

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 томъёоны 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 тодорхойлохгүйгээр орхисон нь хуулийн ойлгомжтой байдал алдагдах, нэг мөр ойлгогдохгүй байх тул эдгээр нэр томъёог 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 зорилго.

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.

| | |
|------------------------------|---|
| Сингапур ⁷ | 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 C 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):

| | | |
|-----------------------|--|--|
| | <p>зардал болдог. Энэ нь тодорхой хувь хүн, аж ахуйн нэгжүүдэд санхүүгийн дарамт үзүүлж буй хэлбэр гэж үзэж болно.</p> | <p>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 байна⁹ гэжээ.</p> |
| Өмч хөрөнгийн асуудал | <p>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.</p> | - |
| Технологи | <p>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.</p> | <p>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></p> |

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.

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| | | <i>туршигдсан тул цаашид нэмэлт санхүүжилт гарахгүй гэж дүгнэсэн. Түүнчлэн хуулийн төсөлтэй холбоотойгоор шинэ байгууллага, албан тушаал бий болохгүй тул үйл ажиллагааны нэмэлт зардал гарахгүй¹⁰ гэж байгаа ч цаашид хэрэглээнд нэвтэрсэн тохиолдолд системийн засвар үйлчилгээ хийхэд гарах зардалтай холбоотой судалгаа хийгдээгүй байгааг анхаарах хэрэгтэй.</i> |
| 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 | <p>12 дугаар зүйл. Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх.</p> <p>12.1.Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ.</p> <p>12.2.Нийслэл хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлнэ.</p> <p>12.3.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамжийн үнэлгээг мэргэжлийн холбоогоор тогтмол хийлгэнэ.</p> <p>12.4.Нийтийн тээврийн сүлжээ төлөвлөлт, хүртээмжийг олон улсад хэрэглэгддэг аргачлалын дагуу тодорхойлно.</p> <p>12.5.Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуульд заасны дагуу нийтийн тээврийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлж болно.</p> | <p>Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.1-12.4 дэх хэсэгт дараах үнэлгээг өгч байна.</p> <p><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.</p> <p><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.</p> <p><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.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | | <p><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.</p> <p>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.</p> |
| 2 | <p>13.1.Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сантай байна.</p> <p>13.2.Энэ хуулийн 13.1-д заасан сан дараах эх</p> | <p>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.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>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;</p> <p>13.3.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг доор дурдсан арга хэмжээнд зарцуулна: ...</p> <p>13.4.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг бүрдүүлэх, захиран зарцуулах, хяналт тавих журмыг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал баталж, түүний хэрэгжилтэд хяналт тавина.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |
|---|---|

| | |
|--|--|
| | 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 томъёо нь Татварын ерөнхий хуулийн нэр томъёотой 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, томъёолсон 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 |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| <p>Үнэлгээ</p> | <p>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.</p> <p>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</p> |

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 | <p>Хуулийн төслийн 12 дугаар зүйлийн 12.1-д “Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ”,</p> <p>12.2.Нийслэл хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлнэ,</p> <p>12.3.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамжийн үнэлгээг мэргэжлийн холбоогоор тогтмол хийлгэнэ,</p> <p>12.4.Нийтийн тээврийн сүлжээ төлөвлөлт, хүртээмжийг олон улсад хэрэглэгддэг аргачлалын дагуу тодорхойлно,</p> <p>12.5.Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хуульд заасны дагуу нийтийн тээврийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлж болно гэж.</p> |
| Үнэлгээ | <p>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</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>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.</p> <p>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.</p> |
|--|---|

| | |
|---|--|
| | 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>авах;</p> <p>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;</p> <p>13.3.4.чиглэлийн тээврийн хэрэгсэлд зориулсан зогсоол(автопарк) барих;</p> <p>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;</p> <p>13.3.6.нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах чиглэлээр зохион байгуулсан эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлыг санхүүжүүлэх;</p> <p>13.3.7.нийтийн тээврийн үйлчилгээг төлөвлөх, зохион байгуулах чиглэлээр ажиллах хүний нөөцийг сургаж дадлагажуулах.</p> <p>13.4.Нийслэлийн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгийг бүрдүүлэх, захиран зарцуулах, хяналт тавих журмыг нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал баталж, түүний хэрэгжилтэд хяналт тавина.</p> |
| <p>Үнэлгээ</p> | <p>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.</p> <p>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</p> |

| | |
|--|--------|
| | 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |

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

| | |
|--|---|
| | <p>оруулсан тул өөрчлөх.</p> <p>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.</p> |
|--|---|

