дуусахаас өмнө төлж барагдуулна. Туршилтын хугацаанд хяналтын камераар тээврийн хэрэгслүүдийг автоматаар бүртгэж байсан нь маш үр дүнтэй байсан тул хүлээн авагчийг ашиглахгүй байхаар шийдэж байжээ.

Төлбөрийн хэмжээний хувьд төлбөртэй үеийн цагуудаас хамаарч нэг удаа цэгээр нэвтрэхэд 1,50 – 3,00 ам доллар ба нэг тээврийн хэрэгсэлд өдөрт дээд тал 8,00 ам долларын төлбөр ногдуулдаг.

Зураг 49. Стокхолм хотын төлбөртэй бүсийн газрын зураг.



Эх сурвалж: Д. Өлзий-Эрдэнэ нар, 2022 он, 26-27 дахь тал

¹¹⁰ Jonas Eliasson, Maria Burjesson, Dirk van Amelsfort, Karin Brundell-Freij, Leonid Engelson, 2010. "Accuracy of congestion pricing forecasts". Transportation Research Part A 52 (2013) 34–46.

Түгжрэлийн төлбөрийн схемийн хотуудын туршлага, харьцуулалт

Одоо үед замын түгжрэл хөгжиж буй орны төдийгүй хөгжингүй орнуудад тулгарч буй тээврийн гол асуулал болоод байна. Хотын түгжрэлийг бууруулахын тулд хотын захиргаа болон орон нутгийн удирдах байгууллагууд авто машиний хэрэглээг багасгаж, өөр тээврийн сонголтуудыг дэмжих замаар байгаа хүчин чадалдаа хамгийн боломжит хөдөлгөөний урсгалыг хадгалах арга замыг хайж байна. Тээврийн Эрэлтийн Менежмент (Travel Demand Management) нь зорчигчдын аяллын зан төлөвт нөлөөлөх замаар тээврийн эрэлтийг хянах олон арга зам, үйл ажиллагаануудыг хамардаг ба замын хураамж нь хамгийн түгээмэл хэрэглэддэг Тээврийн Эрэлтийн Менежментийн арга юм. (Ison, Stephen; Rye, 2008) Лондон, Сингапур, Стокгольм зэрэг олон хотууд хотууд түгжрэлийн менежмент болон дэд бүтцийн санхүүжилтэд замын хураамжийн зарчмуудыг ашигладаг.

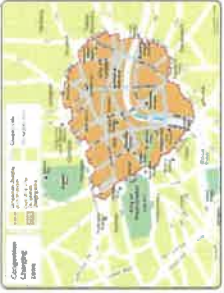
Харьцуулсан хүснэгтэд түгжрэлийн төлбөрийг амжилттай хэрэгжүүлсэн Сингапур, Лондон, Стокгольм гэсэн гурван хотын үндсэн шалгууруудыг харуулав.

Дүгнэж хэлэхэд, улсын дугаарыг илрүүлдэг камер нь хэрэглэхэд харьцангуй хялбар бөгөөд нарийвчлал нь хангалттай байдгаас гадна хэрэглэгчдэд нэмэлт төлбөр төлөхгүйгээрээ давуу талтай. Урьдчилсан төлбөрийг хийхийг илүү чухалчлах хэрэгтэй. Төлбөрийн үндсэн аргууд нь вэб сайт, интернет болон мобайл банк, АТМ байна. Төлбөрийн хэмжээ нь харьцангуй ялгаатай, тухайлбал Лондон, Стокгольм хотуудын төлбөр харьцангуй өндөр байдаг ч Сингапурын үнэ боломжийн байдаг. Эдгээр 3 хотын түгжрэл 13-27хувиар буурсан ч сүүлийн үеийн судалгаагаар Лондон хотын тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2012/13 оны 4-р улирал болон 2015/16 оны мөн үетэй харьцуулахад 11хувиар буурсан байна (Clarke, 2017).

Дэлхийн улсуудын жишгээс харахад түгжрэлийн төлбөр ногдуулах дээрх дэд бүтэц нь төрийн өмч байхаар зохицуулагдсан байна. Тухайлбал, Лондонд Transport for London, Сингапурт Land Transport Authority, Стокгольмд Swedish Transport Agency зэрэг агентлагууд түгжрэлийн төлбөрийн системийг удирдан явуулдаг.

Замын хөдөлгөөний ачааллыг хязгаарлах, агаарын бохирдол зэрэг замын хөдөлгөөнтэй холбоотой асуудлуудыг шийдвэрлэх зорилгоор түгжрэлийн төлбөрийн системийг амжилттай хэрэгжүүлсэн гурван хотод үндэслэн Улаанбаатар хот түгжрэлийн төлбөрийн системийг хэрэгжүүлэхэд эдгээр хотын шилдэг туршлагыг нэвтрүүлэх боломжтой

Хүснэгт 36. Сингапур, Лондон, Стокхольм хотуудын түгжрэлийн төлбөр харьцуулалт

Он	Сингапур		Лондон		Стокгольм	
	1975	2003	2007	2007	2007	2007
Зорилго	Оргил цагуудад төвийн бүсийн тээврийн хөдөлгөөнийг хязгаарлах	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах
Хамрах газар нутгийн хэмжээ	Хотын төвийн 7.2 км ² газар 	Төвийн бүсийн 21 км ² газар 	Төвийн бүсийн 21 км ² газар 	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах	Тээврийн түгжрэл болон агаарын бохирдлыг бууруулах
Түгжрэлийн төлбөр	Тээврийн хэрэгслээс хамаардаг. a. мотоцикл 0.25 - 2 SGD, b. суудлын авто машин 0.5 SGD - 4 SGD, c. ачааны машин болон бага оврын автобус 0.75 SGD - 6 SGD, d. хүнд даацын машин болон том оврын автобус 1 SGD - 8 SGD.	Өдрийн £15 (~\$20)	Өдрийн £15 (~\$20)	Тээврийн хэрэгслээс авах өдрийн хамгийн өндөр хэмжээ 135 SEK (~\$16)	Тээврийн хэрэгслээс авах өдрийн хамгийн өндөр хэмжээ 135 SEK (~\$16)	Тээврийн хэрэгслээс авах өдрийн хамгийн өндөр хэмжээ 135 SEK (~\$16)
Ухаалаг тээврийн системийн хэрэглээ	Электрон төлбөрийн систем нэвтрэх цэгээр өнгөрөхөд тээврийн хэрэгсэлд суулгасан төхөөрөмжийн дахин давтагдахгүй серал кодыг зайнаас таних замаар бэлэн мөнгөний картаас ЭТС төлбөрийг автоматаар хасдаг.	Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар (VRN) илрүүлдэг камер. Замын хажуу талд Түгжрэлийн Төлбөрийн тэмдэг байдаг бөгөөд нэвтрэх цэг гэх мэт биет байгууламж байхгүй.	Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн дугаар (VRN) илрүүлдэг камер. Замын хажуу талд Түгжрэлийн Төлбөрийн тэмдэг байдаг бөгөөд нэвтрэх цэг гэх мэт биет байгууламж байхгүй.	Камер ба RFID хослолыг ашигладаг байгаад дараа нь зөвхөн тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг илрүүлдэг камерыг ашигладаг болсон.	Камер ба RFID хослолыг ашигладаг байгаад дараа нь зөвхөн тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг илрүүлдэг камерыг ашигладаг болсон.	Камер ба RFID хослолыг ашигладаг байгаад дараа нь зөвхөн тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг илрүүлдэг камерыг ашигладаг болсон.
Зөрчил	ЭТС нэвтрэх цэг бүр дээр \$70 торгууль ногдуулдаг.	Торгуулийн хураамж £80-240	Торгуулийн хураамж £80-240	Нэмэлт хураамж 500 SEK.	Нэмэлт хураамж 500 SEK.	Нэмэлт хураамж 500 SEK.
Төлбөр төлөх хэлбэр	- Вэбсайт - AXS зогсоолууд - Шуудангийн газарт өөртөө үйлчлэх автомат машинууд, ATM, vPost - Мобайл болон интернет банкны үйлчилгээ	- Вэбсайт-Авто төлбөр - Онлайн	- Онлайн банкинд шууд дебит хийх - Цахим нэхэмжлэх - Сарын эцэст төлбөрийн хуудас - Түгжрэлийн татварын цахим үйлчилгээ	- Онлайн банкинд шууд дебит хийх - Цахим нэхэмжлэх - Сарын эцэст төлбөрийн хуудас - Түгжрэлийн татварын цахим үйлчилгээ	- Онлайн банкинд шууд дебит хийх - Цахим нэхэмжлэх - Сарын эцэст төлбөрийн хуудас - Түгжрэлийн татварын цахим үйлчилгээ	- Онлайн банкинд шууд дебит хийх - Цахим нэхэмжлэх - Сарын эцэст төлбөрийн хуудас - Түгжрэлийн татварын цахим үйлчилгээ
Үр нөлөө	- Түгжрэл 13%-иар буурсан - Бүс рүү нэвтрэх хөдөлгөөн 44%-иар буурсан - Аяллын хурдыг 16 км /цаг-аар нэмэгдүүлсэн - Арван жилийн дараа аяллын түвшин анхныхаасаа 31%-иар доогуур байв	- Түгжрэл 27%-иар буурсан - CO2 15-20%-иар буурсан - Унадаг дугуй 66%-иар өссөн 2002-2014 оны хооронд Лондонгийн төв рүү нэвтрэх хөдөлгөөн 39%-иар буурсан байна	- Түгжрэл 27%-иар буурсан - CO2 15-20%-иар буурсан - Унадаг дугуй 66%-иар өссөн 2002-2014 оны хооронд Лондонгийн төв рүү нэвтрэх хөдөлгөөн 39%-иар буурсан байна	- Түгжрэл 27%-иар буурсан - CO2 15-20%-иар буурсан - Унадаг дугуй 66%-иар өссөн 2002-2014 оны хооронд Лондонгийн төв рүү нэвтрэх хөдөлгөөн 39%-иар буурсан байна	- Түгжрэл 27%-иар буурсан - CO2 15-20%-иар буурсан - Унадаг дугуй 66%-иар өссөн 2002-2014 оны хооронд Лондонгийн төв рүү нэвтрэх хөдөлгөөн 39%-иар буурсан байна	- Түгжрэл 27%-иар буурсан - CO2 15-20%-иар буурсан - Унадаг дугуй 66%-иар өссөн 2002-2014 оны хооронд Лондонгийн төв рүү нэвтрэх хөдөлгөөн 39%-иар буурсан байна

Эх сурвалж: Land Transport Authority (LTA), Singapore, Transport for London (TfL), Swedish Transport Agency, The International Council on Clean Transportation (ICCT)

ДОЛОО. ЗӨВЛӨМЖ

Улаанбаатар хотын түгжрэлийн талаар мэргэжлийн судалгааны байгууллага, олон улсын байгууллагуудаас хийгдсэн хамгийн сүүлийн үеийн судалгаа, зөвлөмжөөр 2040 он гэхэд Улаанбаатар хотын хэмжээнд авто замын архаг түгжрэл бий болж, иргэд бүхэл өдрийн турш хотын зам дээр түгжрэх тул авто замын ачааллыг бууруулах бодлогын шийдвэртэй алхамыг авч хэрэгжүүлэх зайлшгүй шаардлага бий болсныг сануулсаар байна.

Тандан судалгааны хүрээнд Монгол Улсын Үндсэн хууль, Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал, Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээнд заасан хүний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхийг хангах, улмаар Монгол Улсын хөгжлийн урт, дунд, богино хугацааны бодлогод туссан зорилтыг хангах үүднээс Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах хуулийн төслийг боловсруулах нь зүйтэй болохыг зөвлөж байна.

Уг судалгаагаар Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг үүсгэдэг гол хүчин зүйлс дараах хүрээгээр тодорхойлогдож байна:

1. Хүн амын тоо хэт өссөнтэй холбоотой нийтийн тээврийн хүрэлцээ хангалтгүй, нийтийн тээврийн хэрэгсэл нь зөвхөн авто замаар зорчих зэргээр нийтийн тээврийн хэрэгслийн зориулалт төрөл хязгаарлагдмал;
2. Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүжилтийн оновчтой тогтолцоог бүрдүүлж чадаагүй, түүнчлэн хөрөнгө оруулалтын шаардлагатай эх үүсвэрийг бий болгоход төрийн дэмжлэг байхгүй;
3. Хот төлөвлөлт, замын дэд бүтэц, автотээврийн хэрэгслийн тооны зохистой харьцаа алдагдсан;
4. Замын хөдөлгөөний хууль дүрэм журмын хэрэгжилт хангалтгүй буюу хяналтын тогтолцоог хэрэгжүүлэх хүндрэлтэй байдал;
5. Улаанбаатар хотын зам, тээврийн дэд бүтцийн нэгдсэн төлөвлөлт байхгүй гэж ерөнхийд нь тодорхойлж болохоор байна.

Тандан судалгаанаас харахад нийтийн тээврийн үр ашигтай дэд бүтцийг бий болгоход төрийн тогтвортой, урт хугацааны хөрөнгө оруулалт шаардлагатай болох нь харагдаж байна. Санхүүжилтийг бүрдүүлэх эх үүсвэрийн хувьд тухайн улсын онцлог болон институтын чадамжаас шалтгаалан харилцан адилгүй байгаа хэдий ч баримталж буй гол зарчим нь урт хугацаанд зардлыг бууруулах болон тасалбараас олох орлогыг оновчтой түвшинд тогтоох юм. Мөн үүнээс гадна нэмэлт орлогын эх үүсвэр бий болгох боломжийг хууль, тогтоомжоор бүрдүүлэх замаар нийтийн тээврийн санхүүжилтийг дэмжих шаардлагатай нь харагдаж байна.

Нийтийн тээврийг хэрхэн хөгжүүлдэг талаарх олон улсын сайн туршлагыг судлан үзвэл, нийтийн тээвэрт улс орнууд ДНБ-ий 1-3 хувьтай тэнцэх хэмжээний санхүүжилтийг зориулан, шийдвэрлэдэг байна. Харин Монгол Улсын хувьд энэ байдалд зарцуулах хөрөнгийн хэмжээ тодорхойгүй, жил жилийн төсвийн хуулиар татаас өгөх төдий л санхүүжилт авч амь голтой явж ирлээ. Монгол Улс авто замын сангийн эрх зүйн зохицуулалттай хэдий ч авто замаар тээвэр хийх нийтийн тээвэрт зориулсан орлогын эх үүсвэрийг хуульчлаагүй. Иймээс ч энэхүү хуулиар нэн тэргүүнд шийдвэрлэх асуудал нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санг байгуулах, сангийн эх үүсвэрийг бүрдүүлж, нийтийн тээврийг хөгжүүлэх замаар түгжрэлийг бууруулах дорвитой арга хэмжээг авах юм.

Түүнчлэн иргэдийн зүгээс түгжрэлийг бууруулахын тулд төр засгаас зоригтой арга хэмжээ авах цаг болсон гэдэгтэй 91 хувь нь санал нийлж, тэр дундаа нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирвал машины хэрэглээгээ бууруулна гэдэгтэй 76 хувь нь нэгдэж байгааг ММСГ -ын судалгааны баг тогтоосон.

Цаашлаад иргэдийн зүгээс түгжрэлийг бууруулахын тулд татвар, төлбөр, хураамжийг нэвтрүүлж болохыг хүлээн зөвшөөрсөн байдаг. Тухайлбал тэд:

- Улсын дугаарыг дуудлага худалдаагаар худалдах
- Хотын төвийн бүх авто зогсоолыг нэгдсэн төлбөрийн системтэй болгож, төлбөрийг нь нэмэх
- Автозамын татварыг нэмэх
- Автомашины улсын дугаарын үнийг нэмэх гэх зэрэг саналыг дэвшүүлсэн байдаг.

Улаанбаатар хот нь дэлхий дээрх хамгийн хүйтэн нийслэл хот болохын зэрэгцээ газар зүйн байршлын хувьд далайн түвшнээс харьцангуй дээш өндөрлөгт оршдог. Түүнчлэн Монгол оронд харьцангуй урт өвөлтэй гэх зэрэг байгаль цаг уурын онцлог нь хотын иргэдийн явган алхах, дугуйгаар зорчих хэрэглээг байгаль цаг уурын нөхцлөөр хязгаарлаж байдаг. Иймд аль болох олон зорчигч нэгэн зэрэг зорчих боломж олгодог нийтийн тээврийн салбарыг хөгжүүлэх зайлшгүй шаардлага бий.

Хэдийгээр Улаанбаатар хотод нийтийн тээврийн парк шинэчлэлт хийсээр байгаа ч нийтийн тээврээр зорчих иргэд болон замын хөдөлгөөний дундаж хурданд бага нөлөө үзүүлэх төлөвтэйг Хот төлөвлөлт, судалгааны институтээс хийсэн судалгаагаар тогтоосон. Иймд түгжрэлийг бууруулахад автобус парк шинэчлэлт хийх төдийгөөр гал унтраасан арга хэмжээг авах бус түгжрэлийг урт хугацаанд шийдвэрлэх дорвитой шийдэл тэр дундаа нийтийн тээврийн салбарт LRT, MRT төслүүдийг хэрэгжүүлэх шаардлагатайг онцолж байна.

Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн асуудал нь Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын хэмжээнд яригдах зайлшгүй шийдвэрлэх асуудал болж байна. Иймээс ч дараах цогц арга хэмжээг хамарсан хуулийн төслийг нэн яаралтайгаар боловсруулан батлуулах зайлшгүй шаардлагатай байна:

1. Түгжрэлийг бууруулах зорилгоор нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, үүнтэй холбоотой нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн эрх зүйн үндсийг тогтоож, хуульчлах;
2. Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн эх үүсвэрийг олон улсын туршлагад үндэслэн доорх эх үүсвэрээс санхүүжүүлэх боломжийг тусгах:
 - Түгжрэл ихтэй болон бохирдуулагч бодисын ялгарал ихтэй хотын ногоон байгууламж бүхий бүсийг тогтоож, түүнийг тусгай тарифтай болгох замаар түгжрэл үүсгэх техникийн нөхцөлийг бууруулах;
 - Тээврийн хэрэгслийн импортод тарифын бодлогоор нөлөөлөх, тэр дундаа бохирдуулагч, насжилт өндөр тээврийн хэрэгсэл, тансаг хэрэглээнд татвар ногдуулах;
 - Түгжрэл үүсгэх хот төлөвлөлтийн бодлогод төлбөр ногдуулах буюу үл хөдлөх эд хөрөнгө, газрын төлбөрийг нэмэгдүүлэх;
 - Тээврийн хэрэгслийн дугаарын дуудлага худалдаанд төлбөр ногдуулах зэрэг байна.
3. Тээврийн хэрэгслийн авто зам, замын байгууламжийн ашиглалтыг цахимаар бүртгэх, түүнтэй холбоотой хяналт, хариуцлагын тогтолцоог сайжруулах;
4. Хот төлөвлөлтөд тавих стандарт, шаардлагыг нэмэгдүүлэх, төвлөрлийг сааруулах дэмжлэгийг бий болгох.

Хотын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөнд заасны дагуу Улаанбаатар хотын гэр хорооллын дахин төлөвлөлтийн төслүүдийг эрчимжүүлж, орон сууцжуулах төслийг хэрэгжүүлсний үр дүнд дараах нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчны нөлөөллийн үр дагавар гарна:

-соёл, боловсрол, спорт, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтцийн хангамж бүхий дэд төвүүд шинээр бий болно;

-нийслэл хотын агаар, хөрс, орчны бохирдлын голомт болж байгаа гэр хорооллын бүс болох Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвийг орон суужлуулах төслийг тэргүүн ээлжинд эхлүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлнэ;

-ингэснээр хүн амын орлогод нийцсэн, ногоон хөгжлийн загварт тохирсон орон сууц нийлүүлэлтийг хувийн хэвшлийн оролцоотойгоор нэмэгдүүлж, 19,500 орон сууц шинээр баригдаж, 68,250 хүн ая тухтай амьдрах орчин нөхцөл бүрдэнэ;

-зайлшгүй орон байраар хангагдах шаардлагатай зорилтот бүлгийн иргэдийг түр орон сууцаар хангадаг тогтолцоог нэвтрүүлнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүдэд суурилсан 25,295 ажлын байр шинээр бий болж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүн 2.5 их наяд төгрөгөөр нэмэгдэнэ;

-Сэлбэ, Баянхошуу дэд төвүүд бий болсноор агаарын бохирдол 22 хувиар, авто замын түгжрэл 36.3 хувиар буурах урьдчилсан тооцоололтой байна.

Энэхүү хуулийн төсөл батлагдсанаар нийслэл хотын иргэдийн нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх боломж нэмэгдэж, нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санхүүжилтийн эх үүсвэрийг бүрдүүлнэ. Нийтийн тээврийг хөгжүүлснээр хувийн

тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг бууруулж, түүнтэй шууд хамааралтайгаар нийслэл хотын түгжрэлийг бууруулахад бодитой хувь нэмэр болохын сацуу нийслэл хотын агаарын бохирдлыг бууруулахад тодорхой дэмжлэг үзүүлэх боломжтой болно. Ингэснээр нийслэл хотын иргэдийн эрүүл, аюулгүй, тав тухтай орчинд амьдрах эрхийн баталгаа хангагдах юм. Мөн судалгаанд дурдагдснаар 2021 оны тодорхойлогдсон 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам долларын алдагдсан боломжийг нөхөх нь эргээд эдийн засагт, иргэдийн амьжиргаанд асар их боломжийг бий болгоно.

Энэхүү хуулийн төсөл батлагдсанаар нийтийн тээврийг хөгжүүлэх бодитой, тогтмол санхүүгийн эх үүсвэрийг бий болгох бөгөөд жилд ойролцоогоор 154.1 тэрбум төгрөгийн орлогыг төвлөрүүлэх боломжтой гэж харж байна.

---o0o---

НОМ ЗҮЙ

1. Монгол Улсын Үндсэн Хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1992 он, №2
2. Улсын Их Хурлын 2010 оны 07 дугаар сарын 15-ны өдрийн 48 дугаар тогтоол "Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал"
3. Уур амьсгалын өөрчлөлтийн эсрэг Парисын конвенц
4. Улсын Их Хурлын 2020 оны 05 дугаар сарын 13-ны өдрийн 52 дугаар тогтоол "Алсын хараа 2050 хөгжлийн бодлого", Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2020 он, №25
5. Улсын Их Хурлын 2021 оны 12 дугаар сарын 30-ны өдрийн 106 дугаар тогтоол "Шинэ сэргэлтийн бодлого", Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2022 он, №09
6. Онцгой албан татварын тухай, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2006 он, №26
7. Монгол Улсын Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай Хувь хүний орлогын албан татварын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1993 он, №1
8. Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2019 он, №23
9. Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2010 он, №29
10. Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хууль,
11. Гаалийн тариф, татварын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2008 он, №23
12. Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2000 он, №45
13. Газрын төлбөрийн тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1997 он, №5
14. Авто замын тухай, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2017 он, №22
15. Боловсролын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2002 он, №19
16. Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2005 он, №48
17. Орон сууцны тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1999 он, №21
18. Автотээврийн тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 1999 он, №28
19. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2015 он, №28
20. Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2021, №07
21. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль
22. Газрын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2021, №35
23. Хот байгуулалтын тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2008 он, №28
24. Зөрчлийн тухай хууль хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2017 он, №24
25. Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хууль, Төрийн мэдээлэл эмхэтгэл: 2017 он, №24
26. ЖАЙКА, Монгол Улс, Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа (QCBS), 2022

27. Хот төлөвлөлт, судалгааны институт, 2040 Ерөнхий төлөвлөгөөний тайлан, 2021
28. Монголын Дата Клуб, Улаанбаатар хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022 он
29. Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть I, 2018
30. Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть II, 2018
31. Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөө, Боть III, 2018
32. Д.Өлзий-Эрдэнэ нар, "Зам ашигласны төлбөрийг цахим системд шилжүүлж, зорчилтын хэмжээг төлбөр хураамжийн хэмжээтэй уялдуулах" 2022 он
33. ММСГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022
34. ММСГ, Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний Origin-Destination (OD) матриц боловсруулах 15000 өрхийн судалгаа, 2022 он
35. ММСГ, Авто замын түгжрэлийг бууруулах арга хэмжээний талаарх иргэдийн үнэлгээ, 2022 он
36. НЗДТГ, Замын хөдөлгөөний өнөөгийн байдал, цаашид хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, 2021 он
37. Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний ачаалал, хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөлт судалгаа, 2021 он
38. Нийслэлийн татварын алба
39. Тээврийн цагдаагийн алба, Зам тээврийн осол, гэмт хэргийн нөхцөл байдал 2019 оны тойм
40. Улаанбаатар хотын Агаарын бохирдлын хяналтын чадавхыг бэхжүүлэх төсөл, II шат, 2017 он
41. Үндэсний Статистикийн Хороо, 2022 он. 1212.мн
42. Монгол Улсын Улаанбаатар хотын эрчим хүчний бодлогын эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөө, Кирк Смит, Руфус Эдвардс, Жэй Турнер, О. Чимэдсүрэн, 2014
43. <https://www.mongolbank.mn/>
44. <http://w.tsag-agaar.gov.mn>
45. <https://ikon.mn/opinion/20yi>
46. <https://www.worldatlas.com/articles/the-coldest-capital-cities-in-the-world.html>

47. <https://inrix.com/scorecard/>
48. <https://www.ptua.org.au/policy/funding/>
49. [ITF Round Tables : Implementing Congestion Charges \(itf-oecd.org\)](https://www.itf-oecd.org/round-tables/10-implementing-congestion-charges)
50. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/congestion-control-singapore.pdf>
51. <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08047/02summ.htm#:~:text=Congestion%20pricing%20has%20been%20a,9%3A30%20in%20the%20mornin g.>
52. https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/ERP/ERP.html?fbclid=IwAR0vdgypNcJLRyXnScDXMEikHTkG0z4nv3-3iHym9junx2yAU3VGT0du0IU#_Understanding_ERP
53. Smeed, R. J. (report of a Commission chaired by) (1964) *Road Pricing: The Economic*
54. *and Technical Possibilities*. London. Her Majesty's Stationary Service.
<https://trl.co.uk/uploads/trl/documents/MISC17.pdf>
55. Jonathan Leape, Journal of Economic Perspectives—Volume 20, Number 4—Fall 2006—Pages 157–176
<https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/jep.20.4.157>
56. [317.6.2-Prud-Homme-0405C11.pdf \(piarc.org\)](https://www.piarc.org/317.6.2-Prud-Homme-0405C11.pdf)
57. <https://www.politics.co.uk/reference/congestion-charge/#:~:text=The%20first%20Mayor%20of%20London,%C2%A315%20from%20June%202020.>
58. https://content.tfl.gov.uk/consolidated-cc-scheme-order.pdf?fbclid=IwAR3_lqX6XUZQ9_N0pf13PNesPfuXPU0M0II-JbV-AvLSYR6GT7P9a1tGrnU
59. <https://content.tfl.gov.uk/lez-scheme-order.pdf>
60. [ULEZ Expansion 2023 - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/ULEZ/ULEZ-Expansion-2023)
61. [Congestion Charge \(Official\) - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/congestion-charge)
62. [Ultra Low Emission Zone - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/ULEZ/ULEZ-Expansion-2023)
63. [How to pay a LEZ charge - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/congestion-charge/how-to-pay)
64. [Direct Vision Standard and HGV Safety Permit - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/ULEZ/ULEZ-Expansion-2023)
65. [Reimbursements of the Congestion Charge and ULEZ charge - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/congestion-charge/reimbursements)
66. [Congestion Charge payments - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/congestion-charge/payments)
67. [Amendments and refunds - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-travel/congestion-charge/amendments-refunds)

68. [Discounts and exemptions - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/blue-badge/scheme-rules-and-conditions)
69. <https://www.gov.uk/government/publications/the-blue-badge-scheme-rights-and-responsibilities-in-england/the-blue-badge-scheme-rights-and-responsibilities-in-england>
70. [Penalties and enforcement - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/blue-badge/penalties-and-enforcement)
71. https://content.tfl.gov.uk/cclez-online-factsheet-oct21-dec21.pdf?fbclid=IwAR0prN1ytrGSoOuVSH1jI2lySfPIKa_BcfLmD3Ril9MTLepG8avPW6O5Ve0
72. <https://content.tfl.gov.uk/cclez-online-factsheet-embassy-debt-jun22.pdf?fbclid=IwAR18jShLvXZL0TqWX95Dx-w6gadzYoP-Sxn6Tn9CR0HK2oSyeg5Xdm9vIUc>
73. <https://www.rac.co.uk/drive/advice/emissions/euro-emissions-standards/>
74. [Financial help if you're disabled: Vehicles and transport - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/publications/financial-help-if-youre-disabled-vehicles-and-transport)
75. [Penalty charges for ULEZ - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://www.tfl.gov.uk/road-users/blue-badge/penalty-charges-for-ulez)
76. Who pays what for urban transport? Handbook of good practices, "Agence Française de Développement, 2009
77. <https://www.ptua.org.au/policy/funding/>
78. Jonas Eliasson, Maria Burjesson, Dirk van Amelsfort, Karin Brundell-Freij, Leonid Engelson, 2010. "Accuracy of congestion pricing forecasts". Transportation Research Part A 52 (2013).

ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ АЖЛЫН ТАЙЛАН

/НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙН
НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ ТУХАЙ/

ЗАХИАЛАГЧ:

“НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН
АВТО ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛИЙГ
БУУРУУЛАХ НЭГДСЭН ТӨСӨЛ
ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ НЭГЖ” УТҮГ

ГҮЙЦЭТГЭГЧ:

ӨМГӨӨЛЛИЙН “ХЭРУГА ПАРТНЕРС”
ХХН

Улаанбаатар хот

2023 он

АГУУЛГА

1. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ
2. ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛЭХ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ, ҮНДЭСЛЭЛ
3. ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ХЭСГИЙГ ТОГТООСОН БАЙДАЛ
4. ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙГ АШИГЛАН ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛСЭН БАЙДАЛ
 - 4.1. “ЗОРИЛГОД ХҮРЭХ БАЙДАЛ” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
 - 4.2. “ПРАКТИКТ ХЭРЭГЖИХ БОЛОМЖ” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
 - 4.3. “ОЙЛГОМЖТОЙ БАЙДАЛ” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
 - 4.4. “ХҮЛЭЭН ЗӨВШӨӨРӨГДӨХ БАЙДАЛ” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
 - 4.5. “ХАРИЛЦАН УЯЛДАА” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
5. ДҮГНЭЛТ, ЗӨВЛӨМЖ

НЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

Энэхүү хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх судалгааг Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 17 дугаар зүйлд заасны дагуу Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын гуравдугаар хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-д үндэслэн “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай” хуулийн төсөл /цаашид “Хуулийн төсөл” гэх/-д хийж гүйцэтгэлээ.

Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх ажлын зорилго нь Хууль тогтоомжийн тухай хууль болон аргачлалд заасан тодорхой шалгуур үзүүлэлтийн дагуу дүн шинжилгээ хийх, үр нөлөөг тооцож, давхардал, хийдэл, зөрчлийг арилгах, хуулийн төслийн зүйл, хэсэг, заалтыг ойлгомжтой, хэрэгжих боломжтой, хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлаар боловсруулах болон хуулийн төсөл боловсруулах ажлын чанарыг сайжруулахад чиглэсэн дүгнэлт, зөвлөмж өгөхөд оршино.

Хуулийн төсөл нь 6 бүлэг, 20 зүйлтэй бөгөөд хуулийн зорилтыг “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино” гэж тодорхойлсон байна.

Хуулийн төсөл нь төрлийн хувьд анхдагч хуулийн төсөл¹ бөгөөд 6 бүлэг бүхий дараах агуулгатай байна. Үүнд:

1 дүгээр бүлэг	“Нийтлэг үндэслэл”
2 дугаар бүлэг	“Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс”;
3 дугаар бүлэг	“Тээврийн хэрэгслийн зогсоол”;
4 дүгээр бүлэг	“Нийслэлийн Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцоо”;
5 дугаар бүлэг	“Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах талаар төрийн байгууллагын чиг үүрэг, оролцогчийн эрх, үүрэг”;

¹ Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.1 дэх хэсэг “Хууль санаачлагч нийгмийн харилцааны төлөв байдал, тулгамдсан асуудлыг судалсны үндсэн дээр шинээр үүссэн харилцааг хуулиар зохицуулах шаардлагатай, эсхүл тухайн нийгмийн харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг нарийвчлан шинэ хуулиар зохицуулах шаардлагатай гэж үзвэл анхдагч хуулийн төсөл боловсруулна”

Мөн хуулийн төслийг дагаж хүчин төгөлдөр үйлчилж буй дараах 13 /арван гурав/ хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулахаар төсөл боловсруулсан байна. **Үүнд:**

1. Онцгой албан татварын тухай хууль;
2. Монгол улсын авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хууль;
3. Агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хууль;
4. Боловсролын тухай хууль;
5. Орон сууцны тухай хууль;
6. Автотээврийн тухай хууль;
7. Монгол улсын нийслэл улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль;
8. Нийслэл хотын албан татварын тухай хууль;
9. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль;
10. Хот байгуулалтын тухай хууль;
11. Зөрчлийн тухай хууль;
12. Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хууль;
13. Төсвийн тухай хууль.

ХОЁР. ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛЭХ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ, ҮНДЭСЛЭЛ

Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал /цаашид “**Аргачлал**” гэх/-ын 1.4-т заасны дагуу хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх ажиллагааны эхний үе шат нь шалгуур үзүүлэлтийг сонгох үе шат юм. Аргачлалын 2.2-т хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх зургаан төрлийн үндсэн шалгуур үзүүлэлтийг тогтоосон ба энэхүү үнэлгээний ажлыг хийж гүйцэтгэхдээ хуулийн төслийн зорилго, хамрах хүрээ, зохицуулах асуудалтай уялдуулан, аргачлалд дурдсан 6 шалгуур үзүүлэлтээс 5 шалгуур үзүүлэлтийг сонголоо. **Үүнд:**

№	Шалгуур үзүүлэлт	Дараах үндэслэлийг харгалзан үзсэн болно
1	“Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур	Хуулийн төслийн зорилго нь үзэл баримтлалд тусгасан хуулийн төслийг боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцэж буй байдал, хуулийн

	үзүүлэлтийн үнэлгээ	төсөлд тусгагдсан зохицуулалтууд нь хуулийн төслийн зорилгод хүрэх боломжтой эсэхийг үнэлнэ. Энэхүү үнэлгээг хийхдээ хуулийн төслийн үзэл баримтлалтай танилцаж, хуулийн төсөл боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлага, хуулийн төслийн зорилго болон зорилгод хүрэхэд чиглэгдсэн, мөн түүнийг тодорхой илэрхийлж чадахуйц арга хэмжээ, зохицуулалтыг сонгож авсан болно.
2	“Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Хуулийн төслийн зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу хэрэгжүүлэх боломжтой эсэхийг, тухайлбал, хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээд байгаа эсэх, тэдгээр этгээдэд тухайн хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх боломж, бололцоо (санхүү, хүний нөөц зэрэг) байгаа эсэхийг шалгаж тооцно.
3	“Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Хуулийн төсөл нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх этгээдүүдэд ойлгомжтой, логик дараалалтай томъёологдсон эсэхийг шалгах үүднээс хуулийн төсөл нь Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг хянах байдлаар үнэлгээг хийхээр сонголоо.
4	“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд тухайн хуулийн төслийн зохицуулалт иргэд, байгууллагад хэрхэн нөлөөлөх, түүнийг эдгээр этгээдүүд (хуулийн төсөл шууд нөлөөлөх иргэн, хуулийн этгээд) хүлээн зөвшөөрөх эсэхийг шалгана.
5	“Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Хуулийн төслийг бүхэлд нь Үндсэн хууль, холбогдох бусад хуульд нийцсэн эсэхийг аргачлалд заасан асуултад хариулах байдлаар үнэлгээг хийхээр тооцов. Түүнчлэн, хуулийн төсөл болон түүнийг дагаж нэмэлт, өөрчлөлт орох хуулийн төслүүдтэй харилцан уялдаатай эсэх дээр үнэлгээ өгөх болно.

Шалгуур үзүүлэлтээс “Зардал” шалгуур үзүүлэлтийг сонгоогүй шалтгаан:

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн

12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасан учир “Зардал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийн зардлыг “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлал”-ын дагуу тусад нь тооцохоор шийдвэрлэсэн тул энэхүү шалгуур үзүүлэлтийг сонгох шаардлагагүй гэж үзэв.

ГУРАВ. ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ХЭСГИЙГ ТОГТООСОН БАЙДАЛ

Аргачлалын 1.4.2-т заасан ёсоор Үнэлгээний хоёр дахь үе шат нь Хуулийн төслийн үр нөлөөг тооцох хэсгийг сонгох үе шат байна. Энэхүү үе шатанд хуулийн төслөөс үр нөлөөг тооцох хэсэг буюу тодорхой зохицуулалтуудыг сонгон авах тул Үнэлгээг бодитой хийх үүднээс хуулийн төслийн чухал ач холбогдолтой, гол хэсгийг сонгож авах нь чухал юм. Энэ талаар Аргачлалын 3.2-т “Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх хэсгийг тогтоохдоо шууд үр дагавар үүсгэж байгаа гол ач холбогдолтой зохицуулалтыг олж тогтоох нь зүйтэй” хэмээн заасан байна. Иймд хуулийн төслийн үзэл баримтлалд голчлон тусгагдсан, хуулийн төслийн гол, чухал ач холбогдолтой зохицуулалт агуулсан зүйл, заалтуудыг сонгон авч үнэлгээ хийхийг чухалчлав.

“Зорилгод дүн шинжилгээ хийх” гэсэн шалгах хэрэгслээр хуулийн төсөлд тусгасан зохицуулалт, арга хэмжээ тухайн хуулийн төсөлд тавьсан зорилгыг биелүүлэхэд чиглэсэн эсэх, зорилгод хүрэх байдалд дүн шинжилгээ хийнэ.

“Практикт турших” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд тухайн хуулийн төслийн зохицуулалтад тусгасан дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлэх байгууллага байна уу, оролцогч нар ямар эрх, үүрэгтэй оролцох боломжтой зэрэгт дүн шинжилгээ хийх болно.

“Ойлгомжтой байдлыг шалгах” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд хуулийн төслийн зохицуулалт нь бүхэлдээ тухайн хуулийг хэрэгжүүлэх, хэрэглэх этгээдэд ойлгомжтой томъёологдсон эсэхийг дараах байдлаар шалгаж тогтооно. **Үүнд:**

1. Хуулийн төсөлд хамаарах этгээдүүд хуулийн төсөл, түүний зохицуулалтыг нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх боломжтой байгаа эсэх;
2. Хуулийн төслийг боловсруулахдаа Хууль тогтоомжийн тухай хууль, “Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлал”-ыг баримталсан эсэх.

“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтээр хуульд оруулах нэмэлт, өөрчлөлтөөр төрийн байгууллагад шинээр олгох эрх хэмжээ болон бусад иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад хүлээлгэсэн үүрэг нь бодит байдалд хэрэгжих боломжтой эсэхийг судлах байдлаар үнэлнэ.

“Хуулийн төслийн уялдаа холбоог шалгах” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд холбогдох аргачлалын дагуу тавигдсан асуултад хариулах замаар хуулийн төслийн уялдаа холбоог тогтоох болно.

ДӨРӨВ. ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙГ АШИГЛАН ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛСЭН БАЙДАЛ

4.1. “Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний энэ хэсэгт хуулийн төслийн үзэл баримтлалын Нэг дэх хэсэг 1.1 Хууль зүйн үндэслэл, 1.2 Практик шаардлага, хоёр дахь хэсэг Хуулийн төслийн бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээ, гурав дахь хэсэг Хуулийн төсөл батлагдсаны дараа үүсч болох эдийн засаг, нийгэм, эрх зүйн үр дагавар, тэдгээрийг шийдвэрлэх талаар авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний санал гэсэн хэсэг тус бүрд орсон үзэл баримтлал нь хуулийн төсөлд тусгагдсан байдалд үнэлгээ хийх болно. Ингэхдээ хуулийн төслийн 1, 2, 4, 5 дугаар бүлэгт дүн шинжилгээ хийж, үнэлгээ хийх болно. Учир нь хуулийн тус хэсгүүдэд хуулийн төсөлд тавьсан зорилго руу чиглэсэн гол харилцааг зохицуулсан болохыг харж болно. Түүнчлэн, хуулийн төслийн зорилго нь үзэл баримтлалд тусгасан хуулийн төслийг боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцэж буй байдал, хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалтууд нь хуулийн төслийн зорилгод хүрэх боломжтой эсэхэд мөн үнэлгээ өгөх болно.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын Хууль зүйн үндэслэл хэсэг:

Энэ хэсэгт Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван зургадугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт “Монгол Улсын иргэн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй.” гэж заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 9.3.27-д Орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжих зорилтын хүрээнд авто зогсоолын менежментийн боловсронгуй тогтолцоог бий болгох, Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэлийг тогтоож тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг зохицуулахаар заасан.

Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 6.1-д “Улаанбаатар болон дагуул хотыг орон зайн оновчтой төлөвлөлт, ухаалаг шийдэл, амьдралын таатай орчин бүхий ногоон хот болгож хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нягтралыг сарниулж, ачааллыг тэнцвэржүүлсэн, тээврийн эрэлтэд нийцсэн авто замын сүлжээг бий болгож, түгжрэлийг бууруулна.” хэмээн тус тус заажээ.

Хуулийн төсөлд тусгагдсан байдал:

Хүчин төгөлдөр үйлчилж буй хууль тогтоомжийн хүрээнд түгжрэлтэй холбоотой болон түгжрэлтэй бүс гэх мэт харилцааг зохицуулсан хууль байхгүй бөгөөд Нийслэлийн ЗДТГ-аас хийж гүйцэтгэсэн Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилан тандан

судалсан судалгааны тайлангийн зөвлөмж хэсэгт “Улаанбаатар хотын түгжрэлийн талаар мэргэжлийн судалгааны байгууллага, олон улсын байгууллагуудаас хийгдсэн хамгийн сүүлийн үеийн судалгаа, зөвлөмжөөр 2040 он гэхэд Улаанбаатар хотын хэмжээнд авто замын архаг түгжрэл бий болж, иргэд бүхэл өдрийн турш хотын зам дээр түгжрэх тул авто замын ачааллыг бууруулах бодлогын шийдвэртэй алхамыг авч хэрэгжүүлэх зайлшгүй шаардлага бий болсныг сануулсаар байна. ...Монгол Улсын Үндсэн хууль, Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал, Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээнд заасан хүний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхийг хангах, улмаар Монгол Улсын хөгжлийн урт, дунд, богино хугацааны бодлогод туссан зорилтыг хангах үүднээс Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах хуулийн төслийг боловсруулах нь зүйтэй болохыг зөвлөж байна...” гэжээ. Энэхүү зөвлөмж болон практик хэрэгцээ шаардлагын дагуу тус хуулийн төслийг боловсруулсан байх бөгөөд түгжрэлийн төлбөртэй бүс, тээврийн хэрэгслийн зогсоол, нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцоо зэрэг бүлгүүд орсон байна.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын Практик шаардлага хэсэг:

Хууль тогтоогч хуулийн төслийн үзэл баримтлалдаа “Практик шаардлага”-аа дараах байдлаар тодорхойлжээ. **Үүнд:**

1. Хотын хүн амын өсөлт, хотжилт, түүнийг дагасан тээврийн хэрэгслийн тооноос шалтгаалан Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл нэмэгдсээр байгаа.
2. 2021 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй бөгөөд сүүлийн 10 жилд Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо 80 хувиар өссөн.
3. Япон улсын Жайка олон улсын байгууллагаас хийсэн судалгаагаар нийслэл Улаанбаатар хотын автомашины импорт энэ чигээрээ хурдацтай нэмэгдсээр байвал зам дээрх тээврийн хэрэгслийн дундаж хурд 2025 онд 8 км/ц, 2030 он гэхэд 5 км/ц болж буурах аж. Улмаар 2040 он гэхэд автозамын урсгал хэт түгжрэлд зогсох төлөвтэйг тооцоолжээ.²

Үүнтэй холбогдуулан хот төлөвлөлт, сургууль цэцэрлэгийн хүртээмж, зах, худалдааны төвийн бөөгнөрөл, жолоочийн замын хөдөлгөөний соёл зэргээс үүдэн авто замын хэт ачаалал бий болж иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх зөрчигдөхөд хүрч байна. Иймд Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулахын тулд замын хөдөлгөөний түгжрэл ихтэй бүсийг тогтоож, түүнийг тусгай тарифтай болгох буюу гадаад улс орнуудын туршлагаар эдийн засгийн зохицуулалтыг ашиглах, автотээврийн хэрэгслийн импортод тарифын бодлогоор нөлөөлөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, замын

² Монголын дата клуб, УБ хотын автомашины болон зорчилтын өгөгдлийн шинжилгээ, 2022 он

хөдөлгөөний аюулгүй байдал, агаар, орчны бохирдлыг бууруулах зорилтот цогц арга хэмжээг үе шаттай авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэжээ.

Практик шаардлагаас үзвэл сүүлийн 10 жилийн хугацаанд нийслэлд тээврийн хэрэгслийн тоо огцом нэмэгдэн, түгжрэлийн асуудал үүссэн ба үүнээс үүдэн иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх зөрчигдөхөд хүрч байгааг дурдсан байна. Иймд түгжрэлтэй бүсийг тодорхойлох, тус бүсийн төлбөрийг тогтоох, тээврийн хэрэгслийн зогсоолын асуудлыг шийдвэрлэхтэй холбоотой харилцааг хуулиар зохицуулж, түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийг хөгжүүлэхийг зорьсон байна.

Хуулийн төсөлд тусгагдсан байдал:

Хуулийн төслийн 1.1-т “Энэ хуулийн зорилт нь нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино” гэж заасан байна. Хуулийн төслийг бүхэлд нь авч үзвэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн зогсоол, нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн харилцааг зохицуулсан бөгөөд хуулийн төслийн зорилтоос үзвэл дараах харилцааг зохицуулахаар зорьсон байна. **Үүнд:**

- Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх,
- Дээрх арга хэмжээг авч хэрэгжүүлснээр иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах харилцааг тус тус зохицуулахаар байна.

Мөн хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.2-т “Энэ хуулийн 7.1³-д заасан төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээ, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлбөр төлөх журмыг хуулиар тогтооно” гэж заасны дагуу “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хууль”-ийн төслийг боловсруулсан байгаа нь практик шаардлагад нийцсэн гэж үзэхээр байна.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын хуулийн төслийн бүтэц хэсэг:

Нэгдүгээр бүлэгт нийтлэг үндэслэлийн талаар тусгах, ингэхдээ Хуулийн төслийн зорилтод нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахаар тусгана гэж заасан.

Хоёрдугаар бүлэгт замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн талаарх зохицуулалтыг, гуравдугаар бүлэгт тээврийн хэрэгслийн зогсоолын төрөл, төлөвлөлт, тавигдах ерөнхий шаардлага, зогсоолын нэгдсэн удирдлагын цахим систем харилцааг тусгахаар заасан бол дөрөвдүгээр бүлэгт нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцоо, нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан, түүний эх үүсвэр, зарцуулалтын талаар тусгахаар заажээ.

³ Хуулийн төслийн 7.1 “Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлбөртэй бүсийн төлбөр төлнө”

Харин тавдугаар бүлэгт төрийн байгууллагын чиг үүрэг, оролцогчийн эрх, үүргийг тодорхойлох, ингэхдээ Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай төсвийг тухайн жилийн орон нутгийн төсөвт тусгаж батлах, Нийслэлийн Засаг даргаас нийслэлийн хүн амын төвлөрлийг сааруулах, замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлж буй арга хэмжээний талаарх мэдээллийг Засгийн газарт танилцуулах, замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлаас үүдсэн нийгэм, эдийн засгийн нөхцөл байдал, байгаль орчинд нөлөөлөх нөлөөллийн талаарх мэдээллийг олон нийтэд мэдээлж байх зэрэг төрийн байгууллагын чиг үүргийг тусгайлан тусгах талаар заажээ.

Мөн зургаадугаар бүлэгт хууль тогтоомж зөрчигчдөд хүлээлгэх хариуцлага болон хууль хүчин төгөлдөр болох хугацааны талаар тусгах талаар тус тус заасан байна.

Хуулийн төсөлд тусгагдсан байдал:

Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлд хуулийн зорилтыг заасан бөгөөд Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах талаар заасан. Өөрөөр хэлбэл, түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээ авч хэрэгжүүлснээр иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах боломж шууд бүрдэх байдлаар зорилтыг тодорхойлсон байна.

Судлаачийн зүгээс харахад тус хуулийн төслийн зорилт нь Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулахаас илүү түгжрэлээс үүдэлтэй нөлөөлөл, түүн дотроо иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахаар байна. Нийслэлийн Засаг Даргын Тамгын газрын зүгээс хийсэн Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагыг урьдчилан тандан судалсан судалгаа /цаашид “тандан судалгаа” гэх/-ны үр дүнд 2040 он гэхэд Улаанбаатар хотын хэмжээнд авто замын архаг түгжрэл бий болж, бүтэн өдрийн турш зам дээр түгжрэх эрсдэлтэй байгаа тул авто замын ачааллыг бууруулах шийдвэртэй алхмыг хэрэгжүүлэх, түгжрэлийн шалтгааныг тодорхойлох, түгжрэлийг бууруулах арга хэмжээ авах нь чухал гэдгийг онцолсон байдаг.

Иймд хуулийн төслийн зорилтыг эргэн харж, Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээ авахтай холбоотой харилцааг зохицуулах байдлаар нарийвчлан тодорхойлох нь зүйтэй гэж үзэж байна.

Мөн хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлд хуулийн нэр томьёоны тодорхойлолтыг зааж өгсөн ч хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлд заасан “тээврийн хэрэгслийн цахим систем”, “радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж”, “тээврийн хэрэгслийн цахим гэрчилгээ” мөн “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн бүс” гэж юу болохыг тодорхойлогүйгээр орхисон нь хуулийн ойлгомжтой байдал алдагдах, нэг мөр ойлгогдохгүй байх тул эдгээр нэр томьёог тодорхойлох шаардлагатай байна.

