ТӨСВИЙН БОЛОН ӨРГӨДЛИЙН БАЙНГЫН ХОРООДЫН ХАМТАРСАН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛИЙН АГУУЛГА

2026 оны 10 дугаар сарын 07-ны өдөр, Лхагва гараг

Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга		
Хуралдааны товч тэмдэглэл:		1-3
Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:		4-33
1.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Иргэн Э.Баясалцэнгэлээс ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Автомашины болон авто зам ашигласны татварыг бууруулах” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/		4-9
2.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Иргэн Б.Болорчулуунаас ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Нэмэгдсэн өртгийн албан татвар /НӨАТ/ буцаалт 2% биш 8% болгох” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/		10-22
3.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Иргэн Э.Батбаяраас ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Орон нутгийн замын хураамж 10000 төгрөг болсныг цуцлах” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/		22-33

Монгол Улсын Их Хурлын 2026 оны намрын ээлжит чуулганы Төсвийн болон Өргөдлийн байнгын хороодын 10 дугаар сарын 07-ны өдөр /Лхагва гараг/-ийн хамтарсан хуралдааны товч тэмдэглэл

Төсвийн байнгын хорооны дарга Н.Наранбаатар ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

Хуралдаанд ирвэл зохих 49 гишүүнээс 28 гишүүн хүрэлцэн ирж, 57.1 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 12 цаг 15 минутад Төрийн ордны "Жанжин Д.Сүхбаатар" танхимд эхлэв.

Томилолттой: Д.Ганмаа, О.Номинчимэг, Ж.Баясгалан, Г.Ганбаатар, Б.Чойжилсүрэн;
Чөлөөтэй: Г.Тэмүүлэн, Д.Үүрийнтуяа;
Эмнэлгийн чөлөөтэй: Д.Батбаяр, Х.Булгантуяа, Х.Ганхуяг;
Тасалсан: Х.Баттулга, Ж.Золжаргал, Д.Жаргалсайхан, Д.Пүрэвдаваа, Б.Түвшин, Д.Энхтүвшин.

Нэг."Ажлын хэсэг байгуулах тухай" Байнгын хорооны тогтоолын төсөл */Иргэн Э.Баясалцэнгэлээс ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн "Автомашины болон авто зам ашигласны татварыг бууруулах" асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/*

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хууль тогтоомж, гэрээ, эрх зүйн газрын дарга Э.Баттогтох, мөн газрын Санхүү, төрийн сангийн хэлтсийн дарга Л.Эрдэнэбадрах нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хорооны асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам, Өргөдлийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Батдэлгэр, зөвлөх Л.Зулцэцэг, референт Б.Батцэцэг, Г.Нямсүрэн, М.Мандхай нар байлцав.

Нийтийн өргөдөлтэй холбогдуулан Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Санхүү, төрийн сангийн хэлтсийн дарга Л.Эрдэнэбадрах танилцуулга хийв.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн П.Сайнзоригийн тавьсан асуултад Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Санхүү, төрийн сангийн хэлтсийн дарга Л.Эрдэнэбадрах хариулж, тайлбар хийв.

Төсвийн байнгын хорооны дарга Н.Наранбаатар "Ажлын хэсэг байгуулах тухай" Байнгын хорооны тогтоолын төслийг танилцуулав.

Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Жангабыл, Ж.Батжаргал, С.Замира нар үг хэлэв.

Н.Наранбаатар: "Ажлын хэсэг байгуулах тухай" Байнгын хорооны тогтоолын төслийг батлах санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн:	14
Татгалзсан:	17
Бүгд:	31

45.2 хувийн саналаар тогтоол батлагдсангүй.

Уг асуудлыг 12 цаг 48 минутад хэлэлцэж дуусав.

Хоёр.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл */Иргэн Б.Болорчулуунаас ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Нэмэгдсэн өртгийн албан татвар /НӨАТ/ буцаалт 2% биш 8% болгох” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/*

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын дарга Ч.Чимидсүрэн, мөн газрын мэргэжилтэн Т.Бат-Оргил, Б.Халиужий, Татварын ерөнхий газрын Татвар хураалтын удирдлага, арга зүйн газрын дарга Р.Мягмаржав, мөн газрын Татварын удирдлага, хуулийн газрын дарга Д.Сайханчулуун, Өгөгдлийн шинжилгээ, судалгааны хэлтсийн дарга Б.Болд нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хорооны асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам, Өргөдлийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Батдэлгэр, зөвлөх Л.Зулцэцэг, референт Б.Батцэцэг, Г.Нямсүрэн, М.Мандхай нар байлцав.

