***Монгол Улсын Их Хурлын 2008 оны хаврын ээлжит чуулганы Хууль зүйн байнгын хорооны 4 дүгээр сарын 22-ны өдөр (Мягмар гараг)-ийн хуралдаан 10 цаг 25 минутад Төрийн ордны \"В\" танхимд эхлэв.***

УИХ-ын гишүүн Д.Одбаяр ирц, хэлэлцэх асуудлыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

***Хуралдаанд ирвэл зохих 20 гишүүнээс 12 гишүүн ирж, 60.0 хувийн ирцтэй байв.***

***Чөлөөтэй***. Ц.Шаравдорж,  Р.Гончигдорж, М.Сономпил

***Тасалсан:***  Х.Баттулга, Б.Бат-Эрдэнэ, У.Хүрэлсүх, Б.Батбаатар, Н.Баяртсайхан

***Нэг. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын  талаар авах зарим арга хэмжээний тухай УИХ-ын тогтоолын төсөл /Хэлэлцэх эсэх/***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан  Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд Ц.Мөнх-Оргил, Зам тээвэр, аялал жуулчлалын яамны Тээврийн газрын хэлтсийн дарга Ж.Сэрээтэр, Замын цагдаагийн газрын дарга Д.Ядамдорж,  мөн газрын орлогч дарга С.Жаргалсайхан, мөн газрын ОНХА-ны чиглэлийн ахлах С.Энхтөр, Нийслэлийн авто замын газрын орлогч дарга Л.Батцоож, УИХ-ын Хууль зүйн байнгын хорооны референт Б.Баасандорж, Э.Ганболд нарын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байлцав.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм, Авто замын тухай, Авто тээврийн тухай, Хот байгуулалтын тухай хууль болон  эдгээртэй нийцүүлэн гаргасан  холбогдох бусад дүрэм, журмын хэрэгжилтийг шалгасан талаархи ажлын хэсгийн санал, дүгнэлтийг  Улсын Их Хурлын гишүүн Э.Бат-Үүл танилцуулав.

            Уг асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн З.Энхболд, Ц.Сүхбаатар, Д.Лүндээжанцан нарын асуусан асуултад Улсын Их Хурлын гишүүн Э.Бат-Үүл, Ц.Мөнх-Оргил, ажлын хэсгээс С.Жаргалсайхан, Д.Ядамдорж нар хариулж, тайлбар хийв.

            Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Мөнх-Оргил, Ц.Нямдорж нар санал хэлэв.

**Д.Одбаяр:**  Тогтоолын төслийг УИХ-ын чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

            Зөвшөөрсөн 7

            Татгалзсан   4

            Бүгд                11

            Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***Хоёр. Мэдээлэл авах эрх, эрх чөлөөний тухай хуулийн төсөл /Анхны хэлэлцүүлэг/***

            Уг асуудлын талаар Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Нямдорж, С.Баярцогт,  Д.Лүндээжанцан,  Ц.Сүхбаатар, Ц.Мөнх-Оргил нар санал хэлэв.

Хуулийн төслийг УИХ-ын гишүүн Ц.Сүхбаатарын гаргасан горимын саналын дагуу хуралдаанд оролцсон  гишүүдийн олонхийн саналаар хэлэлцэх асуудлын дараалалд байгаагүй учир хэлэлцэх шаардлагагүй гэж үзлээ.

**Хуралдаан 11 цаг 30 минутад өндөрлөв**.

            Тэмдэглэлтэй танилцсан:

            ХУУЛЬ ЗҮЙН БАЙНГЫН

            ХОРООНЫ ДАРГА                                                             Ц.ШАРАВДОРЖ

            Тэмдэглэл хөтөлсөн:

            ХУРАЛДААНЫ НАРИЙН

            БИЧГИЙН ДАРГА                                                              Д.ЦЭНДСҮРЭН

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2008 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ**

**ХУУЛЬ ЗҮЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ 4 ДҮГЭЭР САРЫН 22-НЫ ӨДӨР (МЯГМАР ГАРАГ)-ИЙН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

***Хуралдаан 15  цаг20 минутад эхлэв.***

**Д.Одбаяр**: Байнгын хорооны гишүүдийн өглөөний амгаланг айлтгая. Байнгын хорооны хуралдааны ирц бүрдэж байгаа учраас  Байнгын хорооны хуралдааныг нээж байна. Байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя.  Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм, Авто замын тухай, Авто тээврийн тухай, Хот байгуулалтын тухай хууль болон  эдгээртэй нийцүүлэн гаргасан  холбогдох бусад дүрэм, журмын хэрэгжилтийг шалгаж, замын хөдөлгөөний түгжрэлийг арилгах, зам тээврийн ослыг бууруулах чиглэлээр эдгээр хууль, бусад шийдвэрт нэмэлт өөрчлөлт оруулах тухай санал боловсруулах ажлын хэсгийн санал, дүгнэлт. Хоёрдугаарт нь, мэдээлэл авах, эрх чөлөөний тухай хуулийн төслийн төслийн анхны хэлэлцүүлгийг хийнэ.  Ингээд хэлэлцэх асуудлын талаар Байнгын  хорооны гишүүд  өөр саналтай гишүүд байна уу. Хэлэлцэх асуудлаа батлах уу?  Баярлалаа.  Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулан саналгүй тул Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм, Авто замын тухай, Авто тээврийн тухай, Хот байгуулалтын тухай хууль болон  эдгээртэй нийцүүлэн гаргасан  холбогдох бусад дүрэм, журмын хэрэгжилтийг шалгасан, тэгээд энэ чиглэлээр санал дүгнэлтийг  Бат-Үүл гишүүн танилцуулна. Үүний дараа гишүүд хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан асуулт асууна. Бат-Үүл гишүүнийг асуудлаа танилцуулахыг хүсч байна.

**Э.Бат-Үүл:** 2007 оны 11 сарын 9-нд  Хууль зүйн байнгын хорооны  тогтоолоор  Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль Монгол Улсын Замын хөдөлгөөний дүрэм, Авто замын тухай хууль, Авто тээврийн тухай хууль, Хот байгуулалтын тухай хууль болон тэдгээртэй нийцүүлэн гаргасан холбогдох бусад дүрэм, журмын хэрэгжилтийг шалгаж, Замын хөдөлгөөний түгжрэлийг  арилгах, зам тээврийн ослыг бууруулах чиглэлээр, эдгээр хууль бусад шийдвэрт нэмэлт өөрчлөлт оруулах санал боловсруулах ажлын хэсэг байгуулсан юм. Ажлын хэсэгт: Ажлын хэсгийн ахлагчаар миний бие гишүүдээр  УИХ-ын гишүүн Бат-Эрдэнэ,  Батхуяг, Жаргал, Шаравдорж, Эрдэнэбүрэн гэсэн ийм 6 гишүүний бүрэлдэхүүнтэйгээр ажлын хэсэг байгуулсан. Мөн ажлын  хэсэгт мэргэжил, арга зүйн туслалцаа үзүүлэх дэд хэсгийг бас байгуулсан. Би та бүхэнд танилцуулъя.

С.Очирбат- Барилга, хот байгуулалтын яамны Хот байгуулалтын бодлого, зохицуулалтын газрын дарга ирээгүй байна. Сэрээтэр- Зам, тээвэр аялал жуулчлалын яамны Тээврийн газрын хэлтсийн дарга, Ядамдорж- Замын цагдаагийн газрын дарга,  Бат-Эрдэнэ- Нийслэлийн авто замын газрын дарга, Сайханбаяр- Нийслэлийн тээврийн газрын дарга, Баасандорж -Хууль зүйн байнгын хорооны референт, Нэргүйбаатар- Зам, тээвэр, аялал, жуулчлалын яамны тээврийн газарт хэлтсийн мэргэжилтэн, Ц.Ганболд- Хууль зүй, дотоод хэргийн яамны хууль зүйн бодлогын газрын мэргэжилтэн,  Э.Даваасүрэн-  Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын хотын хөгжлийн бодлогын хэлтсийн мэргэжилтэн гэсэн ийм мэргэжлийн хүмүүсийн бүрэлдэхүүнтэйгээр  дэд хэсэг байгуулсан. Ингээд дэд хэсэг өнөөдөр санал дүгнэлтээ  Байнгын хороонд танилцуулах гэж байна. Санал дүгнэлт танилцуулахад  мөн энд ажлын хэсэгт оролцож ажилласан Эрдэнэбүрэн, Жаргал гишүүд байна. Бат-Эрдэнэ гишүүн байхгүй байна уу? тэгээд манай энэ ажлын дэд хэсэгт ажиллаж байсан хүмүүс. Мөн холбогдох албаны хүмүүс оролцож байна. Ингээд би та бүхэнд  ажлын хэсгийн санал дүгнэлтийг танилцуулъя. Тэгээд би санал дүгнэлтийг танилцуулахаасаа өмнө саяхан болсон нэлээн  ноцтой  ослын нэг зураг үзүүлье гэсэн юм. Манай энэ Замын цагдаагийн газрын  ажлын хэсэг ажиллаж авсан зураг байгаа.  Дарханы замд зөрж байгаа машин гэрэл шилжүүлээгүй, эвдрээд ардаа дохиолол байхгүй тэр том машины араас орж их том осол болсон. Энд газар дээрээ 9 хүн  нас барсан.  19 хүн микроавтобусанд явж байсан. Тэгээд  үүний  хэргийн газар, хэргийн бүртгэлийн явцад авсан зургийг би та бүхэнд уг нь танилцуулъя гэж  бодсон юм.