Хуулийн төслийн хоёрдугаар бүлгээр замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс тогтоох болон төлбөрийн талаар зохицуулсан ч өмнө хэлсэнчлэн замын хөдөлгөөний түгжрэлийн бүс гэж юуг хэлэх, ямар шалгуур үзүүлэлтээр тодорхойлох нь тодорхой бус байгааг анхаарах хэрэгтэй.

Хуулийн төслийн гурав, дөрөв, тав болон зургаадугаар бүлгээр хуулийн төслийн үзэл баримтлалд заасан харилцааг зохицуулсан байна.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалын хуулийн төсөл батлагдсанаар үүсэх үр дагавар хэсэг:

Хууль батлагдсаны дараа үүсэж болох эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн үр дагавар, тэдгээрийг шийдвэрлэх талаар авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ” хэсэгт “Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийг тогтоон төлбөр ногдуулснаар хотын түгжрэлийн бүс доторх тээврийн хэрэгслээр зорчих хугацааг багасгах, нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах, иргэдийг автомашинаараа бус нийтийн тээврээр зорчих зорчилтыг дэмжихийн зэрэгцээ түгжрэлээс олсон орлогоор нийтийн тээврийг өргөтгөх, олон төрөлт нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зэрэгт ач холбогдолтой. Автомашины хэрэглээг багасгах нь Монгол Улсын хүн амын тал хувь оршин суудаг нийслэл хотын агаарын бохирдлыг бууруулж, Монгол Улсын Үндсэн хуулиар баталгаажсан хүний эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрх хангагдана.” хэмээн тусгасан байна.

Хуулийн төсөлд тусгагдсан байдал:

Хуулийн төсөл нь түгжрэлийг бууруулах замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах талаар үзэл баримтлалд тусгаж байгаа ч төсөлд уг эрхийг хангахтай холбоотой дараах хэд хэдэн зохицуулалт орсон байна. **Үүнд:**

№	Хуулийн төслийн зүйл, заалт
1	1.1.Энэ хуулийн зорилт нь нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.
2	5.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах үйл ажиллагаанд дараах зарчмыг баримтална: 5.1.1.нийтийн эрх ашгийг эрхэмлэх; 5.1.2.иргэний амьдрах таатай орчинг бүрдүүлэх; 5.1.8.явганаар болон нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчих зорчилтыг дэмжих.
3	12.3.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн

сэтгэл ханамжийн үнэлгээг мэргэжлийн холбоогоор тогтмол хийлгэнэ.

Явцын дүгнэлт: Хуулийн төслийн үзэл баримтлал болон Хуулийн төслийн зорилтод дурдсан “...түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг...” зохицуулах гэж байгаа нь хэтэрхий өргөн хүрээтэй байгаагийн дээр тухайн зорилтод хүрч чадах эсэх нь эргэлзээтэй гэж харж байна. Өөрөөр хэлбэл, түгжрэлийг бууруулах нь Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах зөвхөн нэг л үзүүлэлт учраас Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан дээрх эрх нь хангагдах боломжгүй гэж үзэж байна. Хуулийн төслийн үндсэн харилцаа нь Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээний тухай бөгөөд түгжрэл буурах нь иргэдийн эрүүл эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхэд хэрхэн эерэг нөлөөлөл үзүүлэх нь тодорхойгүй тул хуулийн төслийн зорилт хэсгийг түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн байдлаар тодорхойлж бичих нь зүйтэй.

Тандан судалгаагаар түгжрэлийн төлбөр ногдуулах асуудлаар Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын жишээг дурдсан байгаа бөгөөд тус хотуудын түгжрэлийн төлбөр ногдуулах систем⁴ нь түгжрэлийг бууруулахын давуу талуудыг онцолсон боловч сул талын тухайд дурдагдаагүй байна.

Иймд энэхүү үнэлгээний хүрээнд судлаачдын дурдсан сул талуудыг дурдаж, хуулийн төслийн үзэл баримтлалд хуулийн төсөл боловсруулах болсон зорилго, түүнийг батлан гаргах хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлсон нь хуулийн төсөл боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцсэн эсэхэд дүн шинжилгээ хийхийг зорилоо.

Электрон Төлбөрийн Систем (ERP):

Электрон Төлбөрийн Систем нь хотуудын замын хөдөлгөөний ачааллыг зохицуулах, хянах зорилгоор ашиглагддаг систем⁵ юм. Замын ачаалал ихтэй үед түгжрэлтэй буюу төлбөртэй гэж тодорхойлсон бүсэд нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслээс цахим технологиор дамжуулан хураамж авдаг механизм гэж ойлгож болно. Энэхүү системийн зорилго нь замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах, авто замын үр ашигтай хэрэглээг дэмжих, өөр төрлийн тээврийн хэрэгслийг ашиглахыг дэмжих явдал юм.

Системийн үйл ажиллагаа: Электрон Төлбөрийн Систем нь замын сүлжээгээр стратегийн чухал байршилд байрлуулсан мэдрэгч, камер бүхий цахим сүлжээнд тулгуурладаг. Эдгээр байршил нь өнгөрч буй тээврийн хэрэгслийг илрүүлж, цаг хугацаа, тээврийн хэрэгслийн таних тэмдэг гэх мэт мэдээллийг цуглуулдаг.

Төлбөрийн механизм: Электрон Төлбөрийн Систем нь тээврийн хэрэгслийг өдрийн тодорхой түгжрэлтэй цаг, байршил, замын төрөл гэх мэт хүчин зүйлээс хамаарч төлбөр авдаг. Ачаалал ихтэй үед эсвэл түгжрэл ихтэй газруудад замын

⁴ Electronic Road Pricing (ERP) system буюу Электрон Төлбөрийн Систем.

⁵ "Electronic Road Pricing: Challenges and Opportunities" by Watling D.P. and Chowdhury M. (2016):

хөдөлгөөний хэт ачааллаас сэргийлж, жолооч нарыг өөр зам эсхүл нийтийн тээврийн хэрэгслийг сонгох, дэмжих зорилгоор хураамж нь ихэвчлэн өндөр байдаг.

Цахим төлбөр: Жолоочийн урьдчилсан төлбөрт картаас эсвэл тээврийн хэрэгсэлд суурилуулсан тээврийн хэрэгслийн нэгжээр дамжуулан төлбөрийг автоматаар суутган авдаг цахим төлбөрийн систем. Жич: Сингапур Улсад хэрэглэгдэж буй IU систем. Энэ нь In-vehicle Unit гэсэн үгийн товчлол бөгөөд тээврийн хэрэгсэлд суурилуулсан төхөөрөмж болно. Энэ төхөөрөмжийн хүрээнд төлбөртэй бүсийн үнийг тогтоох, замын цахим сүлжээтэй холбогдож мэдээлэл дамжуулах, цахим төлбөр тооцоо хийх, харилцах боломжийг олгодог. Энэ төхөөрөмж нь Сингапурын Электрон Төлбөрийн Системийн схемд ашиглагддаг цахим төлбөрийн системийн гол бүрэлдэхүүн хэсэг юм.

In-vehicle Unit ⁶	
Чиг үүрэг:	IU нь тээврийн хэрэгслийн дотор суурилуулсан жижиг электрон төхөөрөмж бөгөөд ихэвчлэн арын толин тусгал эсвэл хяналтын самбар дээр суурилуулсан байдаг. Энэ нь Сингапурын авто замын сүлжээнд байрладаг Электрон Төлбөрийн Системийн сүлжээнүүдтэй холбогддог.
Электрон Төлбөрийн Системийн гүйлгээ:	IU нь төлбөрийг автоматаар төлөх боломжийг олгодог. IU-ээр тоноглогдсон тээврийн хэрэгсэл төлбөртэй бүсээр дамжин өнгөрөхөд уг төхөөрөмж нь тухайн тээврийн хэрэгслийг бүртгэж, жолоочийн урьдчилсан төлбөрт карт эсвэл картаас зохих хураамжийн хэмжээг суутган авдаг.
Төлбөрийн карт	IU ашиглахын тулд тээврийн хэрэгслийн эзэмшигчид төхөөрөмжид холбогдсон урьдчилсан төлбөрт карт эсвэл харилцах банкны карттай байх ёстой. Эдгээр картуудыг мөнгөөр цэнэглэх боломжтой бөгөөд Электрон Төлбөрийн Системийн төлбөрийг төлөхөд ашигладаг. Картуудыг онлайн портал эсвэл эрх бүхий үйлчилгээний төв гэх мэт янз бүрийн сувгаар авч, удирдах боломжтой.
Дэлгэц ба мэдэгдэл:	IU нь одоогийн төлбөрийн хэмжээ, тээврийн хэрэгслийн улсын дугаар, гүйлгээний дэлгэрэнгүй мэдээлэл зэрэг жолоочид холбогдох мэдээллийг харуулдаг жижиг дэлгэцтэй. Энэ нь мөн Электрон Төлбөрийн Системийн сүлжээгээр дамжин өнгөрөх үед дуут дохио өгч байдаг.
Суурилуулалт ба дагаж мөрдөх:	Сингапур Улс дахь тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчид тээврийн хэрэгсэл нь Электрон Төлбөрийн Системийн хамрах бүсэд багтах эсвэл тогтоосон цагаар төлбөртэй бүсийн замаар явахаар төлөвлөж байгаа бол IU-г суулгаж, идэвхтэй урьдчилан төлсөн эсвэл карттай байх шаардлагатай. IU-ийн шаардлагыг дагаж мөрдөхгүй байх эсвэл картанд хангалттай мөнгө байхгүй

⁶ https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/industry_innovations.html#technologies

	тохиолдолд торгууль ногдуулдаг.
Бусад чиг үүрэг:	Зориулалтын зогсоолын газарт төлбөрийг автоматаар төлөх Цахим зогсоолын системийг (EPS) дэмжих зэрэг нэмэлт функцтэй.

Хувьсах үнэ: Электрон Төлбөрийн Систем нь төлбөрийн хэмжээг динамикаар тохируулах уян хатан чанартай. Хөдөлгөөний нөхцөл өөрчлөгдөж байгаатай холбогдуулан эсвэл тодорхой үйл явдал, онцгой байдлын үед эрэлтийг зохицуулахын тулд үнэ нь өөрчлөгдөж болно.

Байгаль орчин: Электрон Төлбөрийн Систем нь хүрээлэн буй орчны хүчин зүйлсийг харгалзан үзэж байгаль орчинд ээлтэй эсхүл бага бохирдуулдаг (цахилгаан тээврийн хэрэгсэл) авто тээврийн хэрэгслээс бага хураамж авдаг байхаар зохицуулагдаж болдог.

Орлого ба санхүүжилт: Хотууд олсон орлогыг зам, тээврийн дэд бүтцийг санхүүжүүлэх, зам засварлах, нийтийн тээврийн системд хөрөнгө оруулахад ашиглаж байна.

Сингапур⁷	Сингапур Улс нь Электрон Төлбөрийн Системийг амжилттай нэвтрүүлж, төлбөрийн системийг бий болгож, хотын түгжрэлийн асуудлыг шийдвэрлэж буй жишиг улсуудын нэг. Оргил ачааллын үед тодорхой замуудын түгжрэлийн түвшингээс хамаарч өөр өөр төлбөрийг оногдуулдаг байна.
Швед	Стокгольм хотод 2006 онд Электрон Төлбөрийн Системийг хэрэгжүүлсэн. Ажлын өдрүүдэд хотын төвөөр орж гарах тээврийн хэрэгслүүдээс төлбөр авдаг бөгөөд хуримтлагдсан төлбөрийг түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийг дэмжихэд зарцуулдаг.
Их Британи	Лондон хот 2003 оноос хойш түгжрэлийн хураамж авч байна. Ажлын өдрүүдэд замын хөдөлгөөнд оролцож буй жолооч нар төлбөр төлөх шаардлагатай. Энэхүү төлбөр нь замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах, нийтийн тээврийн хэрэгслийг дэмжих зорилготой.
Норвеги	Осло хотод 2019 онд Электрон Төлбөрийн Системийг нэвтрүүлсэн. Энэ нь ажлын өдрүүдэд ачаалал ихтэй үед хотын төвөөр орж, дамжин өнгөрч буй тээврийн хэрэгслээс төлбөр авдаг. Олсон орлогыг нийтийн тээврийг сайжруулах, дугуйн дэд бүтцийг сайжруулахад зарцуулдаг.
Итали	Милан хот ажлын өдрүүдэд хотын төв рүү тээврийн хэрэгслийн

⁷ "Electronic Road Pricing: Review of the Literature and Implications for Congestion Pricing in Singapore" by Lo Hong Kwan (2015):

	нэвтрэх эрхийг хязгаарласан С бүс гэж нэрлэгддэг түгжрэлийн төлбөрийн системийг хэрэгжүүлсэн. Энэхүү төлбөр нь замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах, агаарын чанарыг сайжруулах зорилготой юм.
--	--

Судлаачид⁸ Electronic Road Pricing (ERP) system буюу Электрон Төлбөрийн Системийн дараах давуу талуудыг санал нэгтгэйгээр дэмждэг байна. **Үүнд:**

Түгжрэлийг бууруулах:	Электрон Төлбөрийн Систем нь оргил ачааллын үед түгжрэл ихтэй зам дээр автомашин жолоодоход хураамж авснаар замын түгжрэлийг үр дүнтэй бууруулахад чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Шаардлагагүй замын маршрутаас татгалзаж, өөр төрлийн тээврийн хэрэгслийг дэмжсэнээр замын хөдөлгөөний урсгалыг илүү үр дүнтэй удирдахад тусалдаг.
Орлого бий болгох:	Систем нь цуглуулсан хураамжаас орлого бүрдүүлдэг бөгөөд үүнийг зам тээврийн дэд бүтцийг сайжруулах, нийтийн тээврийг сайжруулах болон бусад холбогдох төслүүдийг санхүүжүүлэхэд ашиглаж байна.
Байгаль орчинд үзүүлэх ашиг тус:	Замын түгжрэлийг бууруулснаар утааг бууруулж, агаарын чанарыг сайжруулахад хувь нэмрээ оруулж, байгаль орчинд үзүүлэх үр өгөөж, нийгмийн эрүүл мэндийг сайжруулахад хүргэдэг.
Зан төлөвийг өөрчлөх:	Жолооч нарыг түгжрэлтэй болон төлбөртэй бүсээр зорчих цагаа өөрчлөх, нийтийн тээвэр ашиглах, өөр зам сонгох зэргээр зан үйлийн өөрчлөлтийг дэмждэг.
Замын үр ашигтай хэрэглээ:	Эрэлт хэрэгцээг зохицуулж, шаардлагагүй замын маршрут хийхээс сэргийлснээр одоо байгаа замын хүчин чадлыг оновчтой болгож, замын хөдөлгөөний урсгалыг жигдрүүлж, замын нийт үр ашгийг нэмэгдүүлнэ.

Харин Электрон Төлбөрийн Систем нь дараах сул талуудтай байна. **Үүнд:**

Санхүүгийн нөлөөлөл	Тээврийн хэрэгслийн жолооч нарт, ялангуяа хувийн тээврийн хэрэгслээр ихээхэн хамааралтай эсвэл оргил ачааллын үед зорчих шаардлагатай хүмүүст нэмэлт	С.Өлзий-Эрдэнэ нарын судлаачид иргэд суудлын автомашины оронд нийтийн тээврийг сонгох боломжтой болсон, одоогийнхоос тус салбар эрс сайжирсан байх тохиолдолд
---------------------	--	---

⁸ "Advantages and Disadvantages of Electronic Road Pricing" by Choueiri E. and Asfour J. (2018):

	зардал болдог. Энэ нь тодорхой хувь хүн, аж ахуйн нэгжүүдэд санхүүгийн дарамт үзүүлж буй хэлбэр гэж үзэж болно.	сард нэг өрх 145,544 төгрөгийг түгжрэлийн төлбөрт төлөх боломжтой гэж үзсэн. Түгжрэлийн төлбөрийг ажлын өдрүүдэд зөвхөн хураана гэвэл нэг сард ажлын 22 хоног ногдох ба харгалзах төлбөрийг тооцвол өдөрт нэг тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд зорчихын тулд 6,616 төгрөгийг төлөхөөр байна ⁹ гэжээ.
Өмч хөрөнгийн асуудал	Нийтийн тээврийн хэрэгслийн тогтолцоо нь хөгжөөгүй, зорчиход бэрхшээлтэй буюу нийтийн тээврийн хэрэгсэл нь хүрэлцдэггүй хотуудад орлого багатай хэдий ч хувийн тээврийн хэрэгслийг сонгосон иргэдийн хувьд энэхүү систем нь шударга бус байна гэх шүүмжлэл байдаг.	-
Технологи	Системийг хэрэгжүүлэх, засвар үйлчилгээ хийхэд төлбөр хураах систем, камер, хураамжийн удирдлагын арын систем зэрэг технологийн дэд бүтцэд ихээхэн хөрөнгө оруулалт шаардлагатай. Ийм системийг үр дүнтэй зохион байгуулах, засвар үйлчилгээ хийхэд бэрхшээлтэй, өндөр өртөг гарах эрсдэлтэй.	Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалсан судалгааны тайланг 2022 онд Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газраас гаргасан бөгөөд тус тайлангаар <i>Хуулийн төслийг батлахтай холбоотойгоор түгжрэлийн болон агаарын бохирдлыг бууруулах бүсэд төлбөр ногдуулах техникийн бэлэн байдлыг хангах шаардлагатай. Энэхүү систем хэрэглээнд гарахад бэлэн бөгөөд бүрэн</i>

⁹ Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалгаа, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, 2022 он, 71 дэх тал.

		туршигдсан тул цаашид нэмэлт санхүүжилт гарахгүй гэж дүгнэсэн. Түүнчлэн хуулийн төсөлтэй холбоотойгоор шинэ байгууллага, албан тушаал бий болохгүй тул үйл ажиллагааны нэмэлт зардал гарахгүй ¹⁰ гэж байгаа ч цаашид хэрэглээнд нэвтэрсэн тохиолдолд системийн засвар үйлчилгээ хийхэд гарах зардалтай холбоотой судалгаа хийгдээгүй байгааг анхаарах хэрэгтэй.
Нууцлал ба өгөгдлийн аюулгүй байдал	Системээр дамжуулан мэдээлэл цуглуулах нь тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн, аяллын хэв маягийн талаарх мэдээллийг хянаж байдаг тул хувь хүний мэдээллийн аюулгүй байдал, нууцлалтай холбоотой харилцаанд асуудал үүсэх эрсдэлтэй байна. Хувийн мэдээллийг хамгаалах, мэдээллийн аюулгүй байдлыг хангахын тулд зохих хамгаалалтын арга хэмжээг авах шаардлагатай.	Дүгнэлт хэсэгт дэлгэрэнгүй тайлбар оруулав.
Болзошгүй түгжрэл	Төлбөрийн системийн хүрээнд жолоочид төлбөргүй бүсийн зам сонгосноор өөр бүсэд шинэ түгжрэлийн асуудал үүсгэж болзошгүй.	-

Явцын дүгнэлт :

Хувь хүний мэдээллийн аюулгүй байдалтай холбоотой:

Хүний хувийн мэдээлэл хамгаалах тухай хуулиар "хүний хувийн мэдээлэл" гэж хүний эмзэг мэдээлэл болон хүний эцэг /эх/-ийн нэр, өөрийн нэр, төрсөн он,

¹⁰ Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалгаа, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, 2022 он, 80 дахь тал.

сар, өдөр, төрсөн газар, оршин суугаа газрын хаяг, *байршил*, иргэний бүртгэлийн дугаар, хөрөнгө, боловсрол, гишүүнчлэл, *цахим тодорхойлогч*, хүнийг шууд болон шууд бусаар тодорхойлох, эсхүл тодорхойлох боломжтой бусад мэдээллийг¹¹, "*цахим тодорхойлогч*" гэж хүнийг цахим орчинд тодорхойлох мэдээллийн системийн нэвтрэх нэр, цахим шуудан, нийгмийн сүлжээ, харилцаа холбооны утастай болон утасгүй технологийн хаяг, *бусад төрлийн төхөөрөмж, мэдээллийн систем дэх мэдээллийг*¹² ойлгохоор байгаа тул электрон төлбөрийн систем нь тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн, байршил, зорчих үеийн мэдээлэл гэх мэт хүний хувийн мэдээллийг хянаж байдаг тул хувь хүний мэдээллийн нууцлалыг хангахтай холбоотой зохицуулалтыг хуулийн төсөлд нэмэх нь зүйтэй.

Тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд зохих журмын дагуу байршуулсан байх иргэн, хуулийн этгээдийн үүрэг

	Хуулийн төсөл	Үнэлгээ /тайлбар/
1	17 дугаар зүйлийн 17.2.2 дахь хэсэгт тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд зохих журмын дагуу байршуулсан байхыг иргэн, хуулийн этгээдэд үүрэг болгосон.	Өмнөх хэсэгт дурдсанчлан Сингапур Улс тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчид тээврийн хэрэгсэл нь Электрон Төлбөрийн Системийн хамрах бүсэд багтах эсвэл тогтоосон цагаар төлбөртэй бүсийн замаар явахаар төлөвлөж байгаа бол IU-г суулгахыг шаарддаг. Сингапур Улсын жишээнээс үзвэл жолооч нар төлбөртэй бүсээр явах бол IU төхөөрөмжийг суулгах шаардлагатай. Уг төхөөрөмжгүйгээр төлбөртэй бүсэд нэвтрэх боломжгүй, нэвтрэх тохиолдолд торгуультай гэх байдлаар зохицуулж, тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нарт сонголт өгөх байдлаар зохицуулжээ. Харин хуулийн төслөөс үзвэл тээврийн хэрэгсэлтэй иргэн, хуулийн этгээд бүрт хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд байршуулсан байхыг шаардаж, үүрэг болгосон. Иймд иргэн, хуулийн этгээдийн тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд суурилуулахгүй байх үндэслэлийг зааж өгөх нь зүйтэй.

¹¹ Хүний хувийн мэдээлэл хамгаалах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.11 дэх хэсэг.

¹² Хүний хувийн мэдээлэл хамгаалах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.14 дэх хэсэг.

Хуулийн төслийн Дөрөвдүгээр бүлэг. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцоо		
№	Хуулийн төсөл	Үнэлгээ /тайлбар/
1	12 дугаар зүйл. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх. 12.1.Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ. 12.2.Нийслэл хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлнэ. 12.3.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамжийн үнэлгээг мэргэжлийн холбоогоор тогтмол хийлгэнэ. 12.4.Нийтийн тээврийн сүлжээ төлөвлөлт, хүртээмжийг олон улсад хэрэглэгддэг аргачлалын дагуу тодорхойлно. 12.5.Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуульд заасны дагуу нийтийн тээврийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлж болно.	Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.1-12.4 дэх хэсэгт дараах үнэлгээг өгч байна. <u>Хуулийн төслийн 12.1 дэх хэсэгтэй холбоотой:</u> Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээвэр гэдэгт ямар төрлийн тээврийн хэрэгслийг ойлгох нь тодорхойгүй, мөн төрөөс ямар төрлийн дэмжлэг үзүүлэхийг тодорхой заалгүйгээр ерөнхий байдлаар заасан нь ойлгомжгүй байна. 2023 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөс дагаж мөрдөх Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.4-т “төрөөс үзүүлэх дэмжлэг” гэж түншлэлд Засгийн газраас энэ хуульд заасны дагуу зөвшөөрөл, хөрөнгө болон газрын асуудлыг шийдвэрлэх, төрд төлөх хураамж, төлбөрийг бууруулах, эсхүл чөлөөлөх, тусгайлан тодорхойлсон нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд татварын болон татварын бус бусад нөхцөлөөр үзүүлэх хөнгөлөлт, дэмжлэгийг” ойлгохоор заасан байгааг анхаарч төрөөс үзүүлэх дэмжлэгийн талаарх зохицуулалтыг тодорхой болгох шаардлагатай. <u>12.2 дахь хэсэгтэй холбоотой:</u> Нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлэх асуудлыг хариуцан хэрэгжүүлэх субъект, түүний чиг үүргийг тодорхой заах. <u>12.3 дахь хэсэгтэй холбоотой:</u> Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамжийн үнэлгээг хийх мэргэжлийн холбоо гэдэгт ямар байгууллагыг ойлгох нь тодорхой бус байгаа тул тодруулах. Эсхүл нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар стандартын талаарх судалгаа хийх чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг төрийн бус байгууллагаар хийлгэхээр өөрчлөх. Мөн тогтмол хийлгэх гэсэн нь тодорхойгүй тул хагас жил, жил тутам гэх байдлаар хугацааг тодорхой болгох.

		<u>12.5 дахь хэсэгтэй холбоотой:</u> Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 8 дугаар зүйлээр Нийслэл хотын чиг үүргийг тодорхойлсон бөгөөд 8.3.11-д “авто замын түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, нийслэл хотод тулгамдсан бусад асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн төсөл арга хэмжээ”-г хэрэгжүүлэхээр заасан. Төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлд Аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал болон Засаг даргын бүрэн эрхийг зааж, 11.2.1-д “тухайн орон нутагт түншлэлээр хэрэгжүүлэх төслийн саналыг боловсруулж, иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаар хэлэлцүүлэх”, 11.1.2-т “тухай орон нутагт түншлэлээр хэрэгжүүлэх төслийн саналыг Засаг даргын өргөн мэдүүлснээр хэлэлцэх” гэж Аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал түншлэлийн хүрээнд хэрэгжүүлэх бүрэн эрхийг тус тус заажээ. Үүний дагуу хуулийн төслийн 12.5-д зааснаар нийтийн тээврийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлэх тохиолдолд Нийслэлийн Засаг дарга Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хуралд санал оруулахаар байгаа нь харагдаж байна. Иймд хуулийн төслийн Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүрэгт төр, хувийн хэвшлийн түншлэлтэй холбоотой авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар тодорхой зааж өгөх нь зөв юм.
2	13.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байна. 13.2.Энэ хуулийн 13.1-д заасан сан дараах эх	Төсвийн тухай хуулийн 18 дугаар зүйлийн 18.1-д “Төрийн болон орон нутгийн зарим чиг үүргийг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг тусгай сангаар дамжуулан гүйцэтгэж болно” гэж заасан бөгөөд 18.2-т “Тусгай сан нь Засгийн газрын тусгай сан, орон нутгийн тусгай сан гэсэн төрөлтэй байна” гэж зааснаас үзвэл хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлд заасан Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан нь Төсвийн тухай хуульд заасны дагуу орон нутгийн тусгай сан болж байна.

үүсвэрээс бүрдэнэ: 13.2.1.хуулийн дагуу ногдуулсан түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр; 13.2.2.нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн хуулиар хориглоогүй хандив, тусламж; 13.2.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн зогсоол дахь барилга, байгууламжийг хүн, хуулийн этгээдэд түрээслэн ашиглуулсны орлого; 13.3.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг доор дурдсан арга хэмжээнд зарцуулна: ... 13.4.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг бүрдүүлэх, захиран зарцуулах, хяналт тавих журмыг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал баталж, түүний хэрэгжилтэд хяналт тавина.	Төсвийн тухай хуулийн 18 дугаар зүйлийн 18.4-т “Орон нутгийн тусгай санг байгуулах, түүний үйл ажиллагааны зарчим, хэрэгжүүлэх чиг үүрэг, уг сангийн орлого, <u>түүний зарцуулалтын талаарх харилцааг энэ хуулиар зохицуулна</u>”, 18.5-д “Засгийн газрын тусгай сан нь улсын төсвийн, орон нутгийн тусгай сан нь орон нутгийн төсвийн бүрэлдэхүүн хэсэг байна” гэж тус тус зааснаас үзвэл нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан нь орон нутгийн төсвийн бүрэлдэхүүн хэсэг байхаар байна. Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.2-т тус сангийн эх үүсвэрийг заасан бөгөөд 13.2.3-т “чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн зогсоол дахь барилга, байгууламжийг хүн, хуулийн этгээдэд түрээслэн ашиглуулсны орлого” гэж заасан нь тодорхой бус зохицуулалт байна. Өөрөөр хэлбэл чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл гэдэгт юуг ойлгох, чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн зогсоол гэдэгт юуг ойлгох зэрэг нь тодорхой бус байгааг анхаарч, тодорхой болгох нь зүйтэй. Хуулийн төслийн 13.1 дэх хэсгийн зохицуулалттай холбоотой Төсвийн тухай хуульд нэмэлт оруулах дараах агуулга бүхий хуулийн төслийг боловсруулсан байна. 1/ 23 дугаар зүйлийн 23.6 дахь хэсгийн 23.6.11 дэх заалт: “23.6.11.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр.” буюу Аймаг, нийслэлийн төсвийн татварын орлогын бүрдэл хэсэг болгохоор, 2/ 58 дугаар зүйлийн 58.3 дэх хэсэг: “58.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн орлогыг нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд зарцуулна” гэж заажээ. Татварын ерөнхий хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1-д “Татварын хууль тогтоомжид хэрэглэсэн дараах нэр томъёог доор дурдсан утгаар ойлгоно.” гээд 6.1.36-д “төлбөр” гэж төрийн өмчийн газар, газрын хэвлий, байгалийн баялаг, ой, ургамал, рашаан, ашигт малтмал, газрын тосны нөөц, агаар, ус, хөрс ашигласны, бохирдуулсны, ан амьтан агнасны төлөө
--	---

		аливаа этгээдээс авч төсөвт төвлөрүүлж байгаа мөнгөн хөрөнгийг” хэлнэ гэж заажээ. Тэгэхээр Түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хууль болон Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хууль тус бүрд зааж байгаа “төлбөр” гэх нэр томьёо нь Татварын ерөнхий хуулийн нэр томьёотой зөрчилдөхөөр байгааг анхаарах.
--	--	--

4.2. “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Энэ хэрэгслийн хүрээнд тухайн хуулийн төслийн зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу практикт хэрэгжүүлэх боломжтой эсэх, тухайлбал хуулийн төсөлд тусгасан чиг үүргийг хэрэгжүүлэх байгууллага байна уу, ямар эрх, үүрэгтэй оролцох боломжтой зэрэгт дүн шинжилгээ хийх болно. **Үүнд:**

Хуулийн төслийн Хоёрдугаар бүлэг. Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс, Дөрөвдүгээр бүлэг. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцоо, Тавдугаар бүлэг. Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах талаар төрийн байгууллагын чиг үүрэг, оролцогчийн эрх, үүрэг

Хуулийн төслийн дээрх бүлгүүдэд хуулийн төслийн зохицуулалтад тусгасан чиг үүргийг хэрэгжүүлэх байгууллага болон оролцогч нарын эрх, үүргийг тодорхойлж өгсөн байна. Энэ нь практикт хэрэгжих боломжтой эсэхэд дараах байдлаар үнэлгээ өглөө. **Үүнд:**

	Хуулийн төслийн хоёрдугаар бүлэг, 6 дугаар зүйлийн 6.2-т “Энэ хуулийн 6.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг
Оролцогчдын эрх зүйн байдал, томьёолсон байдал	Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.6-д “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс” гэж эрх бүхий этгээдээс замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх зорилгоор тэмдэг, тэмдэглэлээр зааж тогтоосон нутаг дэвсгэрийг”, 4.1.7-д “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр” гэж тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлөх төлбөрийг” хэлнэ гэж заасан байна.
Олгогдсон эрх, үүрэг	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1-д “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын

	хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтооно” гээд 6.2-т “Энэ хуулийн 6.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно” гэж тус тус заажээ. Мөн дээрх эрхтэй холбоотойгоор Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.3-т “Түгжрэлийн төлбөртэй бүс /цаашид “төлбөртэй бүс” гэх/ нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран дараах зэрэглэлтэй байж болно” гээд 6.3.1-д “хэт түгжрэлтэй”, 6.3.2-т “түгжрэлтэй” гэж тус тус заасан байна. Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.6-д “Төлбөртэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ.” гээд 6.6.1-д “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй;”, 6.6.2-т “Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн үлдэгдэлгүй”, 6.6.3-т “автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, агаарын бохирдлын төлбөр, авто зам ашигласны төлбөрийн үлдэгдэлгүй” гэж заасан. Харин дээрх хуулийг зөрчсөн тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлагын талаар хуулийн төслийн 19 дүгээр зүйлийн 19.2-т “Энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ” гээд Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг тус тус боловсруулсан байна.
Үнэлгээ	Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн 66 дугаар зүйлийн 66.1-д “Засаг дарга энэ хууль болон бусад хууль тогтоомжид заасан бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэхдээ өөрийн эрх хэмжээний хүрээнд хууль тогтоомжид нийцүүлэн захирамж гаргана” гэж заасны дагуу Нийслэлийн Засаг дарга замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн зааг нутаг дэвсгэрийг тогтоох эрхтэй байгаа бөгөөд гагцхүү анхаарах зүйл нь Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн тухай хуулийн 66 дугаар зүйлийн 66.2-т “Засаг дарга харьяа нутаг дэвсгэртээ нийтээр дагаж мөрдөх, хэм хэмжээ тогтоосон акт гаргасан бол Захиргааны ерөнхий хуульд заасан журмын дагуу улсын бүртгэлд бүртгүүлнэ” гэж заасны дагуу Улсын бүртгэлд бүртгүүлэх ёстойг анхаарах хэрэгтэй байна. Мөн хууль зүйн техникийн хувьд Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1 болон 6.2 дахь хэсгийг тусад нь хэсэг болгож бичихгүйгээр зөвхөн “6.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих

иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно” гэх байдлаар өөрчилж хуулийн төслийн Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүргийг тодорхойлон зааж өгсөн 16 дугаар зүйлд түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хязгаарыг тогтоох талаар заалт нэмэх нь зүйтэй.

Түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хуваарийг тогтоохдоо Зам тээврийн хөгжлийн яам, Авто тээврийн үндэсний төв, Нийтийн тээврийн газар гэх мэт төрийн захиргааны төв болон төрийн захиргааны байгууллагуудын саналыг үндэслэж түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтоох нь зөв хэмээн үзэж байна. Тухайлбал, Сингапур Улсад түгжрэлийн төлбөрийн бүс, хил хязгаар, Электрон Төлбөрийн Системийн цагийн хязгаарыг тогтоох ажлыг Land Transport Authority буюу Тээврийн Газар хариуцдаг. Тус газар нь Сингапурын тээврийн бодлого, дэд бүтцийн төлөвлөлт, хэрэгжилтийг хянадаг төрийн байгууллага юм. Чухал чиг үүрэг нь түгжрэлийн төлбөрт хамаарах зам, хурдны зам, бүсүүдийг тодорхойлж, байршил тус бүрд харгалзах хил, цагийн хязгаарыг тогтоодог бүрэн эрхтэй байгууллага байдаг байна.¹³

Харин түгжрэлтэй бүсийн тухайд хууль санаачлагчаас “төлбөртэй бүсийг хэт түгжрэлтэй, түгжрэлтэй гэсэн 2 зэрэглэлтэй байж болно” гэж тодорхойлсон нь бусад бүсийг шууд түгжрэлгүй бүсэд тооцож, төлбөргүй байхаар хуульчилж байна гэж ойлгогдож байна. Энэ тохиолдолд 6.3.1 болон 6.3.2-т заасан төлбөртэй бүсээс бусад бүс төлбөргүй байна гэсэн агуулга бүхий заалт төсөлд нэмэх.

Түгжрэлийн төлбөрийн тухай хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-д “Төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна” гэж заасныг төлбөртэй бүсийн зэрэглэлээс хамааран төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна гэж тодруулах шаардлагатай. Түүнчлэн тус хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлээр замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх харилцааг зохицуулсан бөгөөд 6.1.1-д “төлбөртэй бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгслийг 90 хувиар” хөнгөлөхөөр заасан нь одоогийн хуулийн төслөөс түгжрэлтэй болон түгжрэлгүй гэсэн хоёр бүсэд хуваагдахаар байгаа нь иргэдийг хэтэрхий ялгамжтай байдлаар төлбөрөөс чөлөөлж байгаа явдал болохоор байгааг анхаарах.

¹³ https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/who_we_are.html

	Хуулийн төслийн дөрөвдүгээр бүлэг. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцоо, 12 дугаар зүйл
Оролцогчдын эрх зүйн байдал, томъёолсон байдал	Нэр, томъёоны тодорхойлолт хэсэгт тодорхой заагаагүй.
Олгогдсон эрх, үүрэг	Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.1-д “Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ”, 12.2.Нийслэл хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлнэ, 12.3.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамжийн үнэлгээг мэргэжлийн холбоогоор тогтмол хийлгэнэ, 12.4.Нийтийн тээврийн сүлжээ төлөвлөлт, хүртээмжийг олон улсад хэрэглэгддэг аргачлалын дагуу тодорхойлно, 12.5.Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуульд заасны дагуу нийтийн тээврийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлж болно гэж.
Үнэлгээ	Монгол Улсын Засгийн Газрын тухай хуулийн 18³ дугаар зүйлд Үндэсний хороо, түүний удирдлагын талаар зохицуулалт байх бөгөөд 1 дэх хэсэгт нь “Засгийн газар хилийн боомтын, олимп, нийтийн биеийн тамир, спортын болон нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах асуудал хариуцсан Үндэсний хороог байгуулж болно” гэж заасан. Мөн Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.1.2-т “энэ хуулийн 8.3-т заасан бусад чиг үүрэгтэй холбогдох тооцоо, судалгаа бүхий шийдвэрийн төсөл боловсруулж, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын хуралдаанаар хэлэлцүүлэх”, гээд 22.1.3-т “энэ хуулийн 22.1.2-т заасан асуудлаар нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас гарсан шийдвэрийг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг зохион байгуулж, үр дүнг хариуцах” гэж Нийслэлийн Засаг даргын бүрэн эрхийг заасан байна. Дээрх хуулийн 8.3-т “Нийслэл хот нь дараах бусад чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:” гээд 8.3.11-т “авто замын

	түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, нийслэл хотод тулгамдсан бусад асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн төсөл, арга хэмжээ” буюу Нийслэлийн Засаг даргын хэрэгжүүлэх чиг үүрэгт заасан байна. Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлд дурдсан чиг үүргүүдийг ямар байгууллага, албан тушаалтан хэрэгжүүлэх талаар тодорхой заагаагүй байгааг анхаарч, дээр дурдаж буй холбогдох хуульд нийцүүлэн чиг үүрэг тус бүрийг хэрэгжүүлэх этгээдийг тодорхой болгож хуулийн төсөлд тусгах нь зүйтэй байна.Тус зүйлтэй холбоотой бусад тайлбарыг үнэлгээний өмнөх хэсэгт дурдсан болно.
--	---

	Хуулийн төслийн дөрөвдүгээр бүлэг, 13 дугаар зүйл. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сан, түүний эх үүсвэр
Оролцогчдын эрх зүйн байдал, томъёолсон байдал	Оролцогчдын эрх зүйн байдлыг тодорхой томъёолоогүй.
Олгогдсон эрх, үүрэг	Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байна. 13.2.Энэ хуулийн 13.1-д заасан сан дараах эх үүсвэрээс бүрдэнэ: 13.2.1.хуулийн дагуу ногдуулсан түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр; 13.2.2.нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн хуулиар хориглоогүй хандив, тусламж; 13.2.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн зогсоол дахь барилга, байгууламжийг хүн, хуулийн этгээдэд түрээслэн ашиглуулсны орлого; 13.2.4.хуулиар хориглоогүй бусад. 13.3.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг доор дурдсан арга хэмжээнд зарцуулна: 13.3.1.олон төрөлт нийтийн тээврийг нэвтрүүлэх; 13.3.2.нийтийн тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэх, угсрах, худалдан

	авах; 13.3.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн эгнээ, зогсоолыг төлөвлөх, байгуулах, хөдөлгөөн зохион байгуулах техник, хэрэгсэл суурилуулах, зураг, дүрс бичлэгийн болон хэмжилт-хяналтын төхөөрөмж суурилуулах, тоноглох; 13.3.4.чиглэлийн тээврийн хэрэгсэлд зориулсан зогсоол(автопарк) барих; 13.3.5.замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах асуудлаар байгаль орчинд ээлтэй, эдийн засгийн үр ашигтай инновац, шинэ техник, технологи нэвтрүүлж, хэрэгжүүлсэн иргэн, хуулийн этгээдэд урамшуулал олгох; 13.3.6.нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр зохион байгуулсан эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлыг санхүүжүүлэх; 13.3.7.нийтийн тээврийн үйлчилгээг төлөвлөх, зохион байгуулах чиглэлээр ажиллах хүний нөөцийг сургаж дадлагажуулах. 13.4.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг бүрдүүлэх, захиран зарцуулах, хяналт тавих журмыг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал баталж, түүний хэрэгжилтэд хяналт тавина.
Үнэлгээ	Хуулийн төслийг боловсруулахтай холбогдуулан Төсвийн тухай хуулийн 58 дугаар зүйлийн 58.3 дахь хэсэгт “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн орлогыг нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд зарцуулна” гэсэн нэмэлт оруулахаар тусгажээ. Энэхүү 58 дугаар зүйл нь Орон нутгийн чиг үүргийг санхүүжүүлэх буюу орон нутгийн төсвийн суурь зарлагыг санхүүжүүлэхэд чиглэсэн зохицуулалт байтал төсөв батлахтай холбоотой, төсвийн зарлагатай холбоотой нэмэлт оруулж байгааг дахин нягтлах. Төсвийн тухай хуулийн 18.4-т “Орон нутгийн тусгай санг байгуулах, түүний үйл ажиллагааны зарчим, хэрэгжүүлэх чиг үүрэг, уг сангийн орлого, түүний зарцуулалтын талаарх харилцааг энэ хуулиар зохицуулна.” гэж заасны дагуу орон нутгийн тусгай сангийн хөрөнгийн зарцуулалтыг тусгайлан зохицуулсан нийтлэг зохицуулалт байхгүй, харин тус хуулийн 59, 60 дугаар зүйлд орон нутгийн хөгжлийн нэгдсэн сан, орон нутгийн хөгжлийн сангийн зохицуулалтыг зөвхөн тусгасан байх тул орон нутаг дээрхээс өөр тусгай сан байгуулж болох эсэх, эх үүсвэр, сангийн удирдлага, орлого, зарцуулалтын талаарх харилцааг хэрхэн шийдвэрлэх талаар нарийвчлан судалж, хуулийн тохирох хэсэгт нэмэлт, өөрчлөлт хийх нь зүйтэй гэж үзэж

	байна.
--	--------

	Хуулийн төслийн тавдугаар бүлэг, 14-18 дугаар зүйл. Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах талаар төрийн байгууллагын чиг үүрэг, оролцогчийн эрх, үүрэг
Оролцогчдын эрх зүйн байдал, томъёолсон байдал	-
Олгогдсон эрх, үүрэг	14 дүгээр зүйл. Засгийн газрын бүрэн эрх 15 дугаар зүйл. Нийслэлийн Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын чиг үүрэг 16 дугаар зүйл. Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүрэг 17 дугаар зүйл. Иргэн, хуулийн этгээлийн эрх, үүрэг
Үнэлгээ	Хуулийн төслийн 14 дүгээр зүйлд Засгийн газрын бүрэн эрхийг заагаад, 14.1.1-т “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад шаардагдах төсвийн төслийг боловсруулж батлуулах” гэж заасан нь Төсвийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.1.3-т заасан Засгийн газрын бүрэн эрхтэй нийцэж байна. Харин 14.1.2-т заасан зохицуулалт нь Засгийн газрын зүгээс хэний мэдээллийг сонсох, хэнд үүрэг өгөх нь тодорхой бус байгааг анхаарч “Энэ хуулийн 16.1.1-д заасан тайланг сонсож, чиглэл өгөх” гэх байдлаар томъёолж оруулах нь ойлгомжтой болохоор байна. Монгол Улсын Засгийн Газрын тухай хуулийн 18³ дугаар зүйлийн 1 дэх хэсэгт “Засгийн газар хилийн боомтын, олимп, нийтийн биеийн тамир, спортын болон нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах асуудал хариуцсан Үндэсний хороог байгуулж болно”, 2 дахь хэсэгт “Энэ зүйлийн 1 дэх хэсэгт заасан Үндэсний хороог Засгийн газрын холбогдох гишүүн тэргүүлэх бөгөөд бүрэлдэхүүнийг Засгийн газар тогтооно” гэж тус тус заажээ. Тус хуулийн 20 дугаар зүйлийн 5 дахь хэсгийн 5 дахь заалтаар “Монгол Услын сайд, Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хорооны дарга:” нь “-хотын төвлөрлийг сааруулах, түгжрэл болон агаарын бохирдлыг

бууруулах зохицуулалтын асуудал"-ыг хариуцах талаар тодорхой заажээ. Гэтэл хуулийн төсөлд Засгийн газрын бүрэн эрхийг зааснаас бусад эрх бүхий этгээдийн буюу тухайн асуудлыг хариуцсан хороо, Засгийн газрын холбогдох гишүүний хэрэгжүүлэх чиг үүргийг зааж өгөөгүй нь тухайн хуулийг практикт хэрэгжүүлэхэд хүндрэл үүсэх, тодорхой бус байдал бий болгохоор байгаа тул Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах үндэсний хороо болон тус асуудлыг хариуцсан Засгийн газрын гишүүний чиг үүргийг тухайлан зааж өгөх шаардлагатай байна.

Хуулийн төслийн 15 дугаар зүйлээр Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын чиг үүргийг тодорхойлж, 15.1.1-д “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай төсвийг тухайн жилийн орон нутгийн төсөвт тусгаж батлах” гэж заасан бөгөөд Төсвийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.5-д “Аймаг, нийслэлийн жилийн төсвийг дараах цаглабрын дагуу боловсруулж батална.” гээд 8.5.2-т “аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тухайн шатны жилийн төсвийн төслийг хэлэлцэн жил бүрийн 12 дугаар сарын 05-ны дотор батална” гэсэн Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлын төсөв батлах бүрэн эрхэд хөндлөнгөөс нөлөөлөх эрсдэлтэй тул “Нийслэлийн Засаг дарга Тухайн жилд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгөөр гүйцэтгэх ажил, зарцуулах хөрөнгийг төсвийн төслийг Төсвийн тухай хуульд заасан цаглабрын дагуу боловсруулж, батална” гэх байдлаар өөрчлөх нь зүйтэй байна.

Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.3-т “Нийслэл хот нь дараах бусад чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ.” гээд 8.3.11-т “авто замын түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, нийслэл хотод тулгамдсан бусад асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн төсөл, арга хэмжээ” гэж заасан байна. Үүнтэй холбоотойгоор Нийслэлийн засаг дарга нь тус хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.1.2-т “энэ хуулийн 8.3-т заасан бусад чиг үүрэгтэй холбогдох тооцоо, судалгаа бүхий шийдвэрийн төсөл боловсруулж, Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлын хуралдаанаар хэлэлцүүлэх”, 22.1.3-т “энэ хуулийн 22.1.2-т заасан асуудлаар нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас гарсан шийдвэрийг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг зохион байгуулж, үр дүнг хариуцах” бүрэн эрхтэй болох талаар заасан бөгөөд мөн хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1.2-т “энэ хуулийн 8.3-т заасан бусад чиг үүрэгт хамаарах асуудлыг хэлэлцэн шийдвэрлэх, хэрэгжилтийн талаарх нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын Захирагчийн

	тайланг дүгнэх” бүрэн эрхийг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал хэрэгжүүлэхээр байна. Эндээс үзвэл хуулийн төслийн 16.1.2-16.1.5-д заасан бүрэн эрхийг Нийслэлийн Засаг дарга дангаар хэрэгжүүлэх бус эхний ээлжид заавал Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлаар хэлэлцүүлэх хуулийн шаардлагатай байгааг анхаарах хэрэгтэй байна. Мөн Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1.3-т “нийслэл хотын чиг үүргийг хэрэгжүүлэх талаар хуульд нийцүүлэн дүрэм, журам, стандарт, заавар батлах” бүрэн эрхийг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал хэрэгжүүлэхээр байгаагаас харвал хуулийн төслийн 16.1.6-16.1.8-д заасан журам, аргачлал зэргийг Нийслэлийн Засаг дарга батлах бус Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал батлахаар байгаа тул хуулийн төслийн 16.1.6-16.1.8 дахь заалтуудыг холбогдох хуульд нийцүүлэх нь зүйтэй байна. Хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлийн 3.1-д “Энэ хууль нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар /цаашид “нийслэл хот” гэх/-ын нутаг дэвсгэрт үйлчилнэ” гэж заасан бөгөөд төслийн 17 дугаар зүйл буюу иргэн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг буюу 17.2.2-т “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд зохих журмын дагуу байршуулсан байх”, 17.2.3-т “төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хуульд заасан хугацаанд төлөх” зэрэг үүргийг иргэн хуулийн этгээдэд хүлээлгэж байгаа нь хуулийн үйлчлэх хүрээнээс өргөжсөн гэж үзэхээр байна. Өөрөөр хэлбэл хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1-д “Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлбөртэй бүсийн төлбөр төлнө” гэдгээс харвал төлбөртэй бүсийн төлбөрийг гагцхүү төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн иргэн төлөх, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг бүх тээврийн хэрэгсэлд зайлшгүй байршуулсан байх зэргийг маш сайн тооцоолох, хуулийн үйлчлэх хүрээг сайн тооцох хэрэгтэй байна. Түүнчлэн тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч гэсэн нэр томьёо ашиглаж байгаад хуулийн төслийн 17 дугаар зүйлд иргэн, хуулийн этгээд гэж ерөнхий нэр томьёо ашигласан нь ойлгомжгүй байдал үүсгэхээр байгааг засах шаардлагатай. Мөн хуулийн төслийн 17 дугаар зүйлийн 17.1.1-д “замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулах чиглэлээр санал, санаачлага гаргах” гэсэн практикт хэрэгжих боломж бага, тунхагийн шинжтэй зохицуулалт оруулсан, мөн хуулийн төсийн 17.1-дэх хэсэгт иргэн, хуулийн этгээдэд хамаарах үүрэг бус эрхийг заасан байтал 17.1.2-т “энэ хуулийн 17.1-д заасан үүргээ биелүүлэхийг бусдаас шаардах” гэж ойлгомжгүй зохицуулалт
--	--

	оруулсан тул өөрчлөх. Иргэн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэгтэй холбоотой тандан судалгаанд “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нэг шалтгаан нь жолооч нар замын хөдөлгөөний дүрмийг ихээр зөрчиж байгаатай холбоотой бөгөөд жолооч нарыг зөв дадалд сургах шаардлага бий. Тухайлбал, түгжрэлийн улмаас автобусны эгнээгээр зорчиж буй тээврийн хэрэгслийн тоо жилд 460,000 хүрч хамтгийн өндөр буюу нийт зөрчлийн 88,7 хувийг эзэлж байна”¹⁴ гэсэн судалгаанд үндэслэж иргэн, хуулийн этгээдийн хүлээх үүрэг хэсэгт “иргэн, хуулийн этгээд нь замын хөдөлгөөний дүрмийг биелүүлэх, энэхүү үүргээ биелүүлэхийг бусдаас шаардах” гэсэн агуулга бүхий зохицуулалт нэмэх нь зөв байна.
--	---

4.3. “Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Ойлгомжтой байдлыг шалгах шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төсөл нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх этгээдүүдэд ойлгомжтой, логик дараалалтай томъёологдсон эсэхийг шалгах үүднээс Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг дараах байдлаар шалгаж тогтоолоо.