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 |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | <p>“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.</p> | <p>“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 бүс 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.</p> | <p>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.</p> |
| 4 | <p>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.”</p> <p>6.6-д “Төлбөртэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ.” гээд 6.6.1-д “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй” гэж,</p> | <p>Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.4-т “тээврийн хэрэгслийн цахим систем”, “радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж...”</p> <p>6.6.1-т “...тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ...”,</p> <p>17 дугаар зүйлийн 17.2.2-т “тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ...” гэсэн нэр томъёонуудыг хэрэглэсэн байна.</p> <p>Эндээс хуулийн төслийн</p> | <p>Хуулийн төсөлд шинээр бий болж буй ойлголт болох тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ гэдэгт юуг ойлгохыг нарийвчлан тусгах нь зүйтэй.</p> <p>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</p> |

| | | |
|--|--|----------------------------------|
| <p>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.</p> | <p>6.4-т заасан цахим систем нь тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ мөн эсэх, эсхүл өөр цахим систем болох нь тодорхойгүй байна.</p> <p>Хуулийн төсөлтэй холбоотой</p> <p>Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн 1/3 дугаар зүйлийн 3.1.20-т дараах зүйл заалтыг нэмсүгэй гэжээ. Үүнд:</p> <p>“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</p> | <p>бичих шаардлагатай байна.</p> |
|--|--|----------------------------------|

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | 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 | <p>Хуулийн төсөлтэй холбоотой Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийг гаргасан бөгөөд тус хуульд дараах агуулгатай зүйл, хэсэг, заалт нэмэхээр зохицуулж. Үүнд:</p> <p>18 дугаар зүйлийн 18.2 дахь хэсэг:</p> <p>“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.”</p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | | | 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 <i>“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”</i> 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 субъектийг тодорхой заагаагүй тул хэрэгжүүлэхэд ойлгомжгүй, хуулийн хийдэл үүсэх эрсдэлтэй байгаа тул ямар субъект тухайн төлөвлөлтийг хэрэгжүүлж ажиллахыг тодорхой болгох шаардлагатай. Энэхүү тухайн чиг үүргийг хэрэгжүүлэх субъектыг 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 нэвтрэнэ” 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 border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <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 ММСГ-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 | автомашинг 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 |
|---|---|
| <p>6.1.Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшин, тухайн нутаг дэвсгэрт тээврийн хэрэгслээр зорчих иргэдийн зорчилт хөдөлгөөнийг харгалзан замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийг тогтооно.</p> | <p>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.</p> |
| <p>6.2.Энэ хуулийн 6.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүс, түүний хилийн зааг, цагийн хязгаарыг Нийслэлийн Засаг дарга тогтооно.</p> | <p>ММСГ-ээс хамгийн сүүлд буюу 2022 онд хийсэн түгжрэлийг бууруулах талаарх тандан судалгаагаар иргэдийн 10.6 хувь нь татвар, төлбөр, хураамжтай холбоотой санал өгсөн.</p> |
| <p>6.3.Түгжрэлийн төлбөртэй бүс /цаашид “төлбөртэй бүс” гэх/ нь замын хөдөлгөөний түгжрэлийн түвшингээс хамааран дараах зэрэглэлтэй байж болно.</p> <p>6.3.1.хэт түгжрэлтэй; 6.3.2.түгжрэлтэй.</p> | <p>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.</p> <p>Иймд түгжрэлийн зэрэглэл тогтоох, бүсэд хуваах зэрэг харилцааг хуульчилсан тохиолдолд иргэд, олон нийтэд үр дүнг сайтар ойлгуулж, таниулах хэрэгтэй байна.</p> |
| <p>6.4.Төлбөртэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулсан байна.</p> | <p>Энэхүү хуулийн төслийн заалтуудад “Ойлгомжтой байдал” шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ хэсэгт жич үнэлгээ өгч, тайлбар оруулсан болно. Тус хэсгээс дэлгэрэнгүй танилцана уу.</p> |
| <p>6.5.Төлбөртэй бүсийн тэмдэг, тэмдэглэгээг Монгол Улсын холбогдох стандартаар тогтооно.</p> | |
| <p>6.6.Төлбөртэй бүсэд дараах шаардлага хангасан тээврийн хэрэгсэл нэвтэрнэ:</p> <p>6.6.1.тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээтэй; 6.6.2.Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7 дугаар зүйлд заасан зөрчил үйлдсэн торгох шийтгэлийн төлбөрийн</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>үлдэгдэлгүй; 6.6.3.автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар, агаарын бохирдлын төлбөр, авто зам ашигласны төлбөрийн үлдэгдэлгүй.</p> | |
| <p>7.1.Тээврийн хэрэгсэл өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч төлбөртэй бүсэд нэвтрэх тохиолдолд төлбөртэй бүсийн төлбөр төлнө.</p> | <p>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.</p> |
| <p>7.2.Энэ хуулийн 7.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээ, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлбөр төлөх журмыг хуулиар тогтооно.</p> | |
| <p>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,</p> | |