Нийтийн өргөдөлтэй холбогдуулан Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын дарга Ч.Чимидсүрэн танилцуулга хийв.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Лувсанжамц, С.Ганбаатар, О.Саранчулуун, Б.Пунсалмаа, П.Мөнхтулга нарын тавьсан асуултад Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын дарга Ч.Чимидсүрэн, мөн газрын мэргэжилтэн Т.Бат-Оргил, Татварын ерөнхий газрын Татвар хураалтын удирдлага, арга зүйн газрын дарга Р.Мягмаржав нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн П.Сайнзориг, Б.Мөнхсоёл нар үг хэлэв.

Төсвийн байнгын хорооны дарга Н.Наранбаатар “Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг танилцуулав.

Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн С.Замира, С.Ганбаатар, О.Саранчулуун нар үг хэлэв.

Н.Наранбаатар: “Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг батлах санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 16
Татгалзсан: 16
Бүгд: 32
50.0 хувийн саналаар тогтоол батлагдсангүй.

Уг асуудлыг 13 цаг 36 минутад хэлэлцэж дуусав.

Гурав.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл */Иргэн Э.Батбаяраас ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Орон*

нутгийн замын хураамж 10000 төгрөг болсныг цуцлах” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн яамны Авто замын бодлого, зохицуулалтын газрын дарга Л.Баянзул, “Зам, тээврийн хөгжлийн төв” төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал Д.Оюунболд нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хорооны асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам, Өргөдлийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Батдэлгэр, зөвлөх Л.Зулцэцэг, референт Б.Батцэцэг, Г.Нямсүрэн, М.Мандхай нар байлцав.

Нийтийн өргөдөлтэй холбогдуулан “Зам, тээврийн хөгжлийн төв” ТӨҮГ-ын захирал Д.Оюунболд танилцуулга хийв.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн П.Мөнхтулга, О.Саранчулуун, М.Бадамсүрэн, П.Сайнзориг, Н.Наранбаатар нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн яамны Авто замын бодлого, зохицуулалтын газрын дарга Л.Баянзул, “Зам, тээврийн хөгжлийн төв” төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал Д.Оюунболд нар хариулж, тайлбар хийв.

Төсвийн байнгын хорооны дарга Н.Наранбаатар “Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг танилцуулав.

Н.Наранбаатар: “Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг батлах санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 19
Татгалзсан: 14
Бүгд: 33
57.6 хувийн саналаар тогтоол батлагдлаа.

Уг асуудлыг 14 цаг 20 минутад хэлэлцэж дуусав.

Байнгын хороодын хуралдаанаар 3 асуудал хэлэлцэв.

Хуралдаан 2 цаг 05 минут үргэлжилж, ирвэл зохих 49 гишүүнээс 33 гишүүн хүрэлцэн ирж, 67.3 хувийн ирцтэйгээр 14 цаг 20 минутад өндөрлөв.

Тэмдэглэлтэй танилцсан:
ТӨСВИЙН БАЙНГЫН
ХОРООНЫ ДАРГА Н.НАРАНБААТАР

ӨРГӨДЛИЙН БАЙНГЫН
ХОРООНЫ ДАРГА О.НОМИНЧИМЭГ

Тэмдэглэл хөтөлсөн:
ХУРАЛДААН ЗОХИОН БАЙГУУЛАХ
ГАЗРЫН ШИНЖЭЭЧ Д.УЯНГА

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ

2026 оны 10 дугаар сарын 07-ны өдөр,
Лхагва гараг
Төрийн ордон “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхим
12 цаг 15 минут.

ТӨСВИЙН БОЛОН ӨРГӨДЛИЙН БАЙНГЫН ХОРООДЫН ХАМТАРСАН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ

Н.Наранбаатар: Хамтарсан байнгын хороодын ирц хүрсэн тул хурлаа эхэлье. Байнгын хорооны эрхэм гишүүдийн энэ өдрийн амгаланг айлтгая. Байнгын хороодын гишүүдийн олонх хүрэлцэн ирж, ирц 51-ээс 26 буюу, 55 боллоо, 27 гишүүн ирж 55.1 хувьтай болсон тул Төсвийн болон Өргөдлийн байнгын хорооны 2026 оны 10 дугаар сарын 7-ны өдрийн хамтарсан хуралдаан нээснийг мэдэгдье.