            Ер нь Зам тээврийн сүүлийн ослуудаар гарсан зураглалыг товчхон танилцуулъя гэж бодсон юм. Зарим нэг Байнгын хорооны гишүүд бол их хүнд юм үзэж чадахгүй байна гэсэн учраас би товчлоод танилцуулах ажилдаа оръё. Яагаад би үүнийг танилцуулж байна вэ гэхээр ер нь ажлын хэсгийн дүгнэлтийн явцад  ер нь бидний бодож байснаас ч илүү зам тээврийн нөхцөл байдал, маш ноцтой хэмжээнд хүрснийг  ажлын хэсэг ойлгосон.  Ажлын хэсгийн дүгнэлтэнд бол зам тээврийн ослын өнөөгийн байдлыг  гамшгийн хэмжээнд хүрсэн гэж ингэж дүгнэсэн байгаа.  Зүгээр нэг тоо баримт татахад сүүлийн 1О жилийн хугацаанд  энэ сүүлийн үеийн ослууд ороогүй байгаа шүү дээ. Энэ чинь оноос өмнөх байдлаар.  10 жилийн хугацаанд  зам тээврийн осол хэргээс болж  3676 хүн нас барсан байгаа юм. Энэ тоон үзүүлэлтийг  2003 оны З дугаар сард эхэлсэн Иракийн дайнаас хойш Америкийн талын албан ёсны мэдээллээр бол  3878 цэргийн албан хаагч амь үрэгдсэн гэсэн байдаг. Ингээд харьцуулаад үзэхэд бараг дайны байдалд байгаа орны хэмжээнд энэ зам тээврийн ослоор нас барагсад нь хүрчихсэн. Бас энэ хугацаанд бол  14804 хүн гэмтэж,  хүнд хөнгөн бэртэл авсан. Энэ ажлын чадвар  алдсан, өрхөө тэжээж байсан хүн чадваргүй болсон, гэр бүлийн орлого  үлэмж  хэмжээгээр багассан гээд ингээд тооцох юм бол энэ бол багагүй том  хохирол болж харагдаж байгаа юм.  Ер нь бол Монгол Улсад авто машины зам тээврийн осол, гэмтлийн улмаас нас барагчдын тоогоор эхний  байранд хэвтэн эмчлүүлэгчдийн тоогоор хоёрдугаар байранд ороход хүрээд байгаа ийм хэмжээнд байгаа юм.

            Зөвхөн сүүлийн 4 жилд ослын улмаас  1453 хүн нас барсан.  5242 хүн, хүнд, хөнгөн гэмтэл авсан. Ер нь өдөрт дунджаар нэг хүн нас барж байгаа, яг өнөөдрийн байдлаар. 1-2 хүн, өдөрт дунджаар. Тэгээд З хүнд ер нь  хүнд, хөнгөн гэмтэл авч байгаа ийм байдалтай байгаа юм. Энэ осол гаргаж байгаа тээврийн хэрэгслүүд  дотор микроавтобус нэлээн жинтэй байр суурь эзэлж байгаа юм. Микроавтобусны гаргаж байгаа осол  42.8-72.0 хувь нь жолоочийн буруутай үйл ажиллагаанаас болсон байгаа юм. Саяны тэр микроавтобусны том осол бол үүний нэг том жишээ. Хүнээ  хэмжээ, нормоосоо хэтрүүлсэн явж байгаа. Осол бас  энэ хатуу хучилттай замууд дээр маш их болж байгаа юм. Улаанбаатар- Сэлэнгийн зам дээр жилд дундчаар  100-170 осол гарч байгаа юм. Зөвхөн энэ Алтанбулаг- Улаанбаатарыг холбосон зам дээр жилдээ дунджаар  100-170 авто тээврийн осол гарч байгаа юм. Жишээ нь Төв аймгийн нутаг дэвсгэрт гэхэд зам тээврийн ослын  2005-2007 оны хооронд  55 удаа хүнд гэмт хэрэг гарсан,  48 хүн нас барж,  126 хүн хүнд, хөнгөн гэмтэл авсан байгаа юм, зөвхөн Төв аймгийн зам  дээр. Одоо энэ Зуунмод-Улаанбаатарыг холбосон зам дээр шүү дээ, та бүхэн мэдэж байгаа. Тэр зам дээр  гишүүн Наранцацралт хүртэл осолд орж амь насаа алдсаныг бид мэднэ.

            Ер нь ойролцоо тооцоогоор, энэ их нарийн гаргаж бид нар чадахгүй байгаа юм.   Яг ийм зориулалттай ажлыг нь зохион байгуулаагүй учраас  23.1 тэрбум төгрөгний хохирол 2006 оны судалгаагаар гарсан байгааюм,  Замын цагдаагийн газраас хийсэн судалгаагаар  23.1 тэрбум төгрөгний хохирол, энэ чинь жилд гарч байгаа юм чинь, бид түүнийг 4 жилээр бодоод үзэхэд энэ маш их хэмжээний хохирол болоод хувирч байгаа юм, мөнгөн хэлбэрээрээ. Энэ мэтчилэнгээс үзэхэд би уучлаарай гишүүдээ товчилж яриад байгаа юм.  Яагаад гэвэл та бүхэнд материал тараасан учраас, бас цаг хэмнэх үүднээс товчилж яриад байгаа юм.

            Ингээд зам, тээврийн ослын байдлыг харахад үнэхээр  энэ гамшгийн хэмжээнд байгаа юм. Тэгээд гамшгийн хэмжээнд байхаар барахгүй, одоо бол цаашаа бүр их төвөгтэй хүндэрч явж байгаа.  2006 оныг  2005 онтой харьцуулахад авто машины осол  7.1 хувиар, зам тээврийн осолд өртөж байгаа хүний тоо  6.8 хувь, гэмтсэн хүний тоо  20.9 хувиар өсөөд байгаа юм. Энэ өсөлт маш хурдацтай болсон ийм байдал ажиглагдаж байгаа юм.

            Хоёрдугаарт нь,  Үнэхээр энэ  зам тээврийн  ослыг судалж үзэхэд ерөөсөө Их Хурлаар баталсан хууль тогтоомж, шийдвэрүүд хэрэгждэггүй ийм байдал их бас тод харагдсан. Захиргааны хариуцлагын тухай хууль, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль гэсэн ийм хуулиуд ерөөсөө хэрэгждэггүй. Би жишээ болгоод тоо баримт татахад ерөөсөө хөдөлгөөнд оролцож байгаа жолооч нар захиргааны зөрчлийг давтан үйлдэж, заримдаа өдөрт  4-5 удаа л зөрчил гаргаж байна. Тэр захиргааны зөрчил бол ямар ч хариуцлагагүй болсон. 550 мянган  зөрчил илэрвэл захиргааны шийтгэл ногдуулаад байхад ердөө ямар ч үр дүн байхгүй, жилдээ  550 мянган захиргааны шийтгэл ногдуулж байхад л ямар ч  үр дүн байхгүй ийм байдалтай байгаа юм.

            Тэгээд энэ бол зөвхөн Захиргааны хариуцлагын тухай хууль хэрэгжихгүй байгаа, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль хэрэгжихгүй байгаа тухай төдий асуудал биш. Үүний цаана ямар их том зүйл нуугдаж байна вэ гэхээр зэрэг үнэндээ сүүлийн 17 жилд бид нарын улиг болж ярьдаг, ерөөсөө хууль хэрэгжихгүй байна гэдэг энэ үг ярианы  гол учир шалтгаан энд нуугдаж байгаа юм. Юу гэж хэлэх гээд байна вэ гэхээр Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хууль нь, дүрэм нь Захиргааны хариуцлагын тэр хуульд заагдсан дүрэм, зааврууд хэрэгжээгүй тохиолдолд өөрөөр хэлбэл замын хөдөлгөөний дүрэм, журам биелэгдээгүй тохиолдолд тэр нийгэмд бол хууль, дүрэм биелнэ гэдэг тийм ойлголт бий болдоггүй юм байна, энэ олон улсын туршлага ч юм байна. Тийм ч учраас өндөр хөгжилтэй улс орнууд, замын хөдөлгөөний хууль, дүрэм, журмаа  хэрэгжүүлэхийн тулд бүх хүчийг дайчилдаг. Энд өдөр тутам онцгой анхаарлаа хандуулж байдаг. Яагаад гэвэл хүн ард бол өдөр тутам замын хөдөлгөөний дүрмэнд оролцож байдаг, хүн бүр оролцож байдаг. Тэд нар л дүрэм, журмаа биелүүлэхээ л байх юм бол тэгээд ерөөсөө бусад хууль дүрмийн тухай ойлголт байхгүй болдог гэдэг энэ зүйл бол тэд нарын  үйл ажиллагааны гол иш үндэс болдог юм байна.