Хуулийн төслийн ойлгомжтой байдлыг сайжруулахад чиглэсэн санал дүгнэлт:

А. Хуулийн төсөлд хамаарах этгээдүүд хуулийн төсөл, түүний зохицуулалтыг нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх боломжтой байгаа эсэх;			
№	Ойлгомжгүй байгаа хуулийн төслийн зохицуулалт	Тайлбар	Санал
1	Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1-д “авто зам” гэж Авто замын тухай хуулийн 4.1.1-д заасныг” ойлгохоор заасан.	Авто замын тухай хуулийн 4.1.1-д “авто зам” гэж тээврийн хэрэгсэл зорчиход зориулан барьсан замын байгууламж бүхий хатуу, хайрган хучилттай зам, гудамж, засаж, сайжруулсан болон ердийн хөрсөн замыг” хэлэхээр заасан бөгөөд хуулийн төслөөс үзвэл тус хуулийн	Хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлийн 3.1-д “Энэ хууль нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хот /цаашид “нийслэл хот” гэх/-ын нутаг дэвсгэрт үйлчилнэ” гэж зааснаас гадна тус хууль үйлчлэхгүй нутаг дэвсгэрийг тодорхой заах. Тодруулбал, Авто замын

¹⁴ НЗДТГ, Төвлөрлийг сааруулах, түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлэх арга хэмжээний баримт бичиг, 2022 он, дам ишлэв.

		4.1.23-т заасан “нийслэлийн авто зам” гэж Улаанбаатар хот, түүний дагуул хот, дүүргийн нутаг дэвсгэр дэх авто замыг” буюу тус авто замын түгжрэлийг бууруулахаар зорьж байна. Өөрөөр хэлбэл тухайн хуулийн үйлчлэлд Улаанбаатар хот, дагуул хот, дүүрэг зэрэг нь орохоор байна.	тухай хуулийн 4.1.23-т “нийслэлийн авто зам” гэж Улаанбаатар хот, түүний дагуул хот, дүүргийн нутаг дэвсгэр дэх авто замыг” ойлгохоор тодорхойлсон байгааг анхаарч, дагуул хотын нутаг дэвсгэр хамаарах эсэхийг тодорхой болгох.
2	Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.2-т “замын нэвтрүүлэх чадвар” гэж тухайн замаар, эсвэл замын хэсгээр тээврийн хэрэгслүүд зорчих боломжтой хамгийн их тоог”	Тухайн замаар, эсвэл замын хэсгээр тээврийн хэрэгслүүд зорчих боломжтой хамгийн их тоо гэсэн ойлгомжгүй байна.	Хуулийн төслийн 4.1.2 дахь заалтыг “замын нэвтрүүлэх чадвар” гэж тухайн замаар, эсвэл замын хэсгээр тээврийн хэрэгсэл хамгийн ихээр нэвтрэх боломжийг” гэж өөрчлөх.
3	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1-д “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтооно”, 6.2-т “Энэ хуулийн 6.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно”	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1 дэх хэсгийг уншвал замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг ямар субъект тогтоох нь тодорхой, ойлгомжтой уншигдахгүй байна. Харин 6.2 дахь хэсэгт Нийслэлийн Засаг дарга дээрх бүсийг тогтоох талаар тус тусад нь зохицуулалт болгон оруулсан байна.	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1 болон 6.2 дахь хэсгийг тусад нь хэсэг болгож бичихгүйгээр зөвхөн “6.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно” гэх байдлаар өөрчлөх.
	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.3-т	Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.6-д	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.3 дахь

	“Түгжрэлийн төлбөртэй бүс /цаашид “төлбөртэй бүс” гэх/ нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран дараах зэрэглэлтэй байж болно” гээд 6.3.1.хэт түгжрэлтэй; 6.3.2.түгжрэлтэй.	“замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс” гэж эрх бүхий этгээдээс замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх зорилгоор тэмдэг, тэмдэглэлээр зааж тогтоосон нутаг дэвсгэрийг” хэлнэ гэж тодорхойлсон байтал 6 дугаар зүйлд замын хөдөлгөөний бус дан ганц түгжрэлийн төлбөртэй бүс гэсэн нэр томъёо хэрэглэж байгаа нь ойлгомжгүй байдлыг үүсгэж байна. Мөн 6.3 дахь заалт дотроо түгжрэлийн төлбөртэй бүс /цаашид “төлбөртэй бүс” гэх/” байдлаар зохицуулсан нь өмнө дурдаагүй нэр томъёог шинээр хэрэглэж байгаа хэлбэр байна.	хэсгийг “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран дараах зэрэглэлтэй байж болно” гэж өөрчлөх. Мөн хэт түгжрэлтэй болон түгжрэлтэй бүсүүдийн хилийн заагийн гадна байгаа нутаг дэвсгэрийг хэрхэн тодорхойлохыг тодорхой заах нь зүйтэй.
4	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.4-т “Төлбөртэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулсан байна.” 6.6-д “Төлбөртэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ:” гээд 6.6.1-д “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй” гэж,	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.4-т “тээврийн хэрэгслийн цахим систем”, “радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж...” 6.6.1-т “...тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ...”, 17 дугаар зүйлийн 17.2.2-т “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ...” гэсэн нэр томъёонуудыг хэрэглэсэн байна. Эндээс хуулийн төслийн	Хуулийн төсөлд шинээр бий болж буй ойлголт болох тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ гэдэгт юуг ойлгохыг нарийвчлан тусгах нь зүйтэй. Тухайлбал, “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ” гэж Автотээврийн тухай хуулийн 3.1.20-т заасныг ойлгоно гэх байдлаар хуулийн төслийн нэр томъёоны хэсэгт оруулж, хуулийн төсөлд нэг ижил байдлаар оруулан

	17 дугаар зүйлийн 17.2.2-т “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд зохих журмын дагуу байршуулсан байх” үүргийг иргэн, хуулийн этгээд хүлээх талаар тус тус заасан.	6.4-т заасан цахим систем нь тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ мөн эсэх, эсхүл өөр цахим систем болох нь тодорхойгүй байна. Хуулийн төсөлтэй холбоотой Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн 1/3 дугаар зүйлийн 3.1.20-т дараах зүйл заалтыг нэмсүгэй гэжээ. Үүнд: “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ” гэж тээврийн хэрэгслийн өмчлөл, даатгал, улсын бүртгэлийн дугаар, тэдгээрийн өөрчлөлтийн талаарх түүхэн мэдээлэл, тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, үзлэг оношилгоо, авто зам, замын байгууламж ашиглалт, гаргасан зөрчил, торгууль, татвар, төлбөр хураамжийн төлөлтийн талаарх цогц мэдээллийг радио давтамжаар таних систем(RFID)-ээр дамжуулан хүлээн авах, өөр дээрээ санах ой бүхий цахим сүлжээнд холбогдсон цахим өгөгдөл, түүнийг хувиргасан аливаа хэрэгслийг” ойлгохоор	бичих шаардлагатай байна.
--	--	---	----------------------------------

		заасан” байгаатай нийцүүлэх нь зүйтэй байна.	
5	Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.1-д “Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ”	Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээ гэдэгт юуг ойлгох нь тодорхой бус байна.	Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээвэр гэдэгт олон улсын туршлагаар юуг ойлгох талаар нэр томъёоны тодорхойлолт хэсэгт тодорхойлж, тодорхой болгох.
6	Хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлийн 3.1-д “Энэ хууль нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хот /цаашид “нийслэл хот” гэх/-ын нутаг дэвсгэрт үйлчилнэ. 17.2.Иргэн, хуулийн этгээд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах талаар дараах үүрэг хүлээнэ: 17.2.2.тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд зохих журмын дагуу байршуулсан байх;	Сингапур Улсын жишээнээс үзвэл жолооч нарт төлбөртэй бүсээр явах бол IU төхөөрөмжийг суулгах шаардлагатай. Уг төхөөрөмжгүйгээр төлбөртэй бүсэд нэвтрэх боломжгүй, нэвтрэх тохиолдолд торгуультай хэмээн зохицуулж, тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч нарт сонголт өгөх байдлаар зохицуулсан байна. Хуулийн төслөөс үзвэл зөвхөн Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэрт үйлчилэхээр байгаа. Гэтэл Хуулийн төслийн 17.2 дахь хэсэгт иргэн, хуулийн этгээдийн хүлээх үүрэг буюу зайлшгүй тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд байршуулсан байхыг шаардсан нь тээврийн хэрэгсэлтэй субъект бүрт тавьсан шаардлага байхаар ойлгогдож	Иймд иргэн, хуулийн этгээдэд үүрэг болгосон зохицуулалтыг гагцхүү Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгсэл эзэмшиж, өмчилж, жолоодож байгаа гэх байдлаар хүрээг нь тодорхой болгох, мөн хуулийн үйлчлэх хүрээг өмнөх хэсэгт дурдсанчлан дагуул хот, дүүрэг зэргээр тодорхой хязгаарлах нь зөв юм.

		байна.	
7	Хуулийн төсөлтэй холбоотой Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийг гаргасан бөгөөд тус хуульд дараах агуулгатай зүйл, хэсэг, заалт нэмэхээр зохицуулж. Үүнд: 18 дугаар зүйлийн 18.2 дахь хэсэг: “18.2.Баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй суудлын авто машиныг 2028 оноос импортлох, 2030 оноос нийслэл хотод замын хөдөлгөөнд оролцуулах, 2032 оноос улсын хэмжээнд замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг тус тус хориглоно.” Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн 2/15 дахь хэсэгт “Хуулиар хориглосон хүрдтэй тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцсон бол зөрчлийг арилгуулж, хууль зөрчиж олсон хөрөнгө орлогыг хураан, хүнийг нэг зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг нэг мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно” гэж тус тус заажээ.	Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 16 дугаар зүйлийн 16.3-т “Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулахдаа бусад хуульд оруулах нэмэлт, өөрчлөлт, тэдгээрийг дагаж гарах шийдвэрийн төслийг хамт боловсруулж, холбогдох тооцоо, судалгаа хийсэн байна” гэснээс үзвэл нэмэлт, өөрчлөлт оруулах болсон шалтгаан, шаардлагыг Хуулийн төслийн үзэл баримтлал болон хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийн үр дагаварт үнэлгээ хийсний үндсэн дээр тодорхойлох ёстой байсан. Иймд баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй суудлын авто машиныг 2028 оноос импортлох, 2030 оноос нийслэл хотод замын хөдөлгөөнд оролцуулах, 2032 оноос улсын хэмжээнд замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг тус тус хориглож байгаа нь ойлгомжгүйн дээр хуулийн төслийн зорилттой хэрхэн уялдаж байгаа нь тодорхойгүй байна.	Баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй суудлын автомашиныг 2028 оноос импортлох, 2030 оноос нийслэл хотод замын хөдөлгөөнд оролцуулах, 2032 оноос улсын хэмжээнд замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг хориглосон хуулийн зохицуулалтыг ямар үндэслэлээр, ямар судалгааны зөвлөмжийн хүрээнд боловсруусан талаар тодорхой болгох. Хэрэв судалгаа байхгүй бол зохих хэмжээнд судалгаа хийж, үндэслэлээ тодорхой болгох шаардлагатай байна. Мөн одоогийн хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомжид баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй суудлын автомашиныг хориглох зохицуулалт байхгүй, Автотээврийн тухай хуулийн нэмэлт батлагдсан тохиолдолд 2030 оноос эхлэн хэрэгжих зохицуулалтыг зөрчсөн этгээдэд Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн хэрэгжиж эхлэх

			Зөрчлийн тухай хуулиар шийтгэл оногдуулах зохицуулалт хэрэгжихгүй 2030 он хүртэл ашиглагдахгүй тус нэмэлтийг хасах нь зүйтэй юм.
8	Төсвийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн 2 дугаар зүйлд “Энэ хуулийг 2025 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө”	Хуулийн төслийг дагаж гарч буй бусад хуулийн төсөлд тухайн хуулиудыг дагаж мөрдөх хугацааг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс дагаж мөрдөхөөр заасан бөгөөд хуулийн төсөлд тусгаснаар 2024 оноос эхлэн дагаж мөрдөх талаар заасан.	Хуулийн төсөл батлагдсан тохиолдолд дагаж гарах хуулийн төслийн нэг болох Төсвийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл үйлчлэлийн хувьд цаг хугацааны зөрүүтэй болохоор байна. Иймд Төсвийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн дагаж мөрдөх хугацааг бусад хуулийн төслийн нэгэн адил “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө” гэх байдлаар засах нь зүйтэй.
Б. Хуулийн төслийг боловсруулахдаа Хууль тогтоомжийн тухай хууль, “Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлал”-ыг баримталсан эсэх.¹⁵			
	Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн зохицуулалт	Хуулийн төслийн зохицуулалтад үнэлгээ хийсэн байдал	
1	23.1.Хууль санаачлагч нийгмийн харилцааны төлөв байдал, тулгамдсан асуудлыг судалсны үндсэн дээр шинээр үүссэн харилцааг	Хуулийн төсөл нь анхдагч хуулийн төсөл бөгөөд түгжрэлтэй холбоотой нийгмийн харилцааг шинэ хуулиар зохицуулах шаардлагатай гэсэн судалгааны үр дүнд үндэслэн боловсруулсан байна.	

¹⁵ Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 23, 28, 29, 30 дугаар зүйл, Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг хянах байдлаар үнэлгээг гүйцэтгэлээ.

	хуулиар зохицуулах шаардлагатай, эсхүл тухайн нийгмийн харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг нарийвчлан шинэ хуулиар зохицуулах шаардлагатай гэж үзвэл анхдагч хуулийн төсөл боловсруулна.	
2	28.2.3.өгүүлбэрүүд нь нэг санааг илэрхийлж байвал нэг хэсэгт тусгах ба бие даасан санаа нь хэд хэдэн өгүүлбэрээр илэрхийлэгдэж байвал зүйлийг хэсэгт хуваах;	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1-д “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтооно” гээд 6.2-т “Энэ хуулийн 6.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно” гэж тус тусад нь заажээ. Үүнийг засч “6.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно” гэх байдлаар өөрчлөх.
3	29 дүгээр зүйлийн 29.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалтай уялдсан байх;	Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын Олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалтай уялдсан гэж үзэхээр байна.
4	29 дүгээр зүйлийн 29.1.2.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг бүрэн тусгасан байх;	Тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааг бүрэн тусгасан байна.
5	29 дүгээр зүйлийн 29.1.3.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгахгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй
6	29 дүгээр зүйлийн	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал

	29.1.4.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд үл хамаарах хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах буюу хүчингүй болсонд тооцох тухай заалт тусгахгүй байх;	тогтоогдоогүй.
7	29 дүгээр зүйлийн 29.1.5.зүйл, хэсэг, заалт нь хоорондоо зөрчилгүй байх;	Хуулийн төслийн 6.6.1-т “...тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ...” гэж. Харин 6.4-т заасан цахим систем нь тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ мөн эсэх нь тодорхой бус ойлгомжгүй, хоорондоо зөрчилтэй нөхцөл байдал үүсгэж байна. Иймд нэр томъёоны тодорхойлолт хэсэгт тодорхой зааж, нэг мөр хэрэглэх тал дээр анхаарах хэрэгтэй.
8	29 дүгээр зүйлийн 29.1.6.хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй буюу нэг удаа хэрэгжүүлэх заалт тусгахгүй байх;	Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.1-д “Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ” гэж заасан нь тунхагласан шинжтэй зохицуулалт болжээ. Өөрөөр хэлбэл өмнө дурдсан төрөөс Засгийн газраас зөвшөөрөл, хөрөнгө болон газрын асуудлыг шийдвэрлэх, төрд төлөх хураамж, төлбөрийг бууруулах, эсхүл чөлөөлөх зэргийн аль хэлбэрээр дэмжлэг үзүүлэхийг тодорхой заах хэрэгтэй. Мөн зүйлийн 12.2-т “Нийслэл хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлнэ” гэж заасан нь хариуцах субьектийг тодорхой заагаагүй тул хэрэгжүүлэхэд ойлгомжгүй, хуулийн хийдэл үүсэх эрсдэлтэй байгаа тул ямар субьект тухайн төлөвлөлтийг хэрэгжүүлж ажиллахыг тодорхой болгох шаардлагатай. Энэхүү тухайн чиг үүргийг хэрэгжүүлэх субьектыг тодорхой болгох зөвлөмж, санал нь хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн бусад зохицуулалтуудад ч нэгэн адил хамаарч байгааг анхаарна уу.
9	29 дүгээр зүйлийн 29.1.7.бусад хуулийн заалтыг давхардуулан заахгүйгээр шаардлагатай бол түүнийг эш татах, энэ тохиолдолд	Одоогоор хүчин төгөлдөр мөрдөж буй хуулийн заалтыг давхардуулан заасан зүйлгүй.

	эшлэлийг тодорхой хийж, хуулийн нэр болон хэвлэн нийтэлсэн албан ёсны эх сурвалжийг бүрэн гүйцэд заасан байх;	
10	29 дүгээр зүйлийн 29.1.8.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаа, хуулийн үйлчлэх хүрээ, эрх зүйн харилцаанд оролцогч хүн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг, зохицуулалтад удирдлага болгох, харгалзан үзэх нөхцөл байдал, нийтийн эрх зүйн этгээдийн чиг үүрэг, эрх хэмжээ, тэдгээрийг биелүүлэх журам;	Тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаа, хуулийн үйлчлэх хүрээ, эрх зүйн харилцаанд оролцогч хүн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг, зохицуулалтад удирдлага болгох, харгалзан үзэх нөхцөл байдал, нийтийн эрх зүйн этгээдийн чиг үүрэг, эрх хэмжээ, тэдгээрийг биелүүлэх журмыг бүрэн тусгасан.
11	29 дүгээр зүйлийн 29.1.9.шаардлагатай тохиолдолд эрх зүйн хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын төрөл, хэмжээ, хуулийн хүчин төгөлдөр болох хугацаа, хууль буцаан хэрэглэх тухай заалт, хуулийг дагаж мөрдөх журмын зохицуулалт, бусад хуулийн зүйл, заалтыг хүчингүй болсонд тооцох, хасах заалт;	Хууль зөрчсөн этгээдэд хариуцлага хүлээлгэх зохицуулалтыг хуулийн төслийн 17 дугаар зүйл болон Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулахаар тусгасан байна. Гэсэн хэдий ч өмнө нь дурдсанчлан Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.6.2-т “Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн үлдэгдэлгүй тээврийн хэрэгсэл төлбөртэй бүсэд нэвтэрнэ” гэжээ. Тодруулбал, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчсөн боловч торгох шийтгэлийн төлбөрийн үлдэгдэлгүй гэж. Гэтэл тус заалтыг зөрчиж, тухайн бүсэд нэвтрэх тохиолдолд ямар хариуцлага хүлээлгэх нь тодорхойгүй байгааг анхаарч, Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хууль тухайн зөрчилд хариуцлага хүлээлгэх зохицуулалтыг нэмэх нь зөв байна.
12	29 дүгээр зүйлийн 29.1.10.шаардлагатай тохиолдолд бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах болон хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай дагалдах хуулийн төслийг	Хуулийн төсөл батлагдсанаар бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай 13 дагалдах хуулийн төслийг боловсруулсан байна.

	боловсруулсан байх;											
В.	Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 30 дугаар зүйлд заасан хуулийн төслийн хэл зүй, найруулгад тавих нийтлэг шаардлага											
1	30 дугаар зүйлийн 30.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, бусад хуульд хэрэглэсэн нэр томъёог хэрэглэх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.										
2	30 дугаар зүйлийн 30.1.2.нэг нэр томъёогоор өөр өөр ойлголтыг илэрхийлэхгүй байх;	Хуулийн төслийн 6.6.1-т ..тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ.. гэж. Харин 6.4-т заасан цахим систем нь тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ мөн үү? эсхүл өөр цахим системийг ярьж байна уу гэдэг нь хуулийн төсөлд ойлгомжгүй, хоорондоо зөрчилтэй нөхцөл байдал үүсгэж байгаа болно.										
3	30 дугаар зүйлийн 30.1.3.үг хэллэгийг монгол хэл бичгийн дүрэмд нийцүүлэн хоёрдмол утгагүй товч, тодорхой, ойлгоход хялбараар бичих;	Дараах монгол хэл бичгийн дүрмийн алдаа гарсан байна. Үүнд: <table><tr><td>Алдаатай</td><td>Зассан</td></tr><tr><td>8.2 “өртгөтгөх”</td><td>8.2 “өргөтгөх”</td></tr><tr><td>13.3.5 “инновац”</td><td>13.3.5 “инноваци”</td></tr><tr><td>16.1.2 “мэдээллэх”</td><td>16.1.2 “мэдээлэх”</td></tr><tr><td>18.1.4 “санаачлагыг”</td><td>18.1.4 “санаачилгыг”¹⁶</td></tr></table>	Алдаатай	Зассан	8.2 “өртгөтгөх”	8.2 “өргөтгөх”	13.3.5 “инновац”	13.3.5 “инноваци”	16.1.2 “мэдээллэх”	16.1.2 “мэдээлэх”	18.1.4 “санаачлагыг”	18.1.4 “санаачилгыг” ¹⁶
Алдаатай	Зассан											
8.2 “өртгөтгөх”	8.2 “өргөтгөх”											
13.3.5 “инновац”	13.3.5 “инноваци”											
16.1.2 “мэдээллэх”	16.1.2 “мэдээлэх”											
18.1.4 “санаачлагыг”	18.1.4 “санаачилгыг” ¹⁶											
4	30 дугаар зүйлийн 30.1.4.хүч оруулсан нэр томъёо хэрэглэхгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй										
5	30 дугаар зүйлийн 30.1.5.жинхэнэ нэрийг ганц тоон дээр хэрэглэх.	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй										

4.4. “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Хуулийн төсөлд тодорхой этгээдэд үүрэг хүлээлгэсэн, хуулийн этгээдэд ачаалал, хүндрэл үүсгэх, эсхүл төрийн байгууллагад шинэ бүтэц бий болгох, чиг үүрэг нэмэх зэрэг зохицуулалт тусгасан байгаа учир “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлын судалгаа хийх” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд үнэлгээг хийлээ.

Хуулийн төслийн хоёрдугаар бүлгээр замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүстэй холбоотой харилцааг зохицуулсан байна. Энэхүү бүлгийн зохицуулалттай холбоотойгоор тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч (иргэн, хуулийн этгээд) нар нь тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг

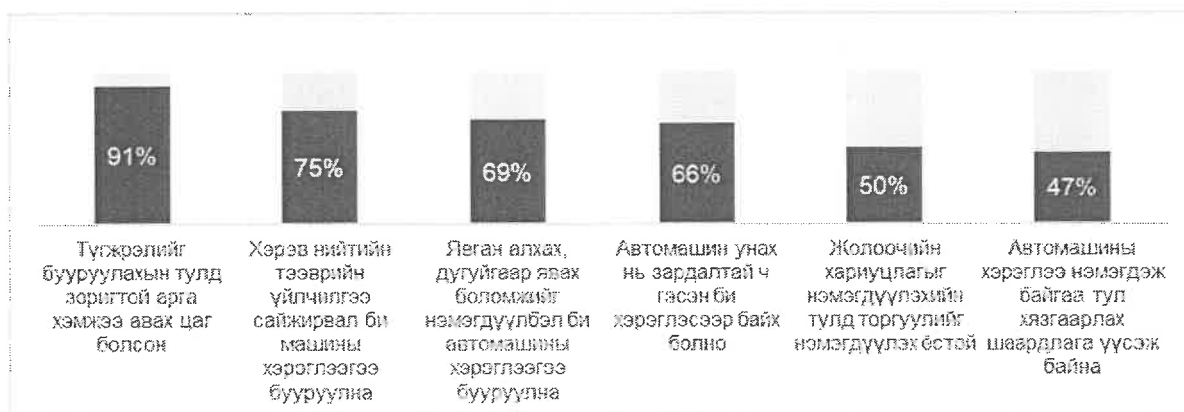
¹⁶ <https://spellcheck.gov.mn/>

тээрийн хэрэгсэлдээ суурилуулах, торгох шийтгэлийн үлдэгдэлгүй байх, замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөх гэх мэт үүрэг хүлээж байгаа.

Засгийн газрын 2021 оны 05 дугаар сарын 19-ний өдрийн хуралдаанаар Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулахад авч хэрэгжүүлэх төсөл, арга хэмжээний тухай хэлэлцэн, авто замын сүлжээг өргөтгөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулах цогц арга хэмжээнүүдийг ойрын хугацаанд үе шаттай авч хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн байдаг. Энэ хүрээнд түгжрэлийн талаарх цогц мэдээллийг олж авах үүднээс Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газраас судалгаанууд хийсэн. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах талаарх гарц, шийдлийг иргэдийн санал ба хот байгуулалтын боломжийг хууль эрх зүйн орчинд нийцүүлэн дараах байдлаар авч үзсэн¹⁷ байна.

Түгжрэлийг бууруулах талаарх иргэдийн саналын дүн:

- ММСГ-ээс 2021 онд хийсэн “Авто замын түгжрэлийг бууруулах шийдэл” судалгаагаар, иргэд 1 сард түгжрэлийг бууруулахын тулд зоригтой арга хэмжээ авах цаг болсон гэдэгтэй 76 хувь нь санал нийлж байжээ. Харин 9 сарын хугацаанд уг дүн 15 пунктээр нэмэгдэж 91 хувь болж өссөн байна.
- Иргэдийн 75 хувь нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирвал машины хэрэглээгээ бууруулна гэдэгтэй санал нийлж байгаа ба 69 хувь нь явган алхах, дугуйгаар явах боломжийг нэмэгдүүлбэл машины хэрэглээгээ бууруулна гэдэгтэй санал нийлсэн байна.
- Харин 66 хувь нь автомашин зардалтай ч гэсэн хэрэглэсээр байх болно гэж үзэж байна.
- Иргэдийн 50 хувь нь жолоочийн хариуцлагыг нэмэгдүүлэхийн тулд торгуулийг нэмэгдүүлэх ёстой гэж бодож байгаа бол 47 хувь нь автомашины хэрэглээ нэмэгдэж байгаа тул хязгаарлах шаардлага үүссэн гэдэгтэй санал нийлж байна.



¹⁷ Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалгаа, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, 2022 он.

Авто замын түгжрэлийн үндсэн шалтгаан, иргэдийн бодол



Түүнчлэн ММCG-ээс хамгийн сүүлд буюу 2022 онд хийсэн түгжрэлийг бууруулах талаарх иргэдийн тандан судалгаагаар иргэд түгжрэлийг бууруулахад нөлөөлөх хамгийн өндөр ач холбогдолтой хүчин зүйлсэд дараах 4 гол асуудлыг дэвшүүлснийг тогтоосон байдаг. **Иргэд:**

1. Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, томоохон төвүүдийг нүүлгэх, цагийн зохицуулалт хийхийг 54.1 хувь нь дэмжсэн;
2. Зам барилга, дэд бүтцийг сайжруулахтай 23 хувь санал нэгдсэн;
3. Жолоочийн хариуцлага, автомашиныг хязгаарлах гэж 12.4 хувь үзсэн;
4. Татвар, төлбөр, хураамжтай холбоотой санал 10.6 хувийг бүрдүүлж байжээ.

Иргэдээс түгжрэлийг бууруулахад өндөр нөлөөлөлтэй татвар, төлбөр, хураамжтай холбоотой асуудалд:

1. Улсын дугаарыг дуудлага худалдаагаар худалдах;
2. Хотын төвийн бүх авто зогсоолыг нэгдсэн төлбөрийн системтэй болгож, төлбөрийг нэмэх;
3. Авто замын төлбөрийг нэмэх;
4. Авто машины улсын дугаарын үнийг нэмэх гэж үзжээ.

Түгжрэлийг бууруулахад өндөр нөлөөлөлтэй ба иргэдийн дэмжлэг хамгийн их авсан үзүүлэлт

Нийтийн тээврийг хөгжүүлэх,	Зам барилга, дэд бүтцийг	Жолоочийн хариуцлага,	Татвар, төлбөр, хураамжийг
-----------------------------	--------------------------	-----------------------	----------------------------

томоохон цэгүүдийг нүүлгэх, цагийн зохицуулалт	сайжруулах	автомашиныг хязгаарлах	нэмэгдүүлэх
1. Автобусны парк шинэчлэлт, маршрутын оновчтой төлөвлөлт, илүү цэвэрхэн, тохитой болгох 2. Нарантуул, Барс зэрэг томоохон захуудыг нүүлгэх 3. Сургуулийн автобус төслийг хэрэгжүүлэх 4. Ажлын уян хатан цагийг нэвтрүүлэх 5. Их, дээд сургуулийн өглөө, оройны хичээлийг онлайнаар явуулах 6. Драгон, Тэнгэр плаза зэрэг автовокзалыг нүүлгэх	1. Нийслэлд гол, туслах зам барих, өргөтгөх 2. Хотын тойрог замуудыг нэмэх 3. Метро барих 4. Явган замыг нэмэх, сайжруулах 5. Босоо тэнхлэгийн дагуу Сэлбэ голыг дагасан хурдны зам барих 6. Сургууль, цэцэрлэг, эмнэлгүүдийг барих	1. Жолоочийн хариуцлага, онооны системийг чангаруулах 2. Торгууль төлөөгүй тээврийн хэрэгслийг хөдөлгөөнд оролцохыг хязгаарлах 3. Жолооны үнэмлэх олгох журмыг чангатгах 4. Нийслэлд шинээр автомашины дугаар олгохыг түр хязгаарлах 5. Ашиглалтын хугацаа дууссан автомашинд хязгаарлалт хийх	1. Улсын дугаарыг дуудлага худалдаагаар худалдах 2. Хотын төвийн бүх авто зогсоолыг нэгдсэн төлбөрийн системтэй болгож, төлбөрийг нэмэх 3. Авто замын төлбөрийг нэмэх 4. Авто машины улсын дугаарын үнийг нэмэх

Иймд дээрх судалгааны хүрээнд буюу тээврийн хэрэгслийн хэт их хэрэглээнээс хамаарч замын хөдөлгөөний зорчилт хөдөлгөөнд зохицуулалт хийх шаардлага үүсэж байгаа ба дараах арга хэмжээг зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэж дүгнэсэн байна. **Үүнд:**

1. Хэт их зорчилтыг зохицуулах нөлөөллийн бодлого нь татвар, төлбөрийн арга хэрэгслээр буюу санхүүгийн аргаар зохицуулалт хийх;
2. Ийнхүү санхүүгийн аргаар зохицуулалт хийх бодлогын асуудал нь мөн л хууль тогтоомжийг өөрчлөх замаар хэрэгжихээр байна.

Дээрх судалгаа, үр дүн, дүгнэлтийн хүрээнд Хуулийн төсөл, төслийн үзэл баримтлалыг боловсруулсан ба үүнтэй холбоотой түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн гол зохицуулалтууд Хоёрдугаар бүлэгт “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс” хэсгээр зохицуулж өгсөн байна.

Хуулийн төсөл	Үнэлгээ/тайлбар
6.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтооно.	Тандан судалгаанаас үзвэл иргэд, олон нийтийн хувьд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй төлбөртэй бүс, тус бүсэд нэвтэрснээр төлбөр төлөх тухай санал өгөөгүй, санаачлага гаргаагүй байгааг харж болно. Иргэдийн зүгээс ихэнхи нь зам, дэд бүтэц зэргийг дурдаж тандан судалгаагаар санал өгсөн байдаг. ММCG-ээс хамгийн сүүлд буюу 2022 онд хийсэн түгжрэлийг бууруулах талаарх тандан судалгаагаар иргэдийн 10.6 хувь нь татвар, төлбөр, хураамжтай холбоотой санал өгсөн. Төлбөртэй бүсийн системийг хэрэглэж буй улс орон, хотуудад хамгийн их түгээмэл яригддаг, шүүмжлэл хүртдэг асуудлын нэг бол орлого багатай өрхөд санхүүгийн дарамт үүсгэх асуудал байдаг. Иймд түгжрэлийн зэрэглэл тогтоох, бүсэд хуваах зэрэг харилцааг хуульчилсан тохиолдолд иргэд, олон нийтэд үр дүнг сайтар ойлгуулж, таниулах хэрэгтэй байна.
6.2.Энэ хуулийн 6.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно.	
6.3.Түгжрэлийн төлбөртэй бүс /цаашид “төлбөртэй бүс” гэх/ нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран дараах зэрэглэлтэй байж болно. 6.3.1.хэт түгжрэлтэй; 6.3.2.түгжрэлтэй.	
6.4.Төлбөртэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулсан байна.	
6.5.Төлбөртэй бүсийн тэмдэг, тэмдэглэгээг Монгол Улсын холбогдох стандартаар тогтооно.	Энэхүү хуулийн төслийн заалтуудад “Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ хэсэгт жич үнэлгээ өгч, тайлбар оруулсан болно. Тус хэсгээс дэлгэрэнгүй танилцана уу.
6.6.Төлбөртэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ: 6.6.1.тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй; 6.6.2.Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн	

үлдэгдэлгүй; 6.6.3.автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, агаарын бохирдлын төлбөр, авто зам ашигласны төлбөрийн үлдэгдэлгүй.	
7.1.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлбөртэй бүсийн төлбөр төлнө.	С.Өлзий-Эрдэнэ нарын судлаачид иргэд суудлын автомашины оронд нийтийн тээврийг сонгох боломжтой болсон, одоогийнхоос тус салбар эрс сайжирсан байх тохиолдолд сард нэг өрх 145,544 төгрөгийг түгжрэлийн төлбөрт төлөх боломжтой. Түгжрэлийн төлбөрийг ажлын өдрүүдэд зөвхөн хураана гэвэл нэг сард ажлын 22 хоног ногдох ба харгалзах төлбөрийг тооцвол өдөрт нэг тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд зорчихын тулд 6,616 төгрөгийг төлөхөөр байна¹⁸ гэжээ. Монгол Улсад өнөөдөр тээврийн хэрэгсэлтэй иргэн, хуулийн этгээд бүр Агаарын бохирдлын төлбөр, Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн татвар, Авто зам ашигласны төлбөр, Жолоочийн хариуцлагын даатгалын төлбөрийг зайлшгүй жил бүр төлж байгаа бөгөөд тус төлбөрт төлбөртэй бүсээр явсан цаг хугацаанаас хамаарч өдөрт 0-20,000 төгрөг¹⁹ төлөхөөр байгаа. Иймд энэхүү төлбөрийн асуудлыг иргэд хэрхэн хүлээж авах, орлого багатай иргэдэд санхүүгийн дарамт болох асуудлыг анхаарах нь зүйтэй.
7.2.Энэ хуулийн 7.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээ, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлбөр төлөх журмыг хуулиар тогтооно.	
Улаанбаатар хотын автозамын бүсчлэл тогтоох асуудлын тухайд түгжрэлийн 8 гол бүсээс хамгийн их түгжрэлтэй бус буюу гол бүсүүд рүү хөдөлгөөнийг татсан, зорчилт төгссөн бүс ба Улаанбаатар хотын гол 22 уулзварын бүс гэх шалгуураар хоёр хувилбараар авч үзсэн байна.²⁰ Ингээд замын хөдөлгөөний нийт зорчилт хөдөлгөөн хамгийн их дүүрэг бүрийг харуулбал Баянзүрх дүүрэгт 667,092 зорчилт,	

¹⁸ Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалгаа, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, 2022 он, 71 дэх тал.

¹⁹ Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1 дэх хэсэг. "Төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна."

²⁰ Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалгаа, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, 2022 он, 64 дэх тал

Сүхбаатар дүүрэгт 521,111, Баянгол дүүрэгт 485,953 зорчилт, Хан-Уул дүүрэгт 447,501 зорчилт, Сонгинохайрхан дүүрэгт 427,615 зорчилт, Чингэлтэй дүүрэг 333,045 зорчилт тус бүр төгссөн байна. Энэхүү 8 гол бүсээс төвийн 1 дүгээр бүсэд 828,381 зорчилт төгссөн байгаа нь 1-р бүсийг хамгийн их түгжрэлтэй бүс гэж үзэж болохоор байна. Төвийн 1-р бүсэд Сүхбаатар, Чингэлтэй дүүргийн 10 хорооны 16,582 өрхийн 63,922 иргэн харъяалагдаж байна. Нэг өрх 1,5 машинтай гэж үзүүлж түгжрэлийн 1-р бүсэд оршин суудаг 16,582 өрхийн 63,922 иргэн 24,873 машинтай гэж үзэж болох юм. Нөгөөтэйгүүр, улсын хэмжээнд 1000 иргэнд 373 тээврийн хэрэгсэл оногддог гэвэл 23,843 тээврийн хэрэгсэл оногддог гэж мөн үзэж болно. Өөрөөр хэлбэл, энэ бүсэд оршин суугч 16,582 өрхийг түгжрэлийн бүсэд амьдардаг гэх шалгуураар тэдний 24,873 тооны эсвэл 23,843 тооны тээврийн хэрэгслийг түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувиар чөлөөлж болох юм.²¹ Энэхүү судалгаанаас харахад түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг яг хэдэн хэсэгт хуваах талаар тодорхойлоогүй, мөн хуулийн төсөл түгжрэлтэй болон хэт түгжрэлтэй гэсэн 2 хэсэгт хуваахаар зааж байгаа ч судалгаанаас үзвэл 8 бүс байх боломжтой талаар дурдсан байна. Мөн түгжрэлтэй, хэт түгжрэлтэй бүсэд Улаанбаатар хотын аль хэсгүүдийг оруулах, тухайн бүсүүдэд нийслэлийн нийт тээврийн хэрэгслийн хэдэн иргэн, хэдэн тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаа зэрэг судалгаанууд дутуу байгааг анхаарч, тодорхой судалгаанд үндэслэн түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтоох нь зүйтэй гэж үзэж байна. Мөн иргэдийн хүсэл сонирхол түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд нийслэл хотыг хуваах, төлбөр төлөх шинэ харилцаанд хэр бэлэн байгаа зэргийг дахин судлах, энэхүү арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхэд нийгмийн сэтгэл зүй бэлэн байгаа зэргийг олж тогтоох нь чухал байна.

4.5. “Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Аргачлалын 4.10-т хуулийн төслийн уялдаа холбоог шалгахдаа нийт 16 төрлийн асуултад хариулах замаар хуулийн төслийн уялдаа холбоог тогтоохоор заасан байна. Иймд тус асуултуудад хариулах замаар хуулийн төслийн уялдаа холбоог шалгав.

№	Асуулт	Хариулт, түүний үндэслэл, тайлбар
1	Хуулийн төслийн зохицуулалт тухайн хуулийн зорилттой нийцэж байгаа эсэх;	Өмнө нь дурдсанчлан Хуулийн төслийн үзэл баримтлал болон зорилтод дурдсан “...түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчин амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг... ” зохицуулна гэсэн боловч яаж, ямар хэлбэрээр Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг

²¹ Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалгаа, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, 2022 он, 68 дахь тал

		хангах хангалттай үндэслэл болох эсэх нь эргэлзээтэй байна. Өөрөөр хэлбэл, түгжрэлийг бууруулах нь иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг тодорхой хэмжээнд хамгаалж болох ч энэ нь хамгаалах арга хэрэгслийн зөвхөн нэг л хэсэг болохыг анхаарах хэрэгтэй байна. Хуулийн төслийн үндсэн харилцаа нь Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээний тухай байгаа тул хуулийн төслийн зорилт хэсгийг илүү нарийвчилж, тодорхой болгох нь чухал гэж үзлээ.
2	Хуулийн төслийн “Хууль тогтоомж” гэсэн хэсэгт заасан хуулиуд тухайн харилцаанд хамаарах хууль мөн эсэх;	Хуулийн төслийн 2.1-д Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай, Авто замын тухай хуулиудыг нэрлэн заасан байна. Энэ нь хуулийн төслийн харилцаанд хамаарах хуулиуд мөн байна гэж үзэв.
3	Хуулийн төсөлд тодорхойлсон нэр томьёо тухайн хуулийн төсөл болон бусад хуулийн нэр томьёотой нийцэж буй эсэх;	Хуулийн төслийн 6.6.1-т “...тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ...” гэж. Харин 6.4-т заасан цахим систем нь тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ мөн үү? эсхүл өөр цахим системийг ярьж байна уу гэдэг нь хуулийн төсөлд ойлгомжгүй, хоорондоо зөрчилтэй нөхцөл байдал үүсгэж байна.
4	Хуулийн төслийн зүйл, заалт тухайн хуулийн төсөл болон бусад хуулийн заалттай нийцэж байгаа эсэх;	Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.3-т “Нийслэл хот нь дараах бусад чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ.” гээд 8.3.11-т “авто замын түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, нийслэл хотод тулгамдсан бусад асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн төсөл, арга хэмжээ” гэж заасан байна. Үүнтэй холбоотойгоор Нийслэлийн засаг дарга нь тус хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.1.2-т “энэ хуулийн 8.3-т заасан бусад чиг үүрэгтэй холбогдох тооцоо, судалгаа бүхий шийдвэрийн төсөл боловсруулж, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлын хуралдаанаар хэлэлцүүлэх”, 22.1.3-т “энэ хуулийн 22.1.2-т заасан асуудлаар нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас гарсан шийдвэрийг

		хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг зохион байгуулж, үр дүнг хариуцах” бүрэн эрхтэй болох талаар заасан бөгөөд мөн хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1.2-т “энэ хуулийн 8.3-т заасан бусад чиг үүрэгт хамаарах асуудлыг хэлэлцэн шийдвэрлэх, хэрэгжилтийн талаарх нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын Захирагчийн тайланг дүгнэх” бүрэн эрхийг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал хэрэгжүүлэхээр байна. Эндээс үзвэл хуулийн төслийн 16.1.2-16.1.5-д заасан бүрэн эрхийг дангаар хэрэгжүүлэх бус эхний ээлжинд заавал Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлаар хэлэлцүүлэх хуулийн шаардлагатай байгааг анхаарах хэрэгтэй байна. Мөн Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1.3-т “нийслэл хотын чиг үүргийг хэрэгжүүлэх талаар хуульд нийцүүлэн дүрэм, журам, стандарт, заавар батлах” бүрэн эрхийг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал хэрэгжүүлэхээр байгаагаас харвал хуулийн төслийн 16.1.6-16.1.8-д заасан журам, аргачлал зэргийг Нийслэлийн Засаг дарга батлах бус Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал батлахаар байгааг хуульд нийцүүлэх нь зүйтэй байна.
5	Хуулийн төслийн зүйл, заалт тухайн хуулийн төслийн болон бусад хуулийн заалттай давхардсан эсэх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
6	Хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээдийг тодорхой тусгасан эсэх;	Тодорхой тусгагдсан.
7	Хуулийн төсөлд шаардлагатай зохицуулалтыг орхигдуулсан эсэх;	Нийтийн тээврийн асуудал хариуцсан төрийн байгууллага, албан тушаалтны хэрэгжүүлэх чиг үүрэг тодорхой бус байна.
8	Хуулийн төсөлд төрийн байгууллагын гүйцэтгэх чиг үүргийг	Төрийн байгууллагын гүйцэтгэх чиг үүргийг давхардуулан тусгасан зохицуулалт судалгаагаар

	давхардуулан тусгасан эсэх;	тогтоогдоогүй.
9	Төрийн байгууллагын чиг үүргийг төрийн бус байгууллага, мэргэжлийн холбоодоор гүйцэтгүүлэх боломжтой эсэх;	Тухайн хуулийн зохицуулалт нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай нягт холбоотой нийгмийн харилцаа учраас хуулиар тогтоосон үндсэн чиг үүргийг төрийн бус байгууллага, мэргэжлийн холбоодоор гүйцэтгүүлэх боломжгүй юм. Гагцхүү Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.5-д “Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуульд заасны дагуу нийтийн тээврийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлж болно” гэж заасны дагуу нийтийн тээврийн үйлчилгээг хувийн хэвшлээр гүйцэтгүүлэх боломжтой талаар тусгасан.
10	Татварын хуулиас бусад хуулийн төсөлд албан татвар, төлбөр, хураамж тогтоосон эсэх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчил тогтоогдоогүй. Түгжрэлийн бүсэд төлбөр тогтоох түүнийг авах, хөнгөлөх, чөлөөлөхтэй холбоотой хуулийн төслийг ²² боловсруулсан.
11	Тухайн хуулийн төсөлд тусгасан аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалтыг Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд тусгасан эсэх;	Хуулийн төсөлд аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалт, журам бий болгоогүй.
12	Хүний эрхийг хязгаарласан зохицуулалт тусгасан эсэх;	Хүний эрхийг хязгаарласан зохицуулалт тусгаагүй.
13	Жендерийн эрх тэгш байдлыг хангасан	Хуулийн төсөл нь жендерийн эрх тэгш байдлын асуудлыг хөндөөгүй.

²² Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл.

	эсэх;	
14	Шударга бус өрсөлдөөнийг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдсан эсэх;	Хуулийн төсөлд шударга бус өрсөлдөөнийг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдаагүй.
15	Хуулийн төсөлд авлига, хүнд суртлыг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдсан эсэх;	Хуулийн төслийн 16 дугаар зүйлийн 16.1.5-д “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах зорилгоор тухайн жилд нийслэлд бүртгэх автотээврийн хэрэгслийн дугаарын тоонд хязгаарлалт тогтоох;” чиг үүргийг Нийслэлийн Засаг дарга хэрэгжүүлэхээр заасан. Тодорхой тооны хязгаарт багтаан тээврийн хэрэгслийн дугаар олгох асуудлаас үүдэн авлига, хүнд суртлыг бий болгох эрсдэлтэй.
16	Хуулийн төсөлд тусгагдсан хориглосон хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын талаар тодорхой тусгасан эсэх;	Хуулийн төслийн 19 дүгээр зүйлийн 19.1 дэх хэсэгт “Энэ хуулиар хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй нь гэмт хэрэг, зөрчлийн шинжгүй бол албан тушаалтанд Төрийн албаны тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ”, 19.2 дахь хэсэгт “Энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ” гэж заасан. Мөн хуулийн төсөлтэй холбогдуулан Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл боловсруулсан байна. Иймд хориглосон хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын талаар тодорхой тусгасан байна гэж үзэв.

Тав. Үр дүнг үнэлж, зөвлөмж өгсөн байдал

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн үр нөлөөг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын дагуу үнэлэх ажиллагааг хийлээ.

Хуулийн төслийн үнэлгээг хийхдээ Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралтаар батлагдсан аргачлалыг баримтлан, аргачлалд заасан “зорилгод хүрэх байдал”, “практикт хэрэгжих боломж”, “ойлгомжтой байдал”, “хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал”, “харилцан уялдаатай байдал” зэрэг шалгуур үзүүлэлтийг сонгон авч, уг шалгуур үзүүлэлтийг илтгэх хэсэг, заалт бүрийг үнэллээ. Үнэлгээний хүрээнд дараах санал, зөвлөмжийг өгч байна.

1. “Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд:

- 1.1. Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1-д хуулийн зорилтыг “Энэ хуулийн зорилт нь нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино” гэж тодорхойлсон ч хуулийн төсөлд тусгасан зохицуулалтууд нь иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангахад шууд чиглэх бус, нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн байгаа тул хуулийн төслийн зорилтыг “Энэ хуулийн зорилт нь нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино” гэх байдлаар өөрчлөх.
- 1.2. Хуулийн төсөлд заасан электрон төлбөрийн систем нь Хүний хувийн мэдээлэл хамгаалах тухай хуульд заасны дагуу “цахим тодорхойлогч” болох тул тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн, байршил, зорчих үеийн мэдээлэл зэрэг мэдээллийн нууцлалыг хамгаалахтай холбоотой зохицуулалтыг хуулийн төсөлд нэмэх.
- 1.3. Хуулийн төсөлд тээврийн хэрэгслийн эзэмшигч, өмчлөгч, жолооч тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээг тээврийн хэрэгсэлд суурилуулахгүй байх үндэслэлийг зааж өгөх.
- 1.4. Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлд заасан “багтаамж ихтэй”, “үр ашигтай” нийтийн тээвэр гэдэгт ямар төрлийн тээврийн хэрэгслийг ойлгохыг тодорхой болгож, энэхүү тээврийн хэрэгслийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс үзүүлэх дэмжлэгийг тодорхой тусгах, тухайлбал Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуулийн 5.1.4-т тодорхойлсон дэмжлэг буюу “хуульд заасны дагуу зөвшөөрөл, хөрөнгө болон газрын асуудлыг шийдвэрлэх, төрд төлөх хураамж, төлбөрийг бууруулах, эсхүл чөлөөлөх, тусгайлан тодорхойлсон нөхцөл байдал үүссэн тохиолдолд татварын болон татварын бус бусад нөхцөлөөр үзүүлэх хөнгөлөлт”-ийн боломжуудаас үзүүлж болох дэмжлэгийг хуульд тодорхой тусгах.
- 1.5. Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.2 дахь хэсэгт заасан Нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлэх асуудлыг хариуцан хэрэгжүүлэх субъект, түүний чиг үүргийг тодорхой заах.
- 1.6. Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.3 дахь хэсэгт заасан Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамжийн үнэлгээг хийх мэргэжлийн холбоо гэдгийг нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар стандартын талаарх судалгаа хийх чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг төрийн бус байгууллагаар хийлгэхээр өөрчлөх. Мөн тогтмол хийлгэх гэсэн нь хэрэгжүүлэхэд

тодорхойгүй байдал үүсгэх тул хагас жил, жил тутам гэх байдлаар хугацааг тодорхой болгож заах.