Монгол Улсын Их Хурал /УИХ/-ын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 7.8-д заасны дагуу хуралдааны ирцийг танилцуулна. Бат-Өлзийн Бат-Эрдэнэ, Жамбын Батсуурь, Жанчивын Галбадрах, Сайнхүүгийн Ганбаатар, Хажекберын Жангабыл, Сонгобайн Замира, Цагаанхүүгийн Идэрбат, Ганзоригийн Лувсанжамц, Пүрэвбаатарын Мөнхтулга, Бадамдоржийн Пунсалмаа, Дүгэрийн Рэгдэл, Отгоны Саранчулуун, Мягмардашийн Сарнай, Чинбатын Ундрам, Норовын Алтанхуяг, Тилеуханы Аубакир, Мягмарсүрэнгийн Бадамсүрэн, Ринчиндоржийн Батболд, Жигжидийн Батжаргал, Хөххүүгийн Болормаа, Пүрэвжавын Ганзориг, Цэрэнпилийн Даваасүрэн, Батжаргалын Заяабал, Лувсанбямбаагийн Мөнхбаясгалан, Баатаржавын Мөнхсоёл, Нанзадын Наранбаатар, Пүрэвжавын Сайнзориг нарын гишүүд ирсэн байна. Ирцийг танилцуулж дууслаа.

Байнгын хороодын хамтарсан хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя. Хэлэлцэх асуудлын нэгд Нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн асуудлаар гаргасан иргэдийн өргөдлийг хэлэлцэх-автомашины болон авто зам ашигласны татварыг бууруулах асуудлаар ажлын хэсэг байгуулах, 2-т Нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн асуудлаар гаргасан иргэдийн өргөдлийг хэлэлцэх-нэмэгдсэн өртгийн албан татвар /НӨАТ/-ын буцаан олголтын 2 хувь биш 8 хувь болгох асуудлаар ажлын хэсэг байгуулах, 3-т Нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн асуудлаар гаргасан иргэдийн өргөдлийг хэлэлцэх-орон нутгийн авто замын хураамж 10 мянган төгрөг болсныг цуцлах асуудлаар ажлын хэсэг байгуулах. Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулан санал гаргах гишүүн байна уу? Алга байна.

Нэг.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл
/Иргэн Э.Баясалцэнгэлээс ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Автомашины болон авто зам ашигласны татварыг бууруулах” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/

Хэлэлцэх асуудалдаа оръё. Хэлэлцэх асуудлын 1.Монгол Улсын иргэн Энх-Амарын Баясалцэнгэлээс ирүүлсэн автомашины болон авто зам ашигласны татварыг бууруулах асуудлаар ажлын хэсэг байгуулан УИХ-аар хэлэлцүүлэх тухай нийтийн өргөдлийг 2026 оны 4 дүгээр сарын 17-ны өдөр нийтийн өргөдлийн системд байршуулсан байна. Тус нийтийн өргөдлийг 2026 оны 6 дугаар сарын 27-ны өдрийн байдлаар 33216 иргэн дэмжсэн тул Монгол УИХ-ын тухай хуулийн 39 дүгээр

зүйлийн 39.5.3-д заасан тодорхой асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах саналыг 33 мянга ба түүнээс дээш тооны иргэн дэмжсэн бол УИХ авч хэлэлцэнэ гэсэн хуулийн шаардлагыг хангаж, Монгол УИХ-ын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 95 дугаар зүйлийн 95.3-д заасны дагуу Төсвийн байнгын хороо болон Өргөдлийн байнгын хороонд шилжүүлснийг өнөөдрийн хамтарсан хуралдаанаараа хэлэлцэж байна. Дээрх өргөдлийн танилцуулгыг та бүхэнд тараасан байгаа.

Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан оролцож байгаа албан тушаалтнуудыг танилцуулъя. Баттогтох Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газар /НЗДТГ/-ын Хууль тогтоомж, гэрээ, эрх зүйн газрын дарга, Эрдэнэбадрах НЗДТГ-ын Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын Санхүү, төрийн сангийн хэлтсийн дарга.

Хэлэлцэж буй нийтийн өргөдөлтэй холбогдуулан НЗДТГ-ын Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын Санхүү, төрийн сангийн хэлтсийн дарга Эрдэнэбадрах мэдээлэл танилцуулна. Ажлын хэсгийн 5 номер, 5 уу хэд байна? 5 номер.