            Ингээд ослын шалтгаан нөхцөл бол З зүйл байгаа юм. 2007 оны тооллогоор 170871 автомашинтай,  түүний 68 хувь нь суудлын  20.9 хувь нь ачааны, 8 хувь нь автобус,  3.1 хувь нь тусгай зориулалттай автомашин. Энэ нийт машины Улаанбаатар хотод  57.2 хувь нь төвлөрч байгаа юм. Сүүлийн З жилд манай улсын нийт автомашины болон нийслэл Улаанбаатар хотын автомашины тоо бараг  1.4 дахин өссөн, нийслэлийн хотын нийт авто машины  74.9 хувийг суудлын автомашин эзэлж байгаа юм. Өөрөөр хэлбэл ерөөсөө энэ хөдөлгөөнд оролцож байгаа автомашины тоо маш их хэмжээгээр нэмэгдсэн. Зөвхөн  2006 онд импортоор  30156 автомашин нийлүүлэгдсэн нь  2004 оныхоос 1.5 дахин их байгаа юм. Тэгээд эдгээрийн  21501 буюу  69 хувийг зөвхөн суудлын автомашин эзэлж байгаа юм. Энэ оны эхний улирлын байдлаар 11500 машин орж ирсэн. Автомашин бол асар хурдацтай орж ирж байгаа юм. Тэр дотроо техникийн үзлэг шаардлага хангахгүй, хуучин, хөдөлгөөнд ороход ямар ч боломжгүй машинууд хямд төсрөөсөө болж маш их хөдөлгөөнд оролцох байдал бий болсон. Энэ тухай  мөн дүгнэлтэн дээр тоо баримтаар  гаргаж ирж хэлсэн байгаа гэдгийг та бүхэн харах байх.

            Тэгээд хотын хүн ам маш их хурдацтайгаар үүний хажуугаар өссөн.  1996 оноос хойш хотын нийтийн тээврийн автобусны паркийг шинэчлэх хөрөнгө оруулалт хийгдээгүйгээс үйлчилгээнд явж буй их багтаамжийн  700 гаруй автобусны  60 орчим хувь нь  10-аас дээш жил ашиглагдсан ийм автобус явж байдаг.  Тэгээд тэр нь ослын байдалтай, ер нь  орчныг бохирдуулдаг, энэ осол гарахад нэлээн их нөлөө үзүүлдэг. Хотын нийтийн тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүн хүрэлцээгүйгээс хувийн хэвшлийн бага оврын автобус олноор үйлчилгээнд орж, одоо үйлчилгээнд явж байгаа нийт автобусны  77 хувийг эзэлж байгаа юм.  Тэгээд  энэ дотор хууль бусаар тээврийн үйлчилгээ эрхлэгчид олширч, нийслэлийн тээврийн газрын хийсэн судалгаа, шалгалтаар  480 гаруй бага оврын автобус зөвшөөрөлгүйгээр  тээврийн үйлчилгээ  эрхэлж,  607 зөрчил гаргаж байсан байгаа юм.

            Энэ тээврийн хэрэгсэл өссөн, хүн ам өссөнтэй холбогдуулсан  ослын байдлын талаар нэг дэх шалтгаан энэ байгаа юм.

            Хоёр дахь нь, Улаанбаатар хотын хүн ам  маш их өссөн. Гэтэл Улаанбаатар хотод нийтийн тээврийг хөгжүүлэх мастер төлөвлөгөө хийгдээгүй, Улаанбаатарын зам тээврийн ерөнхий схемийг  1975 онд тухайн үеийн авто замын сүлжээтэй уялдуулан боловсруулж,  1993 онд тодотгол хийснээс хойш  хотын хүн амын өсөлт хөгжлийн хандлагатай нийцүүлэн нийтийн тээврийг хөгжүүлэх мастер төлөвлөгөөгүй явсаар хүрсэн. Сүүлийн З жилд нийслэлд шинээр авто зам барих, замын арчилгаа, засварт төсөвлөсөн хөрөнгө нэмэгдээгүй, нэг л түвшинд байсан бөгөөд жилд зарцуулсан хөрөнгө нь хамгийн хямд  8.2 км авто зам барихад л дөнгөж хүрэлцсэн. Энэ хугацаанд нийслэлийн авто машины тоо  1.4 дахин өсч байсан. Энд  2007 оны эцсийн дүнгээр ярьж байна, ажлын хэсгийн дүгнэлтийг.  Ер нь хотын дотор суудлын автомашин  30 км цагаас дээш хурдтай явбал хорт хийн ялгаруулалт харьцангуй бага гэж үздэг.  1998 онд Япон улсын PSI компаний хийсэн судалгаагаар гудамжинд автомашины дундаж хурд 24.1 км цаг гарч байгаа бөгөөд өнөөгийн байдлаар энэ хурд эрс буурч, хотын ихэнх замд  10-20 км цагаас хэтрэхээ больсон ийм байдалтай байгаа юм.

            Ингээд энэ гэрлэн дохио,  замын хөдөлгөөний тусгаарлагч их олон зүйлийг энд дурьдаж  тоочсон байгааг та бүхэн харж байгаа байх.

            Гуравт, өнөөдрийн байдлаар Улаанбаатар хотод  110, хөдөөд  186 автосургууль, дамжаа ажиллаж, нэг жилд дундчаар  40 мянга орчим жолооч бэлтгэгдэж байгаа юм.  Сургалтын чанар сул, жолоочийн мэдлэг, ур чадвар хангалтгүйгээс зам тээврийн осол маш их гарч байгаа нь энд их нөлөөлж байна.

            1978 оноос эхлэн нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ажиллах жолооч нарыг Автобусны жолоочийн курст 10 сар тусгай хөтөлбөрөөр сургаж бэлтгэдэг байсан.  1991 он хүртэл В, С ангиллын жолооч нарыг  3 сарын хугацаагаар давтан сургаж, автобусны жолоочоор ажиллуулдаг байсан. Одоо бол ийм юм байхгүй болсон. Одоо бол тэр дамжаанд ороод тэгээд ямар ч ангиллын автомашин барьдаг. Түрүүн хэлдэг бүр зөвшөөрөлгүйгээр барьдаг ийм байдал их хавтгайрсан. Уг нь бол энэ нийтийн  тээврийн хэрэгсэл барина гэдэг бол мэргэжлийн сургалтанд хамрагдаж байж хийгддэг ажил байх ёстой байдаг. Дэлхий даяараа ийм практиктай. Манайд ийм зүйл байхгүй. Зүгээр жолооны үнэмлэх аваад л ийм байдалтай байгаа юм, энэ сургалтын байдал бол.

            Үүний цааш нь уншаад байх уу?  Ингээд  ер нь  нэлээн хэд хэдэн асуудлыг шийдье гэж санал оруулж ирсэн.  Тогтоолын төсөл танилцуулахаар оруулж ирсэн. Ер нь бол зам тээврийн гэмтэл ослын байдал бол гамшгийн хэмжээнд байна. Үүний шалтгаануудыг тоочоод ингээд авагдах арга хэмжээнүүдийг жагсаасан байгаа. Хууль эрх зүйн чиглэлээр ямар арга хэмжээ авах вэ? зохион байгуулалтын  чиглэлээр ямар арга хэмжээ авах вэ? гэдэг чиглэлээр  нарийн тодорхой саналуудыг оруулж ирсэн байгаа. Эд нарыг унших уу?  тогтоол оруулж ирж байгаа. Өөрөөр хэлбэл  ийм саналыг Байнгын хороонд оруулъя гэж байгаа юм. Үүнийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд оруулъя. Их Хуралдаа нөхцөл  байдлыг танилцуулах нь зүйтэй юм байна. Тэгээд  Их Хурлаас тогтоол гаргая гэсэн ийм саналыг ямар ч байсан Байнгын хороонд оруулъя гэж байгаа юм.

**Д.Одбаяр**: Бат-Үүл гишүүнд баярлалаа. Одоо ажлын хэсгийн санал дүгнэлттэй холбогдуулаад асуулт асуух гишүүд байвал нэрээ өгье. Их Хурлын тогтоолын төсөл танилцуулж байгаа юм. Байнгын хороогоороо шийдэх үү? Их Хурлаар шийдэх үү гэдэг дээр санал хураах ёстой юу? УИХ-ын чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар оруулах уу? Байнгын хороогоороо энэ асуудлыг шийдээд, Байнгын хорооны түвшинд тогтоол гаргаж өгөх үү гэдгийг санал хурааж шийдэх юм байна. Тэгэхдээ тогтоолын төслийг танилцуулж байна. Ингээд санал дүгнэлт болон  тогтоолтой холбогдуулан асуух асуулттай гишүүд байвал асуултаа асууя.

**З.Энхболд**:  Статистик нь жаахан бүдүүн тоймын л юм байна л даа. Хурд хэтрүүлснээс болсон аваарь, нас барсан хүний тоо гэж ялгаж болох уу?  яг аваарь ослынхоо статистик дотор. Жолоочийн буруугаас л  гэж ерөнхий юм байгаад байна шүү дээ. Тэгэхээр хурд хэтрүүлснээс болж, энэ хөдөөний замуудын гол аваарь чинь хурдан явснаас л болоод байгаа шүү дээ. Удаан явж байсан бол  аваарь гарахааргүй, тэгж ялгаж болох уу? нэгдүгээрт.