- 1.7. Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлд Аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал болон Засаг даргын бүрэн эрхийг зааж, 11.2.1-д “тухайн орон нутагт түншлэлээр хэрэгжүүлэх төслийн саналыг боловсруулж, иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаар хэлэлцүүлэх”, 11.1.2-т “тухайн орон нутагт түншлэлээр хэрэгжүүлэх төслийн саналыг Засаг даргын өргөн мэдүүлснээр хэлэлцэх” гэж Аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал түншлэлийн хүрээнд хэрэгжүүлэх бүрэн эрхийг тус тус заасан тул тус хуульд нийцүүлэн хуулийн төслийн 16 дугаар зүйлд заасан Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүрэгт төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр нийтийн тээврийн үйлчилгээг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой ямар чиг үүрэг хэрэгжүүлэхийг тодорхой зааж өгөх.

Хуулийн төслийн 13 дугаар зүйлийн 13.2-т тус сангийн эх үүсвэрийг заасан бөгөөд 13.2.3-т “чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн зогсоол дахь барилга, байгууламжийг хүн, хуулийн этгээдэд түрээслэн ашиглуулсны орлого” гэж заасан нь тодорхой бус зохицуулалт байна. Өөрөөр хэлбэл чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл гэдэгт юуг ойлгох, чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн зогсоол гэдэгт юуг ойлгох зэрэг нь тодорхой бус байгааг анхаарч, тодорхой болгох.

2. “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд:

Энэ шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна. Үүнд:

- 2.1. Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1 болон 6.2 дахь хэсгийг тусад нь хэсэг болгож бичихгүйгээр зөвхөн *“6.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно”* гэх байдлаар өөрчилж хуулийн төслийн Нийслэлийн Засаг даргын чиг үүргийг тодорхойлон зааж өгсөн 16 дугаар зүйлд түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хязгаарыг тогтоох талаар заалт нэмэх.
- 2.2. Дээр дурдсан түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн хилийн зааг, цагийн хуваарийг тогтоохдоо Зам тээврийн хөгжлийн яам, Авто тээврийн үндэсний төв, Нийтийн тээврийн газар гэх мэт төрийн захиргааны төв болон төрийн захиргааны байгууллагуудын саналыг харгалзан үзсэний үндсэн дээр түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтоодог байх.
- 2.3. Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлд дурдсан чиг үүргүүдийг ямар байгууллага, албан тушаалтан хэрэгжүүлэх талаар тодорхой заагаагүй байгааг анхаарч, Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хууль,

Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн холбогдох зохицуулалтад нийцүүлэн чиг үүрэг тус бүрийг хэрэгжүүлэх этгээдийг тодорхой заах.

- 2.4. Төсвийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслөөр тус хуулийн 58 дугаар зүйлийн 58.3 дахь хэсэгт “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн орлогыг нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд зарцуулна” гэсэн нэмэлт оруулж байгаа бөгөөд тус 58 дугаар зүйл нь Орон нутгийн чиг үүргийг санхүүжүүлэх буюу орон нутгийн төсвийн суурь зарлагыг санхүүжүүлэхэд чиглэсэн зохицуулалт байгаа тул төсөв батлахтай холбоотой, төсвийн зарлагатай холбоотой нэмэлт оруулж байгааг дахин нягтлах, тухайлбал, Төсвийн тухай хуулийн 18.4-т “Орон нутгийн тусгай санг байгуулах, түүний үйл ажиллагааны зарчим, хэрэгжүүлэх чиг үүрэг, уг сангийн орлого, түүний зарцуулалтын талаарх харилцааг энэ хуулиар зохицуулна.” гэж заасны дагуу орон нутгийн тусгай сангийн хөрөнгийн зарцуулалтыг тусгайлан зохицуулсан нийтлэг зохицуулалт байхгүй, харин тус хуулийн 59, 60 дугаар зүйлд орон нутгийн хөгжлийн нэгдсэн сан, орон нутгийн хөгжлийн сангийн зохицуулалтыг зөвхөн тусгасан байх тул орон нутаг дээрхээс өөр тусгай сан байгуулж болох эсэх, эх үүсвэр, сангийн удирдлага, орлого, зарцуулалтын талаарх харилцааг хэрхэн шийдвэрлэх талаар нарийвчлан судалж, хуулийн тохирох хэсэгт нэмэлт, өөрчлөлт хийх нь зүйтэй гэж үзэж байна.
- 2.5. Хуулийн төслийн 14 дүгээр зүйлийн 14.1.2-т заасан зохицуулалтыг “Энэ хуулийн 16.1.1-д заасан тайланг сонсож, холбогдох чиглэл өгөх” гэх байдлаар өөрчлөх. Мөн хуулийн төслийн энэ хэсэгт Засгийн газрын бүрэн эрхийг зааснаас бусад эрх бүхий этгээдийн буюу тухайн асуудлыг хариуцсан хороо, Засгийн газрын холбогдох гишүүний хэрэгжүүлэх чиг үүргийг зааж өгөөгүй нь тухайн хуулийг практикт хэрэгжүүлэхэд хүндрэл үүсэх, тодорхой бус байдал бий болгохоор байгаа тул Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах үндэсний хороо болон тус асуудлыг хариуцсан Засгийн газрын гишүүний чиг үүргийг тухайлан зааж өгөх.
- 2.6. Хуулийн төслийн 15 дугаар зүйлийн 15.1.1 дэх заалтыг “Нийслэлийн Засаг дарга тухайн жилд нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгөөр гүйцэтгэх ажил, зарцуулах хөрөнгийг төсвийн төслийг Төсвийн тухай хуульд заасан цаглабрын дагуу боловсруулж, батална” гэх байдлаар Нийслэлийн Засаг даргын хэрэгжүүлэх чиг үүрэг хэсэгт оруулах.
- 2.7. Хуулийн төслийн 16 дугаар зүйлийн 16.1.2-16.1.5 дахь заалтуудад заасан бүрэн эрхийг Нийслэлийн Засаг дарга дангаар хэрэгжүүлэх бус эхний ээлжид заавал Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлаар хэлэлцүүлэхээр байгаа нь Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нийцэхгүй байх тул нийцүүлж, өөрчлөх. Мөн хуулийн төслийн 16 дугаар зүйлийн 16.1.6-16.1.8-д заасан журам, аргачлал зэргийг Нийслэлийн Засаг дарга батлах бус

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал батлахаар байгаа тул хуулийн төслийн 16.1.6-16.1.8 дахь заалтуудыг хуульд нийцүүлэх.

3. “Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд

Энэхүү шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд дараах асуудлуудыг анхаарах шаардлагатай гэж үзлээ. Үүнд:

- 3.1. Хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлийн 3.1-д “Энэ хууль нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хот /цаашид “нийслэл хот” гэх/-ын нутаг дэвсгэрт үйлчилнэ” гэж зааснаас гадна тус хууль үйлчлэхгүй нутаг дэвсгэрийг тодорхой заах. Тодруулбал, Авто замын тухай хуулийн 4.1.23-т “нийслэлийн авто зам” гэж Улаанбаатар хот, түүний дагуул хот, дүүргийн нутаг дэвсгэр дэх авто замыг” ойлгохоор тодорхойлсон байгааг анхаарч, дагуул хотын нутаг дэвсгэр хамаарах эсэхийг тодорхой болгох.
- 3.2. Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.2 дахь заалтыг “замын нэвтрүүлэх чадвар” гэж тухайн замаар, эсвэл замын хэсгээр тээврийн хэрэгсэл хамгийн ихээр нэвтрэх боломжийг” гэж өөрчлөх.
- 3.3. Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.3 дахь хэсгийг “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран дараах зэрэглэлтэй байж болно” гэж өөрчлөх. Мөн хэт түгжрэлтэй болон түгжрэлтэй бүсүүдийн хилийн заагийн гадна байгаа нутаг дэвсгэрийг хэрхэн тодорхойлохыг тодорхой заах нь зүйтэй.
- 3.4. Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн нэр томьёо хэсэгт “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ” гэж Автотээврийн тухай хуулийн 3.1.20-т заасныг ойлгоно гэх байдлаар тусгах.
- 3.5. Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн 2/14.6 дугаар зүйлийн 15 дахь заалтад оруулж буй “Хуулиар хориглосон хүрдтэй тээврийн хэрэгслээр замын хөдөлгөөнд оролцсон бол зөрчлийг арилгуулж, хууль зөрчиж олсон хөрөнгө орлогыг хураан, хүнийг нэг зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр, хуулийн этгээдийг нэг мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно” гэх нэмэлтийн хэрэгжих хугацааг Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн 4 дэх хэсэгт заасан “Баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй суудлын авто машиныг ... 2030 оноос нийслэл хотод замын хөдөлгөөнд оролцуулахыг хориглох” зохицуулалтын хугацаа буюу 2030 оноос эхлэн хүчин төгөлдөр үйлчлэхээр зааж өгөх.
- 3.6. Төсвийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийг дагаж мөрдөх хугацааг бусад хуулийн төслийн нэгэн адил “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг

бууруулах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө” гэж засах.

3. 7. Хуулийн төсөлд алдаатай бичсэн үгсийг үнэлгээ хэсэгт зассаны дагуу засах.

4. “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд

Тандан судалгаанаас үзвэл иргэд, олон нийтийн хувьд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй төлбөртэй бүс, тус бүсэд нэвтэрснээр төлбөр төлөх тухай санал өгөөгүй, санаачлага гаргаагүй байгааг харж болно. Иргэдийн зүгээс ихэнхи нь зам, дэд бүтэц зэргийг дурдаж тандан судалгаагаар санал өгсөн байгааг анхаарч түгжрэлийн зэрэглэл тогтоох, бүсэд хуваах зэрэг харилцааг хуульчилсан тохиолдолд иргэд, олон нийтэд гарах үр дагаврыг сайтар ойлгуулж, таниулах арга хэмжээ авах. Учир нь тандан судалгаагаар гарсан үр дүн, иргэдийн санал, хүсэлтээс давсан арга хэмжээг хуулийн төсөлд авч хэрэгжүүлэхээр тусгасан байна.

5. “Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд

Энэ шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд шалгуурт нийцсэн байна гэж дүгнэж байгаа хэдий ч хуулийн төслийн үндсэн харилцаа нь Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээний тухай байгааг анхаарч хуулийн төслийн зорилт хэсгийг илүү нарийвчилж, тодорхой болгож хуулийн төслийн үндсэн агуулгад нийцүүлэх.

ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ АЖЛЫН ТАЙЛАН

/ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛИЙН
ТӨЛБӨРТЭЙ БҮСИЙН ТӨЛБӨРИЙН ТУХАЙ/

ЗАХИАЛАГЧ:

“НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН
АВТО ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛИЙГ
БУУРУУЛАХ НЭГДСЭН ТӨСӨЛ
ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ НЭГЖ” УТҮГ

ГҮЙЦЭТГЭГЧ:

ӨМГӨӨЛЛИЙН “ХЭРУГА ПАРТНЕРС”
ХХН

Улаанбаатар хот

2023 он

АГУУЛГА

1. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ
2. ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛЭХ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ, ҮНДЭСЛЭЛ
3. ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ХЭСГИЙГ ТОГТООСОН БАЙДАЛ
4. ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙГ АШИГЛАН ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛСЭН БАЙДАЛ
 - 4.1. “ЗОРИЛГОД ХҮРЭХ БАЙДАЛ” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
 - 4.2. “ПРАКТИКТ ХЭРЭГЖИХ БОЛОМЖ” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
 - 4.3. “ОЙЛГОМЖТОЙ БАЙДАЛ” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
 - 4.4. “ХАРИЛЦАН УЯЛДАА” ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ
5. ДҮГНЭЛТ

НЭГ. ЕРӨНХИЙ ЗҮЙЛ

Энэхүү хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх судалгааг Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 17 дугаар зүйлд заасны дагуу Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын гуравдугаар хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын дагуу “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хууль”-ийн төсөлд хийсэн болно.

Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх ажлын зорилго нь Хууль тогтоомжийн тухай хууль болон аргачлалд заасан тодорхой шалгуур үзүүлэлтийн дагуу дүн шинжилгээ хийх, үр нөлөөг тооцож, давхардал, хийдэл, зөрчлийг арилгах, хуулийн төслийн зүйл, хэсэг, заалтыг ойлгомжтой, хэрэгжих боломжтой, хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлаар боловсруулах болон хуулийн төсөл боловсруулах ажлын чанарыг сайжруулахад чиглэсэн дүгнэлт, зөвлөмж өгөхөд оршино.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл / цаашид **“Хуулийн төсөл”** гэх / нь 9 зүйлтэй бөгөөд хуулийн зорилт нь *“замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд автотээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино”* гэж зохицуулсан байна.

Хуулийн төсөл нь нийт 9 зүйл бүхий дараах агуулгатай байна. **Үүнд:**

1 дүгээр зүйл.	Хуулийн зорилт
2 дугаар зүйл.	Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хууль тогтоомж
3 дугаар зүйл.	Хуулийн нэр томъёоны тодорхойлолт
4 дүгээр зүйл.	Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч, түүнийг бүртгэх, төлбөр ногдох зүйл
5 дугаар зүйл.	Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээ
6 дугаар зүйл.	Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх
7 дугаар зүйл.	Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, төлөх
8 дугаар зүйл.	Хууль зөрчигчид хүлээлгэх хариуцлага
9 дүгээр зүйл.	Хууль хүчин төгөлдөр болох

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.4 дэх заалтад “Хууль санаачлагч тодорхой салбарын хоорондоо уялдаатай хэд хэдэн хуулийн төслийг нэгэн зэрэг хамтад нь хэлэлцүүлэхээр багцлан боловсруулж, өргөн мэдүүлж болно.” гэж, мөн зүйлийн 14.5 дахь хэсэгт “Энэ хуулийн 14.4-т заасны дагуу хэд хэдэн хуулийн төслийг багцлан боловсруулахдаа тухайн харилцааг зохицуулж байгаа ерөнхий хуулийг дагаж анхдагч хуулийн төсөл боловсруулах, шинэчлэн найруулах, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тохиолдолд төсөл тус бүрийн агуулгыг нэгтгэн нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлж болно.” гэж заасны дагуу Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд төлбөр тогтоох, түүнийг авах, хөнгөлөх, чөлөөлөхтэй холбоотой хуулийн төслийг нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлсон байна.

Иймд Улаанбаатар хотын түгжрэлтэй бүс, түүнтэй холбоотой бусад зохицуулалт, эрх бүхий байгууллагын түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээний талаарх зохицуулалтыг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслөөр, харин тус хуулиар тогтоосон түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд төлбөр тогтоох, хөнгөлөх, чөлөөлөхтэй холбоотой харилцааг тусдаа бие даасан буюу “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай” хуулиар зохицуулахаар боловсруулжээ.

ХОЁР. ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛЭХ ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТИЙГ СОНГОСОН БАЙДАЛ, ҮНДЭСЛЭЛ

Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлалын 1.4-т заасны дагуу хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх ажиллагааны эхний үе шат нь шалгуур үзүүлэлтийг сонгох үе шат юм. Аргачлалын 2.2-т хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх зургаан төрлийн үндсэн шалгуур үзүүлэлтийг тогтоосон ба энэхүү үнэлгээний ажлыг хийж гүйцэтгэхдээ хуулийн төслийн зорилго, хамрах хүрээ, зохицуулах асуудалтай уялдуулан, аргачлалд дурдсан 6 шалгуур үзүүлэлтээс 4 шалгуур үзүүлэлтийг сонголоо. Үүнд:

	Шалгуур үзүүлэлт	Дараах үндэслэлийг харгалзан үзсэн болно
1	“Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Хуулийн төслийн зорилго нь үзэл баримтлалд тусгасан хуулийн төслийг боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцэж буй байдал, хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалтууд нь хуулийн төслийн зорилгод хүрэх боломжтой эсэхийг үнэлнэ. Энэхүү үнэлгээг хийхдээ хуулийн төслийн үзэл баримтлалтай танилцаж, хуулийн төсөл боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлага, хуулийн төслийн зорилго болон зорилгод хүрэхэд чиглэгдсэн, мөн түүнийг тодорхой илэрхийлж чадахуйц арга хэмжээ, зохицуулалтыг сонгож авсан болно.

2	“Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Хуулийн төслийн зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу хэрэгжүүлэх боломжтой эсэхийг, тухайлбал, хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээд байгаа эсэх, тэдгээр этгээдэд тухайн хуулийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх боломж, бололцоо (санхүү, хүний нөөц зэрэг) байгаа эсэхийг шалгаж тооцно.
3	“Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Хуулийн төсөл нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх этгээдүүдэд ойлгомжтой, логик дараалалтай томъёологдсон эсэхийг шалгах үүднээс хуулийн төсөл нь Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг хянах байдлаар үнэлгээг хийхээр сонголоо.
4	“Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ	Хуулийн төслийг бүхэлд нь Үндсэн хууль, холбогдох бусад хуульд нийцсэн эсэхийг аргачлалд заасан асуултад хариулах байдлаар үнэлгээг хийхээр тооцов. Түүнчлэн, хуулийн төсөл болон түүнийг дагаж нэмэлт, өөрчлөлт орох хуулийн төслүүдтэй харилцан уялдаатай эсэх дээр үнэлгээ өгөх болно.

Шалгуур үзүүлэлтээс “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” болон “Зардал”-ийг сонгоогүй шалтгаан:

“Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал”: Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтээс “хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал”-ыг сонгоогүй бөгөөд Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлалын 4.8-д Тухайн хуулийн төсөлд тодорхой этгээдэд үүрэг хүлээлгэсэн, хуулийн этгээдэд ачаалал, хүндрэл үүсгэх, эсхүл төрийн байгууллагад шинэ бүтэц бий болгох, чиг үүрэг нэмэх зэрэг зохицуулалт тусгасан бол “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдлын судалгаа хийх” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд дараах байдлаар судалгаа хийнэ: 4.8.1-т хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээд, төрийн бус байгууллагаас санал авах, санал асуулга явуулах, холбогдох байгууллага, этгээдийн хүрээнд ярилцлага, хэлэлцүүлэг явуулах зэргээр хуулийн төслийн зохицуулалтыг хүлээн зөвшөөрч байгаа эсэхийг судална гэж тус тус заасны дагуу хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээд, төрийн бус байгууллагаас санал авах, асуулга явуулах боломжгүй байна. Иймд “Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд үнэлгээ хийж, бодит үр дүн гарахгүй тул сонгоогүй болно.

“Зардал”: Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт *“Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно”* гэж заасан учир “Зардал” шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төслийн зардлыг

“Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоог хийх аргачлал”-ын дагуу тусад нь тооцохоор шийдвэрлэсэн тул энэхүү шалгуур үзүүлэлтийг сонгох шаардлагагүй гэж үзэв.

ГУРАВ. ХУУЛИЙН ТӨСЛӨӨС ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ ХЭСГИЙГ ТОГТООСОН БАЙДАЛ

Аргачлалын 1.4.2-т заасан ёсоор Үнэлгээний хоёр дахь үе шат нь Хуулийн төслийн үр нөлөөг тооцох хэсгийг сонгох үе шат байна. Энэхүү үе шатанд хуулийн төслөөс үр нөлөөг тооцох хэсэг буюу тодорхой зохицуулалтуудыг сонгон авах тул Үнэлгээг бодитой хийх үүднээс хуулийн төслийн чухал ач холбогдолтой, гол хэсгийг сонгож авах нь чухал юм. Энэ талаар Аргачлалын 3.2-т “Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх хэсгийг тогтоохдоо шууд үр дагавар үүсгэж байгаа гол ач холбогдолтой зохицуулалтыг олж тогтоох нь зүйтэй” хэмээн заасан байна. Иймд хуулийн төслийн үзэл баримтлалд голчлон тусгагдсан, хуулийн төслийн гол, чухал ач холбогдолтой зохицуулалт агуулсан зүйл, заалтуудыг сонгон авч үнэлгээ хийхийг чухалчлав.

“Зорилгод дүн шинжилгээ хийх” гэсэн шалгах хэрэгслээр хуулийн төсөлд тусгасан зохицуулалт, арга хэмжээ тухайн хуулийн төсөлд тавьсан зорилгыг биелүүлэхэд чиглэсэн эсэх, зорилгод хүрэх байдалд дүн шинжилгээ хийх бөгөөд дараах байдлаар дүн шинжилгээ хийнэ. **Үүнд:**

№	Хуулийн төсөл	Дүн шинжилгээ хийх
1	Хуулийг төслийг бүхэлд нь буюу нийт 9 зүйл, заалт.	Хуулийн төсөлд зорилгод хүрэхэд чиглэсэн арга хэмжээ, зохицуулалт бүрт дүн шинжилгээ хийж, тэдгээрийн зорилгод хүрэх боломжийг харьцуулна.
2	Хуулийн төслийн үзэл баримтлал.	Хуулийн төслийн үзэл баримтлалд хуулийн төсөл боловсруулах болсон зорилго, түүнийг батлан гаргах хэрэгцээ шаардлагыг тодорхойлсон тохиолдолд хуулийн төсөлд энэ талаар хэрхэн тусгасан талаар харьцуулан бичиж, тухайн зохицуулалт, арга хэмжээ зорилгод хүрэх боломжтой байна уу, хуулийн төсөлд боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцсэн байна уу гэдэгт дүн шинжилгээ хийж харьцуулна

“Практикт турших” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд тухайн хуулийн төслийн зохицуулалтад тусгасан чиг үүргийг хэрэгжүүлэх байгууллага байна уу, оролцогч нар ямар эрх, үүрэгтэй оролцох боломжтой зэрэгт дүн шинжилгээ хийх болно.

“Ойлгомжтой байдлыг шалгах” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд хуулийн төслийн зохицуулалт нь бүхэлдээ тухайн хуулийг хэрэгжүүлэх, хэрэглэх этгээдэд ойлгомжтой томъёологдсон эсэхийг дараах байдлаар шалгаж тогтооно. Үүнд:

1. Хуулийн төсөлд хамаарах этгээдүүд хуулийн төсөл, түүний зохицуулалтыг нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх боломжтой байгаа эсэх;
2. Хуулийн төслийг боловсруулахдаа Хууль тогтоомжийн тухай хууль, “Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлал”-ыг баримталсан эсэх.

“Хуулийн төслийн уялдаа холбоог шалгах” гэсэн шалгах хэрэгслийн хүрээнд холбогдох аргачлалы дагуу тавигдсан асуултад хариулах замаар хуулийн төслийн уялдаа холбоог тогтоох болно.

ДӨРӨВ. ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТЭД ТОХИРОХ ШАЛГАХ ХЭРЭГСЛИЙГ АШИГЛАН ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙГ ҮНЭЛСЭН БАЙДАЛ

4.1. “Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний энэ хэсэгт тухайн хуулийн төсөлд бүхэлд нь дүн шинжилгээ хийж, үнэлгээ хийх болно. Учир нь хуулийн төсөл нь бүхэлдээ хуулийн төсөлд тавьсан зорилго руу чиглэсэн гол харилцааг зохицуулсан болохыг харж болно. Түүнчлэн, хуулийн төслийн зорилго нь үзэл баримтлалд тусгасан хуулийн төслийг боловсруулах болсон үндэслэл, шаардлагад нийцэж буй байдал, хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалтууд нь хуулийн төслийн зорилгод хүрэх боломжтой эсэхэд мөн үнэлгээ өгөх болно.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалаас үзвэл дараах байдлаар хууль зүйн үндэслэл, практик шаардлагыг тусгасан бөгөөд хуулийн төсөлтэй харьцуулах замаар дараах байдлаар үнэлгээ өгөв. Үүнд:

№	Хуулийн төслийн үзэл баримтлал	Хуулийн төсөлд тусгагдсан байдал
1	Монгол Улсын Үндсэн хуулийн Арван зургадугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт “Монгол Улсын иргэн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй” гэж заасан. Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоолоор баталсан “Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал”-ын 3.4-т “Хүний аюулгүй байдлыг хангах зорилтын хүрээнд Монгол хүний эрүүл, аюулгүй амьдрах таатай орчин, нөхцөлийг бүрдүүлэх, амьдрах орчны аюулгүй нөхцөлийг	Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1 дэх хэсэгт “Энэ хуулийн зорилт нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд автотээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.” гэжээ. Татварын ерөнхий хуулийн 4 дүгээр зүйлд Татвар бий болгох, өөрчлөх, хөнгөлөх, чөлөөлөх, хүчингүй болгохтой холбоотой харилцааг зохицуулсан бөгөөд 4.1 дэх хэсэгт зааснаар татварыг зөвхөн Улсын Их

баталгаажуулах, хамгаалах нь хүний аюулгүй байдлыг хангах үндэс мөн” гэж, 3.4.3.1-д “Иргэдийн амьдрах, ажиллах орчны аюулгүй байдлыг хангах, гамшгийн эрсдэлийг бууруулах нь хүний аюулгүй байдлыг баталгаажуулах чухал үндэс болно” гэж заасан. Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны 9.3.27-д Орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжих зорилтын хүрээнд авто зогсоолын менежментийн боловсронгуй тогтолцоог бий болгох, Улаанбаатар хотын авто замын бүсчлэлийг тогтоож тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг зохицуулахаар заасан. Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 6.1-д “Улаанбаатар болон дагуул хотыг орон зайн оновчтой төлөвлөлт, ухаалаг шийдэл, амьдралын таатай орчин бүхий ногоон хот болгож хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нягтралыг сарниулж, ачааллыг тэнцвэржүүлсэн, тээврийн эрэлтэд нийцсэн авто замын сүлжээг бий болгож, түгжрэлийг	Хурал татварын хуулиар бий болгох, тогтоох, өөрчлөх, хөнгөлөх, чөлөөлөх, хүчингүй болгох эрхтэй талаар заасан. Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.2 дахь хэсэгт “Энэ хуулийн 7.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээ, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлбөр төлөх журмыг хуулиар тогтооно” гэж тус тус зохицуулжээ. Иймд Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн холбогдох хэсэгт заасны дагуу Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслийг боловсруулж байгаа нь хуулийн үндэслэлтэй байна. Хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.1 дэх хэсэгт “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс” гэж Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 4.1.6¹-д заасныг, 3.1.2 дахь хэсэгт “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр” гэж Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 4.1.7²-д заасныг тус тус ойлгоно гэсэн нь хуулийн нэр томъёоны хувьд нэг мөр ойлгохоор оруулж өгсөн нь зорилгодоо нийцсэн байна гэж харагдаж байна. Түүнчлэн замын түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч хэн
--	--

¹ Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.6. “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс” гэж эрх бүхий этгээдээс замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх зорилгоор тэмдэг, тэмдэглэлээр зааж тогтоосон нутаг дэвсгэрийг;

² Мөн хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.7. “замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр” гэж тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлөх төлбөрийг;

	бууруулна.” гэж заасныг тус тус үндэслэл болгож, Улаанбаатар хотын түгжрэлтэй бүс, түүнтэй холбоотой бусад зохицуулалт, эрх бүхий байгууллагын түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээний талаарх зохицуулалтыг “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай” хуулийн төслөөр, харин тус хуулиар тогтоосон бүсэд төлбөр тогтоох, хөнгөлөх, чөлөөлөхтэй холбоотой харилцааг тусдаа бие даасан төлбөрийн тухай хуулиар зохицуулахаар боловсруулжээ.	гэдгийг дараах байдлаар тодорхойлсон байна. Үүнд: Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1 дэх хэсэгт “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 7.1-д³ заасан этгээд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс /цаашид “төлбөртэй бүс” гэх/-ийн төлбөр төлөгч байна” гэх байдлаар тус тус тодорхойлж өгчээ. Мөн 5 дугаар зүйлээр замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээг зохицуулсан нь тус хуулийн төслийн зорилтыг хэрэгжүүлэх гол зохицуулалт болжээ.
2	Хууль тогтоогч хуулийн төслийн үзэл баримтлалдаа “Практик шаардлага”-аа дараах байдлаар тодорхойлжээ. Үүнд: 1. Улаанбаатар хотын нэг иргэн жилд дунджаар 30 хоног буюу 717 цагийг түгжрэлд алдаж байна⁴. 2. Эм эм си жи судалгааны байгууллагаас 2022 онд хийсэн “Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох” судалгаагаар Улаанбаатар хотын 2021 оны түгжрэлийн алдагдсан боломжийн өртөг 3.82 их наяд төгрөг буюу 1,245 сая ам доллар болохыг тогтоожээ. Энэ нь Улаанбаатар хотын ДНБ-ний 16 хувь, Монгол	Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалсан судалгааны тайланг 2022 онд Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газраас гаргасан бөгөөд тус тандан судалгаагаар⁵ иргэдийн зүгээс түгжрэлийг бууруулахын тулд төр засгаас зоригтой арга хэмжээ авах цаг болсон гэдэгтэй 91 хувь нь санал нийлж, тэр дундаа нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирвал машины хэрэглээгээ бууруулна гэдэгтэй 76 хувь нь нэгдэж байгааг ММСГ -ын судалгааны баг тогтоосон. Цаашлаад иргэдийн зүгээс түгжрэлийг бууруулахын тулд татвар, төлбөр, хураамжийг нэвтрүүлж болохыг хүлээн зөвшөөрсөн байдаг. Тухайлбал

³ Мөн хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлбөртэй бүсийн төлбөр төлнө.

⁴ ММСГ, Түгжрэлээс үүсэх нийгэм эдийн засаг, байгаль орчин, хүний эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл, алдагдсан боломжийн өртөг тооцох, 2022, 102 дахь тал

⁵ Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилсан тандан судалгаа, Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар, 2022 он, 127-129 дэх тал.

Улсын ДНБ-ний 9 хувьтай тэнцэхүйц хэмжээний дүн бөгөөд нийслэл хотын хүн амын тоонд харьцуулан үзвэл нэг хүнд ногдох өртөг 2,478,758 төгрөг байна. 3. Гадаадын улсуудын туршлагаас харахад баримталж буй бодлого нь түгжрэлийг хэрхэн арилгахаас илүү хэт их түгжрэлээс сэргийлэх үйл ажиллагаанд илүүтэй анхаарч, зарим улс орон татвар, төлбөрийг нэвтрүүлэх замаар авто машинаар зорчих дадлыг өөрчилж, иргэдийн зорчилтийг илүү үр дүнтэй болгосноор авто замын түгжрэлийг амжилттайгаар бууруулж байна. Түгжрэлийн төлбөрийн орлогоор нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, байгаль орчныг хамгаалах, явган алхах, дугуй унах хэвшлийг түгээн дэлгэрүүлж түгжрэлийг бууруулаад зогсохгүй хүн амын эрүүл мэндийг хамгаалахад үр дүнтэй зарцуулж байна. Ийм жишээг Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын туршлагаас харж болно 4. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, саатлыг бууруулахын тулд замын хөдөлгөөний түгжрэл ихтэй бүсийг тогтоож, түүнийг тусгай тарифтай болгох буюу гадаад улс орнуудын туршлагаар эдийн засгийн зохицуулалтыг ашиглах, автотээврийн хэрэгслийн импортод тарифын бодлогоор нөлөөлөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, агаар, орчны бохирдлыг бууруулах зорилтот цогц арга хэмжээг үе шаттай авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай.	тэд: • Улсын дугаарыг дуудлага худалдаагаар худалдах • Хотын төвийн бүх авто зогсоолыг нэгдсэн төлбөрийн системтэй болгож, төлбөрийг нь нэмэх • Автозамын татварыг нэмэх • Автомашины улсын дугаарын үнийг нэмэх гэх зэрэг саналыг дэвшүүлсэн байдаг. Түүнчлэн, Практик шаардлагаас үзвэл Нийслэл Улаанбаатар хотод энэ төрлийн харилцааг хуулиар зохицуулах буюу Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх нэн зайлшгүй бөгөөд ингэхдээ Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтоож, Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлбөртэй бүсийн төлбөр төлүүлэхийг зорьсон байна. Хуулийн төслөөс үзвэл үзэл баримтлалд дурдсан практик шаардлагад нийцсэн болохыг харж болно.
Хуулийн төсөл	Үнэлгээ/Тайлбар

		KPE (ECP) after Defu Flyover		
		7:30 - 8:00	\$3.00	\$2.00
		PIE (Adam and Mount Pleasant) (Set of 2 Gentries)		
		8:00 - 8:30	\$2.00	\$1.00
		8:30 - 9:00	\$1.00	\$0.00
		Southbound CTE Auxiliary Lane to PIE (Changi)/ Serangoon Road		
		8:30 - 9:00	\$5.00	\$4.00
		9:30 - 10:00	\$3.00	\$2.00
		Дээрх хүснэгтээс үзвэл төлбөртэй бүс, түүний зэрэглэл, цагийн хязгаарыг харгалзан төлбөрийн хэмжээг тогтоож өгсөн бөгөөд нэг удаагийн хамгийн өндөр төлбөр нь 5 ам.доллар байгааг харж байна. Энэ нь 2023 оны 07 дугаар сарын 01-ний өдрийн Монголбанкны ам.долларын ханшаар⁷ тооцож үзвэл 17,163.3 /арван долоон мянга нэг зуун жаран гурван төгрөг гурван мөнгө/ байна. Монгол Улсад 2022 оны 12 дугаар сарын байдлаар нэг хүнд ногдох дотоодын нийт бүтээгдэхүүний хэмжээ нь 5,033 /таван мянга гучин гурав/ ам.доллар⁸ хүрч байсан бөгөөд харин Сингапур улсын хувьд 2022 оны 12 дугаар сарын байдлаар түүхэндээ		

⁷ <https://www.mongolbank.mn/mn/currency-rate>

⁸ https://www2.1212.mn/tablesdata1212.aspx?In=Mn&tbl_id=DT_NSO_0500_010V1&13999001_select_all=0&13999001SingleSelect=_T1&GDP_03_select_all=0&GDP_03SingleSelect=_2&YearY_select_all=0&YearYSingleSelect=_2022&viewtype=table

	хамгийн дээд хэмжээнд хүрсэн буюу 82,794 ам.долларт⁹ хүрчээ. Иймд хуулийн төслийн 5.1-т заасан 0-20,000 /хорин мянга/ төгрөг хүртэл байна гэсэн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээний зохицуулалтыг санхүүгийн хувьд дахин тооцоолох нь зөв байна. Өөрөөр хэлбэл төлбөртэй бүсийн системийг хэрэглэж буй улс орон, хотуудад хамгийн их түгээмэл яригддаг, шүүмжлэл хүртдэг асуудлын нэг бол орлого багатай өрхөд санхүүгийн дарамт үүсгэх асуудал байдаг. С.Өлзий-Эрдэнэ нарын судлаачид иргэд суудлын автомашины оронд нийтийн тээврийг сонгох боломжтой болсон, одоогийнхоос тус салбар эрс сайжирсан байх тохиолдолд сард нэг өрх 145,544 төгрөгийг түгжрэлийн төлбөрт төлөх боломжтой. Түгжрэлийн төлбөрийг ажлын өдрүүдэд зөвхөн хураана гэвэл нэг сард ажлын 22 хоног ногдох ба харгалзах төлбөрийг тооцвол өдөрт нэг тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд зорчихын тулд 6,616 төгрөгийг төлөхөөр байна гэжээ. Монгол Улсад өнөөдөр тээврийн хэрэгсэлтэй иргэн, хуулийн этгээд бүр Агаарын бохирдлын төлбөр, Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн татвар, Авто зам ашигласны төлбөр, Жолоочийн хариуцлагын даатгалын төлбөрийг зайлшгүй жил бүр төлж байгаа бөгөөд үүнээс гадна төлбөртэй бүсээр явсан цаг хугацаанаас хамаарч өдөрт 0-20,000 төгрөг төлөх болно. Иймд энэхүү төлбөрийн асуудлыг иргэд хэрхэн хүлээж авах, орлого багатай иргэдэд санхүүгийн дарамт болох асуудлыг анхаарах нь зүйтэй. Судалгаагаар төлбөртэй бүсийн зохицуулалтыг амжилттай хэрэгжүүлж буй хотуудад бага орлоготой иргэд хохирч байгааг олж тогтоогоогүй боловч дэлхийн зарим
--	---

⁹ <https://www.ceicdata.com/en/indicator/singapore/gdp-per-capita>

		томоохон хотуудад зохицуулалтыг авч хэрэгжүүлэхээр судлагдаж байсан ч бага орлоготой иргэдэд сөргөөр нөлөөлнө гэсэн шалтгаанаар улс төрийн шийдвэр гаргаж чадаагүй жишээнүүд олон байдаг. Тухайлбал, АНУ-ын Нью Йорк хотод 2008 онд төлбөртэй бүсийн зохицуулалтыг нэвтрүүлэхээр судалгаа хийсэн боловч нийтийн тээврийн хөгжил сул байгаатай холбоотойгоор хотын гадна амьдардаг бага орлоготой иргэд хотын төврүү ажилруугаа зорчиход ихээхэн хүндрэлтэй байх дүгнэлт гарч, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэхгүй байхаар шийдэж байсан. АНУ-ын Лос Анжелес, Сиатл, Портланд зэрэг хотуудад мөн дээрх шалтгаанаар төлбөртэй бүсийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх шийдвэр гаргаж чадахгүй байсаар байна. Мөн Хонг Конг-д авто замын түгжрэлийг арилгахаар Сингапурын ЭТС-ийг нэвтрүүлэх санал гаргасан боловч дээрх шалтгаанаар олон нийтийн эсэргүүцэлтэй тулгарч, улмаар саналыг цуцалж байсан¹⁰ гадаадын орнуудын туршлага байгааг анхаарах хэрэгтэй.
2	6 дугаар зүйл. Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх 6.1. Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө: 6.1.1. төлбөртэй бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгсэлийг 90 хувиар; 6.1.2. зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээг төлбөрөөс 50 хувиар. 6.2. Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг	Хөнгөлөлт, чөлөөлөлт /Лондонгийн жишээ/¹¹ Хөнгөлөлт: Дараах этгээд зөвхөн түгжрэлийн бүсэд хөнгөлөлттэйгөөр зорчих эрхтэй. Хөнгөлөлт эдлэх эсэхийг шийдвэрлэх хүртэл аль ч этгээд түгжрэлийн төлбөрийг төлөх үүрэгтэй ба хөнгөлөлтөд зориулж жилийн 10 фунт стерлингийг бүртгэлийн хураамж төлдөг. 1) Оршин суугчийн хөнгөлөлт (түгжрэлийн бүсэд байнга оршин суугч гэдгээ нотолсон тохиолдолд түгжрэлийн төлбөрийн 90 хувийн хөнгөлөлт эдэлдэг)

¹⁰ Зам ашигласны төлбөрийг цахимд шилжүүлж, зорчилтын хэмжээг төлбөр хураамжийн хэмжээтэй уялдуулах судалгааны ажил, Оюуны хөгжил ай кью ХХК, 2022 он, УБ хот., 48,49 дэх тал.

¹¹ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions>

дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс чөлөөлнө: 6.2.1.Тусгай дуут болон гэрлэн дохио хэрэглэж замын хөдөлгөөнд оролцох хууль сахиулах, үндэсний аюулгүй байдлыг хангах байгууллага, хүн, мал эмнэлэг, цахилгаан, дулаан, ус суваг, холбоо, үйлдвэрлэлийн ослын шуурхай дуудлагын болон дохиолол хамгаалал, даатгалын шуурхай алба, хот тохижилт, техникийн хяналт болон замын арчлалт, засвар үйлчилгээ, хяналт шалгалтын зориулалттай шуурхай ажлын тээврийн хэрэгсэл; 6.2.2.хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл, 6.2.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл, сургууль, цэцэрлэг, ажилчдын автобус болон жуулчны автобус. 6.2.4.бүх төрлийн унадаг дугуй, мопед, мотоцикл.	2) Цэнхэр үнэмлэх эзэмшигчийн хөнгөлөлт (Европын эдийн засгийн бүсийн хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний цэнхэр үнэмлэх эзэмшигч бол түгжрэлийн төлбөрөөс 100 хувь хөнгөлөгддөг. Түүнчлэн хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний нэрийн өмнөөс хувь хүн, байгууллага хөнгөлөлт хүсэх боломжтой) 3) Хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Европын эдийн засгийн бүсийн BS EN ISO9001:2008 стандарт, 43 сертификаттай эвдэрсэн тээврийн хэрэгсэл 100 хувь хөнгөлөгддөг.) 4) 9+суудалтай тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Түгжрэлийн бүсэд 9 дээш суудалтай тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн төлбөрөөс 100 хувь хөнгөлөгддөг.) 5) Цахилгаан эсвэл устөрөгчийн түлшээр ажилладаг тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Зөвхөн цахилгаан эсвэл устөрөгчийн түлшээр ажилладаг автомашинууд энэ хөнгөлөлтөд хамрагдах боломжтой. 2025 оны 12-р сарын 25-аас эхлэн энэ төрлийн тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлтийг зогсоохоор болжээ.) 6) Моторт гурван дугуйн хөнгөлөлт (өргөн нь нэг метр ба түүнээс бага, урт нь хоёр метр ба түүнээс бага урттай моторт гурван дугуйтай бол түгжрэлийн төлбөрөөс 100 хувь хөнгөлөлт эдлэх боломжтой.) 7) Засварт байгаа тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Энэхүү 100 хувь хөнгөлөлтөд хамрагдахын тулд тээврийн хэрэгсэл нь Авто тээврийн бүртгэлийн газарт "засварт байгаа тээврийн хэрэгсэл" гэсэн татварын ангилалтайгаар бүртгүүлсэн байх ёстой.) Чөлөөлөлт: Авто тээврийн бүртгэлийн газарт тээврийн хэрэгсэл дараах ангиллын аль нэгээр бүртгэгдсэн бол түгжрэлийн төлбөр төлөх эсвэл түгжрэлийн төлбөрийн
--	---

	бүртгэл хийлгэх шаардлагагүй. Үүнд: 1) Тусгай зориулалтын тээврийн хэрэгслийн чөлөөлөлт 2) Хоёр дугуйтай мотоцикл (мөн гурван дугуйт) ба мопед, 3) Замын хөдөлгөөнд "түргэн тусламж" эсвэл "галын машин" гэсэн татварын ангилалтай түргэн тусламжийн машин, галын машин зэрэг яаралтай тусламжийн тээврийн хэрэгсэл, 4) Тээврийн хэрэгслийн албан татвараас чөлөөлөгдсөн үндэсний эрүүл мэндийн үйлчилгээний тээврийн хэрэгсэл, 5) Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн ашигладаг тээврийн хэрэгсэл гэж тээврийн хэрэгслийн албан татвараас чөлөөлөгддөг тээврийн хэрэгсэл, 6) Тээврийн хэрэгслийн албан татвараас "хөгжлийн бэрхшээлтэй" ангилалд хамааран чөлөөлөгддөг, нэгээс дээш тооны хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл зэрэг байна. Такси, хувийн түрээсийн тээврийн хэрэгслийн чөлөөлөлт 1) Такси нь Лондонгийн такси болон хувийн түрээсийн үйлчилгээ (London Taxi and Private Hire - TPH) компаниас лиценз авсан тохиолдолд тухайн лицензийн хугацаанд түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө. 2) Хувийн түрээсийн тээврийн хэрэгсэл (private hire vehicles - PHVs) нь Лондонгийн такси болон хувийн түрээсийн үйлчилгээ компанид тэргэнцэртэй зорчигч хэрэглэх боломжтой гэж бүртгэгдсэн тохиолдолд түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө. Бусад чөлөөлөлт • Европын эдийн засгийн бүсийн
--	--

		гишүүн орнуудад бүртгэлтэй, давхар Лондонд бүртгүүлэх бүртгэлийн шалгуур хангасан зарим тээврийн хэрэгсэл буюу автобус. • Эрхэм дээдсийн эргийн хамгаалалт болон боомтын удирдлагын тээврийн хэрэгсэл • Лондонгийн дүүрэгт ашигладаг зарим тээврийн хэрэгсэл • Зэвсэгт хүчин • Засварын байгууллагууд • Роял Парк агентлаг Хуулийн төсөлтэй дээрх зохицуулалтыг харьцуулбал Төлбөртэй бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгсэлийг 90 хувиар төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө гэжээ. Дээрх жишиг Лондон хотод байдаг боловч оршин суугчдыг яагаад 100 хувь чөлөөлж болохгүй вэ гэдэг шүүмжлэл байдаг¹² байна.
3	7 дугаар зүйл. Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, төлөх 7.1.Төлбөртэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна. 7.2.Төлбөртэй бүсийн төлбөрийг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага ногдуулж, тухайн сард ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжилнэ. 7.3.Төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч	Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.3 дахь хэсэгт Түгжрэлийн төлбөртэй бүс нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран хэт түгжрэлтэй болон түгжрэлтэй гэсэн зэрэглэлтэй байж болно гэжээ. Харин замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуульд дээрх түгжрэлийн зэрэглэлийг нэг байдлаар буюу төлбөрийн бүс гэж нэрлэсэн нь харагдаж байна. Дээрхээс үзвэл хуулийн төсөлд зохицуулагдсан хуулийн төлбөртэй холбоотой зохицуулалт тодорхойгүй нөхцөл байдал буюу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг

¹² <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08047/02summ.htm>

	нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө. 7.4.Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн болон цагдаагийн байгууллага нь төлбөртэй бүсийн төлбөрийг төвлөрүүлэхэд туслалцаа үзүүлнэ. 7.5.Төлбөртэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хураах журмыг нийслэлийн Засаг дарга батална. 7.6.Иргэн, хуулийн этгээд нь төлбөртэй бүсийн төлбөрийг иргэн, хуулийн этгээдийн харилцах данснаас төлбөрийг шууд хийлгэх тухай нөхцөлийг тохиролцсон гэрээг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалт хариуцсан байгууллага, банкны байгууллагатай байгуулж болно. 7.7.Энэ зүйлийн 7.6-д заасан гэрээнд төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хугацаанд нь төлөөгүй бол төлбөр хураах эрх бүхий байгууллагын нэхэмжилсний дагуу иргэн, хуулийн этгээдийн харилцах данснаас төлбөрийн гүйлгээг гэрээнд заасныг үндэслэн банкны байгууллага холбогдох төрийн санд шилжүүлнэ.	бууруулах тухай хуульд заасны дагуу Нийслэлийн Засаг даргын¹³ баталсан хэт түгжрэлтэй, түгжрэлтэй гэсэн зэрэглэлийн төлбөрийн хэмжээ нь зэрэглэлээс үл хамааран нэг ижил байхаар ойлгогдож байна. Иймд тодорхойгүй байдал үүсэхээс сэргийлж хуулийн төсөлд түгжрэлтэй бүсийн зэрэглэлээс хамааран 0-20,000 төгрөгийн хооронд төлбөр ногдуулах талаар заах нь зүйтэй байна.
4	Хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалтууд нь хуулийн төслийн зорилгод хүрэх боломжтой эсэхэд өгсөн үнэлгээ: Өмнө дурдсанчлан, Улаанбаатар хотын түгжрэлтэй бүс, түүнтэй холбоотой бусад зохицуулалт, эрх бүхий байгууллагын түгжрэлийг бууруулахад	

¹³ Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.2 дахь хэсэг. “Энэ хуулийн 6.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно.”

чиглэсэн арга хэмжээний талаарх зохицуулалтыг Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулиар, түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд төлбөр тогтоох, хөнгөлөх, чөлөөлөхтэй холбоотой харилцааг энэхүү хуулиар зохицуулах зорилготой байна.

Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйл “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч, түүнийг бүртгэх, төлбөр ногдох зүйл”, 5 дугаар зүйл “Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээ”, 6 дугаар зүйл “Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх”, 7 дугаар зүйл “Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, төлөх” зохицуулалтууд нь тус тус хуулийн төслийн үзэл баримтлал болон Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг хэрэгжүүлэх үндсэн зорилгод хүрэх боломжтой байна.

Өмнөх хэсэгт дурдсанчлан Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-т төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээг 0-20,000 /хорин мянга/ төгрөг хүртэл байна гэж зохицуулсан байгааг санхүүгийн тооцооллын хувьд дахин нягтлах шаардлагатай. Төлбөртэй бүсийн системийг хэрэглэж буй улс орон, хотуудад хамгийн их түгээмэл яригддаг, шүүмжлэл дагуулсан асуудлын нэг бол орлого багатай өрхөд санхүүгийн дарамт үүсгэх асуудал мөн гэдгийг эдийн засгийн хувьд судлаачид шүүмжилдэг байна. Иймд хуулийн төслийн хувьд төлбөрийн дээд хэмжээг буулгах нь хуулийн хэрэгжилтэд эерэг үр дүн авчрах магадлал өндөр гэж үзэж байна.