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 асуултаудад 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

| | | |
|---|--|--|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| 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 томъёо тухайн хуулийн төсөл болон бусад хуулийн нэр томъёотой нийцэж буй эсэх; | <p>Хуулийн төслийн 6.6.1-т “...тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээ...” гэж.</p> <p>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.</p> |
| 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 томъёо 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 | <p>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.</p> <p>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.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| 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 <i>“Монгол Улсын иргэн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах, орчны бохирдол, байгалийн тэнцэл алдагдахаас хамгаалуулах эрхтэй”</i> гэж заасан. Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 48 дугаар тогтоолоор баталсан “Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал”-ын 3.4-т <i>“Хүний аюулгүй байдлыг хангах зорилтын хүрээнд Монгол хүний эрүүл, аюулгүй амьдрах таатай орчин, нөхцөлийг бүрдүүлэх, амьдрах орчны аюулгүй нөхцөлийг</i> | Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1.1 дэх хэсэгт <i>“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.”</i> 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 |

| | |
|--|---|
| <p><i>баталгаажуулах, хамгаалах нь хүний аюулгүй байдлыг хангах үндэс мөн</i>” гэж, 3.4.3.1-д <i>“Иргэдийн амьдрах, ажиллах орчны аюулгүй байдлыг хангах, гамшгийн эрсдэлийг бууруулах нь хүний аюулгүй байдлыг баталгаажуулах чухал үндэс болно”</i> гэж заасан.</p> <p>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 <i>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.</i></p> <p>Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 6.1-д <i>“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</i></p> | <p>Хурал татварын хуулиар бий болгох, тогтоох, өөрчлөх, хөнгөлөх, чөлөөлөх, хүчингүй болгох эрхтэй талаар заасан.</p> <p>Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.2 дахь хэсэгт <i>“Энэ хуулийн 7.1-д заасан түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээ, хөнгөлөх, чөлөөлөх, төлбөр төлөх журмыг хуулиар тогтооно”</i> гэж тус тус зохицуулжээ.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Түүнчлэн замын түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч хэн</p> |
|--|---|

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;

| | | |
|---|---|--|
| | <p>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.</p> | <p>гэдгийг дараах байдлаар тодорхойлсон байна. Үүнд:</p> <p>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.</p> <p>Мөн 5 дугаар зүйлээр замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээг зохицуулсан нь тус хуулийн төслийн зорилтыг хэрэгжүүлэх гол зохицуулалт болжээ.</p> |
| 2 | <p>Хууль тогтоогч хуулийн төслийн үзэл баримтлалдаа “Практик шаардлага”-аа дараах байдлаар тодорхойлжээ. Үүнд:</p> <p>1. Улаанбаатар хотын нэг иргэн жилд дунджаар 30 хоног буюу 717 цагийг түгжрэлд алдаж байна⁴.</p> <p>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</p> | <p>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</p> |