            Хоёрдугаарт, ажлын хэсгийн даргаас асууя. Торгуулийг л нэмэгдүүлчихвэл болох юм шиг бичсэн байна. Гол санаа бол нэгдүгээрт л байна шүү дээ. Би тэгэхээр торгуулиас гадна даатгал гэж нэг механизм байдаг юм. Осол аваарь хийгээд цагдаагаас  тикит аваад байх юм бол даатгал нь нэмэгдээд торгоод байдаг байхгүй юу? үндсэндээ торгууль л даа. Тэр нь тэгээд сар болгон байдаг учраас аймаар их хортой байдаг.  Тэр  даатгалыг замын цагдаатай холбож өгдөг механизмыг хийж өгөхгүйгээр нэг удаагийн торгууль бол үйлчилдэггүй л юм билээ л дээ. Бусад улсуудын бэлэн туршлагыг хувилаад авчихад болохоор. Би бол энэ тогтоол дээр даатгалын тухай ямар хууль манайд байдаг вэ? даатгалтай холбоотой. Яг энэ машины даатгал, жолоочийн хариуцлагын?

**Ц.Мөнх-Оргил**: Засгийн газраас Автотээврийн хэрэгслийн жолоочийн хариуцлагын заавал даатгалын тухай хуулийн төслийг боловсруулаад, бэлдээд  2 жил гаруй хугацаатай боловсруулаад Их Хуралд өргөн барьсан байгаа. Уг нь үүнтэйгээ уялдуулаад хамтраад хэлэлцчихвэл Энхболд гишүүнтэй санал нэг байгаа. Автотээврийн ослыг урьдчилан сэргийлэх нэг талаас. Хоёрдугаарт, хохирогчдод дэмжлэг туслалцаа үзүүлэх, хохирлыг барагдуулахад хамгийн тус дөхөмтэй бөгөөд эдийн засгийн үр ашигтай арга зам мөн л дөө.

**З.Энхболд**: Торгуулиас илүү үр дүнтэй л гэж би бодож байгаа юм л даа. Аваарь осол хийхгүй зүгээр байгаад байх юм бол даатгал нь буураад байдаг юм билээ. Би З жил Америкт амьдрахад анх очиход сарын 120-иос эхэлсэн юм, миний даатгал.  Машин барьсан жил, олон юмнаас хамаарна шүү дээ. Даатгалгүй машиныг замд гаргадаггүй. Надыг З жилийн дараа явах үед би бүр  60 руу орсон шүү дээ. Нэг ч удаа хурд хэтрүүлээгүй, нэг ч удаа  зогсоолын журам зөрчөөгүй, тэр замын цагдаа, даатгалын компани хоёрын хооронд байнгын мэдээлэл солилцоод байдаг. Тэгээд нэг л мэдэхэд миний даатгал ингээд буурсан байдаг. Яасан бэ гэсэн, урьд саруудад цагдаатай холбоотой ямар нэгэн юм гараагүй учраас сайн жолооч байна гээд ингээд бууруулаад байдаг. Эсрэгээр хурд хэтрүүлэх юм бол нэгдүгээрт 500-аар торгочихож байгаа юм,  80 мл-тэй газар явахад 90 -тэй явахыг бол зөвшөөрдөг л юм лдаа.

            Хоёрдугаарт, шууд даатгал дээр  120 гэсэн бол 150 болоод өсчихөж байгаа юм. Ингээд аваарь хийх тусам нэг удаа торгоод зогсдоггүй, дахиад сар болгон  мөнгө хармаа руу нь ороод байдаг учраас хүмүүс бол машинд  хариуцлагатай болдог. Энэ бол  хамгийн үр дүнтэй арга  болох нь мэдэгдсэн. Машин барьж байгаа бол хариуцлагатай л байна гэсэн үг шүү дээ. Өөр юу ч биш. Чи хэдэн тонн жинтэй хүнд төмөр удирдаад явж байна, түүнийгээ чадахгүй бол тэр хүндээ учруулсан хохирлоо төл, өөрөө хариуцлагатай бай л гэсэн үг. Түүнээс чи соёлтой бай гэж мянган удаа клип явуулаад хүн бол ухамсарлахгүй байхгүй юу?  Тийм учраас даатгалын хуультай цуг хэлэлцэж, даатгалын хууль гарахад би тогтоол дээр зааж өгье гэсэн. Хууль нь бэлэн болчихсон л юм байна л даа. Тийм санал байна. Нэг асуулт, нэг санал байна.

**Жаргалсайхан**:  Нас барсан хүмүүсийг дотор нь хурдан хэтрүүлснээс үү? ямар нэгэн  шалтгаанаар нь гаргаж ирэх бололцоотой. Бид энд  яг статистик авч ирсэнгүй. Энэ бол манайд бололцоотой, ийм статистик бий.  Ер нь яг  хурд хэтрүүлснээс гэдэг бол би яг одоо шууд тоон утгаар хэлж чадахгүй байна. Гэхдээ ямар ч байсан энэ 50-иас дээш хувьтай байдаг. Ихэнх тохиолдолд өнөөдөр хөдөө орон нутагт гарч байгаа зам, тээврийн ослын  5 хэрэг тутмын нэг нь согтуугаар үйлдэгдэж байгаа гол шалтгаан.

**Э.Бат-Үүл**: Хоёр дахь асуултанд хариулъя. Яг ажлын хэсэг дээр наад даатгалтай холбогдолтой асуудлыг бид сайтар ярилцсан юм. Тэгээд хууль тэртэй тэргүй өргөн баригдаад тэндээс хууль ороод ирсэн. Бас  Автотээврийн хуультай холбогдсон нэг ажлын хэсэг байгаа, Эдийн засгийн байнгын хороон дээр бас яригдаад ингээд нэгэнт тэнд яригдсан учраас бид нар нөгөө Авто замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, Захиргааны хариуцлагын тухай хууль дээрээ л гол нь анхаарсан юм. Одоо үүнийг өнөөдөр жишээ нь Засгийн газраас Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийг одоо ингээд өргөн барих гэж байгаа юм. Ингээд эд нарыг бүгдийг нь багцаар нь Их Хуралд оруулаад ярьчихвал уг нь их сайн байгаа юм.

            Даатгал өөрийн чинь хэлж байгаагаар орж ирж байгаа юм.

**Д.Одбаяр**: Санаа нь бол хуулийн төсөлдөө байгаа юм байна. Сүхбаатар гишүүн.

**Ц.Сүхбаатар**:  Баярлалаа. Энэ Авто замын хөдөлгөөнтэй  холбогдсон осол гамшгийн хэмжээнд хүрсэн байна гэж Бат-Үүл гишүүн, ажлын хэсэг дүгнэж байгаа юм байна. Хүний эрдэнэт амь настай холбоод, тэгээд өнөөгийн гарч байгаа энэ аймшигт ослуудыг аваад үзэхээр  10-20-иороо амь үрэгдэж байна, энэ ганц нэг хүний амь биш, энэ аймшигтай  юм болж байгаа нь ойлгомжтой л доо. Энэ  танилцуулгыг үзэхээр нийслэлийн бөөгнөрөл, төвлөрөлтэй холбоотой, тэгээд энэ замын асуудал,  замын цагдаагийн байгууллагууд, төрийн албаны үйлчилгээ, энэ машин техникийн бүрэн  бүтэн байдал гээд бүх асуудалтай энэ холбоотой, маш том асуудлууд байна.  Тэгээд үүнийг яаж  шийдвэрлэх вэ гэхээр нэгдүгээр хавсралтаар баахан хууль гаргая гэсэн байна, тэр нь алга байна, тараасан хавсралтад, олон хууль байгаа байх л даа.  Энэ дээр хоёр юм байна. Засгийн газраас яам газруудаас баталсан журмуудыг  өөрчилье гээд хоёр дээр нийтдээ  9 журам байна шүү дээ.  Тэгээд энэ агентлагиудтай хамтарч  баталсан, дангаараа баталсан. Дандаа л энэ тээврийн хэрэгслийг  зохицуулах, хянах, хариуцлага сахилгыг дээшлүүлэх, энэ чиглэлтэй л холбоотой юмнууд байх юм. Тэгээд энэ чинь яахаараа өдий болтол хийгдэж ирээгүй байна вэ? Замын осол саяны Дарханд гарсан 9 хүний амь шиг юм  гэнэт гараагүй  шүү дээ, хэдэн дөрвөн жилд, хэдэн Засгийн газрын үед ч байдаг юм бэ ингээд яваад байсан. Сүүл рүүгээ ингээд бөөгнөрөл, төвлөрөл болоод машин техникийн тоо ч хязгааргүй боллоо. Жилд  11 мянга, нийтдээ  171 мянган машин техниктэй  боллоо, Улаанбаатарт ачааллаа даахаа болилоо гээд энэ бүгдтэй холбоотой энэ цэгцлэх ёстой юмнуудыг Засгийн газар хийгээгүй юм биш үү. Одоо аргаа бараад Их Хурлын гишүүд очиж үзээд, үүнийг  9 төрлийн юм байнаа, үүнийгээ та нар шинэчлээч гээд жагсаагаад бичсэн, энэ юундаа болохгүй байна вэ? тэр урьд талын хуулиудыг гаргахаас нааш энэ журмуудыг цэгцэлж болохгүй байна уу? хий хоосон юм цэгцлээд  энэ үйлчлэхгүй хөрөнгө мөнгө, хариуцлагын тогтолцоо, хамаг юмыг нь нээж өгөөгүй болохоор хаалттай байгаад байна уу?