Л.Эрдэнэбадрах: НЗДТГ Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын Санхүү, төрийн сангийн хэлтсийн дарга Эрдэнэбадрах байна. Авто тээвэр өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай болон зам ашигласны төлбөр, хураамжийн талаар танилцуулгыг танилцуулъя. Монгол Улсын авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хууль, Татварын анхны багц хууль 1992 онд батлагдаад 34 дэх жилдээ дагаж мөрдөгдөж байна. Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар нь хөрөнгийн албан татвар бөгөөд Монгол Улсын бүртгэлд байгаа авто тээврийн хэрэгсэл болон өөрөө явагч хэрэгсэлд тэдгээрийн ашиглаж байгаа эсэхийг үл харгалзан татвар ногдуулахаар хуульчилсан байдаг.

Монгол Улсын авто тээвэр, өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 3 дахь хэсэгт зааснаар авто тээвэр, өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын хувь хэмжээг УИХ-аар батлагдсан хязгаарт багтаан албан татварын төлбөрийн авто тээврийн хэрэглэгч болон тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн хурал /ИТХ/ болон улсын зэрэглэлтэй хотын зөвлөл тогтооно гээд заагаад өгчихсөн байдаг. Тэгэхээр НИТХ-ын 2024 оны 12 сарын 4-ний 24/28 дугаар тогтоолоор авто тээвэр, өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын хувь хэмжээг шинэчлэн баталж, 2025 оны жилээс нэмэгдүүлсэн тарифаар төлбөрийг ногдуулж, Нийслэлийн замын санд төвлөрүүлэн ажиллаж байна.

Авто зам ашигласны төлбөрийн эрх зүйн үндэслэлийг нийслэлийн хэмжээнд авто зам ашигласны төлбөрийн хувь хэмжээг НИТХ-ын 2013 оны 13/47 дугаар тогтоолоор баталж мөрдүүлсэн байдаг. Үүнээс хойш 2014, 2019, 2024 онуудад Засаг даргын захирамж болон Иргэдийн хурлын тогтоолоор эрх зүйн актуудыг нь шинэчлэн баталж байсан хэдий ч төлбөрийн хувь хэмжээг 2013 оноос хойш өөрчлөлт оруулаагүй мөрдөж байсан. Үүний улмаас Нийслэлийн Иргэдийн хурлын 2024 оны 24/29 дүгээр тогтоолоор авто зам ашигласны төлбөрийн хэмжээг шинэчлэн тогтоож, 2025 оны төсвийн жилээс эхлэн нэмэгдүүлсэн тарифаар төлбөр ногдуулж нийслэлийн замын санд төвлөрүүлж эхэлсэн. Уг төлбөр нийслэлийн замын санг, авто замыг ашиглаж байгаатай холбогдуулан ногдуулсан хураамж бөгөөд хуулиар тогтоосон эрх хэмжээнд нийслэлийн Иргэдийн хурлаас хувь хэмжээг нь тогтоон нутаг дэвсгэрийнхээ хэмжээнд мөрдүүлэн ажиллах зохицуулалттай.

Замын сангийн бүрдүүлэлтийн талаар товч танилцуулъя. Нийслэлийн замын сангийн орлогыг 2022-оос 2026 онд авч танилцуулж байна. 22 онд Замын сангийн

орлого 51.1 тэрбум төгрөг, 23 онд 62.8 тэрбум төгрөг, 24 онд 70.7 тэрбум төгрөг. 25 оноос шинэчилж мөрдөж эхэлсэнтэй холбоотойгоор 211.8 тэрбум төгрөгийн гүйцэтгэл гарсан. 2026 онд бид 240.1 тэрбум төгрөгийг төлөвлөөд ингээд ажиллаж байна. Энэ замын сангийн эх үүсвэртэй уялдуулаад шинээр барьсан болон засварласан нийслэлийн замын сангийн хөрөнгөөр хийсэн хөрөнгө оруулалтыг товчхон танилцуулъя. Тэгэхээр 2022 онд зам засварын ажилд бид 68.4 тэрбум төгрөг, 2023 онд 62.9 тэрбум төгрөг, 2024 онд 283.9 тэрбум төгрөг, 2025 онд 252.5 тэрбум төгрөг, 2026 онд 368.9 тэрбум төгрөг гээд. Эдгээр замуудыг зам засвар болон энэ эх үүсвэрийг замын зам засварын ажилд зарцуулаад ингээд ашиглаад явж, зарцуулаад ингээд хэрэгжилтийг нь гаргаад явж байна.