4.2. “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Энэ хэрэгслийн хүрээнд тухайн хуулийн төслийн зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу практикт хэрэгжүүлэх боломжтой эсэх, тухайлбал хуулийн төсөлд тусгасан чиг үүргийг хэрэгжүүлэх байгууллага байна уу, ямар эрх, үүрэгтэй оролцох боломжтой зэрэгт дүн шинжилгээ хийх болно. **Үүнд:**

Хуулийн төсөл	Үнэлгээ/Тайлбар
Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2-т Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, татварын улсын байцаагч нь нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагатай хамтран төлбөр төлөгчийн төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн болон бусад шаардлагатай гэж үзсэн мэдээллийн бүртгэл хөтөлнө.	Татварын ерөнхий хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.25-д “татварын алба” гэж татварын хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх, хэрэгжилтэд хяналт тавих чиг үүрэг бүхий төрийн захиргааны байгууллага, аймаг, нийслэл, хот, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, сум, тосгоны татварын тасаг, татварын улсын байцаагч, хураагчийг; 6.1.30-д “татварын улсын байцаагч” гэж энэ хуулийн дагуу татварын хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлж, татвар төлөгчид үйлчлэх, татвар хураах, тайлан хүлээн авах, хяналт шалгалт

	хийх чиг үүрэг бүхий татварын албанд ажилладаг, эрх олгогдсон төрийн захиргааны албан хаагчийг;" хэлэхээр тус тус тодорхойлсон байна. Дээрх тодорхойлолт болон Татварын ерөнхий хуульд заасан татварын байцаагчийн чиг үүргээс харвал төлбөр төлөгчийн төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн болон бусад шаардлагатай гэж үзсэн мэдээллийн бүртгэлийг Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, татварын улсын байцаагч хөтлөх нь чиг үүрэгт нь нийцэхээргүй байна. Иймд тухайн бүртгэлийг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага дангаар хийж, тус бүртгэлийг Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс болон татварын улсын байцаагчид хүргүүлэх байдлаар зохицуулах нь практикт хэрэгжих боломжтой байна.
5.2.Энэ хуулийн 5.1-д заасан хязгаарт багтаан төлбөртэй бүсийн зэрэглэл, цагийн хязгаарыг харгалзан төлбөрийн хэмжээг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.	Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1.3-т "нийслэл хотын чиг үүргийг хэрэгжүүлэх талаар хуульд нийцүүлэн дүрэм, журам, стандарт, заавар батлах" гэж заасан бөгөөд нийслэлийн хотын чиг үүрэг гэдэгт тус хуулийн 8.3.11-т "авто замын түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, нийслэл хотод тулгамдсан бусад асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн төсөл, арга хэмжээ;" гэсэн арга хэмжээ орохоор байна. Хуулийн төсөлд заасан төлбөрийн хэмжээ тогтоох чиг үүрэг нь дээрх хуульд нийцэж байх тул тухайн зохицуулалт практикт хэрэгжих боломжтой байна.
6 дугаар зүйл. Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх	Хуулийн төслийн тухайн зохицуулалтаас үзвэл замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн

6.1.Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө: 6.1.1.төлбөртэй бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгсэлийг 90 хувиар; 6.1.2.зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээг төлбөрөөс 50 хувиар. 6.2.Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс чөлөөлнө: 6.2.1.Тусгай дуут болон гэрлэн дохио хэрэглэж замын хөдөлгөөнд оролцох хууль сахиулах, үндэсний аюулгүй байдлыг хангах байгууллага, хүн, мал эмнэлэг, цахилгаан, дулаан, ус суваг, холбоо, үйлдвэрлэлийн ослын шуурхай дуудлагын болон дохиолол хамгаалал, даатгалын шуурхай алба, хот тохижилт, техникийн хяналт болон замын арчлалт, засвар үйлчилгээ, хяналт шалгалтын зориулалттай шуурхай ажлын тээврийн хэрэгсэл; 6.2.2.хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл, 6.2.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл, сургууль, цэцэрлэг, ажилчдын автобус болон жуулчны автобус. 6.2.4.бүх төрлийн унадаг дугуй, мопед, мотоцикл.	төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх чиг үүргийг ямар этгээд хэрэгжүүлэх нь тодорхой бус, үүнтэй холбоотой журмыг Нийслэлийн Засаг дарга, эсхүл Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлын аль батлах зэргийг тусгаагүй байгааг анхаарах. Ийнхүү төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөхтэй холбоотой журам батлах тохиолдолд бусад орны практикыг судлан үзсэний үндсэн дээр тавигдах шаардлага, бүрдүүлэх материал зэргийг тодорхой заах нь чухал байна. Тухайлбал¹⁴, Лондон хотод төлбөртэй бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгсэлийг 90 хувиар төлбөрөөс хөнгөлөхөд дараах шаардлага, баримт бичгийг бүрдүүлнэ гэжээ. 1) Оршин суугчдын 90 хувийн хөнгөлөлтөд хамрагдахын тулд түгжрэлийн төлбөрийн оршин суугчдын хөнгөлөлтийн бүсэд харъяалагдсан байх; 2) Тээврийн хэрэгслийн байршил шалгагч таны хаяг оршин суугчдын хөнгөлөлтийн бүсэд байгаа эсэхийг баталгаажуулна; 3) Дараах агуулга бүхий хүсэлтийг холбогдох баримт бичгийн хамт Тээврийн газарт гаргана. Үүнд: • Үл хөдлөх хөрөнгө, түрээсийн гэрээтэй; • Тус бүсэд амьдардаг гэх тодорхойлолт буюу сонгуулийн нэрсийн жагсаалтад бичигдсэн байх; • 17 нас хүрсэн; • Тус бүсэд амьдардаг тухай баталгаажуулсан зураг; /орон байр/; • Оршин суугчийн гудамжинд зогсоолын
---	---

¹⁴ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/discounts-and-exemptions>

	зөвшөөрлийн бичиг; • Банк эсвэл зээлийн картын хуулга (3 сараас илүүгүй) • Орон сууцны хэрэглээний төлбөр, жишээлбэл, хий, ус, цахилгааны төлбөр; • Жолооны үнэмлэх (оршин суугчдын хөнгөлөлтөд бүртгүүлэхэд ашиглаж буй хаягийг агуулсан байх ёстой) • Тээврийн хэрэгслийн бичиг баримт зэргийг үндэслэл болгож байгааг анхаарах нь зүйтэй байна.
7.5.Төлбөртэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хураах журмыг нийслэлийн Засаг дарга батална.	Монгол Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.1.3-т “нийслэл хотын чиг үүргийг хэрэгжүүлэх талаар хуульд нийцүүлэн дүрэм, журам, стандарт, заавар батлах” гэж заасан бөгөөд нийслэлийн хотын чиг үүрэг гэдэгт тус хуулийн 8.3.11-т “авто замын түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний төрөл, чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, нийслэл хотод тулгамдсан бусад асуудлыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн төсөл, арга хэмжээ,” гэсэн арга хэмжээ орохоор байна. Харин тус хуулиар Нийслэлийн Засаг дарга нь 22 дугаар зүйлийн 22.1.2-т “энэ хуулийн 8.3-т заасан бусад чиг үүрэгтэй холбогдох тооцоо, судалгаа бүхий шийдвэрийн төсөл боловсруулж, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын хуралдаанаар хэлэлцүүлэх;” талаар заасан байна. Эндээс үзвэл хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.5-д заасан журмыг Нийслэлийн Засаг дарга бус Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал батлахаар заажээ.

7.6 Иргэн, хуулийн этгээд нь төлбөртэй бүсийн төлбөрийг иргэн, хуулийн этгээдийн харилцах данснаас төлбөрийг шууд хийлгэх тухай нөхцөлийг тохиролцсон гэрээг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалт хариуцсан байгууллага, банкны байгууллагатай байгуулж болно.	Тус зохицуулалтын дагуу иргэн, хуулийн этгээд өөрөө зөвшөөрсөн тохиолдолд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийг өөрийн харилцах данснаас шууд төлөх боломжтой гэрээг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалт хариуцсан байгууллага болон банктай байгуулахаар заажээ. Иргэн, хуулийн этгээд өөрөө зөвшөөрсөн тохиолдолд энэ төрлийн гэрээг байгуулж болох ч энэхүү гэрээ практик дээр хийгдэх эсэх нь эргэлзээтэй байна. Хэрэв хийгдсэн тохиолдолд татварын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага гэрээний нэг тал болохгүй байх нь хуулийн практик хэрэгжилтэд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэлтэй. Учир нь Татварын ерөнхий хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.2-т “Татварын алба татварын хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай магадлагаа, баримтын хуулбар, мэдээ, судалгаа, дансны хуулга, холбогдох бусад баримт бичиг, мэдээллийг татвар төлөгч, түүнтэй харилцагч аж ахуйн нэгж, байгууллага, хувь хүн, санхүүгийн байгууллагаас үнэ төлбөргүй гаргуулан авна” гэж заасан байгааг анхаарах.
--	---

4.3. “Ойлгомжтой байдлыг шалгах” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Ойлгомжтой байдлыг шалгах шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд хуулийн төсөл нь түүнийг хэрэглэх, хэрэгжүүлэх этгээдүүдэд ойлгомжтой, логик дараалалтай томъёологдсон эсэхийг шалгаж тогтоох бөгөөд Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлалын 4.7.1-д зааснаар буюу хуулийн төсөлд хамаарах этгээдүүдээс санал авч, хуулийн төсөл, түүний зохицуулалтыг нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх боломжтой байгаа эсэх тал дээр дүгнэлт гаргах шаардлагатай бөгөөд санал авах, асуулга явуулах боломжгүй байгаатай холбогдуулан Хууль тогтоомжийн тухай хууль, “Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлал”-ыг баримталсан эсэх¹⁵ болон судлаачийн зүгээс хуулийн төсөл нь ойлгомжтой байгаа эсэхийг шалгаж тогтоохыг зорилоо.

¹⁵ Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 23, 28, 29, 30 дугаар зүйл, Хууль тогтоомжийн төсөл боловсруулах аргачлалд заасан шаардлагыг хангасан эсэхийг хянах байдлаар үнэлгээг гүйцэтгэлээ.

А.	Хуулийн төсөлд хамаарах этгээдүүд хуулийн төсөл, түүний зохицуулалтыг нэг мөр ойлгож, хэрэгжүүлэх боломжтой байгаа эсэх;	
№	Ойлгомжгүй байгаа хуулийн төслийн зохицуулалт	Тайлбар
	Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1. Энэ хуулийн зорилт нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд автотээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.	Хуулийн төслийн зорилтоос үзвэл замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тус бүсэд автотээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбоотой харилцааг зохицуулна гэх байдлаар заажээ. Энэхүү зохицуулалтаас үзвэл тухайн тээврийн хэрэгсэлд зорчиж байгаа иргэн хүртэл замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг төлөх эрх зүйн үр дагавар үүсэхээр байгааг анхаарч тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч гэх байдлаар хүрээг нь тодорхой заах. Түүнчлэн автотээврийн хэрэгсэл гэх нэр томъёо ашигласан байгаа нь Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.9-д “тээврийн хэрэгсэл” гэж Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3.1.1-д заасныг;” ойлгоно гэж заасантай зөрчилдөж байгааг анхаарч автотээврийн хэрэгсэл гэснийг тээврийн хэрэгсэл гэж өөрчлөх нь зүйтэй байна.
	Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-д “Төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна” гэж заасан.	Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.3-т түгжрэлийн төлбөртэй бүс нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран хэт түгжрэлтэй, түгжрэлтэй гэсэн зэрэглэлтэй байхаар заасан. Энэхүү зохицуулалтаас үзвэл түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн зэрэглэлээс

		хамааран ногдуулах төлбөрийн хэмжээ нь өөр байхаар байтал хуулийн төсөлд төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ нь 0-20,000 байхаар шууд заасан ойлгомжгүй байдал үүсгэхээр байгааг анхаарч “төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ түгжрэлтэй бүсийн зэрэглэлээс хамааран ялгаатай байх бөгөөд 0-20,000 төгрөг байна” гэх байдлаар өөрчлөх хэрэгтэй байна.
	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1-д “Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө:”	Хуулийн төслийн тус хэсэгт заасан иргэн, хуулийн этгээдийг тодорхой үндэслэлийн дагуу замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх тохиолдолд ямар журамд заасны дагуу, тухайн журмыг ямар субъект батлах зэрэг нь ойлгомжгүй байгаа тул журам байх эсэх, байвал тус журмыг батлах субъектыг тодорхой заах шаардлагатай байна.
1	7.1.Төлбөртэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.	Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлд дараах зүйл, хэсэг, заалтыг нэмсэн байна. Үүнд: “3.1.20. “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ” гэж тээврийн хэрэгслийн өмчлөл, даатгал, улсын бүртгэлийн дугаар, тэдгээрийн өөрчлөлтийн талаарх түүхэн мэдээлэл, тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, үзлэг оношилгоо, авто зам, замын байгууламж ашиглалт, гаргасан зөрчил, торгууль, татвар, төлбөр хураамжийн төлөлтийн талаарх цогц мэдээллийг радио давтамжаар таних систем(RFID)-ээр дамжуулан хүлээн авах, өөр дээрээ санах ой бүхий цахим сүлжээнд холбогдсон цахим өгөгдөл, түүнийг хувиргасан аливаа хэрэгслийг.” ойлгоно гэжээ. Тэгвэл Хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1-т заасан тээврийн

		хэрэгслийн цахим систем гэдэгт юуг ойлгох вэ гэдэг нь тодорхойгүй, ойлгомжгүй нөхцөл байдал үүсгэж байгаа бөгөөд Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуульд дараах зохицуулалтууд орсон байна. Үүнд: 6 дугаар зүйлийн 6.4. дэх хэсэгт <i>төлбөртэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулсан байна.</i> Иймд дээрх зохицуулалтад үндэслэн хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1 дэх хэсэгт тээврийн хэрэгслийн цахим систем, эсхүл тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ гэсэн нэр томъёоны аль нэгийг хэрэглэх байдлаар тодорхой заах хэрэгтэй байна.
	7.7.Энэ зүйлийн 7.6-д заасан гэрээнд төлбөртэй бүсийн төлбөрийг хугацаанд нь төлөөгүй бол төлбөр хураах эрх бүхий байгууллагын нэхэмжилсний дагуу иргэн, хуулийн этгээдийн харилцах данснаас төлбөрийн гүйлгээг гэрээнд заасныг үндэслэн банкны байгууллага холбогдох төрийн санд шилжүүлнэ.	Тус зохицуулалт нь хуулийн төслийн 7.6-д заасан гэрээнд тусгахаар зааж байгаа зохицуулалт уу, эсхүл иргэн, хуулийн этгээд гэрээнд заасан төлбөрөө төлөөгүй тохиолдолд харилцах данснаас замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг холбогдох төрийн санд шууд шилжүүлэх талаар зааж байгаа хуулийн төслийн зохицуулалт эсэх нь тодорхойгүй буюу ойлгомжгүй байна.
Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлд заасан хууль тогтоомжийн төслийн эх бичвэрийн агуулгад тавих нийтлэг шаардлага		
Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн зохицуулалт		Хуулийн төслийн зохицуулалтад үнэлгээ хийсэн байдал
29 дүгээр зүйлийн 29.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл		Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалтай уялдсан гэж үзэхээр байна.

баримтлалтай уялдсан байх;	
29 дүгээр зүйлийн 29.1.2.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд хамаарах асуудлыг бүрэн тусгасан байх;	Тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааг бүрэн тусгасан байна.
29 дүгээр зүйлийн 29.1.3.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгахгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй
29 дүгээр зүйлийн 29.1.4.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаанд үл хамаарах хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах буюу хүчингүй болсонд тооцох тухай заалт тусгахгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
29 дүгээр зүйлийн 29.1.5.зүйл, хэсэг, заалт нь хоорондоо зөрчилгүй байх;	Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн 6.6.1-т ..тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ.. гэж. Мөн хуулийн 6.4-т заасан тээврийн хэрэгслийн цахим систем гэх байдлаар заасан. Иймд Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1-т заасан тээврийн хэрэгслийн цахим систем гэдэгт юуг ойлгох вэ гэдэг нь тодорхойгүй, ойлгомжгүй нөхцөл байдал үүсгэж байгааг засах. Иймд нэр томьёоны тодорхойлолт хэсэгт тодорхой зааж, нэг мөр хэрэглэх тал дээр анхаарах.
29 дүгээр зүйлийн 29.1.6.хэм хэмжээ тогтоогоогүй, тунхагласан шинжтэй буюу нэг удаа хэрэгжүүлэх заалт тусгахгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
29 дүгээр зүйлийн 29.1.7.бусад хуулийн заалтыг давхардуулан	Одоогоор хүчин төгөлдөр мөрдөж буй хуулийн заалтыг давхардуулан заасан

заахгүйгээр шаардлагатай бол түүнийг эш татах, энэ тохиолдолд эшлэлийг тодорхой хийж, хуулийн нэр болон хэвлэн нийтэлсэн албан ёсны эх сурвалжийг бүрэн гүйцэд заасан байх;	зүйлгүй.
29 дүгээр зүйлийн 29.1.8.тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаа, хуулийн үйлчлэх хүрээ, эрх зүйн харилцаанд оролцогч хүн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг, зохицуулалтад удирдлага болгох, харгалзан үзэх нөхцөл байдал, нийтийн эрх зүйн этгээдийн чиг үүрэг, эрх хэмжээ, тэдгээрийг биелүүлэх журам;	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлд түжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх болон чөлөөлөх харилцааг зохицуулж өгсөн байгаа боловч дараах хэдэн зүйлс тодорхойгүй байгааг анхаарах хэрэгтэй байна. Үүнд: Төлбөртэй бүсэд оршин суугч болон зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээ эрхлэгч нь хөнгөлөлтөнд хамрагдахын тулд ямар журмыг үндэслэж, эсвэл ямар баримт бичиг бүрдүүлж хэнд хандахыг тодорхой болгох.
29 дүгээр зүйлийн 29.1.9.шаардлагатай тохиолдолд эрх зүйн хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын төрөл, хэмжээ, хуулийн хүчин төгөлдөр болох хугацаа, хууль буцаан хэрэглэх тухай заалт, хуулийг дагаж мөрдөх журмын зохицуулалт, бусад хуулийн зүйл, заалтыг хүчингүй болсонд тооцох, хасах заалт;	Хууль зөрчсөн этгээдэд хариуцлага хүлээлгэх зохицуулалтыг хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлд дараах байдлаар зохицуулсан байна. Үүнд: 8.1.Энэ хуульд заасан үүргийг биелүүлээгүй албан тушаалтанд Төрийн албаны тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ. 8.2.Энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Эрүүгийн хууль, эсхүл Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.
29 дүгээр зүйлийн 29.1.10.шаардлагатай тохиолдолд бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах болон хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай дагалдах хуулийн төслийг боловсруулсан байх;	-
Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 30 дугаар зүйлд заасан хуулийн төслийн хэл зүй, найруулгад тавих нийтлэг шаардлага	
30 дугаар зүйлийн 30.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, бусад	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал

хуульд хэрэглэсэн нэр томъёог хэрэглэх;	тогтоогдоогүй
30 дугаар зүйлийн 30.1.2.нэг нэр томъёогоор өөр өөр ойлголтыг илэрхийлэхгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй
30 дугаар зүйлийн 30.1.3.үг хэллэгийг монгол хэл бичгийн дүрэмд нийцүүлэн хоёрдмол утгагүй товч, тодорхой, ойлгоход хялбараар бичих;	Дараах монгол хэл бичгийн дүрмийн алдаа гарсан байна. Үүнд: 2 дугаар зүйл 2 дугаар зүйл "төлбөртэй" "төлбөртэй" 3 дугаар зүйл 3 дугаар зүйл "томъёоны" "томъёоны" 3.1 "томъёог" 3.1 "томъёог" 6.1.1. "хэрэгсэлийг" 6.1.1. "хэрэгслийг"¹⁶ Түүнчлэн хуулийн төслийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.1 дэх хэсэгт "замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүс" гэж Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний хөдөлгөөний гэж хөдөлгөөний гэх үгийг 2 удаа давхардуулан бичсэн байна.
30 дугаар зүйлийн 30.1.4.хүч оруулсан нэр томъёо хэрэглэхгүй байх;	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй
30 дугаар зүйлийн 30.1.5.жинхэнэ нэрийг ганц тоон дээр хэрэглэх.	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй

4.4. "Харилцан уялдаа" шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ

Аргачлалын 4.10-т хуулийн төслийн уялдаа холбоог шалгахдаа нийт 16 төрлийн асуултад хариулах замаар хуулийн төслийн уялдаа холбоог тогтоохоор заасан байна. Иймд тус асуултуудад хариулах замаар хуулийн төслийн уялдаа холбоог шалгав. Үүнд:

№	Асуулт	Хариулт буюу дүн шинжилгээ
---	--------	----------------------------

¹⁶ <https://spellcheck.gov.mn/>

1	Хуулийн төслийн зохицуулалт тухайн хуулийн зорилттой нийцэж байгаа эсэх	Нийцэж байна.
2	Хуулийн төсөлд тодорхойлсон нэр томьёо тухайн хуулийн төслийн болон бусад хуулийн нэр томьёотой нийцэж байгаа эсэх	Автотээврийн тухай хуулийн 3.1.20-т “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ” гэж тээврийн хэрэгслийн өмчлөл, даатгал, улсын бүртгэлийн дугаар, тэдгээрийн өөрчлөлтийн талаарх түүхэн мэдээлэл, тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, үзлэг оношилгоо, авто зам, замын байгууламж ашиглалт, гаргасан зөрчил, торгууль, татвар, төлбөр хураамжийн төлөлтийн талаарх цогц мэдээллийг радио давтамжаар таних систем(RFID)-ээр дамжуулан хүлээн авах, өөр дээрээ санах ой бүхий цахим сүлжээнд холбогдсон цахим өгөгдөл, түүнийг хувиргасан аливаа хэрэгслийг.” ойлгоно гэжээ. Тэгвэл Хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1-т заасан тээврийн хэрэгслийн цахим систем гэдэгт юуг ойлгох вэ гэдэг нь тодорхойгүй, ойлгомжгүй нөхцөл байдал үүсгэж байгааг анхаарах хэрэгтэй. Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.9-д “тээврийн хэрэгсэл” гэж Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3.1.1-д заасныг;” ойлгохоор заасан буюу тээврийн хэрэгсэл гэсэн нэр томьёо ашигласан байтал хуулийн төсөл автотээврийн хэрэгсэл гэсэн нэр томьёог ашигласан байгааг засах шаардлагатай.
3	Хуулийн төслийн зүйл, заалт төслийн бусад заалттай нийцэж байгаа эсэх	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
4	Хуулийн төслийн зүйл, заалт бусад хуулийн заалттай нийцсэн эсэх	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.
5	Хуулийн төслийн зүйл, заалт тухайн хуулийн төслийн болон бусад	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал тогтоогдоогүй.

	хуулийн заалттай давхардсан эсэх	
6	Хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээдийг тодорхой тусгасан эсэх	Хуулийн төсөлд уг хуулийн төслийг хэрэгжүүлэх этгээдийг тодорхой тусгасан.
7	Хуулийн төсөлд шаардлагатай зохицуулалтыг орхигдуулсан эсэх	Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлд түжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх болон чөлөөлөх харилцааг зохицуулж өгсөн байгаа боловч дараах хэдэн зүйлс тодорхойгүй байгааг анхаарах хэрэгтэй байна. Үүнд: Төлбөртэй бүсэд оршин суугч болон зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээ эрхлэгч нь хөнгөлөлтөнд хамрагдахын тулд ямар журмыг үндэслэж, эсвэл ямар баримт бичиг бүрдүүлж хэнд хандахыг тодорхой болгох.
8	Хуулийн төсөлд төрийн байгууллагын гүйцэтгэх чиг үүргийг давхардуулан тусгасан эсэх	Хуулийн төслөөр төрийн байгууллагын гүйцэтгэх чиг үүргийг давхардуулан тусгасан зохицуулалт байхгүй.
9	Төрийн байгууллагын чиг үүргийг төрийн бус байгууллага, мэргэжлийн холбоодоор гүйцэтгүүлэх боломжтой эсэх	Хуулийн төсөлд төрийн байгууллагын чиг үүргийг төрийн бус байгууллага, мэргэжлийн холбоодоор гүйцэтгүүлэх зохицуулалт байхгүй.
10	Татварын хуулиас бусад хуулийн төсөлд албан татвар, төлбөр, хураамж тогтоосон эсэх	Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчил тогтоогдоогүй.
11	Тухайн хуулийн төсөлд тусгасан тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалтыг Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд тусгасан эсэх	Хуулийн төсөлд аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой зохицуулалт, журам бий болгоогүй.

12	Монгол Улсын Үндсэн хууль болон Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасан хүний эрхийг хязгаарласан зохицуулалт тусгасан эсэх	Хуулийн төсөлд Монгол Улсын Үндсэн хууль болон Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасан хүний эрхийг хязгаарласан зохицуулалт тусгагдаагүй.
13	Хуулийн төслийн зүйл, заалт жендерийн эрх тэгш байдлыг хангасан эсэх	Хуулийн төсөл нь жендерийн эрх тэгш байдлын асуудлыг хөндөөгүй.
14	Хуулийн төсөлд шударга бус өрсөлдөөнийг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдсан эсэх	Хуулийн төсөлд шударга бус өрсөлдөөнийг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдаагүй.
15	Хуулийн төсөлд авлига, хүнд суртлыг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдсан эсэх	Хуулийн төсөлд авлига, хүнд суртлыг бий болгоход чиглэсэн заалт тусгагдаагүй.
16	Хуулийн төсөлд тусгасан хориглосон хэм хэмжээг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын талаар тодорхой тусгасан эсэх	Хууль зөрчсөн этгээдэд хариуцлага хүлээлгэх зохицуулалтыг хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлд дараах байдлаар зохицуулсан байна. Үүнд: 8.1.Энэ хуульд заасан үүргийг биелүүлээгүй албан тушаалтанд Төрийн албаны тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ. 8.2.Энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Эрүүгийн хууль, эсхүл Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.

Тав. Үр дүнг үнэлж, зөвлөмж өгсөн байдал

Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслийн үр нөлөөг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын дагуу үнэлэх ажиллагааг хийж гүйцэтгэлээ.

Хуулийн төслийн үнэлгээг хийхдээ Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 3 дугаар хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-д заасан “зорилгод хүрэх байдал”, “практикт хэрэгжих боломж”, “ойлгомжтой байдал”, “харилцан уялдаатай байдал” гэсэн 4 шалгуур үзүүлэлтийг сонгон авч, уг шалгуур үзүүлэлтийг илтгэх хэсэг, заалт бүрийг

үнэллээр Үнэлгээний хүрээнд дараах зарчмын шинжтэй санал, зөвлөмжийг өгч байна.

1. “Зорилгод хүрэх байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд:

- 1.1. Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1-д хуулийн зорилтыг “Энэ хуулийн зорилт нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсэд автотээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино” гэж тодорхойлсон бөгөөд тус хуулийн төслийн бусад зохицуулалтууд нь хуулийн төслийн зорилтыг хэрэгжүүлэх бүрэн боломжтой гэж үзэж байна.
- 1.2. Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-д замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг 0-20,000 төгрөг байхаар эрх бүхий этгээд батлахаар заасан байгаа үнийн дүнгийн дээд хязгаар нь зарим гадаадын орны төлбөрийн хэмжээнээс хэт өндөр байгааг анхаарч үнийн дүнг түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн зэрэглэлээс хамааран ялгаатай байдлаар тогтоох талаар хуульд тодорхой заах хэрэгтэй.

2. “Практикт хэрэгжих боломж” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд:

Энэ шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна. Үүнд:

- 2.1. Хуулийн төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2-т заасан Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, татварын улсын байцаагч нь нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагатай хамтран төлбөр төлөгчийн төлбөртэй бүсэд нэвтэрсэн болон бусад шаардлагатай гэж үзсэн мэдээллийн бүртгэл хөтлөхтэй холбоотой зохицуулалтыг тухайн бүртгэлийг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага дангаар хийж, тус бүртгэлийг Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс болон татварын улсын байцаагчид хүргүүлэх байдлаар өөрчлөх.
- 2.2. Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлд заасан замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх чиг үүргийг ямар этгээд хэрэгжүүлэх нь тодорхой бус, үүнтэй холбоотой журмыг Нийслэлийн Засаг дарга, эсхүл Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурлын аль батлах зэргийг тусгаагүй байгааг анхаарч, хариуцах субъектыг тодорхой болгон хуулийн төсөлд тусгах.
- 2.3. Хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.5-д заасан төлбөртэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хураах журмыг нийслэлийн Засаг дарга батлах бус Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал батлахаар заах нь Монгол

Улсын Нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд нийцэхээр байгааг анхаарч, холбогдох өөрчлөлт оруулах.

- 2.4. Хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.6-д заасан иргэн, хуулийн этгээд төлбөртэй бүсийн төлбөрийг иргэн, хуулийн этгээдийн харилцах данснаас төлбөрийг шууд хийлгэх тухай нөхцөлийг тохиролцсон гэрээг холбогдох төрийн захиргааны байгууллага болон банкттай байгуулах зохицуулалтын практикт зайлшгүй шаардлагатай, түүнчлэн хэрэгжих боломжтой эсэх талаар тухайлан хийсэн судалгаа байхгүй, тодорхой судалгаанд үндэслэж тусгаагүй зохицуулалт байгааг анхаарч хэрэгцээ, шаардлагыг тодорхой болгох.

3. “Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд

Энэхүү шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд дараах анхаарах асуудлууд байна. Үүнд:

3. 1. Хуулийн төслийн зорилтоос үзвэл замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тус бүсэд автотээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбоотой харилцааг зохицуулах талаар заасан нь тухайн тээврийн хэрэгсэлд зорчиж байгаа зорчигч замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг төлөх эрх зүйн үр дагавар үүсэхээр байгааг анхаарч тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч гэх байдлаар хүрээг нь тодорхой заах.
3. 2. Хуулийн төслийн зорилтод автотээврийн хэрэгсэл гэх нэр томъёо ашигласан байгаа нь Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.9-д “тээврийн хэрэгсэл” гэж Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3.1.1-д заасныг;” ойлгоно гэж заасантай зөрчилдөж байгаа тул “тээврийн хэрэгсэл” гэх нэр томъёо ашиглах.
3. 3. Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-д “Төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна” гэж заасныг “төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ түгжрэлтэй бүсийн зэрэглэлээс хамааран ялгаатай байх бөгөөд 0-20,000 төгрөг байна” гэх байдлаар өөрчлөх.
3. 4. Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1-д заасан иргэн, хуулийн этгээдийг тодорхой үндэслэлийн дагуу замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх тохиолдолд Татварын ерөнхий хуулийн 4.1-д заасны дагуу хуулийн төсөлд төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх үндэслэлийг тодорхой тусгах нь зүйтэй.

- 3.5. Хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1-д тээврийн хэрэгслийн цахим систем, эсхүл тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ гэсэн нэр томъёоны аль нэгийг хэрэглэх байдлаар тодорхой заах.

4. “Харилцан уялдаа” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд

Энэ шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээний хүрээнд шалгуурт нийцсэн байна гэж дүгнэлээ.

ХУУЛЬ, ТОГТООМЖИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТООЦООНЫ ТАЙЛАН

*/НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ
ТҮГЖРЭЛ, ТҮҮНИЙ НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ ТУХАЙ, ЗАМЫН
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛТЭЙ БҮСИЙН ТӨЛБӨРИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ТӨСӨЛ/*

ЗАХИАЛАГЧ:

“НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН
АВТО ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛИЙГ
БУУРУУЛАХ НЭГДСЭН ТӨСӨЛ
ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ НЭГЖ” УТҮГ

ГҮЙЦЭТГЭГЧ:

ӨМГӨӨЛЛИЙН “ХЭРУГА ПАРТНЕРС”
ХХН

Улаанбаатар хот
2023 он

АГУУЛГА

Нэг.Ерөнхий үндэслэл

Хоёр.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг хуулийн төсөл батлагдан гарснаар иргэнд үүсэх зардлын тооцоо:

- 2.1.Иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох;
- 2.2.Цаг хугацаа болон гарч болох зардлыг тооцох;
- 2.3.Тоон үзүүлэлтийг тооцох;
- 2.4.Нийт дүнг тооцож гаргах;
- 2.5.Хялбарчлах боломжийг шалгах.

Гурав.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг төсөл батлагдан гарснаар хуулийн этгээдэд үүсэх зардлын тооцоо:

- 3.1.Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох;
- 3.2.Нэг бүрийн зардлыг тооцох;
- 3.3.Тоон үзүүлэлтийг тооцох;
- 3.4.Нийт зардлын дүнг тооцож гаргах;
- 3.5.Хялбарчлах боломжийг шалгах;
- 3.6.Нэмэлт зардлыг тооцох.

Дөрөв.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг төсөл батлагдан гарснаар төрийн байгууллагад үүсэх зардлын тооцоо:

- 4.1.Төрийн байгууллагад шинээр нэмэгдэж байгаа болон өргөжиж байгаа чиг үүргийг тогтоох;
- 4.2.Уг чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хүний нөөцийг тодорхойлох;
- 4.3.Гарах зардлыг тооцох;
- 4.4.Зардлыг нэгтгэн тооцох;
- 4.5.Хувилбарыг нягталж зардлыг бууруулах боломжийг эрэлхийлэх.

ХУУЛИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТООЦООНЫ ТАЙЛАН

НЭГ.ЕРӨНХИЙ ҮНДЭСЛЭЛ

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн¹ 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг баталснаар уг хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал” /цаашид “аргачлал” гэх/-ыг баримтлан зардлын тооцоог гаргав.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслүүд нь нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлогдсон байх тул зардлын тооцоог хамтатган хийх нь зүйтэй гэж үзсэн.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар уг хуулийг хэрэгжүүлэх иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагад үүсэх зардал, ачааллыг тооцож, үүнийг хялбарчлах, бууруулах талаар санал боловсруулахад энэхүү тайлан чиглэгдэх болно.

Хуулийн төслийн зардлыг тооцохдоо бодит статистик болон хугацааг шууд ашиглах боломжгүй тохиолдолд аргачлалын 2.5.2, 4.4.2 дахь заалтуудыг тус тус үндэслэн адил төстэй ажил, үйлчилгээ байгаа эсэхийг судалж, баримжаалах авах, түүнчлэн хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгасан судалгаа, тоо баримт, статистикийг ашиглаж хугацаа, тохиолдлын тоо зэргийг тогтоосон болно.

ХОЁР.ИРГЭНД ҮҮСЭХ ЗАРДАЛ

Хуулийн төсөл батлагдсанаар иргэнд үүсэх зардлыг тооцоолохдоо дараах дарааллыг баримтална. Үүнд:

- иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох
- цаг хугацаа болон гарч болох зардлыг тооцох
- тоон үзүүлэлтийг тооцох
- нийт дүнг тооцож гаргах
- хялбарчлах боломжийг шалгах

Аргачлалын дагуу иргэнд үүрэг болгосон зохицуулалт буюу хуулиар заавал биелүүлэх ёстой үйл ажиллагааг хуулийн төслөөс олж тогтоох учиртай.

¹ “Төрийн мэдээлэл” эмхтгэлийн 2015 оны 7 дугаар сарын 03-ны өдрийн 25 дугаарт нийтлэгдсэн

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах зорилго бүхий Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай, замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд авто тээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулах зорилт бүхий Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд иргэнд үүрэг болгосон дараах зохицуулалтыг тусгажээ.

Зардал 1

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд

7.1.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлнө.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд

4.1.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 7.1-д заасан этгээд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч байна.

4.3.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрч байгаа тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулна.

5.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан түгжрэлтэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтоохоор, харин Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн зэрэглэл, цагийн хязгаарыг харгалзан төлбөрийн хэмжээг 0-20,000 төгрөгийн хязгаарт багтаан Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоохоор тус тус тусгасан байна.

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын шийдвэрээр тогтоох төлбөрийн хэмжээг хуулийн төсөлд тусгасан интервал буюу дээд, доод хязгаарын дундаж болох 10 мянган төгрөгөөр тооцон баримжаалан авъя.

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан түгжрэлтэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга хотын аль хэсгийг түгжрэлийн төлбөр авах бүсээр тогтоох боломжтойг /магадлалтай/ дараах байдлаар тооцлоо.

Хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланг авч үзсэн тоо баримт, дүгнэлт судалгааг энэхүү зардлын тооцоотой харилцан уялдаатай авч үзэх зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд тандан судалгаагаар хотын замын ачааллын талаар дараах үндэслэл бүхий тооцооллыг гаргасныг ашиглая.²

Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний ачаалал ихээр үүсгэж байгаа нийслэл хотын хэмжээнд “8 main zone” буюу гол бүсчлэлд ангилан тооцоолсон байна. /Зорчилт хөдөлгөөний 8 гол бүсийг тодорхойлохдоо 200 метрээс хол зайд явж буй хөдөлгөөнийг “Зорчилт хөдөлгөөн” гэж үзсэн байна /

Хүснэгт 1. Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний ачаалал ихээр үүсгэж байгаа бүсчлэл

Гол бүсчлэл	Байршил	Нийт зорчилт, мянга	Нийт зорчилтод эзлэх хувь	Хамрах дүүрэг, хороо
I	Хотын төвийн Их тойруугийн бүс	828,381	29	СБД, 1, 3, 6, 7, 8 ЧД, 1, 2, 3, 4, 5
II	Хотын төвийн хэсгийн баруун зүүн бүс	483,780	17	БГД, 3, 5, 6, 7, 18, 20 БЗД, 4, 5, 13, 14, 22
III	Хотын хойд бүс	336,353	12	СБД, 9, 10, 11 ЧД, 12, 13, 17
IV	Хотын зүүн бүс	266,188	9	БЗД, 8, 16, 18, 25
V	Хотын урд бүс	156,398	5	БЗД, 26 ХУД, 3, 11, 15, 18, 19
VI	Хотын баруун урд бүс	198,192	7	ХУД, 4, 8, 10, 21
VII	Хотын баруун хойд бүс	504,902	18	СХД, 6, 18, 19, 27, 29
VIII	Хотын зах хэсгийн баруун бүс	108,159	4	СХД, 21, 22, 43

Их тойруугийн 44 уулзварын замын хурд ба нягтаршил	Өглөөний оргил цаг	Өдрийн цаг	Оройн оргил цаг
Дундаж хурд $v(t)$ км/ц	8.77	10.74	6.62
Дундаж нягтаршил $k(t)$	70.27	57.49	98.40
Хэмжигдсэн тах нягтаршил	129.15	107.06	150.9

Дээрх хүснэгтээс харахад 1 дүгээр гол бүсчлэлд хамаарах хотын төвийн Их тойруугийн бүс нь нийслэл хотын замын хөдөлгөөнд хамгийн их ачаалалтай бүс байх тул тус бүсийг замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсээр тогтоож, өмнө дурдсан тус бүсээр нэвтэрсэн нэг тээврийн хэрэгслээс өдөрт 10 мянган төгрөгийн төлбөрийг ногдуулахад иргэдээс гарах зардлын хэмжээг дараах байдлаар тооцон үзье.

² Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ шаардлагыг урьдчилан тандан судалсан судалгааны тайлан 2022 он

Харин тус бүсээр өдөрт хэдэн тээврийн хэрэгсэл нэвтрэх магадлалтайг мөн хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгаснаар дараах байдлаар гаргасан байна.

Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь буюу 712,882 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Улсын хэмжээнд 1,000 хүнд 397 тээврийн хэрэгсэл ногдож байна.

Монголын дата клубээс 2021.9.1-2022.3.24 хүртэлх 203 өдрийн хугацаанд хийсэн судалгаагаар давхардаагүй тоогоор 669 мянган автомашин гол уулзваруудад байршсан 33 камерт бүртгэгджээ. Эдгээр машины 93,6 хувь буюу 538,1 мянга нь Улаанбаатарын дугаартай. Камерийн өгөгдлийг шинжлэхэд ажлын өдрүүдээр өдөрт дунджаар 177 мянган автомашин замын хөдөлгөөнд оролцдог байна.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тогтоосон бүсэд хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний тээврийн хэрэгслийг төлбөрөөс чөлөөлөхөөр тусгасан.

Улаанбаатар хотод 2021 оны байдлаар хөгжлийн бэрхшээлтэй 35,166 иргэн амьдарч байна. Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний 1,000 хүнд харгалзах 397 тээврийн хэрэгслээр тооцвол 15,121 тээврийн хэрэгсэл хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд ногдож байна.

Улаанбаатар хотын нийт тээврийн хэрэгслийн 63 хувь нь иргэний өмчлөлийн бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл байна гэсэн судалгаа байдаг. Иймд нийт хөдөлгөөнд оролцсон 177 мянган тээврийн хэрэгслийн 111,510 нь иргэний өмчлөлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл гэж тооцож болно.

Түүнчлэн Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тухайн тогтоосон бүсэд оршин суудаг иргэдийн тээврийн хэрэгслийг төлбөрөөс 90 хувь чөлөөлөхөөр тусгасан байна. Их тойруугийн бүсэд Сүхбаатар болон Чингэлтэй дүүргийн нийт 10 хорооны оршин суугч хамаардаг талаар хүснэгт 1-д тооцсон болно.

Хүснэгт 2. Түгжрэлийн 1-р бүсэд амьдарч буй хүн ам, өрх

	Дүүрэг	Хороо	Хүн амын тоо	Өрхийн тоо
1	Сүхбаатар	1	8,886	2,516
2	Сүхбаатар	3	8,941	2,275
3	Сүхбаатар	6	5,521	1,523
4	Сүхбаатар	7	9,234	2,463
5	Сүхбаатар	8	7,265	1,901
6	Чингэлтэй	1	4,040	903
7	Чингэлтэй	2	3,636	962
8	Чингэлтэй	3	6,432	1,599
9	Чингэлтэй	4	5,258	1,253
10	Чингэлтэй	5	4,709	1,187
Нийт өрх			63,922	16,582

Иймд түгжрэлийн 1 дүгээр бүсэд Сүхбаатар болон Чингэлтэй дүүргийн нийт 10 хорооны оршин суугч 16,582 өрхийн 63,922 иргэн 23,843 машинтай гэж үзэж болох юм.

Нийслэлийн иргэний өмчлөлд бүртгэлтэй 111,510 тээврийн хэрэгслээс 15,121 тээврийн хэрэгсэл хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгслийг хасаж тооцвол 96,389 тээврийн хэрэгсэл байна. Үүнээс хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн 15,121 тээврийн хэрэгсэл, тус бүсэд оршин суугчийн 2,383 тээврийн хэрэгслийг хасаж, нийт 97,230 тээврийн хэрэгсэл байна. Үүний тавин хувь нь хөдөлгөөнд оролцоно гэж тооцвол 48,194 тээврийн хэрэгсэл өдөрт төлөх 10 мянган төрөгийг бүрэн хэмжээгээр төлнө гэж үзнэ.

Мөн тухайн бүсэд оршин суугчдын 23,843 тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд оршин суудаг гэх үндэслэлээр түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувь чөлөөлөгдөнө.

Хүснэгт 3.Их тойруугийн бүсээр өдөрт нэвтрэх иргэний өмчлөлийн тээврийн хэрэгслийн төлбөр төлөх хэмжээ

Түгжрэлийн төлбөр тогтоох бүсэд хамаарх тээврийн хэрэгсэл	Тохиолдлын тоо	Төлбөрийн хэмжээ төг	Давтамж	Нийт жилд
Бүсэд нэвтрэх хэрэгслийн дундаж тоо	48,194	10,000	193	93,014,420,000
Бүсэд оршин суугчдын тээврийн хэрэгсэл /90 хувь хөнгөлөлттэй/	23,843	1,000	193	459,919,000
Жилд				94,474,339,000

Тайлбар: Түгжрэлийн төлбөрийн бүсэд зөвхөн ажлын өдрүүдэд төлбөр төлөх ба Хөдөлмөрийн тухай хууль болон Нийтээр тэмдэглэх баярын болон тэмдэглэлт өдрүүдийн тухай хуульд заасан бүх нийтийн амралтын нийт өдөр, Бямба, Ням гараг, түүнчлэн Нийслэлийн Засаг даргын 2020 оны А/1037 дугаар захирамжаар баталсан “Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт хийх журам”-ын дагуу тээврийн хэрэгсэл бүр ажлын 1 өдөр нь замын хөдөлгөөнд оролцохгүй байхаар тооцлоо. Иймд давтамжийг ажлын 193 өдөр гэж тооцлоо.

Ийнхүү иргэний нийт 72,037 тээврийн хэрэгсэлд өдөрт 1 удаа их тойруугийн буюу түгжрэлийн төлбөр ногдуулах бүсэд зорчиход нэг жилд нийт **94,474,339,000** төгрөгийн зардал бий болохоор байна.

Цаашид хуулийн төслийг боловсронгуй болгох чиглэлээр түгжрэлийн бүсийн хамрах хүрээг аль болох багаар тогтоох, мөн хураах төлбөрийн хэмжээг тандан судалгааны тайланд дурдсан үндэслэл бүхий тогтоосон 5,800 төгрөгөөр тогтоох боломжийг бий болгох нь зүйтэй. Тандан судалгааны тайланд тусгасанаар тооцоолол хийсэн тус мөнгөн дүнгээр тооцвол иргэд учруулах мөнгөн зардал **57,088,616,420** төгрөг болж буурах боломжтойг анхаарч, хуулийн төслийн интервал тогтоосон хэсэгт өөрчлөлт оруулах боломжтой байна.

Зардал 2

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг

бууруулах тухай хуулийн төсөлд

6.6.Түгжрэлтэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ:

6.6.1.тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй;

6.6.2.Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн үлдэгдэлгүй;

6.6.3.автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, агаарын бохирдлын төлбөр, авто зам ашигласны төлбөрийн үлдэгдэлгүй.

Тээврийн хэрэгслийн цахим гэрчилгээг иргэдээс зардал гаргахгүйгээр төрөөс үнэ төлбөргүй олгохоор нийслэлийн эрх бүхий байгууллагаас олон нийтийн мэдээллийн хэрэгслээр зарласан байдаг. Иймд иргэдээс цахим гэрчилгээтэй /шошго/ холбоотой зардал гарахгүй бөгөөд цахим гэрчилгээний зардал нь энэхүү тайлангийн улсын төсвийн зардал тооцох хэсэгт дурдагдах болно.

Түүнчлэн Зөрчлийн тухай хууль хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацаанд нийт зөрчлийн 91.5 хувь нь зөвхөн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зөрчил хамаардаг. Шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэх байгууллагын мэдээллээр шийдвэр гүйцэтгэх ажиллагааг явуулсан гүйцэтгэх баримт бичгийн бодит биелэлт сүүлийн 3 жилийн дунджаар 81 хувь байгаа боловч, мөнгөн дүнгийн биелэлт 45 хувь байна.

Зөрчлийн тухай хууль хэрэгжиж эхэлснээс хойш 2021 оны эхний 05 сарын байдлаар цагдаагийн байгууллагын эрх бүхий албан тушаалтнууд нь бэлэн бус хэлбэрээр нийт 6,154,933 удаагийн 168 тэрбум 648 сая төгрөгийн торгох шийтгэл оногдуулснаас 3,035,324 удаагийн 73 тэрбум 339 сая төгрөгийн торгох шийтгэл төлөгдөөгүй байсан. Монгол Улсын Их Хурлаас 2021 оны 7 дугаар сарын 02-ны өдөр баталсан Өршөөл үзүүлэх тухай хуулиар Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйл буюу Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчих зөрчил үйлдсэн хүн 2021 оны 10 дугаар сарын 1-ний өдрийн дотор торгох шийтгэлийн төлбөрийн 50 хувийг төлсөн бол үлдсэн хувийг өршөөн чөлөөлөхөөр заасан.

Цагдаагийн ерөнхий газрын судалгаагаар Өршөөл үзүүлэх тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.3 дахь хэсэгт хамаарах 2,804,816 зөрчлийн 33,258,550,000 төгрөгийн мөнгөн дүн бүхий торгох шийтгэлийн төлбөр байсан болно. Хууль хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацаанд буюу 2021 оны 10 дугаар сарын 01-ний өдрийн байдлаар улсын хэмжээнд нийт 1,201,952 зөрчлийн 13,812,507,500 төгрөгийн мөнгөн дүн бүхий торгох шийтгэл төлөгдсөн буюу 41,5 хувийн биелэлттэй байна. Үүнээс нийслэлд 820,371 зөрчлийн 8,349,022,500 төгрөгийн мөнгөн дүн бүхий торгох шийтгэлийн төлбөр төлөгдсөн буюу 47,0 хувийн биелэлттэй байсан.

Харин 2022 онд нийслэлийн хэмжээнд 829,942 зөрчил бүртгэгдсэнээс 2022 оны 12 сарын 31-ний өдрийн байдлаар 596,289 зөрчлийн төлбөр төлөгдөөгүй байна. Түүнчлэн нийт зөрчлийн 91 хувь нь иргэний өмчлөлийн тээврийн хэрэгсэлд хамаарч байна.³

³ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний зөрчил гаргаж торгох шийтгэлийг биелүүлээгүй этгээдийг тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглохоор тусгасан нь иргэдэд шууд зардал үүсгэж байна гэх үзэх боломжгүй бөгөөд харин шийтгэлийн биелэлт нэмэгдэх, хуулийн хэрэгжилт хангагдах ач холбогдолтой.

Зөрчлийн тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасны дагуу торгох шийтгэлийг нэг хүртэлх жилийн хугацаанд хэсэгчлэн төлүүлэх боломжтой байдгийг анхаарч, “хуульд заасан хугацаанд төлөөгүй” гэсэн агуулгыг нэмж тусгаж хууль хоорондын уялдааг хангах нь зүйтэй.

ГУРАВ.ХУУЛИЙН ЭТГЭЭДЭД ҮҮСЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО

Энэ хэсэгт Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар хуулийн этгээдийн эрхлэх үйл ажиллагаатай холбоотой гүйцэтгэх үүргийн улмаас үүсэх зардлыг мөнгөн дүнгээр тооцоолон гаргана. Ийнхүү үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”-ын 2 дугаар зүйлийн 2.1 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах үе шаттайгаар тооцоолно.

Үүнд:

- хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох
- нэг бүрийн зардлыг тооцох
- тоон үзүүлэлтийг тооцох
- нийт зардлын дүнг тооцож гаргах
- хялбарчлах боломжийг шалгах
- нэмэлт зардлыг тооцох

Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох:

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай, Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслүүдийн хүрээнд хуулийн этгээдэд ямар үүргийг шинээр бий болгож байгааг тодорхойлж уг үүргийг гүйцэтгэхэд шаардлагатай баримт бичгийн агуулгыг тодорхойлсны үндсэн дээр зардлын тооцоог хийх болно.

Засгийн газрын 2019 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”-ын 2.2-т “Хуулийн этгээдийн хувьд хууль тогтоомжид заасан үүргийг гүйцэтгэхтэй холбогдуулан гарах **мөнгөн зардлыг** тооцно.” гэж заасан.

Зардал 1

7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө

Энэ шатанд өмнөх шатанд тодорхойлсон хуулийн этгээдийн хүлээж буй үүрэг, түүнийг гүйцэтгэхэд нэг хуулийн этгээдээс зарцуулах мөнгөн зардлыг тооцоолон гаргахад дараах дарааллыг баримтална. Үүнд:



Хүснэгт 4. Хуулийн этгээдээс замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөх үйл ажиллагаа

Гүйцэтгэх үүрэг	Үүргийн мэдээллийн агуулга	Стандарт үйл ажиллагаа ⁴	Зарцуулах хугацаа
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.	холбогдох төрийн санд төлнө.	төлбөрийн мэдээллийг хүлээн авах	10 мин
		байгууллагын эрх бүхий этгээдэд танилцуулах	10 мин
		төлбөрийн гүйлгээ шилжүүлэх	10 мин
Нийт хугацаа			30 мин

Ажлын хөлсийг тооцож гаргахдаа дундаж ажилтанд олгох сарын үндсэн цалинг Хөдөлмөрийн тухай хуульд заасан нэг ажилтны ажиллах цагийн горимоор тогтоосон хугацаанд хувааж ажлын хөлсийг өдөр, цаг, минутаар гаргана.