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.

| | |
|---|---|
| <p>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.</p> <p>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 бууруулахад зогсохгүй хүн амын эрүүл мэндийг хамгаалахад үр дүнтэй зарцуулж байна. Ийм жишээг Сингапур, Лондон, Стокхолм хотуудын туршлагаас харж болно</p> <p>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.</p> | <p>тэд:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p> |
| <p>Хуулийн төсөл</p> | <p>Үнэлгээ/Тайлбар</p> |

| 1 | <p>5.1.Төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна.</p> <p>5.2.Энэ хуулийн 5.1-д заасан хязгаарт багтаан төлбөртэй бүсийн зэрэглэл, цагийн хязгаарыг харгалзан төлбөрийн хэмжээг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.</p> | <p>Сингапур улсад өнөөдрийн байдлаар Land Transport Authority буюу Тээврийн газраас дараах байдлаар төлбөртэй бүсийн төлбөрийн хэмжээг тогтоож өгсөн⁶ байна. Үүнд:</p> | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|------------------|--------|--------|--------------|--------|--------|
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Time Period</th> <th>Current ERP Rates</th> <th>ERP Rates w.e.f.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>29 May 2023</td> </tr> </tbody> </table> | Time Period | Current ERP Rates | ERP Rates w.e.f. | | | 29 May 2023 | | |
| | Time Period | Current ERP Rates | ERP Rates w.e.f. | | | | | | |
| | | | 29 May 2023 | | | | | | |
| | <p>AYE - After Jurong Town Hall towards City (Set of 3 Gantries)</p> | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tbody> <tr> <td>18:00 - 18:30</td> <td>\$1.00</td> <td>\$0.00</td> </tr> </tbody> </table> | 18:00 - 18:30 | \$1.00 | \$0.00 | | | | | |
| | 18:00 - 18:30 | \$1.00 | \$0.00 | | | | | | |
| | <p>AYE – After North Buona Vista towards Tuas</p> | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tbody> <tr> <td>18:00 - 18:30</td> <td>\$2.00</td> <td>\$1.00</td> </tr> </tbody> </table> | 18:00 - 18:30 | \$2.00 | \$1.00 | | | | | |
| | 18:00 - 18:30 | \$2.00 | \$1.00 | | | | | | |
| <p>Southbound CTE before Braddell Road</p> | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tbody> <tr> <td>7:00 - 7:30</td> <td>\$2.00</td> <td>\$1.00</td> </tr> <tr> <td>9:00 - 9:30</td> <td>\$3.00</td> <td>\$2.00</td> </tr> </tbody> </table> | 7:00 - 7:30 | \$2.00 | \$1.00 | 9:00 - 9:30 | \$3.00 | \$2.00 | | | |
| 7:00 - 7:30 | \$2.00 | \$1.00 | | | | | | | |
| 9:00 - 9:30 | \$3.00 | \$2.00 | | | | | | | |
| <p>Southbound CTE after Braddell Road and PIE slip road into Southbound CTE (Set of 4 Gantries)</p> | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tbody> <tr> <td>8:30 - 9:00</td> <td>\$5.00</td> <td>\$4.00</td> </tr> <tr> <td>9:00 - 9:30</td> <td>\$4.00</td> <td>\$3.00</td> </tr> <tr> <td>9:30 - 10:00</td> <td>\$3.00</td> <td>\$2.00</td> </tr> </tbody> </table> | 8:30 - 9:00 | \$5.00 | \$4.00 | 9:00 - 9:30 | \$4.00 | \$3.00 | 9:30 - 10:00 | \$3.00 | \$2.00 |
| 8:30 - 9:00 | \$5.00 | \$4.00 | | | | | | | |
| 9:00 - 9:30 | \$4.00 | \$3.00 | | | | | | | |
| 9:30 - 10:00 | \$3.00 | \$2.00 | | | | | | | |

⁶ <https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/ERP/ERP.html>

| | | |
|--|--------|--------|
| KPE (ECP) after Defu Flyover | | |
| 7:30 - 8:00 | \$3.00 | \$2.00 |
| PIE (Adam and Mount Pleasant) (Set of 2 Gantries) | | |
| 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 |
| <p>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.</p> <p>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</p> | | |