            Дараа нь  мөн 8 төрлийн стандарт байна л даа. Энэ стандартгүйгээр энэ замын хөдөлгөөн тэр зогсоолоос эхлээд бүх юмыг стандарттай болгох чиглэл рүү санал онол бичсэн байна гэж ойлгоод байна шүү дээ. Яахаараа үүнийг чинь хийж болдоггүй байна вэ? үнэхээр нөхцөл нь болоогүй ч гэсэн стандартаа гаргачихаад, иймэрхүү стандарт шаардлагыг л хангаж байж Замын хөдөлгөөний машин оролц, энэ жолооч чинь иймэрхүү  сахилга, хариуцлагатай байна гэсэн энэ чиглэл рүү нь 8 төрлийн стандарт байгаа юм. Ингээд нийлүүлэхээр  17 төрлийн юмаа журамлаагүй энэ замын цагдаагийн асуудал хариуцсан байгууллагууд, Засгийн газар, энэ хууль сахиулж байгаа хүмүүс, тэгээд үүнийг нь ойлгодоггүй жолооч нар ийм асуудал байх юм. Энэ юунаас болоод байна вэ? ингээд жагсаачихдаг, энэ парламентын хугацаанд ч хийгдэхгүй, нөгөө хэдэн хууль нь ч өргөн баригдахгүй ийм юм болно гэж ажлын хэсэг үзэж байна уу? яаж байна вэ?

            Нөгөө талаар энд дурьдсан байна. Ослын шалтгаануудын нөхцөл байдал яах вэ? зам, янз бүрийн хүмүүстэй холбоотой, архидан согтуурал гээд тэр шалтгаан нь тэртэй тэргүй тодорхой байна гэж ярьж байна. Тэр жолоочийн мэргэжил эзэмшүүлж байгаа  курс дамжааны талаар тоо баримттай маш тодорхой юмнууд хэлжээ.  40 мянган хүн жолоочоор жилд бэлтгэдэг гэнэ үү. Тэгээд одоо анх  замбараагүй эхэлсэн  90-ээд оноос хойш нэмэх юм бол ер нь хичнээн мянган жолооч нар шаардлага хангахгүй, жаахан жаахан банди нар, охидууд гар утас барьчихсан, тамхи зуучихсан,тэгээд цаана нь дээр нь согтуу, нарийн хөдөлгөөнтэй замаар явдаг, хурдтай явдаг тэр бүгдэд тэр жолоочийн чанаргүй жолооч бэлтгэж, хэрэглээ болсон нь бол үнэн. Гэлээ гэхдээ үүнд цөөрүүлж хяналт тавьж болдоггүй юм уу? эсхүл ингээд яваад байх ёстой юм уу? цаана нь хэдэн компаниуд л бизнес хийж байгаа шүү дээ, хүнээс 200-300 мянгын төлбөр аваад тэгээд хугацаагий нь маш богино сургадаг,  45 хоног, аягүй бол 2 сар байсан 45 хоног болсон уу? яасан юм бэ? тэгээд тэнд нь мэргэжлийн хяналт гэдэг юм уу? тэр үнэмлэх олгодог улс нь тэгс ингэсхийгээд өгчихдөг.  Тэгээд л жаахан банди нар машин барьж яваад осолд ороод, үүний цаана тэр ослын чинь том шалтгаан байгаа. Үүнийг ингээд байлгаад байх юм уу? дээр үед чинь Бат-Үүл гишүүн нарын залуу байх үед чинь  107-оор жолооч болсон хүн чинь жинхэнэ сайн жолооч гэдэг л байлаа. Одоо юун тэр байтугай, бараг явж байгаа юм уу? үгүй юу? янз бүрийн байдлаар  45 хоногтоо бараг суухгүйгээр үнэмлэх авчихаж байна гэсэн яриа байгаа шүү дээ. Энэ мэтийн юмнуудыг яаж үзэж байгаа юм бэ?

            Их, дээд сургууль  180 хүрлээ гэчихээд, за зах зээлийн журмаар зохицуулагдана гээд цөөрүүлж чадахгүй яваад байгаа шүү дээ, баахан чанаргүй дээд сургуульд бэлтгээд, тэгээд хөдөөгийнхөн малаа зараад адилхан хүүхдээ дагаад  гуйлгачин болчихож байгаа. Түүн шиг энэ олон жолооны сургуулийг чинь дагаад амь нас, хүний аваарь, авто тээвэр, машины осол гарах, хүний амь эрсдэх  юм чинь үүний цаана яваад байгаа юм биш үү? үүнийг яаж цэгцлэх вэ гэсэн ийм хэдэн асуулт байна.

**Э.Бат-Үүл:**  Яг таны хэлж байгаа үнэн. Нэгдүгээрт, энэ баахан актууд гарах хууль эрх зүйн нөхцөл одоохондоо бий болж өгөхгүй байгаа юм. Одоо жишээ нь Захиргааны хариуцлагаа чангатгаад явья гэхэд Захиргааны хариуцлагын хуульд л өөрчлөлт оруулах болоод, Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын хуульд бас өөрчлөлт оруулах болоод, ийм нэг угаасаа Их Хурлаас гарч байгаа  хууль эрх зүйн   баримт бичгүүдээ шинэчлэх зайлшгүй шаардлагатай болчихоод байгаа юм. Тэгээд түүнийгээ дагалдаад зарим нэг зүйлүүд гарна гэж ингэж үзэж байгаа юм. Ийм зүйлүүд бий. Жишээ нь торгуулийн асуудлыг шийдье гэхээр заавал хуулинд өөрчлөлт оруулж байж ярихаас өөр аргагүй. Саяны Энхболд гишүүний хэлдгээр даатгалын хууль нь байдаггүй, заавал даатгах даатгалын  хууль эрх зүйн орчин нь байж өгдөггүй гэх мэтчилэнгийн.

            Хоёрдугаарт нь, үнэхээр  замын хөдөлгөөний байдлыг сайжруулах чиглэлээр хөрөнгө оруулалт олигтой юм ерөөсөө хийгддэгүй юм билээ. Өөрөөр хэлбэл баахан стандарт заавар гаргачихсан, хөрөнгө нь байхгүй. Хөрөнгө нь байхгүй болохоор нөгөө яг стандартын дагуу замаа, нөгөө тэмдгүүдээ, нөгөө бүх юмнуудаа хийж чаддаггүй, ерөөсөө хөрөнгө бол замын чиглэл рүү их тааруу орсон юм билээ. Жишээ нь гадныханд тусламжтайгаар  төв замуудыг холбосон магистраль зам тавих хэмжээний юм хийгдэж байсан болохоос биш, ерөөсөө гэрлэн дохио бүх юм нь ингээд бүр  элэгдээд хуучраад байхгүй болсон байх жишээтэй. Төсөв хөрөнгө их дутагдалтай байсан юм билээ.

            Тэгээд харин тэр ёстой Сүхбаатар гишүүний хэлдгээр сургалт бол бүр замаа  тавьсан. Ерөөсөө бизнес болоод ийм байдалтай болсон. Нэмээд хэл дээ.

**Д.Ядамдорж**:  Сая Сүхбаатар гишүүний асуусан асуултан дээр нэмж хариулахад түрүүчийн хэлсэн хуулиуд батлагдсан тохиолдолд, тэр дурьдагдсан журам, стандартуудад өөрчлөлт орох юм. Тухайлбал Даатгалын, татварын тухай жилд заавал Үндэсний татварын ерөнхий газар, Цагдаагийн ерөнхий газар хамтарч, Хууль зүй дотоод хэргийн сайдын  баталснаар улсын үзлэг явуулна ч гэдэг юм уу? жолооч бэлтгэх, авто замтай  холбогдсон стандартуудад өөрчлөлт орох зайлшгүй шаардлага гарч байгаа юм. Дээр нь хэлэхэд өнөөдөр улсын хэмжээнд 227 жолооны курст жолооч бэлтгэж байна. Энэ дээр чанар чансаатай холбоотой янз бүрийн юмнууд бий. Энэ дээр цаашдаа жолооч бэлтгэж, шалгалт авдаг тогтолцоог өөрчлөх чиглэлээр саяхан Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд надад хугацаатай  үүрэг өгсөн.  Энэ журам, зааврыг ойрын үед өөрчилж олон улсын жишигт тохирсон хэл ам, янз бүрийн иргэдийн санал гомдол гаргахааргүй тийм хэмжээнд зохион байгуулах, хүртээмжтэй, хүрэлцээтэй, чанартай зохион байгуул гэсэн үүрэг өгсөн. Бид бол журам зааврыг боловсруулаад үндсэндээ дуусч байна.

            Ингээд ойрын үед танилцуулна. Илтгэж дууслаа.

**Э.Бат-Үүл:** Жишээ нь сая энэ том  ослын дараа Сэлэнгээс наашаа ирж байгаад Баянчандмань дээр зогсоод, тэгээд замын цагдаатайгаа уулзаад асууж байгаа юм л даа.  Одоо та нар замын дагуу яаж эргүүл хийдэг юм бэ? шатахуун бий юу? машин бий юу? байхгүй.  Тийм шатахуун хуваарилалт нь байхгүй, жолооч нь өөрөө хувийн машинаараа цагдаагаа аваад явж байх жишээтэй ийм байдалтай байна билээ. Энэ магистраль  замд ямар ч хяналт тогтоох төсөв хөрөнгө нь ч байхгүй байх жишээтэй.