Тэгэхээр 2020-оос 2026 онд 7 төрлийн хөрөнгийн эх үүсвэрээс нийтдээ 197 төсөл, арга хэмжээг санхүүжүүлж, 400 километр авто замыг шинээр барьж, 656.5 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийгдсэн. Замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажил дээр 237.6 километр зам засварыг шинэчлэлт хийж, 380.3 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалтыг хийгээд байна. Ингэхээр нийтдээ 2022-оос 2026 онд 637.2 километр замын ажилд 1 их наяд 36.5 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалтын зардлыг зарцуулаад байна. Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Баярлалаа. Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан асуулт асуух гишүүд нэрсээ өгье. Жангабыл гишүүнээр тасаллаа, Жангабыл гишүүн асуулт асууя.

Х.Жангабыл: Гишүүддээ өдрийн мэндийг хүргэе. Ажлын хэсэг байгуулагдаж байгаа юм байна. Автомашины болон авто зам ашигласны татварыг бууруулах энэ ажлын хэсгээр намайг томилсон байна. Би ажиллах боломжгүй байгаа тул нэрээ татаж байна.

Н.Наранбаатар: Бүлгээс нэр ирсэн байгаа даа. Тэгэхдээ энэ ажлын хэсгийн тогтоолтой холбогдуулан одоо асуулт асууж яах болоогүй байгаа тийм ээ, хамт явчих уу? Тэгвэл ажлын хэсгийн тийм, УИХ дахь МАН-ын бүлгээс нэр ирсэн байгаа. Заяабал, Ганхуяг, Булгантуяа, Чойжилсүрэн, Баасанжаргал, Жангабыл, Лувсанжамц, Ганмаа гээд. Та хэд саналаа хэлчихлээ. Сайнзориг гишүүн асуулт асууя.

П.Сайнзориг: Би Монгол Улсын иргэд тодорхой ямар ч асуудлаар Үндсэн хуульд заасныхаа дагуу өргөдөл хүсэлт гаргаж байгааг дэмжиж байна, маш хүндэтгэлтэй хандаж байна. Тэгэхдээ УИХ өөрөө бүрэн эрхэд нь хамаарахгүй УИХ-ын баталсан тодорхой хязгаар шалгуурт нь нийцүүлээд орон нутаг чиг үүргээ хэрэгжүүлсний төлөө энд ингээд өмнөөс нь шийдвэр гаргах гээд ингээд суух нь хэр зохимжтой юм бол. Энэ зөвхөн Улаанбаатар хотын асуудал биш байхгүй юу, 21 аймгийн асуудал, үнэхээр 21 аймаг өндөр байгаа юм уу үгүй юу сайн мэдэхгүй. Тэгэхээр би энийг ер нь цаашдаа энэ өргөдөл, гомдол гаргаж байгаа, хүсэлт гаргаж байгаа юман дээр бас зааглахгүй бол сүүлдээ ингээд бүх юм энэ парламент дээрээ шийдэгддэг юм шиг ийм зүйл боллоо, энэ орон нутаг чинь хуулийг хэрэгжүүлж ажиллаж байгаа. Төсвийн гэдэг юм уу тодорхой татварын хязгаараас даваад шийдээд байдаг эрх мэдэл тэр нэгжүүдэд байхгүй.

Тэгэхээр би нэг юм асууя. Улаанбаатар хотын авто зам өнөөдөр хэдэн километр урттай болсон, дээрээс нь чанар ямар байна? Авто зам жишээ нь 4 янзын чанартай байдаг. Чанарыг муу ангилал руу оруулах тусам засах өртөг нь бүр

ихэсдэг байхгүй юу сууриар нь засдаг. Гэтэл чанарыг дунд түвшнээс нь эхлээд тэн дээр л торгоож засах энэ үйлчилгээг хийж байвал авто замын чанар, эргээд энэ төсвийн хөрөнгө оруулалтыг л үр дүнтэй ашиглаж байна гэсэн үг. Дээрээс нь түгжрэлд энэ авто зам эвдрээд ирвэл ямар нөлөө үзүүлдэг юм, осол аваарт ямар нөлөө үзүүлдэг юм, машины эвдрэл, гэмтэл буюу сэлбэг хэрэгсэлд ямар нөлөө үзүүлдэг юм, хэчнээн төгрөг бид нар импортоор жишээ нь энэ сэлбэг хэрэгсэл авахад мөнгө зарцуулаад байдаг юм. Энэ чиглэлийн тооцоо судалгаа байна уу, байх ёстой. Тэгэхээр энийг нэг хэлж өгөөч?