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

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>хамгийн дээд хэмжээнд хүрсэн буюу 82,794 ам.долларт⁹ хүрчээ.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |
|--|--|---|

⁹ <https://www.ceicdata.com/en/indicator/singapore/gdp-per-capita>

| | | |
|---|---|--|
| | | <p>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.</p> |
| 2 | <p>6 дугаар зүйл. Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх</p> <p>6.1. Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө:</p> <p>6.1.1. төлбөртэй бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгсэлийг 90 хувиар;</p> <p>6.1.2. зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээг төлбөрөөс 50 хувиар.</p> <p>6.2. Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг</p> | <p>Хөнгөлөлт, чөлөөлөлт /Лондонгийн жишээ/¹¹</p> <p>Хөнгөлөлт: Дараах этгээд зөвхөн түгжрэлийн бүсэд хөнгөлөлттэйгээр зорчих эрхтэй. Хөнгөлөлт эдлэх эсэхийг шийдвэрлэх хүртэл аль ч этгээд түгжрэлийн төлбөрийг төлөх үүрэгтэй ба хөнгөлөлтөд зориулж жилийн 10 фунт стерлингийг бүртгэлийн хураамж төлдөг.</p> <p>1) Оршин суугчийн хөнгөлөлт (түгжрэлийн бүсэд байнга оршин суугч гэдгээ нотолсон тохиолдолд түгжрэлийн төлбөрийн 90 хувийн хөнгөлөлт эдэлдэг)</p> |

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>

| | |
|--|---|
| <p>дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс чөлөөлнө:</p> <p>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;</p> <p>6.2.2.хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл,</p> <p>6.2.3.чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл, сургууль, цэцэрлэг, ажилчдын автобус болон жуулчны автобус.</p> <p>6.2.4.бүх төрлийн унадаг дугуй, мопед, мотоцикл.</p> | <p>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)</p> <p>3) Хөдөлгөөнд оролцох боломжгүй тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Европын эдийн засгийн бүсийн BS EN ISO9001:2008 стандарт, 43 сертификаттай эвдэрсэн тээврийн хэрэгсэл 100 хувь хөнгөлөгддөг.)</p> <p>4) 9+суудалтай тээврийн хэрэгслийн хөнгөлөлт (Түгжрэлийн бүсэд 9 дээш суудалтай тээврийн хэрэгсэл түгжрэлийн төлбөрөөс 100 хувь хөнгөлөгддөг.)</p> <p>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.)</p> <p>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.)</p> <p>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.)</p> <p>Чөлөөлөлт: Авто тээврийн бүртгэлийн газарт тээврийн хэрэгсэл дараах ангиллын аль нэгээр бүртгэгдсэн бол түгжрэлийн төлбөр төлөх эсвэл түгжрэлийн төлбөрийн</p> |
|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>бүртгэл хийлгэх шаардлагагүй. Үүнд:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Такси, хувийн түрээсийн тээврийн хэрэгслийн чөлөөлөлт</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Бусад чөлөөлөлт</p> <ul style="list-style-type: none"> • Европын эдийн засгийн бүсийн |
|--|--|--|

| | | |
|---|---|---|
| | | <p>гишүүн орнуудад бүртгэлтэй, давхар Лондонд бүртгүүлэх бүртгэлийн шалгуур хангасан зарим тээврийн хэрэгсэл буюу автобус.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Эрхэм дээдсийн эргийн хамгаалалт болон боомтын удирдлагын тээврийн хэрэгсэл • Лондонгийн дүүрэгт ашигладаг зарим тээврийн хэрэгсэл • Зэвсэгт хүчин • Засварын байгууллагууд • Роял Парк агентлаг <p>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.</p> |
| 3 | <p>7 дугаар зүйл. Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөр ногдуулах, төлөх</p> <p>7.1.Төлбөртэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.</p> <p>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.</p> <p>7.3.Төлбөртэй бүсийн төлбөр төлөгч</p> | <p>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.</p> <p>Харин замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн тухай хуульд дээрх түгжрэлийн зэрэглэлийг нэг байдлаар буюу төлбөрийн бүс гэж нэрлэсэн нь харагдаж байна.</p> <p>Дээрхээс үзвэл хуулийн төсөлд зохицуулагдсан хуулийн төлбөртэй холбоотой зохицуулалт тодорхойгүй нөхцөл байдал буюу Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийн нөлөөллийг</p> |