**Ц.Мөнх-Оргил**: Энэ дээр Батхүү гишүүний ахалсан ажлын хэсгээс Авто тээврийн тухай хуульд нэмэлт өөрчлөлт оруулж байгаатай холбогдуулаад жолоочийг бэлтгэх ажлыг хоёр хуваая гэсэн саналтай байгаа юм. Мэргэжлийн жолооч нарыг бол тэр техник мэргэжлийн сургуулиараа, Боловсролын яам, Авто тээврийн газрыг асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллагын хамтарч баталсан хөтөлбөрийн дагуу мэргэжлийн жолоочийг удаан хугацаатай бэлдэнэ. Сонирхогчдыг бол одооныхоо бэлтгэж байгаа дэглэмээрээ Замын цагдаагийн газар шалгалтаа авдгаараа аваад ингээд явья гэсэн саналтай байгаа юм.

            Замын цагдаагийн газраас шалтгалтаа авахдаа бид ямар үүрэг даалгавар өгөөд байгаа вэ гэхээр бусад орнуудад хэрэглээд байгаа тэр компьютерээр хэрүүлгүй шалгалт авдаг тэр аргачлалыг нэвтрүүлээч ээ гэсэн  ийм шаардлага тавьж байгаа.

**Д.Лүндээжанцан**:  Тэгэхээр энэ тогтоол,  энэ ч нэлээн удаан ажилласан юм. Уг нь маш чухал асуудал. Энд бид ач холбогдол өгөхөөс аргагүй тийм л асуудал. Ингээд 2 заалттай, 4 зүйлтэй ийм тогтоолын төсөл оруулж ирсэн. Энэ дээр дахин сайхан ажиллах арга байна уу? үгүй юу? яг энэ удаа шууд  Байнгын хороо Их Хуралд  оруулахаар бол нэлээн ажиллаж байгаад тэгээд оруулах. Байнгын хорооны тогтоол гарах байлаа ч гэсэн энэ дээрээ ажлын хэсэг, гишүүдээс гаргасан саналуудыг үндэслэж байгаад дахиж нэг сайн ажиллаж байгаад гарах ийм шаардлага байнаа. Үүнийг дутуу хагас хийх арга байхгүй юм шиг байгаа юм. Ингээд би энэ дээр хэдэн асуудлыг  манайхан бол цөмөөрөө гадаад дотоод яваад мэддэг болж л дээ. Гадаадаас дуурайх юмаа авалгүй яахав, ёстой дуураймаар юм чинь л бүгдийг хуулах, дуурайх ёстой юм чинь л энэ замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын асуудал, техник  хэрэгсэл, жолоочийн хариуцлагын асуудал яах аргагүй байх шиг байгаа юм. Жишээ нь, энэ улсын үзлэг гээд ярьж байгаа юм. Улсын үзлэг гэдэг нь их оочер дугаартай, нэлээн их хүнд сурталтай, бас ар өврийн хаалга нэлээн орчих гээд байдаг ийм нүсэр юм байдаг. Энэ улсын үзлэг ямар учиртай вэ гэхээр гадаад, дотоод оронд бол тэр техникийг оношилж байгаа л юм гэсэн шүү дээ. Оношлоод төдий хугацааны дараа тийм юм нь солигдох ёстой, өдий хугацааны дараа ийм ээлж дахин орох ёстой гээд тэр нь цөм компьютерт бичээтэй байдаг. Тэгээд Европын холбооны аль ч улсад явж байсан шууд цагдаа зогсоогоод л нөгөө мэдээ өгчихсөн байдаг, тийм номерын машин тийм үйлчилгээ хийлгэх ёстой байтал хийлгээгүй байна гэнгүүт,  Европын холбооны аль ч улсад зогсоож байна. Тэгээд шууд эрхийг нь зогсоох, захиргааны шийтгэлийнхээ арга хэмжээнүүдийг авч байдаг.

            Хоёр дахь асуудал нь, нэг хяналтын бүрэн бус техниктэй явуулахгүйн төлөө бүх юмыг хийж байна. Хоёр дахь нь  мэдээж хэрэг замын асуудал бол ойлгомжтой. Тэр замаа сайн  янзалж байгаа хэрэг.  Тэмдэгжүүлэлт, гэрлэн дохио энэ бүхний зохицуулалтын асуудал.

            Гурав дахь нь болохоор камержуулалтын асуудал байна.  Ихэнх юмаа камержуулсан байдаг. Тэгээд замын цагдаа, жолооч хоёр бараг харьцахаа байсан байна. Орой гэртээ ирэхэд нь шуудангаар нь  торгуулийнх нь хуудас хүрээд ирсэн. Та тэр зам дээр, тэр гүүрэн дээр явж байхдаа хурд хэтрүүлсэн чиглэлийг нь заасан зурагтайгаа, торгуулийнх нь нэхэмжлэх хүрээд ирчихсэн, тэгээд данснаас нь авсан болохыг мэдэгдье гээд. Тэгэхээр нөгөө Иргэний бүртгэл мэдээллийн тогтолцоо, зибкод гэдэг юм чинь энэ дээр ингэж л  гаргаж ирж байгаа юм. Тэгээд маргаад заргалдах арга байхгүй, харьцахгүй. Тийм учраас танил талын асуудал. Би эрхээ хасуулахаа болъё, танд 20 мянган төгрөг өгье гэдэг юм байхгүй. Иргэдийн аюулгүй байдлын асуудлаар ийм түвшинд хүрсэн байна.Тэгэхээр энэ рүү бид алхам хийх.  Хөдөөгөө чадахгүй  хэцүү л байх, ядахдаа энэ Улаанбаатар, Дархан, Эрдэнэт, Сэлэнгийн хавийн энэ төв замууд, тэгээд урагшаагаа Говьсүмбэр байдаг юм уу, үүнийгээ хяналтуудын систем болоод бусад зүйлүүдээр жишээ нь юу юу хийж болмоор байна вэ? энэ талаар ямар төслүүд хэрэгжүүлж болмоор байна вэ?  ямар зээл авч болмоор байна вэ? бид хүмүүсийнхээ төлөө дүүрч. Түрүүн Бат-Үүл гишүүн хэллээ, дайн болж байгаагаас илүү ийм  зам тээврийн осол, гал түймэр, усанд унаж үхэх энэ гурав, тэгээд архинаас үхдэгийг нь ч ярихаа болъё энэ хэдэн гэмт хэргийн улмаас гээд. Энэ хэд л Монгол Улсын хүн амын өсөлт хөгжилтөнд  болоод энэ гамшгийн байдалтай дайн болсноос, би бол тийм тийм юманд явсан цэргүүд гайгүй байхад гэхээр би хэл ам хүрэх байх гээд дуугүй байя. Ёстой сонин юм чинь энд л болоод байгаа шүү дээ. Зарлаад, анхааруулаад байхад л тэгээд усанд унаад үхчихнэ, хичнээн өдрийн шуурга болно шүү та минь  мэдээтэй байгаарай гэхэд л, тэгээд энэ ахуйн түймэр, энэ хэдэн асуудлууд бол ерөөсөө үнэхээр хэцүү.

            Тийм учраас энэ зам тээврийн асуудлыг ингэж авч үзэхээс өөр аргагүй байдал үүсээд авч үзсэн юм.  Авах арга хэмжээнүүдийг маш сайн цэгцтэй болгож, чамбайруулж юмаа оруулж ирье. Даанч харамсалтай нь Их Хурал отгон чуулганаа хийж,   энэ удаагийн парламентын сүүлийн хурлууд болж байгаа учраас байдал хэцүү байна. Гэлээ гэхдээ  малын хулгай гэдэг юм уу? гэмт хэрэгтэй тэмцэх асуудал, янз бүрийн зүйлүүдэд манай Хууль зүйн байнгын хороо ач холбогдол өгөөд энэ дээр анхаарлаа чиглүүлж ирсэн. Ямар ч байсан Хууль зүйн байнгын хороо хэд хуралддаг байх нь хамаагүй, нэг олигтойхон шиг, ядахдаа нэг эрх зүйн орчныг нь бүрдүүлэхэд чиглэсэн алхам хийгээд, тэгээд энэ  Их Хурлын сонгууль тулж байгаа энэ үед ядахдаа үүнийгээ дуусгаад  ажлаа дуусгамаар байна гэсэн миний асуулт санал хоёр хамт явлаа. Тэгээд энэ дээр  бид санаануудаа хэлээд явчихад  зөндөө юмнууд байна. Бас өөрчлөх ёстой нэр томъёо, найруулгын юмнууд  нэлээн байх шиг байна. Тэгээд энэ дутуу байна, үүнийг гүйцээгээд олигтойхон тогтоол гаргая гэсэн саналтай байна.