2 дугаар нэг зүйл байна. Энэ хэрэглэдэг хүмүүс нь аливаа энэ татвар буюу хураамжаа төлж байх ёстой юм. Мэдээж улсын төсвөөс ч юм уу тодорхой дэмжлэг үзүүлж оролцох нь зөв. Автомашин ашигладаг хүмүүсийн өмнөөс ашигладаггүй хүмүүсийн татвараар замыг засах юу руугаа оръё л гэж байна шүү дээ. Үндсэндээ машин ашиглаж байгаа хүмүүс бид бага хураамж төлье, тэгэхдээ зам мэдээж чанартай байх ёстой гэдгийг байнга шаардана. Тэр чанартай байлгах авто замын сүлжээг өргөтгөх энэ ажил чинь хэрэглэдэггүй буюу татвар төлөгчдийн мөнгөөр л хийгдэхээс өөр аргагүй болж байгаа байхгүй юу. Тэгэхээр ийм бодлого явах гээд байна зөв үү? Би бас буруу ойлгоод байна уу? Тэгээд ер нь хэрэглэгч өөрөө төлдөг, бохирдуулагч өөрөө төлдөг, энэний үр дагаврыг хариуцдаг энэ нийгэм рүү энэ зах зээлийн систем рүү бид нар хэзээ орох юм бол? Энийг нэг бас заагтай авч үзэхгүй бол Өргөдлийн байнгын хороо, Төсвийн байнгын хороо ямар ингээд ойлгомжгүй. Энийг ахалж байгаа болон ажлын хэсэгт ороод нэг л ойлгомжтой л доо дүгнэлт. Тэгээд сүүлдээ ингээд гаднах нийгмийн уур амьсгал улс төрд нь хөтлөгдөөд яаж ч болдоггүй. Ингээд л нэг ийм сонин.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Энэ Их Хурлын тухай хуулиар зайлшгүй л 33 мянгаас дээш болчихоор УИХ авч хэлэлцэнэ гэчхээд байгаа юм. Тэгээд хэлэлцэхээс өөр аргагүй л болчхоод байгаа юм. 5 номерын микрофон хариулъя.

Д.Эрдэнэбадрах: Сайнзориг гишүүний асуултад хариулъя. Энэ 2024 оноос эхлээд Нийслэл хотын замын засварын ажил сая танилцуулсан шиг 200 тэрбумаас дээшээгээ бид хөрөнгө оруулалтын ажлыг хийгээд эхэлсэн. Энийг хийснээр замын эвдрэл гэмтэл, нийтдээ 1231.3 километр зам байдаг. Ингээд бид хэд замын сангийн эх үүсвэрийг нэмэгдүүлснээр эдгээр зам засварын ажлын шинэчлэлтийн ажлуудыг хийснээр хуучин бороо орохоор нүхтэй байсан замуудыг бүгдийг нь шинэчлээд хучаад, нэмж шинэчлэлтүүдийг хийгээд явсан байдаг. Тэр сэлбэг хэрэгсэлд хэдэн төгрөг зарцуулсан гэдэг мэдээлэл одоогоор байхгүй байна. Тэрийг нь холбогдох газраас аваад нэмэлт байдлаар хүргүүлье.

Н.Наранбаатар: Сайнзориг гишүүн тодруулъя.

П.Сайнзориг: Энэ өргөдлийг судалж үзэх нь зөв. Тэгээд бас энэ мэдээллүүдийг аваарай. Нийслэл дээр байж байхад хийлгэж байсан. Ер нь зүгээр эвдрэлтэй замаар явахаар түгжрэлд буюу хөдөлгөөний эрчимд яаж нөлөөлдөг юм, сэлбэг хэрэгсэл, бензин, шатахууны зарцуулалтад ямар нөлөө үзүүлж байгаа юм.

2 дугаарт зам, тээврийн осолд яаж байгаа, нүх тойрох гээд л осол хийж байгаа байхгүй юу ерөөсөө л энэ. Нүх тойрох гэдэг бол өөрөө эргээд бас түгжрэл болчихдог, нөгөө эгнээгээрээ явж байгаа замын жолооч самбаачлах хугацааг нь алдагдуулдаг ч юм уу ингээд маш олон эффектүүд байдаг. Тэгээд энэ авто замуудыг тордож авч явахгүй болохоор суурь нь бүр эвдрээд буюу бүр хонхорхой гарсны дараа л засдаг

гэдэг ойлголт манайд байдаг. Бусад оронд бол замын чанарыг аль болохоор 70 хувиас доошоо оруулахгүйгээр засаад явбал ерөөсөө л насжилт, хурд, зарцуулалт цаашдаа бага байдаг. Тэгээд бид хэд энийг нэг жоохон замын менежментээр үзмээр байна. Нийт өртөг чинь хэд вэ. Энэ бол бараг 2 их наяд төгрөгийн зам болж байгаа. 2 их наяд төгрөг гэдэг бол хөрөнгө байхгүй юу. Энэ чинь ард түмэн, татвар төлөгчдийн.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 5 номер нийт өртөг хэд вэ гэж асууж байна. Эхэлж хариулахдаа хэлчихсэн, одоо дахиад давтаад хэлээрэй.