Үндэсний статистикийн хорооноос гаргасан судалгаагаар 2022 оны 4 дүгээр улирлын байдлаар аж ахуйн нэгж байгууллагын ажиллагсдын сарын дундаж цалин 1,750,000 төгрөг байна.⁵ Ажиллах хугацааг Хөдөлмөрийн тухай хуульд заасан ажлын цагийг баримтлав.

Хүснэгт 5

Ажлын хөлс = Үндсэн цалинг : ажиллах хугацаа
1,750,000 : 22 өдөр : 8 цаг = 9,943 төгрөг /нэг цагийн ажлын дундаж хөлс/
9,943 : 60 минут = 165 төгрөг /нэг минутын цалин/

Дээрх үүргийг хэрэгжүүлэхэд нэг хуулийн этгээдэд үүсгэж байгаа зардлыг үйл ажиллагаанд зарцуулж буй хугацааг ажлын хөлсөөр үржүүлж тооцно.

⁴ Стандарт үйл ажиллагаа болон зарцуулах хугацааг тодорхойлохдоо Засгийн газрын 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтад заасан хугацааг харгалзан үзсэн болно.

⁵ 1212.mn

Хүснэгт 6

Гүйцэтгэх үүрэг	Зарцуулах хугацаа	Ажлын хөлс	Нэг бүрийн зардал
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.	30 мин	165 төгрөг	4,950 төгрөг

Энэ үе шатанд өмнөх үе шатуудад тогтоосон үүргийг хэдэн хуулийн этгээд, жилд хэдэн удаа гүйцэтгэх вэ гэдгийг хуанлийн нэг жилээр тооцоолон гаргах юм. Энэ үзүүлэлтийг гаргахын тулд **тохиолдлын тоо**⁶ болон **давтамжийг**⁷ холбогдох статистик мэдээ ашиглан тодорхойлж гаргах бөгөөд тэдгээрийн үржвэрээр “тоон үзүүлэлт” нь илэрхийлэгдэх юм.

ТОХИОЛДЛЫН ТОО x ДАВТАМЖ = ТООН ҮЗҮҮЛЭЛТ

Дээрх томъёог ашиглан хуулийн төсөл батлагдсанаар шинээр нэмэгдэж байгаа гэж тодорхойлогдсон үүргийн тоон үзүүлэлтийг тогтооё.

Хүснэгт 7

Гүйцэтгэх үүрэг	Тохиолдлын тоо	x	Давтамж	=	Тоон үзүүлэлт
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.	25,116 ⁸	x	12	=	301,392

Аж ахуйн нэгж байгууллагаас төлбөрийн мэдээллийг шалгаж холбогдох төрийн санд шилжүүлэхэд гарах зардлыг өмнөх хэсэгт 4,950 төгрөг байхаар тооцоолсон болно. Энэ үе шатанд өмнөх үе шатанд гаргасан үүргийн нийт зардлыг “тоон үзүүлэлт”-ээр үржүүлснээр гаргах юм.

Хүснэгт 8

Гүйцэтгэх үүрэг	Нэг бүрийн зардал	x	Тоон үзүүлэлт	=	Нийт зардал ⁹
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт	4,950 төг	x	301,392	=	1,491,890, 400 төг

⁶ “Тохиолдлын тоо” гэдэг нь тухайн шинээр бий болж байгаа үүргийг хэдэн хуулийн этгээдэд хүлээлгэж байгааг илэрхийлэх тоог ойлгоно.

⁷ “Давтамж” гэдэг нь тухайн үүргийг биелүүлэх хуулийн этгээд буюу аж ахуйн нэгж байгууллагауг үүргийг жилд хэдэн удаа гүйцэтгэхийг илэрхийлэх тоо юм. Манай тохиолдд хуулийн төсөлд сар тутам бүртгэж дараа сард төлөхөөр тусгасан байх тул нэг жилд 12 удаа байна.

⁸ Хуулийн этгээдийн нэр бүртгэлтэй бөгөөд их тойруугаар зорчино гэж үзсэн тээврийн хэрэгслийн тоо. Тус үзүүлэлтийг хуудас 11 дүгээрт тооцоолсон аргачлалын дагуу гаргасан тоо болно.

⁹ “Нийт зардал” гэдэг нь уг хуулийн төсөл батлагдан гарснаар хуулийн төсөлд тусгагдсан үүргийг биелүүлэх нийт хуулийн этгээдэд үүсэх захиргааны зардал юм.

багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.					
--------------------------------------	--	--	--	--	--

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлөх үүргийг хэрэгжүүлэхэд 25,116 хуулийн этгээд нэг жилд нийт **1,491,890,400** төгрөгийн зардал гаргахаар байна.

Зардал 2

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд

7.1.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлнө.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд

4.1.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 7.1-д заасан этгээд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч байна.

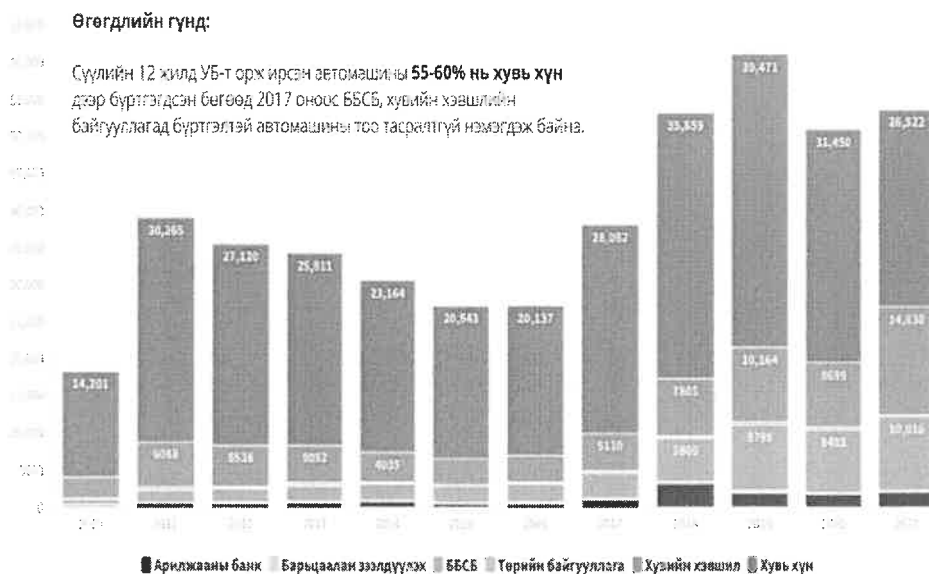
4.3.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрч байгаа тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулна.

5.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна.

Хуулийн төслийн өмнө тооцоолсон иргэнд үүрэг хүлээлгэсэн зохицуулалт хуулийн этгээдэд ч мөн хамааралтай болно. Өөрөөр хэлбэл тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч, жолоочид хүлээлгэж байгаа болно.

Өмнө иргэний гүйцэтгэх үүрэг хэсэгт тооцоолсон аргачлалтай адил байх бөгөөд зөвхөн хуулийн этгээдийн өмчлөлд байдаг тээврийн хэрэгслийн тоог тооцох болно.

Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1,2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь буюу 712,882 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Нийслэлд 80-90 мянган автомашин жилд импортоор орж ирдэг аж. Улаанбаатар хотод 2022 оны байдлаар хуулийн этгээдэд бүртгэлтэй нийт 37 хувь буюу 26,327 аж ахуй нэгж байгууллагын тээврийн хэрэгсэл байна гэж үзнэ.



Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөөний хүрээнд хийсэн судалгаагаар нийслэлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 80 орчим хувь нь техникийн хяналт үзлэгт хамрагдаж замын хөдөлгөөнд оролцож байна.

Иргэнд үүсэх зардлыг тооцох хэсэгт тооцоолсны адил өдөрт хөдөлгөөнд оролцдог 177,000 тээврийн хэрэгслийн 37 хувь нь аж ахуйн нэгж байгууллагад бүртгэлтэй гэж үзвэл 64,490 нь өдөр тутам хөдөлгөөнд оролцож байна.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тусгай дуут болон гэрлэн дохио хэрэглэж замын хөдөлгөөнд оролцох хууль сахиулах, үндэсний аюулгүй байдлыг хангах байгууллага, хүн, мал эмнэлэг, цахилгаан, дулаан, ус суваг, холбоо, үйлдвэрлэлийн ослын шуурхай дуудлагын болон дохиолол хамгаалал, даатгалын шуурхай алба, хот тохижилт, техникийн хяналт болон замын арчлалт, засвар үйлчилгээ, хяналт шалгалтын зориулалттай шуурхай ажлын тээврийн хэрэгсэл, чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл, сургууль, цэцэрлэг, ажилчдын автобус болон жуулчны автобус, бүх төрлийн унадаг дугуй, мопед, мотоциклийг төлбөрөөс бүрэн чөлөөлөхөөр тусгасан.

Мөн Улаанбаатар хотын нийт 712,882 тээврийн хэрэгслийн 2 хувь нь тусгай хэрэгцээний буюу гал түймэр, эмнэлэг, буяны үйлчилгээ зэргийн тээврийн хэрэгсэл байна гэж тооцвол 14,257 тээврийн хэрэгслээс түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө гэж үзэв. Иймд өдөр тутам хөдөлгөөнд оролцож байгаа хуулийн этгээдийн өмчлөлийн 64,490 тээврийн хэрэгслээс 14,257 тээврийн хэрэгслийг төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө гэж үзэн хасаж тооцон 50,233 болно. Энэхүү 50,233 тээврийн хэрэгслийн 50 хувь нь түгжрэлийн төлбөрийн бүс тогтоосон хэсгээр нэвтэрнэ гэж үзвэл 25,116 тээврийн хэрэгсэл бүрэн хэмжээгээр 10 мянган төгрөгийн төлбөрийн үүрэг хүлээнэ.

Замын хөдөлгөөний удирдлагын төсвийн мэдээллээр тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын хязгаарлалтгүйгээр замын хөдөлгөөнд оролцох зөвшөөрлийг тайлант хугацаанд нийт 108 байгууллагын 651 тээврийн хэрэгсэлд, "Чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн эгнээгээр замын хөдөлгөөнд оролцож болох зөвшөөрлийг

нийт 9 байгууллагын 65 тээврийн хэрэгсэл буюу нийт 711 тээврийн хэрэгсэлд олгосон байна.¹⁰

Иймд түгжрэлийн бүсээр нэвтэрнэ гэж үзсэн хуулийн этгээдийн 25,116 тээврийн хэрэгслийн 711 нь дугаарын хязгаарлалтгүй байх тул нэг жилд хөдөлгөөнд оролцох давтамжийг 245 өдрөөр тооцно. Ийнхүү 25,116 тээврийн хэрэгслийг 193 өдрөөр, харин 711 тээврийн хэрэгслийг 245 өдрөөр дараах байдлаар тооцох болно.

Хүснэгт 9. Их тойруугийн бүсээр өдөрт нэвтрэх хуулийн этгээдийн өмчлөлийн тээврийн хэрэгслийн төлбөр төлөх хэмжээ

Тээврийн хэрэгслийн тоо	Тээврийн хэрэгсэл тус бүрт	Төлбөрийн хэмжээ төг	давтамж	Нийт жилд
Тооцоолж буй тээврийн хэрэгслийн тоо	25,116	10,000	193	48,473,880,000
Дугаарын хязгаарлалтгүй	711	10,000	245	1,741,950,000
Жилд				50,215,830,000

Ийнхүү түгжрэлийн бүсээр өдөрт нэвтэрнэ гэж үзсэн хуулийн этгээдийн өмчлөлийн нийт 25,116 тээврийн хэрэгсэл нэг жилд **50,215,830,000** төгрөгийн төлбөрийн төлөхөөр байна.

Цаашид хуулийн төслийг боловсронгуй болгох чиглэлээр түгжрэлийн бүсийн хамрах хүрээг аль болох багаар тогтоох, мөн хураах төлбөрийн хэмжээг тандан судалгааны тайланд дурдсан үндэслэл бүхий тогтоосон 5,800 төгрөгөөр тогтоох боломжийг бий болгох нь зүйтэй.Тандан судалгаагааны тайланд тооцоолол хийсэн тус мөнгөн дүнгээр тооцвол хуулийн этгээдэд учруулах мөнгөн зардал **28,114,850,400** төгрөг болж /41 хувиар/ буурах боломжтой байна.

Зардал 3

9.1.Зогсоол нь дараах нийтлэг шаардлагыг хангасан байна:

- 9.1.1.тогтоосон норм, дүрэм, стандартыг хангасан байх;
- 9.1.2.тээврийн хэрэгсэл чөлөөтэй нэвтрэх нөхцөлийг бүрдүүлсэн, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангасан зохион байгуулалт, орц, гарцтай байх;
- 9.1.3.зогсоолын нэгдсэн удирдлагын цахим системд холбогдсон байх;
- 9.1.4.зогсоолын аюулгүй байдлыг хангах, урьдчилан сэргийлэх, дүрс бичлэг (камер)-ийн систем болон бусад шаардлагатай тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байх;
- 9.1.5.сул чөлөөтэй байгаа зогсоолын талаарх мэдээллийг үйлчлүүлэгч авах боломжтой байх;
- 9.1.6.зогсоолын тодорхой хэсгийг хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэлд, эсхүл хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнийг тээвэрлэж яваа тээврийн хэрэгсэлд зориулсан байх;

¹⁰ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

Тээврийн хэрэгслийн зогсоолын нэгдсэн тоо

	344
БАЙРШИЛ	
	15181
ЗОГСООЛЫН ТОО	
Хаалттай зогсоол	
	308
БАЙРШИЛ	12273
ЗОГСООЛЫН ТОО	
Дотоод хэрэгцээний зайлшгүй шаардлагатай зогсоол	
	36
БАЙРШИЛ	1441
ЗОГСООЛЫН ТОО	
Хаалтгүй зогсоол / Гудамж зам дагуух метрийн /	
	31
ГУДАМЖ	1467
ЗОГСООЛЫН ТОО	



Жич: 344 байршил нь дахин төлөвлөг, стандартын дагуу хийх шаардлагатай.

Их тойруу доторх тээврийн хэрэгслийн зогсоолоор ашиглаж байгаа хаалттай болон хаалтгүй /метрийн/ нийт 344 байршлын 15,181 зогсоолын бүртгэл, тоон судалгаа байна. Үүнээс хаалттай зогсоол /гэрээтэй/ 2,235-н тээврийн хэрэгслийн багтаамж бүхий 40 зогсоол, хаалттай зогсоол /гэрээгүй/ 10,038-н тээврийн хэрэгслийн багтаамж бүхий 268 зогсоол байгаа бол дотоод хэрэгцээний зайлшгүй шаардлагатай 36 байршилд 1,441- н хаалтгүй зогсоол /метрийн/, 31 гудамжинд 1,467 зогсоолын судалгаа байна.¹¹

Хүснэгт 10.Автозогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэхэд шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн үндсэн үүрэг



ҮНДСЭН ТОНОГ ТӨХӨӨРӨМЖ



№	Тоног төхөөрөмж	Үндсэн үүрэг
1	RFID Ушигч	Зогсоолоор зорчиж байгаа тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын баталгаажуулалтыг хийх
2	Улсын дугаар таних LPR камер	Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг өдөр шөнийн огцом хурт найдвартай тод авч байх
3	Мэдээлэл гаргах LED дэлгэц	Үйлчүүлэгчид талбар болон тэмдгийн хэрэгслийн улсын дугаарын мэдээллийг харуулах
4	Хаалт	Зогсоол, газрын хэрэгслийн эрх болон зогсоол тэмдгийн ажиллагааг удирдлага бүхий хаалт
5	Удирдлага хяналтын компьютер	Зогсоолын үндсэн програм хангамж ажиллах
6	Удирдлага болон талбар бодотын програм хангамж	
7	Интернэтийн холболт	Үндсэн хяналтын төв бүх Cloud серверээс мэдээлэл шилжүүлэн авах болон зогсоолын холбоотой бүх мэдээллийг төвд илгээх холбоотыг хангах

Хүснэгт 11.Автозогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэхэд шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн зардлын тооцоо¹²

д/д	Зардлын нэр	тоо	Нэгж үнэ	Нийт үнэ
1	Дугаар таних камер 1 орцтой зогсоол зариулагдсан	4	7,000,000	28,000,000
2	Зогсоолын хаалт 2 ширхэг удирдлагын хамт	2	7,000,000	1,400,000
3	Метал мэдрэгч төхөөрөмж	4	4,300,000	17,200,000
4	Хяналтын камер	4	1,000,000	4,000,000
5	Лед дэлгэц	2	2,000,000	4,000,000

¹¹ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагаанн тайлан

¹² Замын хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалтын газрын 2022 оны үйл ажиллагааны тайланд тусгагдсан зогсоолын үйл ажиллагаанд хамаарах төхөөрөмжийн үнийн судалгааг хавсаргав.

6	Программ хангамж			10,000,000
7	Сүлжээний бусад жижиг материал	1	300,000	300,000
8	Шилэн кабелийн холбогч муфт конвертууд	4	3,000,000	12,000,000
9	Цахилгаан утас	500	6,000	3,000,000
10	Хяналтын камерын шон	4	3,000,000	12,000,000
11	Тог баригч	1	1,000,000	1,000,000
12	Бичлэг хадгалах төхөөрөмж	1	1,000,000	1,000,000
13	Суурилуулах ажлын хөлс	1	20,000 000	20,000 000
				109,500,000

Өнөөдрийн байдлаар Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2022 оны 34 дүгээр тогтоолоор баталсан “Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт худалдаа, үйлчилгээ эрхлэх нийтлэг журам”-д заасны дагуу автомашины зогсоол (дулаан, ил) -ын үйл ажиллагааг эрхлэхэд тавигдах шаардлага, түүнчлэн автозогсоол, түүний ангилал ба ерөнхий шаардлагыг үндэсний стандарт MNS 5342:2007 аар зохицуулж байна.

Нийслэлийн авто замын газрын мэдээллээр 2022 оны байдлаар нийт 74 иргэн, аж ахуйн нэгж авто зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэх гэрээ байгуулан ажиллаж байна. Үүнээс 66 нь аж ахуйн нэгж, 8 нь иргэн байна.¹³

Иймд хуулиар шинээр тавьж байгаа шаардлагыг биелүүлэхийн тулд 66 хуулийн этгээд нийт 109,500,000 төгрөгийн зардал гаргана гэж үзвэл нийт **7,227,000,000** төгрөг зарцуулахаар байна.

Зардал 4

9.1.7.зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь эд хөрөнгийн болон хариуцлагын даатгалд даатгуулсан байх.

Хүснэгт 11. Даатгалын үнэлгээний хэмжээ, даатгалын суурь хураамж нь жолоочийн даатгалын тухай хуульд заасны дагуу дараах хэмжээтэй байна.¹⁴

№	Тээврийн хэрэгслийн ангилал	Даатгалын үнэлгээ буюу нэг удаа олгох нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ	Даатгалын суурь хураамж
1	“А” ангиллын тээврийн хэрэгсэл	5 сая хүртэл	12,500
2	“В” ангиллын тээврийн хэрэгсэл	5 сая хүртэл	33,000
3	“С” ангиллын тээврийн хэрэгсэл	10 сая хүртэл	42,500
4	“D” ангиллын тээврийн хэрэгсэл	10 сая хүртэл	53,000
5	“Механизм” ангиллын тээврийн хэрэгсэл	5 сая хүртэл	12,500

¹³ <https://road.ub.gov.mn/?p=9259>

¹⁴ <https://bodi-insurance.com/compulsory-insurance/>

Даатгалын хураамж нь тухайн авто машины ангилал, зориулалт, даац, суудлын тоо, газарзүйн байршил мөн автомашин өмчлөгч, үндсэн даатгуулагч болон хамтран даатгуулагч, жолоочийн жолоо барьсан туршлага, нөхөн төлбөр авсан түүх зэргээс хамааран бодогддог бөгөөд даатгалын компани бүрт ижил байдаг байна.¹⁵

Зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэгч хуулийн этгээд нь хүснэгт 11-д тусгасан жолоочийн хариуцлагын даатгалын “в” ангиллын тээврийн хэрэгслийн нэг жилд төлдөг 33,000 төгрөгийг жишиг болгон авч үүнийг тухайн зогсоолын багтаамжаас хамааран даатгалын төлбөрийн хэмжээг гаргаж болохоор байна.

Гэрээ бүхий ажиллаж байгаа нийт зогсоолын багтаамжийн дундаж хэмжээ 29 тээврийн хэрэгсэл¹⁶ гэж үзэж 33,000 төгрөг, нийт 957,000 төгрөгийг нэг жилд даатгалын хураамжид төлнө гэж үзнэ.

Иймд нийт 66 хуулийн этгээд даатгалын төлбөрт нийт 63,162,000 төгрөг нэг жилд төлөхөөр байна.

Зардал 5

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд

6.6.Түгжрэлтэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ:

6.6.1.тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй;

6.6.2.Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн үлдэгдэлгүй;

6.6.3.автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, агаарын бохирдлын төлбөр, авто зам ашигласны төлбөрийн үлдэгдэлгүй.

Тээврийн хэрэгслийн цахим гэрчилгээг хуулийн этгээдээс зардал гаргахгүйгээр төрөөс үнэ төлбөргүй олгохоор нийслэлийн эрх бүхий байгууллагаас олон нийтийн мэдээллийн хэрэгслээр зарласан байдаг. Иймд хуулийн этгээдэд цахим гэрчилгээтэй холбоотой зардал гарахгүй бөгөөд цахим гэрчилгээний зардал нь энэхүү тайлангийн улсын төсвийн зардал тооцох хэсэгт тооцогдох болно.

2022 онд Улаанбаатар хотод бүртгэгдсэн 829,942 зөрчлийн 233,654 нь төлөгдөж 596,289 зөрчлийн төлбөр төлөгдөөгүй байна. Нийт зөрчлийн 9 хувь нь хуулийн этгээдийн өмчлөлийн тээврийн хэрэгсэлд хамаарах зөрчил байна.¹⁷

Хуулийн төсөлд тусгаснаар замын хөдөлгөөний зөрчил гаргаж торгох шийтгэлийг биелүүлээгүй этгээдийг тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглохоор тусгасан нь хуулийн этгээдэд шууд зардал үүсгэж байна гэх үзэх боломжгүй бөгөөд харин шийтгэлийн биелэлт нэмэгдэх, хуулийн хэрэгжилт хангагдах ач холбогдолтой. Гэхдээ Зөрчлийн тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасны дагуу торгох шийтгэлийг нэг хүртэлх жилийн хугацаанд хэсэгчлэн

¹⁵ <https://bodi-insurance.com/compulsory-insurance/>

¹⁶ Авто замын газар бүртгэлтэй гэрээ бүхий 74 иргэн, хуулийн этгээдийн зогсоолын багтаамжийг дундажлан гаргасан тоо

¹⁷ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

төлүүлэх боломжтой байдгийг анхаарч, “хуульд заасан хугацаандаа төлөөгүй” гэсэн агуулгыг нэмж тусгаж хууль хоорондын уялдааг хангах нь зүйтэй.

ДӨРӨВ.ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГАД ҮҮСЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО

3.2.Хүний нөөцийн хэрэгцээг тооцох

Хуулийн төсөлд төрийн байгууллагад тодорхой хэмжээгээр үүрэг нэмэгдүүлсэн, үүнтэй холбогдуулан тодорхой мөнгөн зардал бий болж болзошгүй зохицуулалт тусгагдсан байх тул төрд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”-ын 2 дугаар зүйлийн 2.1 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах үе шаттайгаар тооцоолно. **Үүнд:**

4.1.төрийн байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг буюу ажил үйлчилгээг тодорхойлох;

4.2. уг чиг үүргийг гүйцэтгэх хүний нөөцийг тодорхойлох;

4.3. гарах зардлыг тооцох;

4.4. зардлыг нэгтгэн тооцох;

4.5. хувилбарыг нягталж, үр дүнг танилцуулах.

Энэ шатанд төрийн байгууллагын ажил үйлчилгээг хэрэгжүүлэхэд зарцуулах хугацаа болон жилд гүйцэтгэх тоо буюу тохиолдлын тоо, түүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардагдах нийт ажлын цаг гэсэн 3 үзүүлэлтийг гаргана.

Хуулийн төсөл дэх төрийн байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг /ажил үйлчилгээ/, түүний агуулгыг тодорхойлбол:

Зардал 1

6.7.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлнэ.

6.8.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлнэ.

1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.

7.2.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага ногдуулж, тухайн сард ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжилнэ.

Хүснэгт 12. Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг:

Гүйцэтгэх үүрэг	Үүргийн мэдээллийн агуулга	Стандарт үйл ажиллагаа	Хугацаа минут	Тохиолдлын	Нийт хугацаа мин
Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлнэ.	замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэнэ	цахим системээс мэдээлэл сонгон авах	30	4	120
		мэдээллийг баталгаажуулах	30	4	120
	замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр мэдээлнэ	мэдээлэх хэрэгслүүдээ сонгох	120	4	480
		мэдээлэл дамжуулах газарт хүргүүлэх	120	4	480
		заал танхимаас биечлэн хүргэх	60	4	240
Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлнэ.	түгжрэлтэй бүсийн мэдээллийг өгнө	бүс тогтоосон шийдвэртэй танилцах	30	4	120
		бүсийн нөхцөлийн мэдээллийг цуглуулах	30	4	120
	тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлнэ.	замын судалгааг гаргах	120	4	480
		мэдээллийг шалгах нягтлах	30	4	120
		мэдээлэх хэрэгслүүдээ сонгох	120	4	480
		мэдээлэл дамжуулах газарт хүргүүлэх	120	4	480
		заал танхимаас биечлэн хүргэх	60	4	240
НИЙТ					3,480
1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.	төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим системд үндэслэн ногдуулна.	цахим системд нэвтрэн мэдээлэл гаргах	30	12	360
		мэдээллийг шалгах	30	12	360
	тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.	цахим гэрчилгээний мэдээллийг нягтлах	10	12	120
7.2.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг	тухайн сард	төлбөр төлөгчдийн мэдээлэл хайх	30	12	360

нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага ногдуулж, тухайн сард ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжилнэ.	ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжилнэ.	мэдээлэл хүргүүлэх	10	12	120
					1,320

Төрийн байгууллагад үүсэх хүний нөөцийн хэрэгцээг дээрх мэдээллүүдийг ашиглан дараах байдлаар гаргана.

Шаардагдах ажлын цагийг Хөдөлмөрийн тухай хуульд тусгагдсан ажиллах цагийн горимтой харьцуулах авч үзнэ. Ингэхдээ нэг жилд ажиллах өдөр, цаг, минут гэсэн хэмжигдэхүүнд тулгуурлана.

1 жил = ажлын 200¹⁸ өдөр

1 өдөр = ажлын 8 цаг /Хөдөлмөрийн тухай хуулийн дагуу/

1 цаг = ажлын 60 минут

Жилд 200 ажлын өдөр буюу /200 x 8/ 1600 ажлын цаг буюу /1,600 x 60/ 96,000 минут ажиллана гэсэн үг.

Нийт зарцуулах хугацаагаар хүний нөөцийн хэрэгцээ тодорхойлогдох ба тэрхүү хугацааг нэг жилд ажиллах ажлын минутад хувааснаар шаардлагатай хүний нөөцийн хэрэгцээ буюу ажлын байрны тоо гарна. Үүнийг дараах байдлаар гаргана.

Хүснэгт 13

Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа	Хүний нөөцийн хэрэгцээ	Жилд шаардагдах ажлын цаг/мин	Нэмэгдэж буй ачаалал /орон тоо/
Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлнэ. Мөн түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлэх үйл ажиллагаа .	3,480 мин	96,000	0,05

¹⁸ Хуанлийн 365 хоногоос хөдөлмөрийн хуулинд заасан нийтээр амрах байрын өдөр, ээлжийн амралт, хагас бүтэн сайн өдөр зэргийг хасаж бодитой ажиллах өдрийг тооцно.

Цахимаар ногдуулалт хийж, төлбөрийн мэдээлэл хүргүүлэх үйл ажиллагаа	1,320 мин		
--	-----------	--	--

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2022 оны 76 дугаар тогтоолоор “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын дүрмийг, Нийслэлийн Засаг даргын 2022 оны А/605 дугаар захирамжаар “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын бүтэц, орон тоо нийт 94 албан хаагчийн орон тоо батлагдаж 71 албан хаагчтайгаар дүрмээр хүлээсэн 19 үндсэн чиг үүргийн хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.¹⁹

Дээрх тооцооллоос харахад Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв нь хуулийн төсөлд тусгасан чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд нэг ажилтан нэг жилд ажиллах ёстой стандарт 96,000 минут буюу 1,600 цагт хувааж гаргавал **0.05** албан хаагч шаардлагатай гэсэн тооцоолол гарч байна. Өөрөөр хэлбэл хуулийн төсөлд тусгасан үүргийг хэрэгжүүлэхэд орон тоо нэмэх хэрэгцээ шаардлага байхгүй, “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын одоо ажиллаж байгаа албан хаагч энэ ажлыг хариуцан гүйцэтгэх боломжтой гэсэн тооцоолол гарсан болно.

Зардал 2

10.2.Нийтийн эзэмшлийн зогсоолын төлөвлөлтөд тухайн нутаг дэвсгэрийн оршин суугчид, нийслэлийн авто замын болон замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагын саналыг авна.

Төлөвлөлтөд санал авах ажиллагаа Захиргааны ерөнхий хуулийн дагуу хийгддэг үйл ажиллагаа тул үүнийг шинээр хийгдэх үйл ажиллагаа гэж үзэж үүнийг хэрэгжүүлэх стандарт үйл ажиллагаа, түүнд зориулан хүний нөөцийг тооцох шаардлагагүй гэж үзсэн болно.

Зардал 3

13.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байна.

Аливаа төрлийн сангийн өдөр тутмын үйл ажиллагааг удирдах, хөрөнгийг бүрдүүлэх, зарцуулах, мэдээлэх хуульд заасан чиг үүргийг хариуцан гүйцэтгэх чиг үүргийг хэрэгжүүлэх этгээд тодорхой байх ёстой. Хуулийн төслийн тандан судалгаагаар нийтийн тээврийн хөгжлийн сангийн орлогын хэмжээг урьдчилсан байдлаар тооцоолж дүгнэлт гаргасан байдаг.

Харин энэхүү нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг удирдах, хариуцах этгээд буюу тодорхой бүтцийн талаарх мэдээлэл хуулийн төсөлд байхгүй байх тул Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд тусгасан Нийслэлийг хөгжүүлэх сангийн бүрэлдэхүүн хэсэг байхаар, тус хөгжлийн сангийн удирдах бүтэцтэй нэгтгэн нэг удирдлагаар хэрэгжүүлэх боломжтой.

¹⁹ Хуулийн төслийн тандан судалгааны тайлан

Зардал 4

4.2.Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, татварын улсын байцаагч нь нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагатай хамтран төлбөр төлөгчийн замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрсэн болон бусад шаардлагатай гэж үзсэн мэдээллийн бүртгэл хөтөлнө.

Энэ хэсэгт “Шаардлагатай гэж үзсэн мэдээлэл”- д хамаарах мэдээллийн агуулга тодорхойгүй тул зардал тооцох боломжгүй болно.

Зардал 5

6.4.Түгжрэлтэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулсан байна.

Замын хөдөлгөөний удирдлага зохион байгуулалтын ухаалаг систем нэвтрүүлэх чиглэлээр нийслэлийн Цахим хөгжил, мэдээллийн технологийн газар,Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв нь нийт 44 цэгийн 70 гэрлэн дохионы шонд RFID төхөөрөмж суурилуулахад хамтран ажиллаж, 2022 оны 12 сарын 20-ны байдлаар 58 RFID төхөөрөмж суурилагдсан байна. ²⁰

Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын 2023 онд хамтран баталсан техникийн хяналтын гэрчилгээжүүлэлтийн урьдчилсан төсөв нь нийслэлийн 9 дүүрэг болон 21 аймгийн хэмжээнд нийт 6,780,000,000 төгрөг байна. Тус төсвийн дагуу улсын хэмжээнд нийт 1,000,000 ширхэг шошгыг суурилуулахаас 600,000 ширхэгийг нийслэлийн 9 дүүрэгт суурилуулахаар тооцоолсон байдаг.

Хүснэгт 14.Техникийн хяналтын цахим гэрчилгээжүүлэлтийн нэгдсэн төсөв /нийслэлд хамаарах хэсэг/ ²¹

д/д	Арга хэмжээ	Нийт нийслэлд	тоо	Нэгж үнэ	Нийт үнэ
1	Шошго наалт	600,000		6,490	3,894,000,000
2	Гар уншигч төхөөрөмж	60		2,900,000	174,000,000
					4,068,000,000

²⁰ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

²¹ Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын хамтран баталсан Техникийн хяналтын гэрчилгээжүүлэлтийн нэгдсэн төсвийн хуулбарыг хавсаргав.

Хамрах хүрээ	RFID Суурилуулах тоо	суурилуулах зардал /төг/	Нийт
Улаанбаатарт	600,000	880	528,000,000

Энэ хэсгийг тооцоолоход түгжрэлийн бүсийг нийслэлийн аль нэг газар, мөн цаг хугацаа, хамрах хүрээг өөр өөрөөр тогтоож болох тул зөвхөн Их тойруугийн бүсэд бус харин нийслэлийн нутаг дэвсгэрт бүхэлд нь шаардагдах зардал гэж үзсэн болно.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тус хуулийн үйлчлэх хүрээг зөвхөн нийслэл Улаанбаатар хот байхаар тусгасан байна. Иймд цахим гэрчилгээжүүлэлттэй холбоотой дээрх зардлын орон нутагт хамаарах хэсгийг оролцуулж тооцох шаардлагагүй тул зөвхөн нийслэлд хамаарах 60 хувийн зардлын тооцоход тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж байршуулах нэг удаа гарах нийт зардал **4,596,000,000** байна.

ТАВ. ДҮГНЭЛТ, САНАЛ

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн²² 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар уг хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал” /цаашид “аргачлал” гэх/-ыг баримтлан зардлын тооцоог гаргалаа.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслүүд нь нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлогдсон байх тул зардлын тооцоог хамтатган хийлээ.

Хуулийн төслийн зардлыг тооцохдоо бодит статистик болон хугацааг шууд ашиглах боломжгүй тохиолдолд адил төстэй ажил, үйлчилгээ байгаа эсэхийг судалж, баримжаалан авах болон хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгасан судалгаа, тоо баримт, статистикийг ашигласан болно.

²² “Төрийн мэдээлэл” эмхтгэлийн 2015 оны 7 дугаар сарын 03-ны өдрийн 25 дугаарт нийтлэгдсэн

Харилцан уялдаа бүхий дээрх хоёр хуулийн төсөлд түгжрэлийн төлбөр авах бүсийг нийслэлийн Засаг дарга, төлбөрийн хэмжээг 0-20,000 төгрөгийн хооронд нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас тогтоохоор тусгасан байна.

Ийнхүү бүс тогтоох, түүний төлбөрийн хэмжээг хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгасан тоо баримт, тооцооллыг үндэслэн баримжаалахдаа түгжрэлийн бүсийг өдрийн нийт замын хөдөлгөөний хамгийн их ачаалал бүхий Их тойруугийн бүсээр авч, харин төлбөрийн хэмжээг дунджаар 10,000 төгрөгөөр тооцсон болно.

Ийнхүү иргэний нийт 72,037 тээврийн хэрэгсэлд өдөрт 1 удаа их тойруугийн буюу түгжрэлийн төлбөр ногдуулах бүсэд зорчиход нэг жилд нийт **94,474,339,000** төгрөг, хуулийн этгээдийн өмчлөлд бүртгэлтэй нийт 25,116 тээврийн хэрэгсэл нэг жилд **50,215,830,000** төлбөрийн зардал гарахаар байна.

Тээврийн хэрэгслийн цахим гэрчилгээг иргэдээс зардал гаргахгүйгээр төрөөс үнэ төлбөргүй олгохоор нийслэлийн эрх бүхий байгууллагаас олон нийтийн мэдээллийн хэрэгслээр зарласан байдаг. Иймд иргэд болон хуулийн этгээдээс цахим гэрчилгээтэй холбоотой зардал гаргахгүй бөгөөд энэ нь төрийн байгууллагын мөнгөн зардал болж тооцогдоно.

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний зөрчил гаргаж торгох шийтгэлийг биелүүлээгүй этгээдийг тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглохоор тусгасан нь иргэн, хуулийн этгээдэд шууд зардал үүсгэж байна гэх үзэх боломжгүй бөгөөд харин шийтгэлийн биелэлт нэмэгдэх, хуулийн хэрэгжилт хангагдах ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

Түүнчлэн төлбөр төлөгч 25,116 хуулийн этгээд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлөх үүргийг хэрэгжүүлэхэд нэг жилд нийт **1,491,890,400** төгрөгийн зардал гаргахаар байна.

Мөн хуулийн төсөлд авто зогсоол ажиллуулахад тавигдах шаардлагуудыг тусгасан бөгөөд зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь эд хөрөнгийн болон хариуцлагын даатгалд даатгуулах үүргийг хэрэгжүүлэхэд нийт 66 хуулийн этгээд даатгалын төлбөрт нэг жилд нийт **63,162,000** төгрөг төлөхөөр байна. Түүнчлэн хуулиар шинээр тавьж байгаа шаардлагыг биелүүлэхийн тулд мөн 66 хуулийн этгээд нийт 109,500,000 төгрөгийн зардал гаргана гэж үзвэл нийт **7,227,000,000** төгрөг зарцуулахаар байна.

Төрийн байгууллагад үүсэх зардлыг хүний нөөцийн зардал болон мөнгөн зардал гэж авч үзсэн бөгөөд тус хуулийн төсөлд Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагад замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлэх, түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлэх, түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулах, тухайн сард ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжлэх үүргүүдийг хүлээлгэсэн байна.

Ийнхүү дээрх чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд **0.05** албан хаагч шаардлагатай буюу шинээр үүсэх хүний нөөцийн хэрэгцээ шаардлага байхгүй, “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын одоо ажиллаж байгаа албан хаагч энэ ажлыг хариуцан гүйцэтгэх боломжтой байна.

Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байхаар тусгасан. Аливаа төрлийн сангийн өдөр тутмын үйл ажиллагааг удирдах, хөрөнгийг бүрдүүлэх, зарцуулах, мэдээлэх хуульд заасан чиг үүргийг хариуцан гүйцэтгэх чиг үүргийг хэрэгжүүлэх этгээд тодорхой байх ёстой. Хуулийн төслийн тандан судалгаагаар нийтийн тээврийн хөгжлийн сангийн орлогын хэмжээг урьдчилсан байдлаар тооцоолж дүгнэлт гаргасан байдаг.

Харин энэхүү нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг удирдах, хариуцах этгээд буюу тодорхой бүтцийн талаарх мэдээлэл хуулийн төсөлд байхгүй байх тул Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд тусгасан Нийслэлийг хөгжүүлэх сангийн бүрэлдэхүүн хэсэг байхаар, тус хөгжлийн сангийн удирдах бүтэцтэй нэгтгэн нэг удирдлагаар хэрэгжүүлэх боломжтой.

Түүнчлэн Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2013 оны 151 тогтоолоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санг байгуулж, сангийн зөвлөлийг 13 хүний бүрэлдэхүүнтэй байгуулан ажиллуулж байсан туршлагыг мөн судлах нь зүйтэй.

Түгжрэлтэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулж, түүнийг үндсэн төлбөр ногдуулахаар зохицуулсан.

Дээр дурдсаны дагуу иргэн, хуулийн этгээдийн цахим гэрчилгээний шошго байрлуулах зардлыг төрөөс олгохоор зарласан тул энэ нь төрийн байгууллагын мөнгөн зардал болж тооцогдоно. Ингэхдээ түгжрэлийн бүсийг нийслэлийн аль нэг газар, мөн цаг хугацаа, хамрах хүрээг өөр өөрөөр тогтоож болох тул зөвхөн Их тойруугийн бүсэд бус харин нийслэлийн нутаг дэвсгэрт бүхэлд нь шаардагдах зардал гэж үзсэн. Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тус хуулийн үйлчлэх хүрээг зөвхөн нийслэл Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр байхаар тусгасан. Иймд Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын 2023 онд хамтран баталсан техникийн хяналтын гэрчилгээжүүлэлтийн урьдчилсан зардлын орон нутагт хамаарах хэсгийг оролцуулж тооцох шаардлагагүй тул ийнхүү нийт зардлын 60 хувь буюу зөвхөн нийслэлд хамаарах хэсгийг тооцоход тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж байршуулах нэг удаа гарах нийт зардал **4,596,000,000** байна.

Цаашид хуулийн төслийг боловсронгуй болгох чиглэлээр түгжрэлийн бүсийн хамрах хүрээг аль болох багаар тогтоох, мөн хураах төлбөрийн хэмжээг тандан судалгаагаар үндэслэл бүхий тогтоосон 5,800 төгрөгөөр тогтоох

боломжийг бий болгох нь зүйтэй. Тус тайланд тусгасан мөнгөн дүнгээр тооцвол иргэн, хуулийн этгээдэд учруулах мөнгөн зардал 41 хувиар буурах боломжтойг анхаарч, хуулийн төслийн интервал тогтоосон хэсэгт өөрчлөлт оруулах боломжийг судлах нь зүйтэй.

Мөн Зөрчлийн тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасны дагуу торгох шийтгэлийг нэг хүртэлх жилийн хугацаанд хэсэгчлэн төлүүлэх боломжтой байдгийг анхаарч, “хуульд заасан хугацаанд төлөөгүй” гэсэн агуулгыг нэмж тусгаж хууль хоорондын уялдааг хангах нь зүйтэй.

Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, татварын улсын байцаагч нь нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагатай хамтран төлбөр төлөгчийн замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрсэн болон бусад шаардлагатай гэж үзсэн мэдээллийн бүртгэл хөтлөх үүргийг хүлээлгэсэн боловч “шаардлагатай гэж үзсэн мэдээлэл”-д хамаарах мэдээллийн агуулга тодорхойгүй тул зардал тооцох боломжгүй болно.

Одоогийн “Их тойруу” төвтэй хотын доторх таталцлыг үүрэг зориулалт ижил төстэй, хотын шинэ төв, дэд төвүүдийг хотын нутаг дэвсгэрт тараан шинээр байгуулсанаар оршин суугчдад бүх төрлийн үйлчилгээ, ажлын байрыг ойртуулснаар явган болон тээврийн хэрэгслийн зорчилтын зорилго чиглэл, урсгалыг тарааж, түгжрэл үүсгэж буй одоогийн нөхцөл байдлыг арилгахын тулд хуулийн төсөлд тусгасан арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлэхэд бий болох зардлууд нь дээр дурдсан алдагдсан боломжийн өртөгтэй харьцуулахад зардал, үр өгөөжийн харьцаа эерэг түвшинд байна гэж үзлээ.

---oOo---

Хавсралт 1

Зогсоол тохижуулахад шаардлагатай тэнэг төхөөрөмжийн үнэ, тариф

2022 оны 09 дүгээр сарын 05				Улаанбаатар хот			
№	Нэр, төрөл	Хүчин чадал, техникийн үзүүлэлт	Зург	Тоо	Нэгж үнэ	Нийт үнэ	
1	Дугаар танх камер 1-орцтой зогсоолд хориулагдсан.	1. Дугаар танх камерд 2MP		4	7,000,000	28000000	
2		2. Танхжурд 8MP					
3		3. Материал: Ган төмөр					
4		4. Холбоотын стандарт ТСРДР					
5		5. Монгол дугаар танхжурд					
6	Зогсоолын хяалт; 2 ширхэг удирдлагатай хяалт	QATIPRO Тод цэнхэр өнгө сонин чанартай зузаан төмөр их бие, андөр чадлын мотор, дивалал бүүрүүлэх бүтэцтэй болон нугалал холбоотой 2 ширхэг удирдлага дотлолдох бөгөөд хүснэгт талбайг нэмэлт удирдлага таниулах бүтэцтэй Нээгдэх хугацаа 3 секунд Сайржуулсан хөтөн цагаан температур (-40 - +20) хэмд буюу Монголын цаг алварт тохирсон Баталгаат хугацаа 1 жил бөгөөд зогсоор үйлчилгээ, сэлбэг хэрэгсэлээр хангана		4	4,300,000	17200000	
7	Металл мэдрэгч төхөөрөмж	дэлд байрлана Автоматич гарсны дараа хяалтыг автоматичар хянах Хөдөлгөөн дээр хянах байртай үед хянах хянах сэрмийн хянах үйлдлийг хянах байрлана		2	700,000	1,400,000	
8	Хяналтын Камер	HIKVISION DS-2CE1622D-1 Гадна, 4MP Fixed Bullet Network Camera High quality imaging with 4 MP resolution		4	1,000,000	4,000,000	
9	Лэд дэлгэц	INFOPARK LAN INTELLIGENT INFORMER		2	2,000,000	4,000,000	
10	Програм хангагч					10,000,000	
11	Сүлжээний ПОР Сүлжээ бүхэл хяналт материалын				1	300,000	300,000
12	Шилэн кабелийн холбогч муфт комматериуд				2	200,000	1,000,000
13	Шилэн кабели	1 метр х 5000 (Анхны холбогч шилэн)		1000	8,000	8,000,000	
14	Цахилгааны утас	(2х) 5 жил бүрээстэй сонгодог кабели		500	8,000	4,000,000	
15	Хяналтын камерын шон			4	3,000,000	12,000,000	
16	Төг баримч			1	1,000,000	1,000,000	
17	Бичлэг хадгалах			1	1,000,000	1,000,000	
18	Төхөөрөмж хяналтын хяалт			1	20,000,000	20,000,000	
19	Нийт						109,500,000

Ашигласан материал

1. Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл
2. Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл
3. Зөрчлийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн үзэл баримтлал, танилцуулга
4. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль
5. Хууль тогтоомжийн тухай хууль
6. Хөдөлмөрийн тухай хууль
7. Нийтээр тэмдэглэх баярын болон тэмдэглэлт өдрүүдийн тухай хууль
8. Засгийн газрын 2019 оны 59 дүгээр тогтоол “Аргачлал батлах тухай”
9. Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Аргачлалыг хэрэгжүүлэх гарын авлага 2016
10. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ шаардлагыг тандан судалсан судалгааны тайлан 2022
11. Замын хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалын газрын 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан
12. 1212.mn Үндэсний статистикийн хороо
13. <https://road.ub.gov.mn/?p=9259>
14. <https://mrttd.gov.mn/t/120>
15. <https://bodi-insurance.com/compulsory-insurance/>
16. <https://transportation.police.gov.mn/>
17. <https://estandard.gov.mn/standard/v/5556>
18. <http://opendata.burtgel.gov.mn/le>
19. Нийслэл Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, суурь судалгаа
20. Автозогсоолын тухай хуулийн төслийн үзэл баримтлал, тандан судалгаа БХБЯ 2016 он
21. Зам тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын хамтран баталсан Техникийн хяналтын цахим гэрчилгээжүүлэлтийн урьдчилсан төсөв
22. Бусад



БАТЛАВ: ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН

С.БЯМБАЦОГТ



БАТЛАВ: НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГА
БӨГӨӨД УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗОХИРАГЧ

Д.СҮМЪЯАБАЗАР

ТЕХНИКИЙН ХЯНАЛТЫН ЦАХИМ ГЭРЧИЛГЭЭЖҮҮЛЭЛИЙН НЭГДСЭН ТӨСӨВ

2/6/2023

№	Арга хэмжээ	Үзүүлэлт /Дүйцэх/	Нийт тоо	Нэгж үнэ	Нийт үнэ
Цахим гэрчилгээтэй холбоотой зардлын задаргаа					
1	Шошго	Тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын цахим гэрчилгээ /Tag -ийг техникийн үзүүлэлтийн дагуу үйлдвэрлүүлж захиалсан EPS дугаарлалтыг хийх, лого болон QR код хэвлэх, хамгаалалтын давхарга үүсгэх, хуулга наах, тээвэрлэх, хуваарилах, суурилуулах, шалгах тохируулах зэрэг бүх зохион байгуулалтын ажил багтсан/	1,000,000	6,490	6,490,000,000
2	Гар уншигч төхөөрөмж	Android 8.1/11, RAM+ROM: 3+32GB/ 4+64GB(optional), 8000mAh Powerful Battery, Cortex-A53 2.5/2.3 Ghz Octa-core, 5.2" IPS 1080P Screen, 4G/ Dual-band WIFI, UHF RFID (Impinj E710/R2000 Chip), NFC (Optional), Accurate GPS, Barcode Scanning (Optional), 13MP Autofocus Camera	100	2,900,000	290,000,000
Нийт					6,780,000,000

Автотээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын цахим гэрчилгээ "RFID tag"-ийг худалдан авах, нааж суурилуулах, шалгаж тохируулах, зохион байгуулалт хийх ажлын зардлын урьдчилсан тооцоо

1	Нэг бүрийн өртөг	1.8 1\$=3430₮	1 сая ширхэг 6,490,000,000	6,490,000,000.00						Нийт зардал			
2	Хамрах хүрээ	RFID суурилуулах тоо	Суурилуулах зардал	Нийт	АТҮТ	АЖДХ	Гүйцэтгэгч компани	ЗТХТ	Нийслэл ЦХМТГ, НЦУ	ТЦА	Нутгийн захиргаа	Бусад төрийн байгууллага	Нийт
3	Улаанбаатар												
4	Баянзүрх ТХҮТ	140350	880.00	123,508,000	5	2	5	2	12	2			28
5	Баянгол ТХҮТ	103560	880.00	91,132,800	5	2	5	2	12	2			26
6	Сонгинохайрхан ТХҮТ	108580	880.00	95,550,400	5	2	5	2	12	2			26
7	Хан-Уул дүүрэг	78640	880.00	69,203,200	2	2	2	2	12	2			23
8	Сүхбаатар дүүрэг	86600	880.00	76,208,000	2	2	5	2	12	2			23
9	Чингэлтэй дүүрэг	63200	880.00	55,616,000	2	2	2	2	10	2			21
10	Багануур хот	9050	880.00	7,964,000	2	2	1	2	10	2			17
11	Налайх дүүрэг	9000	880.00	7,920,000	2	2	1	2	10	2			17
12	Багахангай дүүрэг	1020	880.00	897,600	2	2	1	2	10	2			17
13	Нийт	600000	880.00	528,000,000	27	18	33	18	100	18			198
Орон нутагт													
14	Архангай	16277	550.00	8,952,350.00	4	1	2	2	0	1			10
15	Баян-өлгий	21429	550.00	11,785,950.00	4	1	2	2	0	1			10
16	Баянхонгор	17853	550.00	9,819,150.00	4	1	2	2	0	1			9
17	Булган	13276	550.00	7,301,800.00	4	1	2	2	0	1			9
18	Говь-алтай	13174	550.00	7,245,700.00	4	1	2	2	0	1			9
19	Говьсүмбэр	3511	550.00	1,931,050.00	4	1	2	2	0	1			9
20	Дархан-уул	26032	550.00	14,317,600.00	4	1	2	2	0	1			9
21	Дорноговь	19322	550.00	10,627,100.00	4	1	2	2	0	1			9
22	Дорнод	16109	550.00	8,859,950.00	4	1	2	2	0	1			9
23	Дундговь	10525	550.00	5,788,750.00	4	1	2	2	0	1			9
24	Завхан	15787	550.00	8,682,850.00	4	1	2	2	0	1			9
25	Орхон	28311	550.00	15,571,050.00	4	1	2	2	0	1			9
26	Сэлэнгэ	26202	550.00	14,411,100.00	4	1	2	2	0	1			9
27	Сүхбаатар	13967	550.00	7,681,850.00	4	1	2	2	0	1			9
28	Төв	18748	550.00	10,311,400.00	4	1	2	2	0	1			9
29	Увс	15700	550.00	8,635,000.00	4	1	2	2	0	1			9
30	Ховд	20415	550.00	11,228,250.00	4	1	2	2	0	1			9
31	Хэнтий	17052	550.00	9,378,600.00	4	1	2	2	0	1			9
32	Хөвсгөл	26597	550.00	14,628,350.00	4	1	2	2	0	1			9
33	Өвөрхангай	24313	550.00	13,372,150.00	4	1	2	2	0	1			9
34	Өмнөговь	35400	550.00	19,470,000.00	4	1	2	2	0	1			9

Нийт	400000	220,000,000.00	84	21	42	42	0	21	191	220,000,000.00
Нийт төсөв			111	39	75	60	100	39	389	

Тайлбар

Ажиллах хүчний судалгааг байгууллагуудаас ирүүлсэн судалгааг үндэслэсэн ба гүйцэтгэгч компани нь төслийн хугацаанд хамгийн багадаа 75 хүнийг ажиллуулах шаардлагыг

Tag -ийг техникийн үзүүлэлтийн дагуу үйлдвэрлүүлж захиалсан EPS дугаарлалтыг хийх, лого болон QR код хэвлэх, хамгаалалтын давхарга үүсгэх, хуулга наах, тээвэрлэх, хуваарилах, шалгах тохируулах зэрэг бүх зардал шошго нэг бүрийн үнэнд багтсан болно. Өөрөөр хэлбэл шошгыг заасан байршилд хүргэж суурилуулаад шалгаж баталгаажуулах ажлыг гүйцэтгэгч тал хариуцахаар тусгах

Нэмэлт анхаарах асуудлууд: Гүйцэтгэгч талаас техникийн үзүүлэлтийн дагуу тоо ёсоор авах, үйлдвэрлэлийн нөөц шошго хүлээн авах, системд бүртгэх асуудлыг захиалга хийхээс өмнө тохирох, хамгаалалтыг шийдвэрлэх, захиалачаас чип болон QR, tid-г мэдээллийг хүргүүлэх, үйлдвэрлэгч талаас баталгаажуулалт авах, туршилт хийх, хуваарилалт хийх, хадгалалт хамгаалалт, мэдээллийн аюулгүй байдлыг хангах

**ХУУЛЬ ТОГТООМЖИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН
ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО**

/Гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай/

Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гарах зардлын тооцоо

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийг баталснаар уг хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал” /цаашид“аргачлал“ гэх/-ыг баримтлан зардлын тооцоог гаргав.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар уг хуулийг хэрэгжүүлэх иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагад үүсэх зардал, ачааллыг тооцож, үүнийг хялбарчлах, бууруулах талаар санал боловсруулахад энэхүү тайлан чиглэгдэх болно.