**Э.Бат-Үүл**: Энэ ийм юм.  Ер нь харин энэ Их Хурал бол  зам тээврийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбогдсон нөхцөл байдал дээр өмнөх өмнөхөөсөө илүү анхаарал тавьсан. Тэгээд ч Авто тээврийн хуультай холбогдсон ажлын хэсэг байгуулагдсан. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, Захиргааны хариуцлагын хуультай холбогдсон ч юмнууд хийгдсэн. Ийм байгаа. Тэгэхдээ одоо би бол хойшлуулах шаардлагагүй гэж үзээд байгаа юм. Хэдүүлээ тогтоолын төслөө Их Хурлаараа хэлэлцье гээд хэлэлцэх явцад бид энэ дээр харин Их Хурал  саналуудаа нэмж оруулаад ингээд явчих нь зүйтэй байхаа.   Зарим нэг чухал чухал асуудлууд удаа дараа хойшлогдож явсан. Жишээ нь, өнөөдрийг хүртэл Голландын талтай яриад л том оврын 160 автобус авчих хэлэлцээр батлагдахгүй байсаар байгаад л тэгээд одоо бүр тэр ач холбогдолгүй болчих жишээтэй. Батлагдсан уу? Тэгээд ийм байдалтай хэлэлцээрүүд нь зогсоод байсан. Хамгийн гол нь одоо энэ жилийн төсвийн тодотгол хэлэлцэхээс өмнө бид нар цагдаагийн талаар тийм арга хэмжээ авч байсан шүү дээ, гэмт хэргийг бууруулах гээд. Тиймэрхүү байдлаар одоо энэ төсөв хөрөнгөтэй бас заалтууд их орж ирээд байгаа юм. Төсвийн тодотголоос өмнө үүнийгээ Их Хурал яриад шийдээд явбал зүгээр байна.

            Тэгээд тогтоолын төсөл дээр мэдээж хэрэг Их Хурлаар оруулж хэлэлцүүлээд шийдэх юмнууд бол байгаа шүү дээ.  Нэмж, хасъя хамаагүй. Өөрөөр хэлбэл танилцуулгатайгаа холбогдуулаад. Одоо жишээ нь тогтоолын төсөл дээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуультай холбогдсон Захиргааны хариуцлагатай гэсэн юмнууд бол Засгийн газраас ороод ирж байгаа. Нөгөө Эдийн засгийн байнгын хорооны  ажлын хэсэг бас юм оруулаад ирж байгаа. Тэгэхээр хэдүүлээ одоо Их Хурал дээрээ энэ тогтоолоо барьж ажиллаад нэлээд дорвитой шийдвэр гаргая гээд байгаа юм. Хойшлуулахаар, жишээ нь санаа зовоод л байна. Улаанбаатар хотод энэ жил нийслэлд Улсын Их Хурал нэлээн их төсөв хөрөнгө хуваарилаад өгчихсөн. Түүнээс хичнээн нь энэ зам руу орж байгаа вэ гэдгийг бид нэлээн жаахан шахаж шаардмаар байна л даа. Хойшлуулмааргүй байна, хэлэлцье гээд явъя.

**Д.Одбаяр**: Асуулт асуух гишүүд асуугаад, асуулт санал хамт явчихлаа гэж ойлгогдож байна. Санал хэлэх хүн байна уу? Мөнх-Оргил сайд.

**Ц.Мөнх-Оргил**:  Тогтоолыг, мэдээллийг тусгайлан  нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцэх  мэдээж цаг хугацаа байвал хэрэгтэй л байгаа юм. Цаг хугацааны  хүчин зүйлээ харгалзаад надад ийм санал байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуульд  4-5 гол гол заалтанд нь өөрчлөлт оруулсан, зарим торгуулийг бэлэн бусаар торгодог болох, нэлээд хэмжээний  нэлээд их торгуулийг хэмжээгий нь нэмсэн заалтууд Засгийн газраас өнөөдөр өргөн баригдана. Энэ хуулийн төслийг яаралтай  хэлэлцээд, үүнийг хэлэлцэх явцад харин Бат-Үүл гишүүн энэ тайлан мэдээллээ гаргаж тавиад, үндэслэлийг нь оруулаад явчих юм бол асуудал аль аль нь хурдан шийдэгдэх байх гэж бодож байна. Чуулганаар амжих юм уу? үгүй юу? болж өгвөл Жолоочийн хариуцлагын даатгалын хуулийг хэлэлцээд баталчихвал зүгээр байгаа юм. Энэ  хуулийг Засгийн газар хоёр жил нухсан, Санхүүгийн зохицуулах хороотой хамтарсан, Францаас яг энэ жолоочийн хариуцлагын хуулиар дагнасан мэргэжилтэн авчирч ажиллуулсан, нэлээд их нухсан, журам, заавар, төслүүдийг нь хүртэл боловсруулсан. Хуулиа батлаад, дагалдаж гарах дүрэм, журмыг нь батлаад  2008 оны  9 сарын 1 гэхэд бараг хэрэгжүүлээд явчих, сургалтыг нь хийгээд, мэдээллийг нь олон нийтэд хүргээд, 9 сарын 1-нээс хэрэгжүүлээд явчих хэмжээний бэлэн болсон байгаа юм. Ийм саналтай байна.

**Ц.Нямдорж**:  Цаг хугацааны хүчин зүйлээ л үнэлэх асуудал шүү дээ. Асуудал байгаа юу гэвэл байгаа. Их Хурлаас шийдвэр гаргах хэрэгцээ байгаа юу гэвэл бас л байгаа.  Өнөөдөр  4 сарын 22 болж байгаагаа эрхбиш бодож байгаа биз дээ.  5 сарын 2О-д гэхэд энэ чуулган чинь дууснаа.  Одоо ч гэсэн төвөгтэй байна шүү дээ. Энэ хугацаагаа л харгалзмаар л юм даа.  Байнгын хорооноос гарах тогтоолын төслийн тухайд бол  ерөнхийдүү маягийн юм байна. Орон тоо, төсөв шаардсан заалт байна шүү. Хот хоорондын хатуу хучилттай замд хяналт тавих албыг шинээр зохион байгуулах гэхээр чинь энд орон тоо,  техник хэрэгсэл, хүн хүч хэрэгтэй болж таарна. Үүний тооцоо байгаа юм уу? үгүй юу гэх мэтээр асуудал яригдана. Би бол Их Хурал дээр энэ асуудлыг одоо яриад, шийдвэр гаргаж чадна гэдэгт дээд зэргээр эргэлзэж байна.  Зүгээр л хугацаа алга байна шүү дээ. Ийм ийм зүйлээ бодолцоод, тэгээд оруулж хэлэлцүүлнэ гэдэг талыг нь бариад ажиллаад үзэх юм байгаа биз дээ. Ерөнхий нөхцөл байдал, энэ  2005 онд хүртэл гэмт хэрэг нэлээн буурч байгаад 2000 оноос 2005 оноос хойш  нэг их огцом өсөөд л явчихсан юм даа, 2О хэдэн хувиар, 90-ээд оны төгсгөл хүртэл нэг тэгж өссөн, дараа нь энэ сүүлийн жилүүдэд ингэж өсөлт гараад байгаа юм. Энэ дотор энэ авто аваарын хэрэг чинь байнга буурч байгаад дахиад сүүлийн ганц хоёр жилд огцом өсчихлөө шүү дээ, юунаас болоод байна вэ? бүр учрыг нь ойлгохгүй байгаа юм. Цагдаагийн албанд би лав сайд байхдаа жишээ нь надад ашигтай мэдээлэл гаргаж өгч, гэмт хэргийн тоог бууруул гэдэг даалгавар өгч үзээгүй л дээ.  Ийм нэг мөчлөгүүд  ингэж таараад байдаг юм уу?  хаашаа юм бэ?  огцом буурч байснаа гэнэт өсөөд явчихдаг. Тэгээд асуугаад, цагаан мэдээг зөндөө л уншина л даа, тэгээд Мөнх-Оргил Хууль зүйн байнгын хорооны дарга байхдаа энэ юм чинь өсөөд байна, учир зүйгий нь судлаач, ямар учиртай юм болоод байна  гэдэг л байсан.  Тэгээд асуухаар  цагаан мэдээнийхээ маягтын зарчмыг нь өөрчилчихсөн юм. Гарч  байгаа гэмт хэргийг нуухаа байчихсан гэх маягийн үлгэр яриад, манай цагдаагийнхан. Сонин юмнууд болоод байх юм. Ер нь бол  ажлын хэсэг гараад ажилласан байна. Уг нь болдогсон бол энэ ажлын хэсгийн шалгалтын дүнтэй  холбогдуулаад Мөнх-Оргил сайдын яриад байгаа юмнуудыг хэлэлцмээр байдаг. Хугацааны хайчинд орчихлоо. Яалт ч байхгүй.

**Д.Одбаяр**: Гишүүдэд баярлалаа. Санал хураах уу? ер нь цаг хугацааны асуудал байна, гэхдээ Их Хуралд танилцуулъя гэдэг зарчим дээрээ ойлголцох уу?

            Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулах нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү. Тогтоолын төслийг хэлэлцэнэ.  Баярлалаа. 11-ээс 7.

            Ингээд энэ асуудлыг хэлэлцэж дууслаа. Ажлын хэсгийн гишүүд болон Бат-Үүл гишүүнд баярлалаа. Тогтоолын төслөө танилцуулгатай оруулах нь байна.

***Хоёр. Мэдээлэл авах эрх, эрх чөлөөний тухай хуулийн төсөл /Анхны хэлэлцүүлэг/***

            Бид анхны хэлэлцүүлэг хийх юм байна.

**Ц.Нямдорж**: Энэ Мэдээлэл авах эрх, эрх чөлөөний тухай хуулийг боливол яасан юм бэ?

**Д.Одбаяр**: Энэ хуулийн төсөлтэй холбогдуулаад асуух асуулттай гишүүд байна уу?  Горимын санал танилцуулж байгаа юм уу?  Хэлэлцэх асуудлаа бол бид өглөө баталчихсан л даа.