Л.Эрдэнэбадрах: НЗДТГ-ын Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын Санхүү, төрийн сангийн хэлтийн дарга Эрдэнэбадрах, Сайнзориг гишүүний асуултад хариулъя. Замын сангийн нийт өртөг 3.3 их наяд гэж 2026 онд үндсэн хөрөнгийн үнэлгээг нь гаргаж ирсэн байдаг. Тэгээд энэ байдлаар бид нар яах вэ гэхээр тухайн замыг нь хэмжиж үзээд тухайн замыг шинэчлэлт хийх юм уу эсвэл сайжруулалт хийх юм уу гэдэг байдлаар тусгаад явдаг байгаа. Тэгэхээр Замын сангийн орлого маань бид нар хуучин 60 тэрбум төгрөгийн орлого төвлөрүүлдэг байсан.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа. Ажлын хэсэг байгуулах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийг та бүхэнд тарааж өгсөн. Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулаад, ажлын хэсгийн ахлагчаар Жангабыл Монгол УИХ-ын гишүүн, ажлын хэсгийн гишүүдэд Баасанжаргал, Батбаяр, Булгантуяа, Ганбаатар, Ганмаа, Ганхуяг, Заяабал, Лувсанжамц, Мөнхбаясгалан, Пунсалмаа, Сарнай, Даваагийн Цогтбаатар, Чойжилсүрэн гэсэн ийм ажлын хэсгийн нэрс байна. Жангабыл гишүүн ахлахгүй гэж байгаа юм уу? Ажлын хэсгийн нэрс дээр саналтай гишүүд байна уу? Нэрсээ тэгвэл өгчих, Батжаргал гишүүнээр тасаллаа. Батжаргал гишүүн.

Ж.Батжаргал: Гишүүдийнхээ энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая. Хэлэлцэж байгаа асуудал УИХ-ын тухай хуулиараа Их Хурлын өөрийнх нь асуудал юм байгаа юм. Энэ УИХ-ын хууль тогтоох, хянан шалгах үйл ажиллагаанд иргэдийн оролцоог хангах, нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн асуудлаар иргэд өргөдөл гаргаж, тэр нийтийн өргөдлийн систем рүү тавиулаад, тодорхой босго тоонд дэмжсэн иргэдийнх нь тоо хүрвэл энийг Их Хурал авч хэлэлцэхээр заачихсан юм. Тийм учраас бид ажлын хэсэг байгуулахаас өөр арга байхгүй. Гэхдээ УИХ-ын үйл ажиллагаа, зохион байгуулалтыг сайжруулахтай холбоотой багц хуулийн шинэчлэл явж байгаа. Их Хурлын тухай хууль, Дэгийн тухай хууль, Хяналт шалгалтын тухай хууль. Энэ хүрээнд энэ асуудлыг хэдүүлээ авч үзээд, бүрэн эрх, чиг үүрэгтэй нь холбоотой байгууллага руу нь энэ өргөдлүүдийг хэрхэн, яаж шилжүүлж, тэнд нь шийдүүлж байх вэ гэдэг харилцааг тодотгож өгөх ёстой юм байна лээ. Үүнийг харин энэ Их Хурлынхаа хуулиараа бид зохицуулах ёстой гэж би ингэж ойлгож байгаа. Нэг ийм зүйлийг хэлье.

2 дугаарт Монгол Улсын хуулиар орон нутаг болоод салбаруудад бид бүрэн эрх олгож байгаа, бүрэн эрхийнхээ хүрээнд шийдвэр гаргаж байгаа. Энийг бид олгогдсон бүрэн эрхийнхээ хүрээнд гаргачихсан шийдвэрийг зөв, буруугийн тухай Их Хурал ярих боломжгүй. Тийм учраас Их Хурлаас байгуулсан ажлын хэсэг санал, дүгнэлтээ гаргаад, уг зохигчид нь санал, дүгнэлтээ л хүргүүлэх ёстой. Тэгээд Их Хурал тэр иргэдийн өргөдөл, гомдлыг эндээ хаах ёстой, тийм биз. Би тэгж л ойлгоод байгаа шүү дээ. Тэгэхээр энэ л яг процессоор л энэ асуудал яригдаж байгаа гэж ингэж ойлгож байна. Тийм учраас энэ 3 ажлын хэсэг дээр бид ажлын хэсгээ