	Ангилал	Үүсч болзошгүй зардлын гөрөл	Ачаалал	Бууруулах, хялбарчлах боломж
1	Иргэн	- Газрын суурь үнэлгээг тооцох - Үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнэлгээ - Газрын өмчлөх эрхийн гэрчилгээг шилжүүлэх - Газрын кадастр - Нүүлгэн шилжүүлэлт	- Иргэн өөрөө болон төсөлд хамрагдах нэгж талбарын айл, хуулийн этгээдүүдтэй харилцан ойлголцох, эвлэлдэх, зөвшилцөх - Төслийн үйл ажиллагааг бодитоор хэрэгжүүлэх, дэмжлэг үзүүлэх - Өөр байршилд нүүн шилжих, амьдралын хэв маягийг өөрчлөх, дасан зохицох - Төрийн зүгээс шаардах эрхийг тодорхой хэмжээгээр хэрэгжүүлэх	- Төрийн байгууллагын зүгээс төлөвлөлтөө зөв хийх - Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг талууд харилцан дэмжих - Нийслэлийн иргэний хувьд агаар, хөрс, орчны бохирдлыг бууруулахад нийгмийн хариуцлага, оролцоо, ухамсартайгаар биечлэн оролцох - Төслийн эдийн засаг, нийгмийн ач холбогдлын талаар бусдад үнэн бодит мэдээллийг хүргэн ажиллах
2	Хуулийн этгээд	- Газрын суурь үнэлгээг тооцох - Үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнэлгээ - Газрын өмчлөх эрхийн гэрчилгээг шилжүүлэх - Газрын кадастр - Нүүлгэн шилжүүлэлт	- Төсөлд хамрагдах нэгж талбарын айл, хуулийн этгээдүүдтэй харилцан ойлголцох, эвлэлдэх, зөвшилцөх - Төслийн үйл ажиллагааг бодитоор хэрэгжүүлэх, дэмжлэг үзүүлэх - Өөр байршилд нүүн шилжих, амьдралын	- Төрийн байгууллагын зүгээс төлөвлөлтөө зөв хийх - Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг талууд харилцан дэмжих - Нийслэлийн иргэний хувьд агаар, хөрс, орчны бохирдлыг бууруулахад нийгмийн хариуцлага, оролцоо,

			хэв маягийг өөрчлөх, дасан зохицох Төрийн зүгээс шаардах эрхийг тодорхой хэмжээгээр хэрэгжүүлэх	ухамсартайгаар биечлэн оролцох Төслийн эдийн засаг, нийгмийн ач холбогдлын талаар бусдад үнэн бодит мэдээллийг хүргэн ажиллах
3	Төрийн байгууллага	• Судалгаа, шинжилгээ • Иргэн, хуулийн этгээдэд мэдээлэл хүргүүлэх, сурталчилан таниулах нийгмийн бэлтгэл ажил • Иргэдийн оролцоог хангах, санал асуулга явуулах, нэгтгэх • Газрын өмчлөх эрхийн гэрчилгээг шилжүүлэх • Газрын кадастр • Ажиллах хүчний зардал, хөлс • Газрын суурь үнэлгээг тооцох • Нөхөх олговор • Газрын чанарын үнэлгээ • Газрын эдийн засгийн үнэлгээ • Үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнэлгээ хийх • Төсөл хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гэрээ байгуулах, хэлэлцээр хийх • Гэрээний үүргээ биелүүлэхийг шаардах • төслийн хугацаанд түр суурьших газар, байр, сууцаар хангах • нүүлгэн шилжүүлэлт • хэсэгчилсэн төлөвлөлт, зураг төсөл, ТЭЗҮ • инженерийн дэд бүтэц • нийтээр ашиглах барилга байгууламж • нөлөөлөлд дам өртсөн иргэн • төсөл хэрэгжүүлэгчийг сонгон шалгаруулах • хөрөнгийн үнэлгээний тайлан боловсруулах	• төсөл хэрэгжүүлэх талбарыг зөв сонгох, дарааллыг нь зөв тогтоох • иргэн, хуулийн этгээдэд төслийн зорилго, ач холбогдол, хүлээгдэж буй эерэг үр дүнг зөвөөр ойлгуулах, таниулах • төслийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх • шаардлагатай зарим иргэн, хуулийн этгээдтэй зөвшилцөх, албадах • ажиллах хүчнээ зөв зохион байгуулах • төсөл хэрэгжүүлэгчийг сонгон шалгаруулах ажлыг зохион байгуулах • тайлан мэдээлэл боловсруулах, бодит дүгнэлт гаргах	• төлөвлөлтөө зөв хийх • шаардлагатай төсөв, санхүүжилт болон бусад шаардлагатай нөөцөө бүрдүүлэх • ажиллах хүчнийг зөв сонгох • иргэдэд үнэн үөв, бодит мэдээлэл хүргэх, эргэх холбоо, уялдаа холбоог өдөр тутамд ханган идэвх санаачилгатай, уян хатнаар оролцох • хамтрагч талуудаа /хөрөнгийн үнэлгээ, барилгын гүйцэтгэгч.../ шударгаар зөв сонгох, төслөө аль болох богино хугацаанд чанартай, үр ашигтай гүйцэтгэхийг зорих • түр суурьшуулах байрыг сайтар бэлтгэх

ХУУЛИЙН ТӨСЛИЙН ҮР НӨЛӨӨГ ҮНЭЛЭХ АЖЛЫН ТАЙЛАН

/Гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай/

Хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх талаар

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулинд:

- орон сууцжуулах,
- орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх,
- газар чөлөөлөх,
- нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн албадан газар чөлөөлөх,
- гэр хорооллыг орон сууцжуулах байршил, гэр хорооллыг орон сууцжуулахад төрөөс үзүүлэх дэмжлэг ба санхүүжилт,
- гэр хорооллыг орон сууцжуулах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэгч байгууллагын чиг үүргийн талаарх зүйл, заалтуудыг тусган оруулсан болно.

Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолоор батлагдсан “Хууль тогтоомжийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх аргачлал”-ын 2.2-г хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлэх нийт 6 төрлийн үндсэн шалгуур үзүүлэлтийг тогтоосон ба энэхүү үнэлгээний ажлыг хийж гүйцэтгэхдээ хуулийн төслийн зорилгод хүрэх байдал, практикт хэрэгжих боломж, ойлгомжтой байдал, хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал, зардал, харилцан уялдаа гэсэн шалгуур үзүүлэлтийг бүгдийг нь сонгон авч үзлээ. Үүнд:

	Шалгуур үзүүлэлт	Үзүүлэлтийн зорилго	Дүн шинжилгээ
1	Зорилгод хүрэх байдал	тавьж байгаа зорилгодоо хүрч чадах эсэхийг тооцон судлах	“Алсын хараа-2050” Монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогод өрх, гэр бүлийн худалдан авах чадварт нийцсэн өртөгтэй сууцаар хангах тогтолцоотой болсон байх, иргэдийн худалдан авах чадварт нийцсэн өртөгтэй сууцаар хангах тогтолцоог бүрдүүлэх, хүн амын худалдан авах чадварт нийцсэн өртөгтэй, ногоон шийдэл бүхий чанартай орон сууцны хүрэлцээ, хангамжийг сайжруулах, өрх, гэр бүлийг эрэлтэд нийцсэн, худалдан авах чадварт тохирсон, чанартай, тохилог орон сууцаар хангадаг болсон байхаар төлөвлөсөн. Харин шинээр өргөн барьж буй “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хууль”-ийн 1.1 дэх хэсэгт иргэдийн саадгүй зорчих нөхцөлийг нэмэгдүүлэх, нийтийн тээврийн төрөл, хүртээмж, авто зогсоолын ашиглалтыг сайжруулах, замын хөдөлгөөний ачаалалтай хэсэгт төлбөр тогтоох, замын хөдөлгөөний эрчмийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулж гэр хорооллыг орон сууцжуулах, түгжрэл, орчны бохирдлоос үүсэх нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийг бууруулах,

			урьдчилан сэргийлэх үндсэн зорилтыг тавьсан. Дээрх зорилтыг хэрэгжүүлэхэд хуулинд шинээр оруулж буй нийслэлийн гэр хорооллыг орон сууцжуулах, түүнд шаардлагатай газар чөлөөлөлт, хэрэгжүүлэгч байгууллагын чиг үүрэг, төсөл хэрэгжүүлэх байршил, төрөөс үзүүлэх төрөл бүрийн дэмжлэг ялангуяа санхүүжилтийн талаар дэлгэрэнгүй заасан учраас гэр хорооллыг орон сууцжуулах үндсэн зорилтод хүрэх бүрэн боломжтой.
2	Практикт хэрэгжих боломж	зохицуулалтыг дагаж мөрдөх буюу хэрэгжүүлэх боломжтой эсэх	Гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийн үндсэн зорилтыг гүйцэтгэн хэрэгжүүлэхэд НЗДТГ, түүний хэрэгжүүлэгч агентлаг Нийслэлийн орон сууцны бодлогын газар, Нийслэлийн орон сууцны корпораци ХК, Улаанбаатар хотын гэр хорооллыг хөгжүүлэх, хөрөнгө оруулалтыг дэмжих хөтөлбөр төслийн нэгж, Улаанбаатар хотын орлогод нийцсэн ногоон орон сууц ба дасан зохицох чадвар бүхий хотын шинэчлэл салбарын төслийн нэгжийн өнөөгийн бүтэц, бүрэлдэхүүн, байгууллагуудын хоорондын уялдаа холбоогоор ханган ажиллах бүрэн боломжтой. Хуулийн зорилтыг өдөр тутамд хэрэгжүүлэх боломжит хуулийн этгээд нь Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас үүсгэн байгуулагдсан “Нийслэлийн орон сууцны корпораци” хаалттай хувьцаат компани юм. Нийслэл Улаанбаатар хотод хэрэгжүүлж буй орон сууцны олон талт төсөл, хөтөлбөрийг амжилттай хэрэгжүүлж байгаа салбартаа энэ чиглэлээр мэргэшсэн байгууллага ба тэдний үйл ажиллагааны чадавхийг судлан үзвэл байгууллагын бүтэц, ажиллах хүч хүний нөөцийн бүрэлдэхүүнтэй, санхүүгийн чадвар бүхий байгууллага болно.
3	Ойлгомжтой байдал	хэрэглэх, хэрэгжүүлэх субъектүүдийн хувьд ойлгомжтой, логик дараалалтайгаар боловсруулагдсан эсэх	Нийслэлийн гэр хорооллыг орон сууцжуулах, түүнд шаардлагатай газар чөлөөлөлт, төслийн хэрэгжүүлэгч байгууллагын чиг үүрэг, төсөл хэрэгжүүлэх байршил, төрөөс үзүүлэх төрөл бүрийн дэмжлэг ялангуяа санхүүжилтийн талаарх зүйл, заалтууд нь хоорондоо давхцалгүй, хэрэгжүүлэгч байгууллага болон иргэн, айл өрхийн хувьд ойлгоход энгийн байдлаар илэрхийлэгддэг ойлголтууд болно. Нөгөө талаас иргэдийн өдөр тутмын амьдралд өргөн хэрэглэгддэг, амьдралд ойр ойлголтууд учраас хувь хүний хувьд зйл, заалттай хамааралтай асуудлын талаар мэдээлэл авах, ойлгоход дөхөм болно.

			Дээрх зүйл заалтууд хуулинд энгийн байдлаар, харилцан хамааралтай, логик дараалалтайгаар, хоорондоо ойлголтын давхцалгүйгээр илэрхийлэгдэж чадсан учраас хуулийг хэрэглэх болон хэрэгжүүлэх субъектуудын хувьд ойлголтын ямар нэгэн зөрүү гарахгүй болно.
4	Хүлээн зөвшөөрөгдөх байдал	хуулийн төслийн зохицуулалт иргэд, байгууллагад хэрхэн нөлөөлөх, түүнийг эдгээр этгээдүүд (хуулийн төсөл шууд нөлөөлөх иргэн, хуулийн этгээд) хүлээн зөвшөөрөх эсэх	“Нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн албадан газар чөлөөлөх”-өөс бусад газар чөлөөлөлт, орон сууцжуулах, орон сууцны төсөл хэрэгжүүлэх, төсөл хэрэгжүүлэх байршлыг сонгох, төслийн төрийн дэмжлэг болон санхүүжилтийн талаарх зүйл, заалтууд нь өнөөдөр бодит амьдрал дээр өдөр тутамд өргөн хэрэглэгддэг ойлголтууд учраас иргэн, хуулийн этгээдэд энгийн ойлголмжтой байдлаар хүрэх боломжтой. Харин нийгмийн зайлшгүй хэрэгцээг үндэслэн албадан газар чөлөөлөх зүйл, заалт нь цөөн тооны иргэн, хуулийн этгээдэд шууд нөлөөлөх, зарим талаар тэдний эрхэнд халдах байдалд хүргэж болзошгүй учраас хуулийг хэрэглэх, ашиглах талаар үнэн бодит, зөв мэдээллийг хүргэх танин мэдэх, сургалт сурталчилгааны ажлыг нэмэлтээр явуулах шаардлагатай болно.
5	Зардал	хуулийн төслийн зохицуулалт иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага болон улсын төсөвт ачаалал, хөнгөлөлтийг үүсгэх, төрийн байгууллагад хуулийн төслийг хэрэгжүүлэхэд үүсэх зардал, уг зардлын улмаас үүсэх үр дагавар зэргийг тооцон судлах	Энэхүү хуулийн төсөл батлагдаж, хэрэгжсэнээр улс, нийслэлийн төсөвт тодорхой хэмжээний ачааллыг бий болгоно. Гэхдээ өнөөдөр нийслэлд агаар, хөрс, орчны бохирдлоос үүдэлтэй нийгмийн маш олон сөрөг үзүүлэлт, түүнтэй хамааралтайгаар гарч буй зардлууд урт хугацаанд буурч бодит үр дүнг өгөх эерэг нөлөөлөлтэй. Хуулийн хэрэгжилтийг ханган, гэр хорооллыг орон сууцжуулах эхний шатанд газар чөлөөлөлтийг амжилттайгаар явуулах бодит шаардлага гарч байгаа. Тухайлбал Сэлбэ дэд төвийн хүрээнд газар чөлөөлөлтөнд хамруулвал зохих 2,003 нэгж талбар байна. Тус талбар болон цаашид газар чөлөөлөлтийн бусад талбар, нэгжүүдэд доорх гурван хэлбэрийн аль нэгийг нь сонгон, эсвэл хослуулан хэрэгжүүлэхээр НОСК ХК-ийн зүгээс төлөвлөн ажиллаж байна. Үүнд: 1. Газар чөлөөлөлтийн нөлөөлөлд өртсөн айлуудыг төсөл хэрэгжүүлэх хугацаанд түрээсийн орон сууцаар хангах, тэдний түрээсийн төлбөрийг төр, нийслэлээс дэмжлэг үзүүлэн хамтран ажиллахад 28.4 тэрбум төгрөг шаардагдаж байна. 2. 2,003 нэгж талбарыг зах зээлийн үнэлгээний дагуу худалдан авахад 418.6 тэрбум төгрөг шаардагдаж байна.

			3. Газрыг орон сууцаар солих буюу ашиглалтанд орж, улсын комисс хүлээн авсан бэлэн орон сууцыг зах зээлээс худалдан авах замаар хэрэгжүүлэхэд 360.5 тэрбум төгрөг шаардагдаж байна. Мөн дээрх байдлаар төсөл хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай орон сууцны хөрөнгө оруулалт, бусад холбогдох зардлыг энэхүү аргачлалаар дэлгэрүүлэн тооцох шаардлагатай.
6	Харилцан уялдаа	шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд тухайн хуулийн төслийн зүйл, заалт өөр хоорондоо болон хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа бусад хууль тогтоомжтой нийцсэн эсэх, мөн төрийн байгууллагын чиг үүрэгтэй давхардсан, зөрчилдсөн эсэх, тухайн чиг үүргийг төрийн байгууллага зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай эсэх, уг чиг үүргийг төрийн бус байгууллагаар гүйцэтгүүлэх боломжтой эсэхийг шалгах	Шинээр боловсруулагдаж буй тус хуулийн заалтууд, ялангуяа энд тусгайлан авч үзэж буй газар чөлөөлөлт, орон сууцжуулах, орон сууцны төсөл хэрэгжүүлэх, төсөл хэрэгжүүлэх байршлыг сонгох, төслийн төрийн дэмжлэг болон санхүүжилтийн талаарх зүйл, заалтууд нь хоорондоо уялдаатай, нийцэж байгаа болно. Энэхүү хуулийн төсөл батлагдаж, хэрэгжсэнээр Орон сууцны тухай хууль, Газрын тухай хууль, Барилгын тухай хууль, Хот байгуулалтын тухай хууль, Хот тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуулиудтай зүйл, заалтууд нь хэрхэн нийцэж байгаад нэмэлтээр дүн шинжилгээ хийвэл зохино. Шаардлагатай тохиолдолд дээрх хуулиуд болон бусад хууль, тогтоомж, дүрэм, журамд нэмэлт өөрчлөлтийг зайлшгүй хийх болно. Хуулинд гэр хорооллыг орон сууцжуулахтай холбоотойгоор оруулж буй зүйл, заалтууд нь төрийн болон нийслэлийн байгууллагуудын үйл ажиллагаатай чиг үүргийн хувьд давхцал, зөрчил үүсэхээс илүүтэй байгууллагуудын харилцан уялдаа холбоог илүү уян хатан байдлаар хоблох, харилцан үр бүтээлтэй ажиллах боломжийг бүрдүүлж өгөх юм.

-oOo-

ХУУЛЬ, ТОГТООМЖИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТООЦООНЫ ТАЙЛАН

*ЛНИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ
ТҮГЖРЭЛ, ТҮҮНИЙ НӨЛӨӨЛЛИЙГ БУУРУУЛАХ ТУХАЙ, ЗАМЫН
ХӨДӨЛГӨӨНИЙ ТҮГЖРЭЛТЭЙ БҮСИЙН ТӨЛБӨРИЙН ТУХАЙ ХУУЛИЙН ТӨСӨЛ/*

ЗАХИАЛАГЧ:

“НИЙСЛЭЛ УЛААНБААТАР ХОТЫН
АВТО ЗАМЫН ТҮГЖРЭЛИЙГ
БУУРУУЛАХ НЭГДСЭН ТӨСӨЛ
ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ НЭГЖ” УТҮГ

ГҮЙЦЭТГЭГЧ:

ӨМГӨӨЛЛИЙН “ХЭРУГА ПАРТНЕРС”
ХХН

Улаанбаатар хот
2023 он

АГУУЛГА

Нэг.Ерөнхий үндэслэл

Хоёр.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг хуулийн төсөл батлагдан гарснаар иргэнд үүсэх зардлын тооцоо:

- 2.1.Иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох;
- 2.2.Цаг хугацаа болон гарч болох зардлыг тооцох;
- 2.3.Тоон үзүүлэлтийг тооцох;
- 2.4.Нийт дүнг тооцож гаргах;
- 2.5.Хялбарчлах боломжийг шалгах.

Гурав.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг төсөл батлагдан гарснаар хуулийн этгээдэд үүсэх зардлын тооцоо:

- 3.1.Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох;
- 3.2.Нэг бүрийн зардлыг тооцох;
- 3.3.Тоон үзүүлэлтийг тооцох;
- 3.4.Нийт зардлын дүнг тооцож гаргах;
- 3.5.Хялбарчлах боломжийг шалгах;
- 3.6.Нэмэлт зардлыг тооцох.

Дөрөв.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг төсөл батлагдан гарснаар төрийн байгууллагад үүсэх зардлын тооцоо:

- 4.1.Төрийн байгууллагад шинээр нэмэгдэж байгаа болон өргөжиж байгаа чиг үүргийг тогтоох;
- 4.2.Уг чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хүний нөөцийг тодорхойлох;
- 4.3.Гарах зардлыг тооцох;
- 4.4.Зардлыг нэгтгэн тооцох;
- 4.5.Хувилбарыг нягталж зардлыг бууруулах боломжийг эрэлхийлэх.

ХУУЛИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТООЦООНЫ ТАЙЛАН

НЭГ.ЕРӨНХИЙ ҮНДЭСЛЭЛ

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн¹ 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийг баталснаар уг хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал” /цаашид “аргачлал” гэх/-ыг баримтлан зардлын тооцоог гаргав.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслүүд нь нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлогдсон байх тул зардлын тооцоог хамтатган хийх нь зүйтэй гэж үзсэн.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар уг хуулийг хэрэгжүүлэх иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагад үүсэх зардал, ачааллыг тооцож, үүнийг хялбарчлах, бууруулах талаар санал боловсруулахад энэхүү тайлан чиглэгдэх болно.

Хуулийн төслийн зардлыг тооцохдоо бодит статистик болон хугацааг шууд ашиглах боломжгүй тохиолдолд аргачлалын 2.5.2, 4.4.2 дахь заалтуудыг тус тус үндэслэн адил төстэй ажил, үйлчилгээ байгаа эсэхийг судалж, баримжаалах авах, түүнчлэн хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгасан судалгаа, тоо баримт, статистикийг ашиглаг хугацаа, тохиолдлын тоо зэргийг тогтоосон болно.

ХОЁР.ИРГЭНД ҮҮСЭХ ЗАРДАЛ

Хуулийн төсөл батлагдсанаар иргэнд үүсэх зардлыг тооцоолохдоо дараах дарааллыг баримтална. Үүнд:

- иргэний гүйцэтгэх үүргийг тогтоох
- цаг хугацаа болон гарч болох зардлыг тооцох
- тоон үзүүлэлтийг тооцох
- нийт дүнг тооцож гаргах
- хялбарчлах боломжийг шалгах

Аргачлалын дагуу иргэнд үүрэг болгосон зохицуулалт буюу хуулиар заавал биелүүлэх ёстой үйл ажиллагааг хуулийн төслөөс олж тогтоох учиртай.

¹ “Төрийн мэдээлэл” эмхтгэлийн 2015 оны 7 дугаар сарын 03-ны өдрийн 25 дугаарт нийтлэгдсэн

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулахад чиглэсэн арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх замаар иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах эрхийг хангах зорилго бүхий Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай, замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд авто тээврийн хэрэгслээр нэвтэрч буй этгээдэд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлөхтэй холбогдсон харилцааг зохицуулах зорилт бүхий Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд иргэнд үүрэг болгосон дараах зохицуулалтыг тусгажээ.

Зардал 1

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд

7.1.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлнө.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд

4.1.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 7.1-д заасан этгээд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч байна.

4.3.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрч байгаа тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулна.

5.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан түгжрэлтэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтоохоор, харин Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн зэрэглэл, цагийн хязгаарыг харгалзан төлбөрийн хэмжээг 0-20,000 төгрөгийн хязгаарт багтаан Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтоохоор тус тус тусгасан байна.

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын шийдвэрээр тогтоох төлбөрийн хэмжээг хуулийн төсөлд тусгасан интервал буюу дээд, доод хязгаарын дундаж болох 10 мянган төгрөгөөр тооцон баримжаалан авъя.

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан түгжрэлтэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга хотын аль хэсгийг түгжрэлийн төлбөр авах бүсээр тогтоох боломжтойг /магадлалтай/ дараах байдлаар тооцлоо.

Хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланг авч үзсэн тоо баримт, дүгнэлт судалгааг энэхүү зардлын тооцоотой харилцан уялдаатай авч үзэх зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд тандан судалгаагаар хотын замын ачааллын талаар дараах үндэслэл бүхий тооцооллыг гаргасныг ашиглая.²

Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний ачаалал ихээр үүсгэж байгаа нийслэл хотын хэмжээнд “8 main zone” буюу гол бүсчлэлд ангилан тооцоолсон байна. /Зорчилт хөдөлгөөний 8 гол бүсийг тодорхойлохдоо 200 метрээс хол зайд явж буй хөдөлгөөнийг “Зорчилт хөдөлгөөн” гэж үзсэн байна /

Хүснэгт 1. Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний ачаалал ихээр үүсгэж байгаа бүсчлэл

Гол бүсчлэл	Байршил	Нийт зорчилт, мянга	Нийт зорчилтод эзлэх хувь	Хамрах дүүрэг, хороо
I	Хотын төвийн Их тойруугийн бүс	828,381	29	СБД, 1, 3, 6, 7, 8 ЧД, 1, 2, 3, 4, 5
II	Хотын төвийн хэсгийн баруун зүүн бүс	483,780	17	БГД, 3, 5, 6, 7, 18, 20 БЗД, 4, 5, 13, 14, 22
III	Хотын хойд бүс	336,353	12	СБД, 9, 10, 11 ЧД, 12, 13, 17
IV	Хотын зүүн бүс	266,188	9	БЗД, 8, 16, 18, 25
V	Хотын урд бүс	156,398	5	БЗД, 26 ХУД, 3, 11, 15, 18, 19
VI	Хотын баруун урд бүс	198,192	7	ХУД, 4, 8, 10, 21
VII	Хотын баруун хойд бүс	504,902	18	СХД, 6, 18, 19, 27, 29
VIII	Хотын зах хэсгийн баруун бүс	108,159	4	СХД, 21, 22, 43

Их тойруугийн 44 уулзварын замын хурд ба нягтаршил	Өглөөний оргил цаг	Өдрийн цаг	Оройн оргил цаг
Дундаж хурд $v(t)$ км/ц	8.77	10.74	6.62
Дундаж нягтаршил $k(t)$	70.27	57.49	98.40
Хэмжигдсэн тах нягтаршил	129.15	107.06	150.9

Дээрх хүснэгтээс харахад 1 дүгээр гол бүсчлэлд хамаарах хотын төвийн Их тойруугийн бүс нь нийслэл хотын замын хөдөлгөөнд хамгийн их ачаалалтай бүс байх тул тус бүсийг замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсээр тогтоож, өмнө дурдсан тус бүсээр нэвтэрсэн нэг тээврийн хэрэгслээс өдөрт 10 мянган төгрөгийн төлбөрийг ногдуулахад иргэдээс гарах зардлын хэмжээг дараах байдлаар тооцон үзье.

² Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ шаардлагыг урьдчилан тандан судалсан судалгааны тайлан 2022 он

Харин тус бүсээр өдөрт хэдэн тээврийн хэрэгсэл нэвтрэх магадлалтайг мөн хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгаснаар дараах байдлаар гаргасан байна.

Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1.2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь буюу 712,882 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Улсын хэмжээнд 1,000 хүнд 397 тээврийн хэрэгсэл ногдож байна.

Монголын дата клубээс 2021.9.1-2022.3.24 хүртэлх 203 өдрийн хугацаанд хийсэн судалгаагаар давхардаагүй тоогоор 669 мянган автомашин гол уулзваруудад байршсан 33 камерт бүртгэгджээ. Эдгээр машины 93,6 хувь буюу 538,1 мянга нь Улаанбаатарын дугаартай. Камерийн өгөгдлийг шинжлэхэд ажлын өдрүүдээр өдөрт дунджаар 177 мянган автомашин замын хөдөлгөөнд оролцдог байна.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тогтоосон бүсэд хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний тээврийн хэрэгслийг төлбөрөөс чөлөөлөхөөр тусгасан.

Улаанбаатар хотод 2021 оны байдлаар хөгжлийн бэрхшээлтэй 35,166 иргэн амьдарч байна. Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний 1,000 хүнд харгалзах 397 тээврийн хэрэгслээр тооцвол 15,121 тээврийн хэрэгсэл хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд ногдож байна.

Улаанбаатар хотын нийт тээврийн хэрэгслийн 63 хувь нь иргэний өмчлөлийн бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл байна гэсэн судалгаа байдаг. Иймд нийт хөдөлгөөнд оролцсон 177 мянган тээврийн хэрэгслийн 111,510 нь иргэний өмчлөлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл гэж тооцож болно.

Түүнчлэн Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тухайн тогтоосон бүсэд оршин суудаг иргэдийн тээврийн хэрэгслийг төлбөрөөс 90 хувь чөлөөлөхөөр тусгасан байна. Их тойруугийн бүсэд Сүхбаатар болон Чингэлтэй дүүргийн нийт 10 хорооны оршин суугч хамаардаг талаар хүснэгт 1-д тооцсон болно.

Хүснэгт 2. Түгжрэлийн 1-р бүсэд амьдарч буй хүн ам, өрх

	Дүүрэг	Хороо	Хүн амын тоо	Өрхийн тоо
1	Сүхбаатар	1	8,886	2,516
2	Сүхбаатар	3	8,941	2,275
3	Сүхбаатар	6	5,521	1,523
4	Сүхбаатар	7	9,234	2,463
5	Сүхбаатар	8	7,265	1,901
6	Чингэлтэй	1	4,040	903
7	Чингэлтэй	2	3,636	962
8	Чингэлтэй	3	6,432	1,599
9	Чингэлтэй	4	5,258	1,253
10	Чингэлтэй	5	4,709	1,187
Нийт өрх			63,922	16,582

Иймд түгжрэлийн 1 дүгээр бүсэд Сүхбаатар болон Чингэлтэй дүүргийн нийт 10 хорооны оршин суугч 16,582 өрхийн 63,922 иргэн 23,843 машинтай гэж үзэж болох юм.

Нийслэлийн иргэний өмчлөлд бүртгэлтэй 111,510 тээврийн хэрэгслээс 15,121 тээврийн хэрэгсэл хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгслийг хасаж тооцвол 96,389 тээврийн хэрэгсэл байна. Үүнээс хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн 15,121 тээврийн хэрэгсэл, тус бүсэд оршин суугчийн 2,383 тээврийн хэрэгслийг хасаж, нийт 97,230 тээврийн хэрэгсэл байна. Үүний тавин хувь нь хөдөлгөөнд оролцоно гэж тооцвол 48,194 тээврийн хэрэгсэл өдөрт төлөх 10 мянган төрөгийг бүрэн хэмжээгээр төлнө гэж үзнэ.

Мөн тухайн бүсэд оршин суугчдын 23,843 тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн бүсэд оршин суудаг гэх үндэслэлээр түгжрэлийн төлбөрөөс 90 хувь чөлөөлөгдөнө.

Хүснэгт 3.Их тойруугийн бүсээр өдөрт нэвтрэх иргэний өмчлөлийн тээврийн хэрэгслийн төлбөр төлөх хэмжээ

Түгжрэлийн төлбөр тогтоох бүсэд хамаарх тээврийн хэрэгсэл	Тохиолдлын тоо	Төлбөрийн хэмжээ төг	Давтамж	Нийт жилд
Бүсэд нэвтрэх хэрэгслийн дундаж тоо	48,194	10,000	193	93,014,420,000
Бүсэд оршин суугчдын тээврийн хэрэгсэл /90 хувь хөнгөлөлттэй/	23,843	1,000	193	459,919,000
Жилд				94,474,339,000

Тайлбар: Түгжрэлийн төлбөрийн бүсэд зөвхөн ажлын өдрүүдэд төлбөр төлөх ба Хөдөлмөрийн тухай хууль болон Нийтээр тэмдэглэх баярын болон тэмдэглэлт өдрүүдийн тухай хуульд заасан бүх нийтийн амралтын нийт өдөр, Бямба, Ням гараг, түүнчлэн Нийслэлийн Засаг даргын 2020 оны А/1037 дугаар захирамжаар баталсан "Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт хийх журам"-ын дагуу тээврийн хэрэгсэл бүр ажлын 1 өдөр нь замын хөдөлгөөнд оролцохгүй байхаар тооцлоо. Иймд давтамжийг ажлын 193 өдөр гэж тооцлоо.

Ийнхүү иргэний нийт 72,037 тээврийн хэрэгсэлд өдөрт 1 удаа их тойруугийн буюу түгжрэлийн төлбөр ногдуулах бүсэд зорчиход нэг жилд нийт **94,474,339,000** төгрөгийн зардал бий болохоор байна.

Цаашид хуулийн төслийг боловсронгуй болгох чиглэлээр түгжрэлийн бүсийн хамрах хүрээг аль болох багаар тогтоох, мөн хураах төлбөрийн хэмжээг тандан судалгааны тайланд дурдсан үндэслэл бүхий тогтоосон 5,800 төгрөгөөр тогтоох боломжийг бий болгох нь зүйтэй. Тандан судалгааны тайланд тусгасанаар тооцоолол хийсэн тус мөнгөн дүнгээр тооцвол иргэд учруулах мөнгөн зардал **57,088,616,420** төгрөг болж буурах боломжтойг анхаарч, хуулийн төслийн интервал тогтоосон хэсэгт өөрчлөлт оруулах боломжтой байна.

Зардал 2

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг

бууруулах тухай хуулийн төсөлд

6.6.Түгжрэлтэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ:

6.6.1.тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй;

6.6.2.Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн үлдэгдэлгүй;

6.6.3.автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, агаарын бохирдлын төлбөр, авто зам ашигласны төлбөрийн үлдэгдэлгүй.

Тээврийн хэрэгслийн цахим гэрчилгээг иргэдээс зардал гаргахгүйгээр төрөөс үнэ төлбөргүй олгохоор нийслэлийн эрх бүхий байгууллагаас олон нийтийн мэдээллийн хэрэгслээр зарласан байдаг. Иймд иргэдээс цахим гэрчилгээтэй /шошго/ холбоотой зардал гарахгүй бөгөөд цахим гэрчилгээний зардал нь энэхүү тайлангийн улсын төсвийн зардал тооцох хэсэгт дурдагдах болно.

Түүнчлэн Зөрчлийн тухай хууль хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацаанд нийт зөрчлийн 91.5 хувь нь зөвхөн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зөрчил хамаардаг. Шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэх байгууллагын мэдээллээр шийдвэр гүйцэтгэх ажиллагааг явуулсан гүйцэтгэх баримт бичгийн бодит биелэлт сүүлийн 3 жилийн дунджаар 81 хувь байгаа боловч, мөнгөн дүнгийн биелэлт 45 хувь байна.

Зөрчлийн тухай хууль хэрэгжиж эхэлснээс хойш 2021 оны эхний 05 сарын байдлаар цагдаагийн байгууллагын эрх бүхий албан тушаалтнууд нь бэлэн бус хэлбэрээр нийт 6,154,933 удаагийн 168 тэрбум 648 сая төгрөгийн торгох шийтгэл оногдуулснаас 3,035,324 удаагийн 73 тэрбум 339 сая төгрөгийн торгох шийтгэл төлөгдөөгүй байсан. Монгол Улсын Их Хурлаас 2021 оны 7 дугаар сарын 02-ны өдөр баталсан Өршөөл үзүүлэх тухай хуулиар Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйл буюу Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль зөрчих зөрчил үйлдсэн хүн 2021 оны 10 дугаар сарын 1-ний өдрийн дотор торгох шийтгэлийн төлбөрийн 50 хувийг төлсөн бол үлдсэн хувийг өршөөн чөлөөлөхөөр заасан.

Цагдаагийн ерөнхий газрын судалгаагаар Өршөөл үзүүлэх тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.3 дахь хэсэгт хамаарах 2,804,816 зөрчлийн 33,258,550,000 төгрөгийн мөнгөн дүн бүхий торгох шийтгэлийн төлбөр байсан болно. Хууль хүчин төгөлдөр үйлчлэх хугацаанд буюу 2021 оны 10 дугаар сарын 01-ний өдрийн байдлаар улсын хэмжээнд нийт 1,201,952 зөрчлийн 13,812,507,500 төгрөгийн мөнгөн дүн бүхий торгох шийтгэл төлөгдсөн буюу 41,5 хувийн биелэлттэй байна. Үүнээс нийслэлд 820,371 зөрчлийн 8,349,022,500 төгрөгийн мөнгөн дүн бүхий торгох шийтгэлийн төлбөр төлөгдсөн буюу 47,0 хувийн биелэлттэй байсан.

Харин 2022 онд нийслэлийн хэмжээнд 829,942 зөрчил бүртгэгдсэнээс 2022 оны 12 сарын 31-ний өдрийн байдлаар 596,289 зөрчлийн төлбөр төлөгдөөгүй байна. Түүнчлэн нийт зөрчлийн 91 хувь нь иргэний өмчлөлийн тээврийн хэрэгсэлд хамаарч байна.³

³ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний зөрчил гаргаж торгох шийтгэлийг биелүүлээгүй этгээдийг тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглохоор тусгасан нь иргэдэд шууд зардал үүсгэж байна гэх үзэх боломжгүй бөгөөд харин шийтгэлийн биелэлт нэмэгдэх, хуулийн хэрэгжилт хангагдах ач холбогдолтой.

Зөрчлийн тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасны дагуу торгох шийтгэлийг нэг хүртэлх жилийн хугацаанд хэсэгчлэн төлүүлэх боломжтой байдгийг анхаарч, “хуульд заасан хугацаанд төлөөгүй” гэсэн агуулгыг нэмж тусгаж хууль хоорондын уялдааг хангах нь зүйтэй.

ГУРАВ.ХУУЛИЙН ЭТГЭЭДЭД ҮҮСЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО

Энэ хэсэгт Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар хуулийн этгээдийн эрхлэх үйл ажиллагаатай холбоотой гүйцэтгэх үүргийн улмаас үүсэх зардлыг мөнгөн дүнгээр тооцоолон гаргана. Ийнхүү үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”-ын 2 дугаар зүйлийн 2.1 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах үе шаттайгаар тооцоолно.

Үүнд:

- хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох
- нэг бүрийн зардлыг тооцох
- тоон үзүүлэлтийг тооцох
- нийт зардлын дүнг тооцож гаргах
- хялбарчлах боломжийг шалгах
- нэмэлт зардлыг тооцох

Хуулийн этгээдийн гүйцэтгэх үүргийг тогтоох:

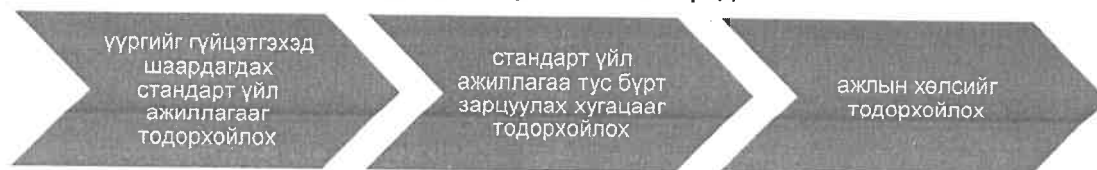
Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай, Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслүүдийн хүрээнд хуулийн этгээдэд ямар үүргийг шинээр бий болгож байгааг тодорхойлж уг үүргийг гүйцэтгэхэд шаардлагатай баримт бичгийн агуулгыг тодорхойлсны үндсэн дээр зардлын тооцоог хийх болно.

Засгийн газрын 2019 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”-ын 2.2-т “Хуулийн этгээдийн хувьд хууль тогтоомжид заасан үүргийг гүйцэтгэхтэй холбогдуулан гарах **мөнгөн зардлыг** тооцно.” гэж заасан.

Зардал 1

7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө

Энэ шатанд өмнөх шатанд тодорхойлсон хуулийн этгээдийн хүлээж буй үүрэг, түүнийг гүйцэтгэхэд нэг хуулийн этгээдээс зарцуулах мөнгөн зардлыг тооцоолон гаргахад дараах дарааллыг баримтална. Үүнд:



Хүснэгт 4.Хуулийн этгээдээс замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөх үйл ажиллагаа

Гүйцэтгэх үүрэг	Үүргийн мэдээллийн агуулга	Стандарт үйл ажиллагаа ⁴	Зарцуулах хугацаа
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.	холбогдох төрийн санд төлнө.	төлбөрийн мэдээллийг хүлээн авах	10 мин
		байгууллагын эрх бүхий этгээдэд танилцуулах	10 мин
		төлбөрийн гүйлгээ шилжүүлэх	10 мин
Нийт хугацаа			30 мин

Ажлын хөлсийг тооцож гаргахдаа дундаж ажилтанд олгох сарын үндсэн цалинг Хөдөлмөрийн тухай хуульд заасан нэг ажилтны ажиллах цагийн горимоор тогтоосон хугацаанд хувааж ажлын хөлсийг өдөр, цаг, минутаар гаргана.

Үндэсний статистикийн хорооноос гаргасан судалгаагаар 2022 оны 4 дүгээр улирлын байдлаар аж ахуйн нэгж байгууллагын ажиллагсдын сарын дундаж цалин 1,750,000 төгрөг байна.⁵ Ажиллах хугацааг Хөдөлмөрийн тухай хуульд заасан ажлын цагийг баримтлав.

Хүснэгт 5

Ажлын хөлс = Үндсэн цалинг : ажиллах хугацаа
1,750,000 : 22 өдөр : 8 цаг = 9,943 төгрөг /нэг цагийн ажлын дундаж хөлс/
9,943 : 60 минут = 165 төгрөг /нэг минутын цалин/

Дээрх үүргийг хэрэгжүүлэхэд нэг хуулийн этгээдэд үүсгэж байгаа зардлыг үйл ажиллагаанд зарцуулж буй хугацааг ажлын хөлсөөр үржүүлж тооцно.

⁴ Стандарт үйл ажиллагаа болон зарцуулах хугацааг тодорхойлохдоо Засгийн газрын 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтад заасан хугацааг харгалзан үзсэн болно.

⁵ 1212.mn

Хүснэгт 6

Гүйцэтгэх үүрэг	Зарцуулах хугацаа	Ажлын хөлс	Нэг бүрийн зардал
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.	30 мин	165 төгрөг	4,950 төгрөг

Энэ үе шатанд өмнөх үе шатуудад тогтоосон үүргийг хэдэн хуулийн этгээд, жилд хэдэн удаа гүйцэтгэх вэ гэдгийг хуанлийн нэг жилээр тооцоолон гаргах юм. Энэ үзүүлэлтийг гаргахын тулд **тохиолдлын тоо**⁶ болон **давтамжийг**⁷ холбогдох статистик мэдээ ашиглан тодорхойлж гаргах бөгөөд тэдгээрийн үржвэрээр “тоон үзүүлэлт” нь илэрхийлэгдэх юм.

ТОХИОЛДЛЫН ТОО x ДАВТАМЖ = ТООН ҮЗҮҮЛЭЛТ

Дээрх томъёог ашиглан хуулийн төсөл батлагдсанаар шинээр нэмэгдэж байгаа гэж тодорхойлогдсон үүргийн тоон үзүүлэлтийг тогтооё.

Хүснэгт 7

Гүйцэтгэх үүрэг	Тохиолдлын тоо	x	Давтамж	=	Тоон үзүүлэлт
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.	25,116 ⁸	x	12	=	301,392

Аж ахуйн нэгж байгууллагаас төлбөрийн мэдээллийг шалгаж холбогдох төрийн санд шилжүүлэхэд гарах зардлыг өмнөх хэсэгт 4,950 төгрөг байхаар тооцоолсон болно. Энэ үе шатанд өмнөх үе шатанд гаргасан үүргийн нийт зардлыг “тоон үзүүлэлт”-ээр үржүүлснээр гаргах юм.

Хүснэгт 8

Гүйцэтгэх үүрэг	Нэг бүрийн зардал	x	Тоон үзүүлэлт	=	Нийт зардал ⁹
7.3.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт	4,950 төг	x	301,392	=	1,491,890, 400 төг

⁶ “Тохиолдлын тоо” гэдэг нь тухайн шинээр бий болж байгаа үүргийг хэдэн хуулийн этгээдэд хүлээлгэж байгааг илэрхийлэх тоог ойлгоно.

⁷ “Давтамж” гэдэг нь тухайн үүргийг биелүүлэх хуулийн этгээд буюу аж ахуйн нэгж байгууллагаг үүргийг жилд хэдэн удаа гүйцэтгэхийг илэрхийлэх тоо юм. Манай тохиолдд хуулийн төсөлд сар тутам бүртгэж дараа сард төлөхөөр тусгасан байх тул нэг жилд 12 удаа байна.

⁸ Хуулийн этгээдийн нэр бүртгэлтэй бөгөөд их тойруугаар зорчино гэж үзсэн тээврийн хэрэгслийн тоо. Тус үзүүлэлтийг хуудас 11 дүгээрт тооцоолсон аргачлалын дагуу гаргасан тоо болно.

⁹ “Нийт зардал” гэдэг нь уг хуулийн төсөл батлагдан гарснаар хуулийн төсөлд тусгагдсан үүргийг биелүүлэх нийт хуулийн этгээдэд үүсэх захиргааны зардал юм.

багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.					
--------------------------------------	--	--	--	--	--

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлөх үүргийг хэрэгжүүлэхэд 25,116 хуулийн этгээд нэг жилд нийт **1,491,890,400** төгрөгийн зардал гаргахаар байна.

Зардал 2

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд

7.1.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлнө.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд

4.1.Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 7.1-д заасан этгээд түгжрэлтэй бүсийн төлбөр төлөгч байна.

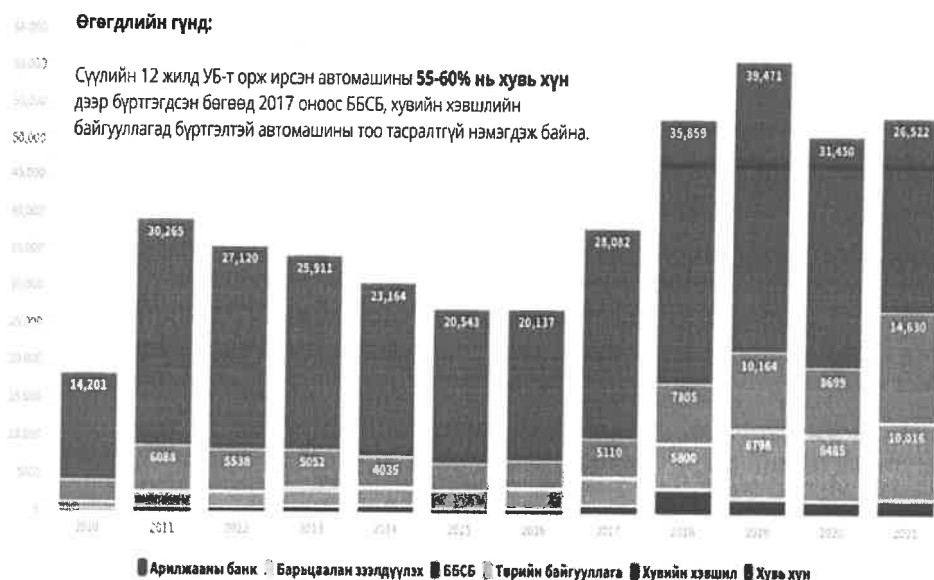
4.3.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрч байгаа тээврийн хэрэгсэлд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулна.