**С.Баярцогт**: Өглөө батлах нь хамаагүй шүү дээ. Өглөө ямар ч бэлтгэлгүй байж байгаад, хоцорч орж ирэх бол хамаагүй.

**С.Ламбаа**: Мэдээлэл авах эрх, эрх чөлөөний тухай хуулийг чинь  хичнээн ч хугацаагаар хүлээж байна даа. Яасан дургүй улсууд вэ?

**Д.Одбаяр**: Хэлэлцье гээд баталсан л даа.

**Ц.Нямдорж**: Одоо нээрээ иймэрхүү юмнууд болимоор байна.

**Д.Одбаяр**: Хуулийн төсөл тараагдсан шүү дээ.

**Ц.Нямдорж**: Мэдээлэл авах эрх, эрх чөлөөний асуудлаар улс төр хийх шаардлагатай гишүүн байвал зүгээр телевизэд очоод ярилцлага өгчих л дөө. Одоо болъё.

**С.Ламбаа**: Та Их Хурлын дарга байхдаа хэлэлцүүлэхгүй байсаар байгаад өдий хүрсэн.

**Ц.Нямдорж**: Уучлаарай, над дээр хэлэлцүүлье гэж хэн ч орж ирээгүй. Та нар зүгээр очоод тэр телевиздээ ярилцлага өгцгөө. Мэдээлэл эрх чөлөөний тухай хууль байгаа.  Нэг хууль байгаа.  1997-98 оны үед Бат-Үүл бид хоёрын санаачилж, Ганди бид нар орж ирж гаргуулсан хууль байгаа.

**С.Ламбаа**: Тэр чинь Хэвлэл, мэдээллийн эрх чөлөөний  тухай хууль. Энэ чинь мэдээлэл авах эрх чөлөөний хууль.

**Д.Одбаяр**: Гишүүд ээ дэгээрээ явья. Хэлэлцэх асуудлаа баталчихсан.  Горимын санал танилцуулах хүн байхгүй бол одоо  зарчмын зөрүүтэй саналын томъёоллыг танилцуулах гишүүн байвал нааш нь явуулаад, тэндээ саналаа хураагаад Байнгын хорооноос ямар ч байсан гаргаад явуулъя. Тэгээд Их Хурал дээр очоод тэнд асуудал гарах л байх л даа. Анхны хэлэлцүүлэг явагдаж байна шүү дээ.

**С.Баярцогт**: Анхны хэлэлцүүлэг юм бол наадах чинь материалаа тараагаад тэгээд хэлэлцдэг шүү дээ.

**Д.Одбаяр**: Материал юм тарсан юм байгаа биз дээ. Материал тарсан, тарсан.

**С.Баярцогт**: Байхгүй байна шүү дээ.

**Д.Одбаяр**: Бид нар үүнийгээ нэгэнт баталчихсан. Одоо үүнийгээ болъё гээд горим гаргавал тэгээд гарга л даа. Хэрвээ байгаа бол, тэгээд санал хураая л даа. Үүнийг бид нар өглөө таныг ирэхээс өмнө баталчихсан юм.

**С.Баярцогт**: Тараагаагүй.

**Д.Одбаяр**: материал дээр  материал тараасан. Одоо энэ байдлаас яаж гарах юм бэ?  тэгээд горим танилцуулах хүн байвал танилцуулаад, саналаа хураагаад болбол болоод, үгүй гэвэл үгүй. Энэ чинь амархан шүү дээ.

**С.Оюун:** Материал чинь жилийн өмнө тараагдаад, хэлэлцэх эсэхээ шийдээд, нэмж тараах юм байхгүй шүү дээ.

**С.Баярцогт**: Оюун гишүүн ээ, тэгж болно. Жилийн өмнө тарааж болно, 5 жилийн өмнө ч тарааж болно. Тэгэхдээ хүмүүс чинь орж ирэхдээ бэлтгэлтэй байх ёстой шүү дээ. Даргын зөвлөлийн хурлаар ороод төлөвлөгөөгий нь батлах ёстой шүү дээ. Та өөрөө даргын зөвлөлийн хуралд байгаа шүү дээ.

**Д.Одбаяр**: Одоо нэгэнт баталчихсан, одоо горим байвал танилцуулаад л санал хураая л даа.

**С.Баярцогт**: Тэгвэл би Дээд шүүхийн тайлбараар хэлэлцүүлэг хийлгэмээр байна. Тэгвэл би тэр жагсаалтанд оруулмаар байна, аминд тулчихсан юм байна шүү дээ. Сонгуулийн хуулийн З-4 заалтан дээр Дээд шүүх тайлбар гаргачихсан. Одоо Сонгуульд их олон хүн орж чадахгүй болчихно шүү дээ.

**Д.Одбаяр**: Одоо тэгээд түүнийгээ оруулаад ирнэ л биз дээ, одоо өнөөдөр алга л байна шүү дээ.

**С.Баярцогт**: Тэгээд өнөөдөр байхгүй юм жагсаалтанд оруулж баталчихаад хэлэлцье гээд байх юм.

**Д.Одбаяр**: Гар өргөөд л шийдье л дээ. Горим байгаа юм уу?

**С.Баярцогт**: Дээд шүүхийн тайлбартай холбогдуулсан асуудлыг одоо бүгдээрээ хэлэлцье гэсэн тийм санал оруулж байна.

**Ц.Сүхбаатар**: Өглөө  Байнгын хорооны өнөөдрийн хэлэлцэх асуудлын төлөвлөгөөнд Одбаяр дарга санал оруулаад ярьчихна билээ л дээ. Яг энэ долоо хоногийн бизнест байхгүй байгаа юм билээ. Нэг үнэн юм бол ингэж одоо нэг их олон хууль дээр дээрээсээ хэлэлцэх эсэхийг нь оруулж, түрүүний Байнгын хорооны хурал 2-З юм хэлэлцсээр байгаад цаг аваад энэ хэлэлцэх асуудлын төлөвлөгөө нь ярайтал цаашаа явж өгсөн. Ингэж бие биенээ хуурч, хуралдаа сууж чадахгүй, хурлаа хийж чадахгүй байж, хойно хойноосоо юм оруулаад, баахан юм хэлэлцэх гэж байгаа юм шиг, гишүүд нь би тийм хууль санаачилсан, түүнийгээ хэлэлцүүлнэ гээд энд тэнд яриад, энэ ерөөсөө болохгүй байнаа. Яг үнэнээр, бодит байдал ойлгох хэрэгтэй байна шүү дээ. 5 сарын 22 хүртэл хуралдаж чадахгүй.  5 сарын  5 хүрэх үү? үгүй юу?  зарим нь баяртай болох юм биш үү. Та нар энэ заалаа хар, цаг хүлээж байна, хоёр цаг хүлээж байна. Тэгээд эргүү тэнэг нь мэдэгдэхгүй хэдэн юм сууж байдаг. Энд тэнд ярьдаг нь гараад явчихдаг. Тэгээд үүнийг хэлэлцээд яах юм бэ?

            Тийм учраас горимын санал. Үүнийг хэлэлцэхгүй гэсэн саналаар дахин горимын санал хураалгаж өгөөч гэж хүсч байна. Өөр зөндөө толгой дээр тавиад тулчихсан,  хоолойнд тулаад ирчихсэн асуудал зөндөө байна шүү дээ.

**Д.Одбаяр**: Тэгвэл энэ асуудлыг хойшлуулъя, хэлэлцэх шаардлагагүй, энэ удаад хэлэлцэх боломжгүй байна  гэсэн горимын саналыг Сүхбаатар гишүүн оруулж байна.

**Ц.Мөнх-Оргил**: Нэгдүгээрт Сүхбаатар гишүүн ээ, энэ чинь хэлэлцэх эсэхийг шийдчихсэн асуудал. Ажлын хэсэг гараад санал, дүгнэлтээ бэлдчихсэн асуудал. Хоёрдугаарт,  зарчмын зөрүүтэй саналын томъёоллыг чинь одоо уншаад танилцуулаад санал хураадаг биз дээ.

**Д.Лүндээжанцан**: Анх өргөн барьсан  төслөө өрөөнөөсөө авчирмаар байна шүү дээ. Шууд орж ирээд сая мэдэж байгаа юм. Нээрээ үнэндээ  гар дээр юм байхгүй. Гэнэтхэн би сая Оюун гишүүнийг ороод ирэхээр гайхсан чинь Ламбаа гишүүн орж ирээд сууж байна.  Хэлэлцье гэдгийг нь бид бас анзаараагүй явчихсан юм байна.

**Д.Одбаяр**: Тэгвэл хуулийнхаа төсөлтэй танилцах боломж олгоод дараагийн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх тал руу л явах юм шиг байна.

            Ингээд Сүхбаатар  гишүүний горимын саналыг дэмжиж байгаа гишүүд байна уу?  11-ээс 6. баярлалаа.

            Ингээд Байнгын хорооны хурал өндөрлөж байна, баярлалаа.

***Хуралдаан  11 цаг  30 минутад өндөрлөв***.

Соронзон хальснаас буулгасан:

            ХУРАЛДААНЫ НАРИЙН

            БИЧГИЙН ДАРГА                                                              Д.ЦЭНДСҮРЭН