¹² <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08047/02summ.htm>

| | | |
|---|--|--|
| | <p>нь замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсэд нэвтрэх төлбөрийг нэхэмжлэх үүссэнээс хойш ажлын 10 өдөрт багтаан холбогдох төрийн санд төлнө.</p> <p>7.4.Тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн болон цагдаагийн байгууллага нь төлбөртэй бүсийн төлбөрийг төвлөрүүлэхэд туслалцаа үзүүлнэ.</p> <p>7.5.Төлбөртэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хураах журмыг нийслэлийн Засаг дарга батална.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| 4 | <p>Хуулийн төсөлд тусгагдсан зохицуулалтууд нь хуулийн төслийн зорилгод хүрэх боломжтой эсэхэд өгсөн үнэлгээ:</p> <p>Өмнө дурдсанчлан, Улаанбаатар хотын түгжрэлтэй бүс, түүнтэй холбоотой бусад зохицуулалт, эрх бүхий байгууллагын түгжрэлийг бууруулахад</p> | |

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.”

| |
|---|
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
|---|

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 |
|---|---|
| <p>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.</p> | <p>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;</p> <p>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</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>хийх чиг үүрэг бүхий татварын албанд ажилладаг, эрх олгогдсон төрийн захиргааны албан хаагчийг;" хэлэхээр тус тус тодорхойлсон байна.</p> <p>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.</p> |
| <p>5.2.Энэ хуулийн 5.1-д заасан хязгаарт багтаан төлбөртэй бүсийн зэрэглэл, цагийн хязгаарыг харгалзан төлбөрийн хэмжээг Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.</p> | <p>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.</p> |
| <p>6 дугаар зүйл. Замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлөх, чөлөөлөх</p> | <p>Хуулийн төслийн тухайн зохицуулалтаас үзвэл замын хөдөлгөөний түгжрэлтэй бүсийн</p> |

| | |
|---|---|
| <p>6.1. Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө:</p> <p>6.1.1. төлбөртэй бүсэд оршин суугч иргэний тээврийн хэрэгсэлийг 90 хувиар;</p> <p>6.1.2. зөвшөөрөлтэй такси үйлчилгээг төлбөрөөс 50 хувиар.</p> <p>6.2. Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс чөлөөлнө:</p> <p>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;</p> <p>6.2.2. хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгсэл,</p> <p>6.2.3. чиглэлийн тээврийн хэрэгсэл, сургууль, цэцэрлэг, ажилчдын автобус болон жуулчны автобус.</p> <p>6.2.4. бүх төрлийн унадаг дугуй, мопед, мотоцикл.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> • 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>

| | |
|---|---|
| | <p>зөвшөөрлийн бичиг;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>зэргийг үндэслэл болгож байгааг анхаарах нь зүйтэй байна.</p> |
| <p>7.5.Төлбөртэй бүсийн төлбөр ногдуулах, хураах журмыг нийслэлийн Засаг дарга батална.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>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.</p> | <p>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.</p> |
|--|---|