5.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна.

Хуулийн төслийн өмнө тооцоолсон иргэнд үүрэг хүлээлгэсэн зохицуулалт хуулийн этгээдэд ч мөн хамааралтай болно. Өөрөөр хэлбэл тээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч, жолоочид хүлээлгэж байгаа болно.

Өмнө иргэний гүйцэтгэх үүрэг хэсэгт тооцоолсон аргачлалтай адил байх бөгөөд зөвхөн хуулийн этгээдийн өмчлөлд байдаг тээврийн хэрэгслийн тоог тооцох болно.

Манай улсад 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт 1,2 сая орчим тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагийн 54 хувь нь буюу 712,882 нь Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй байна. Нийслэлд 80-90 мянган автомашин жилд импортоор орж ирдэг аж. Улаанбаатар хотод 2022 оны байдлаар хуулийн этгээдэд бүртгэлтэй нийт 37 хувь буюу 26,327 аж ахуй нэгж байгууллагын тээврийн хэрэгсэл байна гэж үзнэ.



Нийслэлийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэх дунд, урт хугацааны мастер төлөвлөгөөний хүрээнд хийсэн судалгаагаар нийслэлд бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн 80 орчим хувь нь техникийн хяналт үзлэгт хамрагдаж замын хөдөлгөөнд оролцож байна.

Иргэнд үүсэх зардлыг тооцох хэсэгт тооцоолсны адил өдөрт хөдөлгөөнд оролцдог 177,000 тээврийн хэрэгслийн 37 хувь нь аж ахуйн нэгж байгууллагад бүртгэлтэй гэж үзвэл 64,490 нь өдөр тутам хөдөлгөөнд оролцож байна.

Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тусгай дуут болон гэрлэн дохио хэрэглэж замын хөдөлгөөнд оролцох хууль сахиулах, үндэсний аюулгүй байдлыг хангах байгууллага, хүн, мал эмнэлэг, цахилгаан, дулаан, ус суваг, холбоо, үйлдвэрлэлийн ослын шуурхай дуудлагын болон дохиолол хамгаалал, даатгалын шуурхай алба, хот тохижилт, техникийн хяналт болон замын арчлалт, засвар үйлчилгээ, хяналт шалгалтын зориулалттай шуурхай ажлын тээврийн хэрэгсэл, чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл, сургууль, цэцэрлэг, ажилчдын автобус болон жуулчны автобус, бүх төрлийн унадаг дугуй, мопед, мотоциклийг төлбөрөөс бүрэн чөлөөлөхөөр тусгасан.

Мөн Улаанбаатар хотын нийт 712,882 тээврийн хэрэгслийн 2 хувь нь тусгай хэрэгцээний буюу гал түймэр, эмнэлэг, буяны үйлчилгээ зэргийн тээврийн хэрэгсэл байна гэж тооцвол 14,257 тээврийн хэрэгслээс түгжрэлийн төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө гэж үзэв. Иймд өдөр тутам хөдөлгөөнд оролцож байгаа хуулийн этгээдийн өмчлөлийн 64,490 тээврийн хэрэгслээс 14,257 тээврийн хэрэгслийг төлбөрөөс чөлөөлөгдөнө гэж үзэн хасаж тооцон 50,233 болно. Энэхүү 50,233 тээврийн хэрэгслийн 50 хувь нь түгжрэлийн төлбөрийн бүс тогтоосон хэсгээр нэвтэрнэ гэж үзвэл 25,116 тээврийн хэрэгсэл бүрэн хэмжээгээр 10 мянган төгрөгийн төлбөрийн үүрэг хүлээнэ.

Замын хөдөлгөөний удирдлагын төсвийн мэдээллээр тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын хязгаарлалтгүйгээр замын хөдөлгөөнд оролцох зөвшөөрлийг тайлант хугацаанд нийт 108 байгууллагын 651 тээврийн хэрэгсэлд, “Чиглэлийн тээврийн хэрэгслийн эгнээгээр замын хөдөлгөөнд оролцож болох зөвшөөрлийг

нийт 9 байгууллагын 65 тээврийн хэрэгсэл буюу нийт 711 тээврийн хэрэгсэлд олгосон байна.¹⁰

Иймд түгжрэлийн бүсээр нэвтэрнэ гэж үзсэн хуулийн этгээдийн 25,116 тээврийн хэрэгслийн 711 нь дугаарын хязгаарлалтгүй байх тул нэг жилд хөдөлгөөнд оролцох давтамжийг 245 өдрөөр тооцно. Ийнхүү 25,116 тээврийн хэрэгслийг 193 өдрөөр, харин 711 тээврийн хэрэгслийг 245 өдрөөр дараах байдлаар тооцох болно.

Хүснэгт 9. Их тойруугийн бүсээр өдөрт нэвтрэх хуулийн этгээдийн өмчлөлийн тээврийн хэрэгслийн төлбөр төлөх хэмжээ

Тээврийн хэрэгслийн тоо	Тээврийн хэрэгсэл тус бүрт	Төлбөрийн хэмжээ төг	давтамж	Нийт жилд
Тооцоолж буй тээврийн хэрэгслийн тоо	25,116	10,000	193	48,473,880,000
Дугаарын хязгаарлалтгүй	711	10,000	245	1,741,950,000
Жилд				50,215,830,000

Ийнхүү түгжрэлийн бүсээр өдөрт нэвтэрнэ гэж үзсэн хуулийн этгээдийн өмчлөлийн нийт 25,116 тээврийн хэрэгсэл нэг жилд **50,215,830,000** төгрөгийн төлбөрийн төлөхөөр байна.

Цаашид хуулийн төслийг боловсронгуй болгох чиглэлээр түгжрэлийн бүсийн хамрах хүрээг аль болох багаар тогтоох, мөн хураах төлбөрийн хэмжээг тандан судалгааны тайланд дурдсан үндэслэл бүхий тогтоосон 5,800 төгрөгөөр тогтоох боломжийг бий болгох нь зүйтэй.Тандан судалгаагааны тайланд тооцоолол хийсэн тус мөнгөн дүнгээр тооцвол хуулийн этгээдэд учруулах мөнгөн зардал **28,114,850,400** төгрөг болж /41 хувиар/ буурах боломжтой байна.

Зардал 3

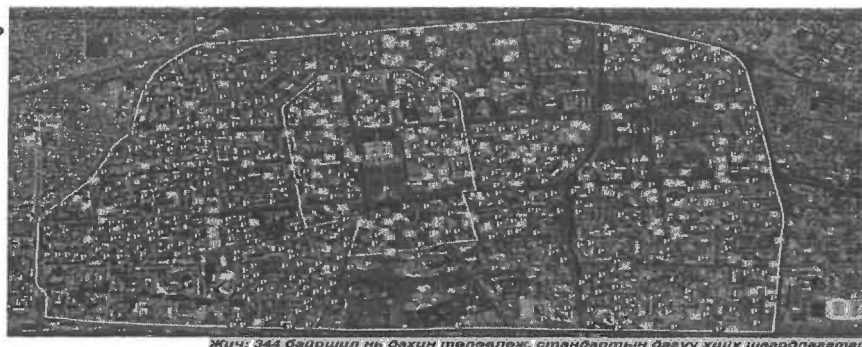
9.1.Зогсоол нь дараах нийтлэг шаардлагыг хангасан байна:

- 9.1.1.тогтоосон норм, дүрэм, стандартыг хангасан байх;
- 9.1.2.тээврийн хэрэгсэл чөлөөтэй нэвтрэх нөхцөлийг бүрдүүлсэн, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангасан зохион байгуулалт, орц, гарцтай байх;
- 9.1.3.зогсоолын нэгдсэн удирдлагын цахим системд холбогдсон байх;
- 9.1.4.зогсоолын аюулгүй байдлыг хангах, урьдчилан сэргийлэх, дүрс бичлэг (камер)-ийн систем болон бусад шаардлагатай тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байх;
- 9.1.5.сул чөлөөтэй байгаа зогсоолын талаарх мэдээллийг үйлчлүүлэгч авах боломжтой байх;
- 9.1.6.зогсоолын тодорхой хэсгийг хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэлд, эсхүл хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнийг тээвэрлэж яваа тээврийн хэрэгсэлд зориулсан байх;

¹⁰ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

Тээврийн хэрэгслийн зогсоолын нэгдсэн тоо

344	Байршил
15181	Хаалттай зогсоол
308	Байршил
12273	Зогсоолын тоо
Дотоод хэрэгцээний зайлшгүй шаардлагатай зогсоол	
36	Байршил
1441	Зогсоолын тоо
Хаалтгүй зогсоол / Гудамж зам дагуух метрийн /	
31	Гудамж
1467	Зогсоолын тоо



Их тойруу доторх тээврийн хэрэгслийн зогсоолоор ашиглаж байгаа хаалттай болон хаалтгүй /метрийн/ нийт 344 байршлын 15,181 зогсоолын бүртгэл, тоон судалгаа байна. Үүнээс хаалттай зогсоол /гэрээтэй/ 2,235-н тээврийн хэрэгслийн багтаамж бүхий 40 зогсоол, хаалттай зогсоол /гэрээгүй/ 10,038-н тээврийн хэрэгслийн багтаамж бүхий 268 зогсоол байгаа бол дотоод хэрэгцээний зайлшгүй шаардлагатай 36 байршилд 1,441- н хаалтгүй зогсоол /метрийн/, 31 гудамжинд 1,467 зогсоолын судалгаа байна.¹¹

Хүснэгт 10.Автозогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэхэд шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн үндсэн үүрэг



Үндсэн тоног төхөөрөмж



№	Тоног төхөөрөмж	Үндсэн үүрэг
1	RFID Уншигч	Зогсоолоор зорчиж байгаа тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын баталгаажуулалтыг хийх
2	Улсын дугаар таних LPR камер	Тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарыг өдөр шөнийн аль ч цагт найдвартай тод авч бодх
3	Мэдээлэл гаргах LED дэлгэц	Үйлчлүүлэгчид төлбөр болон тээврийн хэрэгслийн улсын дугаарын мэдээллийг харуулах
4	Хаалт	Энх (хаалт) хажууны ажиргалтын сүлжээ болон тэрүүд тэмдэгт хангамж удирдлага бүхий хаалт
5	Удирдлага хяналтын компьютер	Зогсоолын үндсэн програм хангамж ажиллах
6	Удирдлага болон төлбөр бодолтын програм хангамж	Үндсэн хяналтын тоо буюу Cloud сервисээс мэдээлэл шинэчилэн авах болон зогсоолтой холбоотой бүхий мэдээллийг тоод илгээж холболтыг хангах
7	Интернэтийн холболт	

Хүснэгт 11.Автозогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэхэд шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн зардлын тооцоо¹²

д/д	Зардлын нэр	тоо	Нэгж үнэ	Нийт үнэ
1	Дугаар таних камер 1 орцтой зогсоол зариулагдсан	4	7,000,000	28,000,000
2	Зогсоолын хаалт 2 ширхэг удирдлагын хамт	2	7,000,000	1,400,000
3	Метал мэдрэгч төхөөрөмж	4	4,300,000	17,200,000
4	Хяналтын камер	4	1,000,000	4,000,000
5	Лед дэлгэц	2	2,000,000	4,000,000

¹¹ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагаанн тайлан

¹² Замын хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалтын газрын 2022 оны үйл ажиллагааны тайланд тусгагдсан зогсоолын үйл ажиллагаанд хамаарах төхөөрөмжийн үнийн судалгааг хавсаргав.

6	Программ хангамж			10,000,000
7	Сүлжээний бусад жижиг материал	1	300,000	300,000
8	Шилэн кабелийн холбогч муфт конвертууд	4	3,000,000	12,000,000
9	Цахилгаан утас	500	6,000	3,000,000
10	Хяналтын камерын шон	4	3,000,000	12,000,000
11	Тог баригч	1	1,000,000	1,000,000
12	Бичлэг хадгалах төхөөрөмж	1	1,000,000	1,000,000
13	Суурилуулах ажлын хөлс	1	20,000 000	20,000 000
				109,500,000

Өнөөдрийн байдлаар Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2022 оны 34 дүгээр тогтоолоор баталсан "Нийслэлийн нутаг дэвсгэрт худалдаа, үйлчилгээ эрхлэх нийтлэг журам"-д заасны дагуу автомашины зогсоол (дулаан, ил) -ын үйл ажиллагааг эрхлэхэд тавигдах шаардлага, түүнчлэн автозогсоол, түүний ангилал ба ерөнхий шаардлагыг үндэсний стандарт MNS 5342:2007 аар зохицуулж байна.

Нийслэлийн авто замын газрын мэдээллээр 2022 оны байдлаар нийт 74 иргэн, аж ахуйн нэгж авто зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэх гэрээ байгуулан ажиллаж байна. Үүнээс 66 нь аж ахуйн нэгж, 8 нь иргэн байна.¹³

Иймд хуулиар шинээр тавьж байгаа шаардлагыг биелүүлэхийн тулд 66 хуулийн этгээд нийт 109,500,000 төгрөгийн зардал гаргана гэж үзвэл нийт **7,227,000,000** төгрөг зарцуулахаар байна.

Зардал 4

9.1.7.зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь эд хөрөнгийн болон хариуцлагын даатгалд даатгуулсан байх.

Хүснэгт 11. Даатгалын үнэлгээний хэмжээ, даатгалын суурь хураамж нь жолоочийн даатгалын тухай хуульд заасны дагуу дараах хэмжээтэй байна.¹⁴

№	Тээврийн хэрэгслийн ангилал	Даатгалын үнэлгээ буюу нэг удаа олгох нөхөн төлбөрийн дээд хэмжээ	Даатгалын суурь хураамж
1	"А" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	5 сая хүртэл	12,500
2	"В" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	5 сая хүртэл	33,000
3	"С" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	10 сая хүртэл	42,500
4	"D" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	10 сая хүртэл	53,000
5	"Механизм" ангиллын тээврийн хэрэгсэл	5 сая хүртэл	12,500

¹³ <https://road.ub.gov.mn/?p=9259>

¹⁴ <https://bodi-insurance.com/compulsory-insurance/>

Даатгалын хураамж нь тухайн авто машины ангилал, зориулалт, даац, суудлын тоо, газарзүйн байршил мөн автомашин өмчлөгч, үндсэн даатгуулагч болон хамтран даатгуулагч, жолоочийн жолоо барьсан туршлага, нөхөн төлбөр авсан түүх зэргээс хамааран бодогддог бөгөөд даатгалын компани бүрт ижил байдаг байна.¹⁵

Зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэгч хуулийн этгээд нь хүснэгт 11-д тусгасан жолоочийн хариуцлагын даатгалын “в” ангиллын тээврийн хэрэгслийн нэг жилд төлдөг 33,000 төгрөгийг жишиг болгон авч үүнийг тухайн зогсоолын багтаамжаас хамааран даатгалын төлбөрийн хэмжээг гаргаж болохоор байна.

Гэрээ бүхий ажиллаж байгаа нийт зогсоолын багтаамжийн дундаж хэмжээ 29 тээврийн хэрэгсэл¹⁶ гэж үзэж 33,000 төгрөг, нийт 957,000 төгрөгийг нэг жилд даатгалын хураамжид төлнө гэж үзнэ.

Иймд нийт 66 хуулийн этгээд даатгалын төлбөрт нийт 63,162,000 төгрөг нэг жилд төлөхөөр байна.

Зардал 5

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөлд

6.6.Түгжрэлтэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ:

6.6.1.тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй;

6.6.2.Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн үлдэгдэлгүй;

6.6.3.автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, агаарын бохирдлын төлбөр, авто зам ашигласны төлбөрийн үлдэгдэлгүй.

Тээврийн хэрэгслийн цахим гэрчилгээг хуулийн этгээдээс зардал гаргахгүйгээр төрөөс үнэ төлбөргүй олгохоор нийслэлийн эрх бүхий байгууллагаас олон нийтийн мэдээллийн хэрэгслээр зарласан байдаг. Иймд хуулийн этгээдэд цахим гэрчилгээтэй холбоотой зардал гарахгүй бөгөөд цахим гэрчилгээний зардал нь энэхүү тайлангийн улсын төсвийн зардал тооцох хэсэгт тооцогдох болно.

2022 онд Улаанбаатар хотод бүртгэгдсэн 829,942 зөрчлийн 233,654 нь төлөгдөж 596,289 зөрчлийн төлбөр төлөгдөөгүй байна. Нийт зөрчлийн 9 хувь нь хуулийн этгээдийн өмчлөлийн тээврийн хэрэгсэлд хамаарах зөрчил байна.¹⁷

Хуулийн төсөлд тусгаснаар замын хөдөлгөөний зөрчил гаргаж торгох шийтгэлийг биелүүлээгүй этгээдийг тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглохоор тусгасан нь хуулийн этгээдэд шууд зардал үүсгэж байна гэх үзэх боломжгүй бөгөөд харин шийтгэлийн биелэлт нэмэгдэх, хуулийн хэрэгжилт хангагдах ач холбогдолтой. Гэхдээ Зөрчлийн тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасны дагуу торгох шийтгэлийг нэг хүртэлх жилийн хугацаанд хэсэгчлэн

¹⁵ <https://bodi-insurance.com/compulsory-insurance/>

¹⁶ Авто замын газар бүртгэлтэй гэрээ бүхий 74 иргэн, хуулийн этгээдийн зогсоолын багтаамжийг дундажлан гаргасан тоо

¹⁷ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

төлүүлэх боломжтой байдгийг анхаарч, “хуульд заасан хугацаандаа төлөөгүй” гэсэн агуулгыг нэмж тусгаж хууль хоорондын уялдааг хангах нь зүйтэй.

ДӨРӨВ.ТӨРИЙН БАЙГУУЛЛАГАД ҮҮСЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО

3.2.Хүний нөөцийн хэрэгцээг тооцох

Хуулийн төсөлд төрийн байгууллагад тодорхой хэмжээгээр үүрэг нэмэгдүүлсэн, үүнтэй холбогдуулан тодорхой мөнгөн зардал бий болж болзошгүй зохицуулалт тусгагдсан байх тул төрд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын дөрөвдүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал”-ын 2 дугаар зүйлийн 2.1 дэх хэсэгт заасны дагуу дараах үе шаттайгаар тооцоолно. Үүнд:

4.1.төрийн байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг буюу ажил үйлчилгээг тодорхойлох;

4.2. уг чиг үүргийг гүйцэтгэх хүний нөөцийг тодорхойлох;

4.3. гарах зардлыг тооцох;

4.4. зардлыг нэгтгэн тооцох;

4.5. хувилбарыг нягталж, үр дүнг танилцуулах.

Энэ шатанд төрийн байгууллагын ажил үйлчилгээг хэрэгжүүлэхэд зарцуулах хугацаа болон жилд гүйцэтгэх тоо буюу тохиолдлын тоо, түүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардагдах нийт ажлын цаг гэсэн 3 үзүүлэлтийг гаргана.

Хуулийн төсөл дэх төрийн байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг /ажил үйлчилгээ/, түүний агуулгыг тодорхойлбол:

Зардал 1

6.7.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлнэ.

6.8.Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлнэ.

1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.

7.2.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага ногдуулж, тухайн сард ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжилнэ.

Хүснэгт 12. Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагын гүйцэтгэх үүрэг:

Гүйцэтгэх үүрэг	Үүргийн мэдээллийн агуулга	Стандарт үйл ажиллагаа	Хугацаа минут	Тохиолдлын	Нийт хугацаа мин
Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлнэ.	замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэнэ	цахим системээс мэдээлэл сонгон авах	30	4	120
		мэдээллийг баталгаажуулах	30	4	120
	замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр мэдээлнэ	мэдээлэх хэрэгслүүдээ сонгох	120	4	480
		мэдээлэл дамжуулах газарт хүргүүлэх	120	4	480
		заал танхимаас биечлэн хүргэх	60	4	240
Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлнэ.	түгжрэлтэй бүсийн мэдээллийг өгнө	бүс тогтоосон шийдвэртэй танилцах	30	4	120
		бүсийн нөхцөлийн мэдээллийг цуглуулах	30	4	120
	тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлнэ.	замын судалгааг гаргах	120	4	480
		мэдээллийг шалгах нягтлах	30	4	120
		мэдээлэх хэрэгслүүдээ сонгох	120	4	480
		мэдээлэл дамжуулах газарт хүргүүлэх	120	4	480
		заал танхимаас биечлэн хүргэх	60	4	240
нийт					3,480
1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.	төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим системд үндэслэн ногдуулна.	цахим системд нэвтрэн мэдээлэл гаргах	30	12	360
		мэдээллийг шалгах	30	12	360
	тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.	цахим гэрчилгээний мэдээллийг нягтлах	10	12	120
7.2.Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг	тухайн сард	төлбөр төлөгчдийн мэдээлэл хайх	30	12	360

нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага ногдуулж, тухайн сард ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжилнэ.	ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжилнэ.	мэдээлэл хүргүүлэх	10	12	120
					1,320

Төрийн байгууллагад үүсэх хүний нөөцийн хэрэгцээг дээрх мэдээллүүдийг ашиглан дараах байдлаар гаргана.

Шаардагдах ажлын цагийг Хөдөлмөрийн тухай хуульд тусгагдсан ажиллах цагийн горимтой харьцуулах авч үзнэ. Ингэхдээ нэг жилд ажиллах өдөр, цаг, минут гэсэн хэмжигдэхүүнд тулгуурлана.

1 жил = ажлын 200¹⁸ өдөр

1 өдөр = ажлын 8 цаг /Хөдөлмөрийн тухай хуулийн дагуу/

1 цаг = ажлын 60 минут

Жилд 200 ажлын өдөр буюу /200 х 8/ 1600 ажлын цаг буюу /1,600 х 60/ 96,000 минут ажиллана гэсэн үг.

Нийт зарцуулах хугацаагаар хүний нөөцийн хэрэгцээ тодорхойлогдох ба тэрхүү хугацааг нэг жилд ажиллах ажлын минутад хувааснаар шаардлагатай хүний нөөцийн хэрэгцээ буюу ажлын байрны тоо гарна. Үүнийг дараах байдлаар гаргана.

Хүснэгт 13

Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа	Хүний нөөцийн хэрэгцээ	Жилд шаардагдах ажлын цаг/мин	Нэмэгдэж буй ачаалал /орон тоо/
Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллага нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлнэ. Мөн түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлэх үйл ажиллагаа.	3,480 мин	96,000	0,05

¹⁸ Хуанлийн 365 хоногоос хөдөлмөрийн хуулинд заасан нийтээр амрах байрын өдөр, ээлжийн амралт, хагас бүтэн сайн өдөр зэргийг хасаж бодитой ажиллах өдрийг тооцно.

Цахимаар ногдуулалт хийж, төлбөрийн мэдээлэл хүргүүлэх үйл ажиллагаа	1,320 мин		
--	-----------	--	--

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2022 оны 76 дугаар тогтоолоор “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын дүрмийг, Нийслэлийн Засаг даргын 2022 оны А/605 дугаар захирамжаар “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын бүтэц, орон тоо нийт 94 албан хаагчийн орон тоо батлагдаж 71 албан хаагчтайгаар дүрмээр хүлээсэн 19 үндсэн чиг үүргийн хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.¹⁹

Дээрх тооцооллоос харахад Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв нь хуулийн төсөлд тусгасан чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд нэг ажилтан нэг жилд ажиллах ёстой стандарт 96,000 минут буюу 1,600 цагт хувааж гаргавал 0.05 албан хаагч шаардлагатай гэсэн тооцоолол гарч байна. Өөрөөр хэлбэл хуулийн төсөлд тусгасан үүргийг хэрэгжүүлэхэд орон тоо нэмэх хэрэгцээ шаардлага байхгүй, “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын одоо ажиллаж байгаа албан хаагч энэ ажлыг хариуцан гүйцэтгэх боломжтой гэсэн тооцоолол гарсан болно.

Зардал 2

10.2.Нийтийн эзэмшлийн зогсоолын төлөвлөлтөд тухайн нутаг дэвсгэрийн оршин суугчид, нийслэлийн авто замын болон замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагын саналыг авна.

Төлөвлөлтөд санал авах ажиллагаа Захиргааны ерөнхий хуулийн дагуу хийгддэг үйл ажиллагаа тул үүнийг шинээр хийгдэх үйл ажиллагаа гэж үзэж үүнийг хэрэгжүүлэх стандарт үйл ажиллагаа, түүнд зориулан хүний нөөцийг тооцох шаардлагагүй гэж үзсэн болно.

Зардал 3

13.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байна.

Аливаа төрлийн сангийн өдөр тутмын үйл ажиллагааг удирдах, хөрөнгийг бүрдүүлэх, зарцуулах, мэдээлэх хуульд заасан чиг үүргийг хариуцан гүйцэтгэх чиг үүргийг хэрэгжүүлэх этгээд тодорхой байх ёстой. Хуулийн төслийн тандан судалгаагаар нийтийн тээврийн хөгжлийн сангийн орлогын хэмжээг урьдчилсан байдлаар тооцоолж дүгнэлт гаргасан байдаг.

Харин энэхүү нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг удирдах, хариуцах этгээд буюу тодорхой бүтцийн талаарх мэдээлэл хуулийн төсөлд байхгүй байх тул Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд тусгасан Нийслэлийг хөгжүүлэх сангийн бүрэлдэхүүн хэсэг байхаар, тус хөгжлийн сангийн удирдах бүтэцтэй нэгтгэн нэг удирдлагаар хэрэгжүүлэх боломжтой.

¹⁹ Хуулийн төслийн тандан судалгааны тайлан

Зардал 4

4.2.Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, татварын улсын байцаагч нь нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагатай хамтран төлбөр төлөгчийн замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрсэн болон бусад шаардлагатай гэж үзсэн мэдээллийн бүртгэл хөтөлнө.

Энэ хэсэгт “Шаардлагатай гэж үзсэн мэдээлэл”- д хамаарах мэдээллийн агуулга тодорхойгүй тул зардал тооцох боломжгүй болно.

Зардал 5

6.4.Түгжрэлтэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулсан байна.

Замын хөдөлгөөний удирдлага зохион байгуулалтын ухаалаг систем нэвтрүүлэх чиглэлээр нийслэлийн Цахим хөгжил, мэдээллийн технологийн газар,Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв нь нийт 44 цэгийн 70 гэрлэн дохионы шонд RFID төхөөрөмж суурилуулахад хамтран ажиллаж, 2022 оны 12 сарын 20-ны байдлаар 58 RFID төхөөрөмж суурилагдсан байна. ²⁰

Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын 2023 онд хамтран баталсан техникийн хяналтын гэрчилгээжүүлэлтийн урьдчилсан төсөв нь нийслэлийн 9 дүүрэг болон 21 аймгийн хэмжээнд нийт 6,780,000,000 төгрөг байна. Тус төсвийн дагуу улсын хэмжээнд нийт 1,000,000 ширхэг шошгыг суурилуулахаас 600,000 ширхэгийг нийслэлийн 9 дүүрэгт суурилуулахаар тооцоолсон байдаг.

Хүснэгт 14.Техникийн хяналтын цахим гэрчилгээжүүлэлтийн нэгдсэн төсөв /нийслэлд хамаарах хэсэг/ ²¹

д/д	Арга хэмжээ	Нийт нийслэлд тоо	Нэгж үнэ	Нийт үнэ
1	Шошго наалт	600,000	6,490	3,894,000,000
2	Гар уншигч төхөөрөмж	60	2,900,000	174,000,000
				4,068,000,000

²⁰ Замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан

²¹ Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын хамтран баталсан Техникийн хяналтын гэрчилгээжүүлэлтийн нэгдсэн төсвийн хуулбарыг хавсаргав.

Хамрах хүрээ	RFID Суурилуулах тоо	суурилуулах зардал /төг/	Нийт
Улаанбаатарт	600,000	880	528,000,000

Энэ хэсгийг тооцоолоход түгжрэлийн бүсийг нийслэлийн аль нэг газар, мөн цаг хугацаа, хамрах хүрээг өөр өөрөөр тогтоож болох тул зөвхөн Их тойруугийн бүсэд бус харин нийслэлийн нутаг дэвсгэрт бүхэлд нь шаардагдах зардал гэж үзсэн болно.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тус хуулийн үйлчлэх хүрээг зөвхөн нийслэл Улаанбаатар хот байхаар тусгасан байна. Иймд цахим гэрчилгээжүүлэлттэй холбоотой дээрх зардлын орон нутагт хамаарах хэсгийг оролцуулж тооцох шаардлагагүй тул зөвхөн нийслэлд хамаарах 60 хувийн зардлын тооцоход тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж байршуулах нэг удаа гарах нийт зардал **4,596,000,000** байна.

ТАВ. ДҮГНЭЛТ, САНАЛ

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн²² 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар уг хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал” /цаашид “аргачлал” гэх/-ыг баримтлан зардлын тооцоог гаргалаа.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төслүүд нь нэг үзэл баримтлалаар тодорхойлогдсон байх тул зардлын тооцоог хамтатган хийлээ.

Хуулийн төслийн зардлыг тооцохдоо бодит статистик болон хугацааг шууд ашиглах боломжгүй тохиолдолд адил төстэй ажил, үйлчилгээ байгаа эсэхийг судалж, баримжаалан авах болон хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгасан судалгаа, тоо баримт, статистикийг ашигласан болно.

²² “Төрийн мэдээлэл” эмхтгэлийн 2015 оны 7 дугаар сарын 03-ны өдрийн 25 дугаарт нийтлэгдсэн

Харилцан уялдаа бүхий дээрх хоёр хуулийн төсөлд түгжрэлийн төлбөр авах бүсийг нийслэлийн Засаг дарга, төлбөрийн хэмжээг 0-20,000 төгрөгийн хооронд нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас тогтоохоор тусгасан байна.

Ийнхүү бүс тогтоох, түүний төлбөрийн хэмжээг хуулийн төслийн тандан судалгааны тайланд тусгасан тоо баримт, тооцооллыг үндэслэн баримжаалахдаа түгжрэлийн бүсийг өдрийн нийт замын хөдөлгөөний хамгийн их ачаалал бүхий Их тойруугийн бүсээр авч, харин төлбөрийн хэмжээг дунджаар 10,000 төгрөгөөр тооцсон болно.

Ийнхүү иргэний нийт 72,037 тээврийн хэрэгсэлд өдөрт 1 удаа их тойруугийн буюу түгжрэлийн төлбөр ногдуулах бүсэд зорчиход нэг жилд нийт **94,474,339,000** төгрөг, хуулийн этгээдийн өмчлөлд бүртгэлтэй нийт 25,116 тээврийн хэрэгсэл нэг жилд **50,215,830,000** төлбөрийн зардал гарахаар байна.

Тээврийн хэрэгслийн цахим гэрчилгээг иргэдээс зардал гаргахгүйгээр төрөөс үнэ төлбөргүй олгохоор нийслэлийн эрх бүхий байгууллагаас олон нийтийн мэдээллийн хэрэгслээр зарласан байдаг. Иймд иргэд болон хуулийн этгээдээс цахим гэрчилгээтэй холбоотой зардал гаргахгүй бөгөөд энэ нь төрийн байгууллагын мөнгөн зардал болж тооцогдоно.

Хуулийн төсөлд замын хөдөлгөөний зөрчил гаргаж торгох шийтгэлийг биелүүлээгүй этгээдийг тогтоосон бүсэд нэвтрүүлэхийг хориглохоор тусгасан нь иргэн, хуулийн этгээдэд шууд зардал үүсгэж байна гэх үзэх боломжгүй бөгөөд харин шийтгэлийн биелэлт нэмэгдэх, хуулийн хэрэгжилт хангагдах ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

Түүнчлэн төлбөр төлөгч 25,116 хуулийн этгээд замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлөх үүргийг хэрэгжүүлэхэд нэг жилд нийт **1,491,890,400** төгрөгийн зардал гаргахаар байна.

Мөн хуулийн төсөлд авто зогсоол ажиллуулахад тавигдах шаардлагуудыг тусгасан бөгөөд зогсоолын үйл ажиллагаа эрхлэгч нь эд хөрөнгийн болон хариуцлагын даатгалд даатгуулах үүргийг хэрэгжүүлэхэд нийт 66 хуулийн этгээд даатгалын төлбөрт нэг жилд нийт **63,162,000** төгрөг төлөхөөр байна. Түүнчлэн хуулиар шинээр тавьж байгаа шаардлагыг биелүүлэхийн тулд мөн 66 хуулийн этгээд нийт 109,500,000 төгрөгийн зардал гаргана гэж үзвэл нийт **7,227,000,000** төгрөг зарцуулахаар байна.

Төрийн байгууллагад үүсэх зардлыг хүний нөөцийн зардал болон мөнгөн зардал гэж авч үзсэн бөгөөд тус хуулийн төсөлд Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагад замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшинг тухай бүр бүртгэж, мэдээлэх, түгжрэлтэй бүс, түүнийг тойрон өнгөрөх замын мэдээллийг олон нийтэд мэдээлэх, түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулах, тухайн сард ногдуулсан төлбөрийн мэдээллийг дараа сарын 10-ны дотор төлбөр төлөгчид цахимаар мэдэгдэж нэхэмжлэх үүргүүдийг хүлээлгэсэн байна.

Ийнхүү дээрх чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд **0.05** албан хаагч шаардлагатай буюу шинээр үүсэх хүний нөөцийн хэрэгцээ шаардлага байхгүй, “Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв” ОНӨТҮГ-ын одоо ажиллаж байгаа албан хаагч энэ ажлыг хариуцан гүйцэтгэх боломжтой байна.

Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байхаар тусгасан. Аливаа төрлийн сангийн өдөр тутмын үйл ажиллагааг удирдах, хөрөнгийг бүрдүүлэх, зарцуулах, мэдээлэх хуульд заасан чиг үүргийг хариуцан гүйцэтгэх чиг үүргийг хэрэгжүүлэх этгээд тодорхой байх ёстой. Хуулийн төслийн тандан судалгаагаар нийтийн тээврийн хөгжлийн сангийн орлогын хэмжээг урьдчилсан байдлаар тооцоолж дүгнэлт гаргасан байдаг.

Харин энэхүү нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг удирдах, хариуцах этгээд буюу тодорхой бүтцийн талаарх мэдээлэл хуулийн төсөлд байхгүй байх тул Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуульд тусгасан Нийслэлийг хөгжүүлэх сангийн бүрэлдэхүүн хэсэг байхаар, тус хөгжлийн сангийн удирдах бүтэцтэй нэгтгэн нэг удирдлагаар хэрэгжүүлэх боломжтой.

Түүнчлэн Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 2013 оны 151 тогтоолоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх санг байгуулж, сангийн зөвлөлийг 13 хүний бүрэлдэхүүнтэй байгуулан ажиллуулж байсан туршлагыг мөн судлах нь зүйтэй.

Түгжрэлтэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулж, түүнийг үндсэн төлбөр ногдуулахаар зохицуулсан.

Дээр дурдсаны дагуу иргэн, хуулийн этгээдийн цахим гэрчилгээний шошго байрлуулах зардлыг төрөөс олгохоор зарласан тул энэ нь төрийн байгууллагын мөнгөн зардал болж тооцогдоно. Ингэхдээ түгжрэлийн бүсийг нийслэлийн аль нэг газар, мөн цаг хугацаа, хамрах хүрээг өөр өөрөөр тогтоож болох тул зөвхөн Их тойруугийн бүсэд бус харин нийслэлийн нутаг дэвсгэрт бүхэлд нь шаардагдах зардал гэж үзсэн. Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл, тус хуулийн төсөлтэй уялдуулан боловсруулсан Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөлд тус хуулийн үйлчлэх хүрээг зөвхөн нийслэл Улаанбаатар хотын нутаг дэвсгэр байхаар тусгасан. Иймд Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын 2023 онд хамтран баталсан техникийн хяналтын гэрчилгээжүүлэлтийн урьдчилсан зардлын орон нутагт хамаарах хэсгийг оролцуулж тооцох шаардлагагүй тул ийнхүү нийт зардлын 60 хувь буюу зөвхөн нийслэлд хамаарах хэсгийг тооцоход тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж байршуулах нэг удаа гарах нийт зардал **4,596,000,000** байна.

Цаашид хуулийн төслийг боловсронгуй болгох чиглэлээр түгжрэлийн бүсийн хамрах хүрээг аль болох багаар тогтоох, мөн хураах төлбөрийн хэмжээг тандан судалгаагаар үндэслэл бүхий тогтоосон 5,800 төгрөгөөр тогтоох

боломжийг бий болгох нь зүйтэй. Тус тайланд тусгасан мөнгөн дүнгээр тооцвол иргэн, хуулийн этгээдэд учруулах мөнгөн зардал 41 хувиар буурах боломжтойг анхаарч, хуулийн төслийн интервал тогтоосон хэсэгт өөрчлөлт оруулах боломжийг судлах нь зүйтэй.

Мөн Зөрчлийн тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасны дагуу торгох шийтгэлийг нэг хүртэлх жилийн хугацаанд хэсэгчлэн төлүүлэх боломжтой байдгийг анхаарч, “хуульд заасан хугацаанд төлөөгүй” гэсэн агуулгыг нэмж тусгаж хууль хоорондын уялдааг хангах нь зүйтэй.

Нийслэл, дүүргийн татварын газар, хэлтэс, татварын улсын байцаагч нь нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлага, зохион байгуулалтын асуудал хариуцсан байгууллагатай хамтран төлбөр төлөгчийн замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтэрсэн болон бусад шаардлагатай гэж үзсэн мэдээллийн бүртгэл хөтлөх үүргийг хүлээлгэсэн боловч “шаардлагатай гэж үзсэн мэдээлэл”-д хамаарах мэдээллийн агуулга тодорхойгүй тул зардал тооцох боломжгүй болно.

Одоогийн “Их тойруу” төвтэй хотын доторх таталцлыг үүрэг зориулалт ижил төстэй, хотын шинэ төв, дэд төвүүдийг хотын нутаг дэвсгэрт тараан шинээр байгуулсанаар оршин суугчдад бүх төрлийн үйлчилгээ, ажлын байрыг ойртуулснаар явган болон тээврийн хэрэгслийн зорчилтын зорилго чиглэл, урсгалыг тарааж, түгжрэл үүсгэж буй одоогийн нөхцөл байдлыг арилгахын тулд хуулийн төсөлд тусгасан арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлэхэд бий болох зардлууд нь дээр дурдсан алдагдсан боломжийн өртөгтэй харьцуулахад зардал, үр өгөөжийн харьцаа эерэг түвшинд байна гэж үзлээ.

---oOo---

Хавсралт 1

Зогсоол тохижуулахад шаардлагатай тоног төхөөрөмжийн үнэ, тариф

2022 оны 09 дүгээр сарын 05

Улаанбаатар хот

№	Нэр, төрөл	Хуви, хэмжээ, тоо, хэмжээний үзүүлэлт	Төрөл	Тоо	Нэгж үнэ	Нийт үнэ
1		ДАНС				
2	Дугаар танхил камер 1 орцтой зогсоолд зориулагдсан.	1. Дугаар танхил магадлал 98% 2. Танхил хурд 80км/ц 3. Материал: Ган 4. Холболтын стандарт ТСР/ПР 5. Монгол дугаар танхил тусгай	Дугаар танхил камер Усны хамгаалалттай Материал хайрцаг Дугаар гэрэлтүүлэх LED гэрэл Камерын линз (2,8 - 12mm) Нэвтрэх архтай болон өргөгдлийн машин бүртгэл	4	7,000,000	28,000,000
3						
4						
5						
6	Зогсоолын хяналт, 2 ширхэг удирдлаганы хяналт	GATEPRO ♥ Тод цонхор биеэдийн чанарын бүрэлдэнг ♥ Төмөр их бие, өндөр чадлын мотор, аналал бүрэлдүүлэх бүрэлдэнг болон нугаар хяналттай ♥ 2 ширхэг удирдлага дугаар биед хүрээлэн тоогоор нэмэлт удирдлага таниулах бүрэлдүүлэх ♥ Нэгдэх хяналт хугацаа 3 секунд ♥ Сайжруулсан хяналт цагаангембелдүүр ♥ (-40 - +60) хэмд буюу Монголын цаг ямар төхирсөн ♥ Баталгаат хугацаа 1 жил бөгөөд засвар үйлчилгээ, сэлбэг хэрэгсэлээр хангана		4	4,300,000	17,200,000
7	Материал модоор тохиромж	данд байрлана ♥ Автомашин гарын дараа хяналтыг материалд хяналт ♥ Хяналтын дээр машин байгаа үед хяналтас саргилж хяналт үйлдлийг хяналтлана		2	700,000	1,400,000
8	Хяналтын Камер	HIKVISION DS-2CD1042D-I Гадна, 4MP 4MP Fixed Bullet Network Camera High quality imaging with 4 MP resolution		4	1,000,000	4,000,000
9	Лэд дэлгэц	INFORARK: AN INTELLIGENT INFORMER		2	2,000,000	4,000,000
10	Програм хангалуул					10,000,000
11	Гүйцэтгэл РӨК Сэлбэг бусад хяналт материал			1	300,000	300,000
12	Шилэн кабелийн хяналт болон мэдээлэл камерууд			2	800,000	1,600,000
13	Шилэн кабелийн	1 метр х 6000 (Амлын хяналттай нийлээд)		1000	6,000	6,000,000
14	Шилэн кабелийн үтэс	(2х1.5) хял бүрээстэй сонгогч кабелийн		500	6,000	3,000,000
15	Хяналтын шил			4	3,000,000	12,000,000
16	Тур барилгын			1	1,000,000	1,000,000
17	Бичлэг хяналт			1	1,000,000	1,000,000
18	Төхөөрөмж			1	20,000,000	20,000,000
19	Нийт					109,500,000

Ашигласан материал

1. Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төсөл
2. Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөрийн тухай хуулийн төсөл
3. Зөрчлийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн үзэл баримтлал, танилцуулга
4. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хууль
5. Хууль тогтоомжийн тухай хууль
6. Хөдөлмөрийн тухай хууль
7. Нийтээр тэмдэглэх баярын болон тэмдэглэлт өдрүүдийн тухай хууль
8. Засгийн газрын 2019 оны 59 дүгээр тогтоол "Аргачлал батлах тухай"
9. Хууль тогтоомжийн тухай хууль, Аргачлалыг хэрэгжүүлэх гарын авлага 2016
10. Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ шаардлагыг тандан судалсан судалгааны тайлан 2022
11. Замын хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалын газрын 2022 оны үйл ажиллагааны тайлан
12. 1212.mn Үндэсний статистикийн хороо
13. <https://road.ub.gov.mn/?p=9259>
14. <https://mrt.d.gov.mn/t/120>
15. <https://bodi-insurance.com/compulsory-insurance/>
16. <https://transportation.police.gov.mn/>
17. <https://estandard.gov.mn/standard/v/5556>
18. <http://opendata.burtgel.gov.mn/le>
19. Нийслэл Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэл хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, суурь судалгаа
20. Автозогсоолын тухай хуулийн төслийн үзэл баримтлал, тандан судалгаа БХБЯ 2016 он
21. Зам тээврийн хөгжлийн сайд, Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагч нарын хамтран баталсан Техникийн хяналтын цахим гэрчилгээжүүлэлтийн урьдчилсан төсөв
22. Бусад

**ХУУЛЬ ТОГТООМЖИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБОГДОН
ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТООЦОО**

/Гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай/

Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гарах зардлын тооцоо

Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 18 дугаар зүйлийн 18.1 дэх хэсэгт “Хууль тогтоомжийн төслийг баталснаар тухайн хууль тогтоомжийн үйлчлэх хүрээнд хамрагдах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлын тооцоог тухай бүр гаргаж, зардал, үр өгөөжийн харьцааг энэ хуулийн 12.1.4-т заасан аргачлалын дагуу тодорхойлно” гэж заасны дагуу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах хуулийг баталснаар уг хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагын үйл ажиллагаанд үүсэх зардлыг Засгийн газрын 2016 оны 59 дүгээр тогтоолын 4 дүгээр хавсралтаар батлагдсан “Хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах зардлын тооцоо хийх аргачлал” /цаашид “аргачлал” гэх/-ыг баримтлан зардлын тооцоог гаргав.

Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төсөл батлагдсанаар уг хуулийг хэрэгжүүлэх иргэн, хуулийн этгээд, төрийн байгууллагад үүсэх зардал, ачааллыг тооцож, үүнийг хялбарчлах, бууруулах талаар санал боловсруулахад энэхүү тайлан чиглэгдэх болно.

	Ангилал	Үүсч болзошгүй зардлын төрөл	Ачаалал	Бууруулах, хялбарчлах боломж
1	Иргэн	- Газрын суурь үнэлгээг тооцох - Үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнэлгээ - Газрын өмчлөх эрхийн гэрчилгээг шилжүүлэх - Газрын кадастр - Нүүлгэн шилжүүлэлт	- Иргэн өөрөө болон төсөлд хамрагдах нэгж талбарын айл, хуулийн этгээдүүдтэй харилцан ойлголцох, эвлэлдэх, зөвшилцөх - Төслийн үйл ажиллагааг бодитоор хэрэгжүүлэх, дэмжлэг үзүүлэх - Өөр байршилд нүүн шилжих, амьдралын хэв маягийг өөрчлөх, дасан зохицох - Төрийн зүгээс шаардах эрхийг тодорхой хэмжээгээр хэрэгжүүлэх	- Төрийн байгууллагын зүгээс төлөвлөлтөө зөв хийх - Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг талууд харилцан дэмжих - Нийслэлийн иргэний хувьд агаар, хөрс, орчны бохирдлыг бууруулахад нийгмийн хариуцлага, оролцоо, ухамсартайгаар биечлэн оролцох - Төслийн эдийн засаг, нийгмийн ач холбогдлын талаар бусдад үнэн бодит мэдээллийг хүргэн ажиллах
2	Хуулийн этгээд	- Газрын суурь үнэлгээг тооцох - Үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнэлгээ - Газрын өмчлөх эрхийн гэрчилгээг шилжүүлэх - Газрын кадастр - Нүүлгэн шилжүүлэлт	- Төсөлд хамрагдах нэгж талбарын айл, хуулийн этгээдүүдтэй харилцан ойлголцох, эвлэлдэх, зөвшилцөх - Төслийн үйл ажиллагааг бодитоор хэрэгжүүлэх, дэмжлэг үзүүлэх - Өөр байршилд нүүн шилжих, амьдралын	- Төрийн байгууллагын зүгээс төлөвлөлтөө зөв хийх - Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг талууд харилцан дэмжих - Нийслэлийн иргэний хувьд агаар, хөрс, орчны бохирдлыг бууруулахад нийгмийн хариуцлага, оролцоо,

			хэв маягийг өөрчлөх, дасан зохицох Төрийн зүгээс шаардах эрхийг тодорхой хэмжээгээр хэрэгжүүлэх	ухамсартайгаар биечлэн оролцох Төслийн эдийн засаг, нийгмийн ач холбогдлын талаар бусдад үнэн бодит мэдээллийг хүргэн ажиллах
3	Төрийн байгууллага	• Судалгаа, шинжилгээ • Иргэн, хуулийн этгээдэд мэдээлэл хүргүүлэх, сурталчилан таниулах нийгмийн бэлтгэл ажил • Иргэдийн оролцоог хангах, санал асуулга явуулах, нэгтгэх • Газрын өмчлөх эрхийн гэрчилгээг шилжүүлэх • Газрын кадастр • Ажиллах хүчний зардал, хөлс • Газрын суурь үнэлгээг тооцох • Нөхөх олговор • Газрын чанарын үнэлгээ • Газрын эдийн засгийн үнэлгээ • Үл хөдлөх эд хөрөнгийн үнэлгээ хийх • Төсөл хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гэрээ байгуулах, хэлэлцээр хийх • Гэрээний үүргээ биелүүлэхийг шаардах • төслийн хугацаанд түр суурьших газар, байр, сууцаар хангах • нүүлгэн шилжүүлэлт • хэсэгчилсэн төлөвлөлт, зураг төсөл, ТЭЗҮ • инженерийн дэд бүтэц • нийтээр ашиглах барилга байгууламж • нөлөөлөлд дам өртсөн иргэн • төсөл хэрэгжүүлэгчийг сонгон шалгаруулах • хөрөнгийн үнэлгээний тайлан боловсруулах	• төсөл хэрэгжүүлэх талбарыг зөв сонгох, дарааллыг нь зөв тогтоох • иргэн, хуулийн этгээдэд төслийн зорилго, ач холбогдол, хүлээгдэж буй эерэг үр дүнг зөвөөр ойлгуулах, таниулах • төслийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх • шаардлагатай зарим иргэн, хуулийн этгээдтэй зөвшилцөх, албадах • ажиллах хүчнээ зөв зохион байгуулах • төсөл хэрэгжүүлэгчийг сонгон шалгаруулах ажлыг зохион байгуулах • тайлан мэдээлэл боловсруулах, бодит дүгнэлт гаргах	• төлөвлөлтөө зөв хийх • шаардлагатай төсөв, санхүүжилт болон бусад шаардлагатай нөөцөө бүрдүүлэх • ажиллах хүчнийг зөв сонгох • иргэдэд үнэн үөв, бодит мэдээлэл хүргэх, эргэх холбоо, уялдаа холбоог өдөр тутамд ханган идэвх санаачилгатай, уян хатнаар оролцох • хамтрагч талуудаа /хөрөнгийн үнэлгээ, барилгын гүйцэтгэгч.../ шударгаар зөв сонгох, төслөө аль болох богино хугацаанд чанартай, үр ашигтай гүйцэтгэхийг зорих • түр суурьшуулах байрыг сайтар бэлтгэх