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 |
| | <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | <p>Хуулийн төслийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-д “Төлбөртэй бүсэд нэг удаа нэвтрэх төлбөрийн хэмжээ 0-20,000 төгрөг байна” гэж заасан.</p> | <p>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</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | | <p>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.</p> |
| | <p>Хуулийн төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1-д “Дараах иргэн, хуулийн этгээдийг дор дурдсан үндэслэлээр төлбөртэй бүсийн төлбөрөөс хөнгөлнө:”</p> | <p>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.</p> |
| 1 | <p>7.1.Төлбөртэй бүсийн төлбөрийг тээврийн хэрэгслийн цахим систем, тээврийн хэрэгслийн хяналтын цахим гэрчилгээнд үндэслэн ногдуулна.</p> | <p>Автотээврийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлд дараах зүйл, хэсэг, заалтыг нэмсэн байна. Үүнд:</p> <p>“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.</p> <p>Тэгвэл Хуулийн төслийн 7 дугаар зүйлийн 7.1-т заасан тээврийн</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | | <p>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:</p> <p>6 дугаар зүйлийн 6.4. дэх хэсэг <i>төлбөртэй бүсэд тээврийн хэрэгслийн цахим системтэй холбогдсон радио давтамжаар тодорхойлох төхөөрөмж, эсхүл дүрс бичлэгийн хяналтын төхөөрөмжийг байршуулсан байна.</i></p> <p>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.</p> |
| | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| <p>Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлд заасан хууль тогтоомжийн төслийн эх бичвэрийн агуулгад тавих нийтлэг шаардлага</p> | | |
| <p>Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн зохицуулалт</p> | <p>Хуулийн төслийн зохицуулалтад үнэлгээ хийсэн байдал</p> | |
| <p>29 дүгээр зүйлийн 29.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл</p> | <p>Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн, бусад хууль, үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалтай уялдсан гэж үзэхээр байна.</p> | |

| | |
|---|--|
| 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 томъёоны 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 |

| | |
|--|---|
| <p>заахгүйгээр шаардлагатай бол түүнийг эш татах, энэ тохиолдолд эшлэлийг тодорхой хийж, хуулийн нэр болон хэвлэн нийтэлсэн албан ёсны эх сурвалжийг бүрэн гүйцэд заасан байх;</p> | <p>зүйлгүй.</p> |
| <p>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;</p> | <p>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:</p> <p>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.</p> |
| <p>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;</p> | <p>Хууль зөрчсөн этгээдэд хариуцлага хүлээлгэх зохицуулалтыг хуулийн төслийн 8 дугаар зүйлд дараах байдлаар зохицуулсан байна. Үүнд:</p> <p>8.1.Энэ хуульд заасан үүргийг биелүүлээгүй албан тушаалтанд Төрийн албаны тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.</p> <p>8.2.Энэ хуулийг зөрчсөн хүн, хуулийн этгээдэд Эрүүгийн хууль, эсхүл Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэнэ.</p> |
| <p>29 дүгээр зүйлийн 29.1.10.шаардлагатай тохиолдолд бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах болон хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай дагалдах хуулийн төслийг боловсруулсан байх;</p> | <p>-</p> |
| <p>Хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 30 дугаар зүйлд заасан хуулийн төслийн хэл зүй, найруулгад тавих нийтлэг шаардлага</p> | |
| <p>30 дугаар зүйлийн 30.1.1.Монгол Улсын Үндсэн хууль, бусад</p> | <p>Судалгаагаар энэ төрлийн зөрчилтэй асуудал</p> |

| | |
|--|---|
| 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; | <p>Дараах монгол хэл бичгийн дүрмийн алдаа гарсан байна. Үүнд:</p> <p>2 дугаар зүйл “төлбөрэй” 2 дугаар зүйл “төлбөртэй”</p> <p>3 дугаар зүйл “томъёоны” 3 дугаар зүйл “томъёоны”</p> <p>3.1 “томъёог” 3.1 “томъёог”</p> <p>6.1.1. “хэрэгсэлийг” 6.1.1. “хэрэгслийг”¹⁶</p> <p>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.</p> |
| 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 томъёо тухайн хуулийн төслийн болон бусад хуулийн нэр томъёотой нийцэж байгаа эсэх | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 томъёо ашигласан байтал хуулийн төсөл автотээврийн хэрэгсэл гэсэн нэр томъёог ашигласан байгааг засах шаардлагатай.</p> |
| 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 банктай 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.

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-т 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. |

| | | | |
|---|-----------------|---|--|
| | | | <p>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.</p> <p>Мөн дээрх байдлаар төсөл хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай орон сууцны хөрөнгө оруулалт, бусад холбогдох зардлыг энэхүү аргачлалаар дэлгэрүүлэн тооцох шаардлагатай.</p> |
| 6 | Харилцан уялдаа | <p>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</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |

-oOo-