байгуулаад, тэгээд ажиллуулаад, санал, дүгнэлтийг нь гаргуулаад, зохих, зохих газруудад нь өгөх ёстой юм байна лээ. Би орж ирсэн мэдээллийг үзсэн. Нэг нь Их Хуралтай холбоотой асуудал байгаа, нэг нь салбарын эрх захирагчтай холбоотой асуудал байгаа, нэг нь орон нутагтай холбоотой асуудал байгаа. Тийм учраас үүнийг бид энэ байдлаар нь л асуудлыг нь зөв шийдэх ёстой. Тэгэхээр одоо энд хэдүүлээ энэ 3 ажлын хэсгээ байгуулаад л, тэгээд л ажлын хэсгүүд маань судалгаа юмнуудаа хийгээд л, тэр дүгнэлтүүдээ Их Хурлынхаа түвшинд ярих ёстой асуудлаа эндээ ярья. Нөгөө 2-ыг нь холбогдох газруудад нь шилжүүлж өгөөд, тэнд нь шийдэл нь эргэж авч үзэгдэх ёстой гэж ингэж л харж байна. Тэгээд ийм байдлаар нь би дэмжиж байна энэ ажлын хэсгүүдийг бүгдийг нь.

Н.Наранбаатар: Замира гишүүн.

С.Замира: Та бүхэнд энэ өдрийн мэнд хүргэе. Уг нь нэгэнтээ Их Хурлын нэр дээр 33216 иргэнээс өргөдөл ирчихсэн байна. Өргөдлийг нь бид нар авч хэлэлцэх ёстой, суулгах ёстой. Тийм учраас энэ 3 ажлын хэсгийг гурвууланг нь дэмжиж байна, ажлын хэсэгт орж ажиллая гэсэн саналтай байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Гишүүд үг хэлээд дуусчихлаа. Тэгэхээр Жангабыл гишүүн ахлахгүй гэж байгаа юм чинь бүлгийн дарга яах вэ, хэнээр ахлуулах вэ? Баасанжаргал гишүүн сая орж ирж байгаа харагдсан. Ажлын хэсэгт байгаа, буцаад гараад явчихсан уу. Энэ гишүүдээс ажлын хэсэг ахалчих сонирхолтой гишүүн байна уу? Замира гишүүн ахлах уу, та ахлаад явах уу? Лувсанжамц гишүүнээр ахлуулъя гэсэн санал гарч байна. Замира гишүүнийг нэмье. Лувсанжамц гишүүн хамгийн тохиромжтой, Заяабал гишүүн. Ажлын хэсэгт ийм өөрчлөлт орлоо. Мөнхбаясгалан гишүүн ажлын хэсэгт АН-ын бүлгээс нэр ирсэн боловч өөрөө хасагдъя гэсэн. Ингээд Мөнхбаясгалан гишүүний оронд Замира гишүүн би өөрөө оръё гэсэн ажлын хэсэгт. Тийм учраас Замира гишүүнийг оронд нь оруулаад, ингээд өөр өөрчлөлтгүй ажлын хэсэг дээрээ санал хураалт явуулъя. Гишүүд санал хураалтад бэлтгэе. Жангабыл гишүүн.

Х.Жангабыл: Энэ ажлын хэсэг их хариуцлагатай, тэгээд мэргэжлийн хүн ажилласан нь дээр байх. Би тэгж бодож байна. Тэгээд энэ чинь Лувсанжамц гишүүнээр ахлуулахыг л хүсэж байна. Өөрөө мэргэжлийн хүн, хот төлөвлөлт дээр мэргэшсэн тийм хүнээр ахлуулахгүй бол бас болохгүй байна.

Н.Наранбаатар: Замира гишүүн.

С.Замира: Уг нь энэ ажилд Лувсанжамц гишүүнийг санал болгомоор байна л даа. Идэвхтэй, маш шударга, мэдлэгтэй залуу шүү дээ. Эх орноо гэсэн сэтгэл зүрхтэй, аль талыг нь ч бодоод шийдвэрлэх байх гээд бодож байна. Ард нь гарах байх гээд гишүүнээр орж байна л даа дэмжээд. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Лувсанжамц гишүүнийг санал болгож байна ажлын хэсгийн ахлагчид. Төслөөрөө Жангабыл гишүүнээр ахлуулаад, Мөнхбаясгалан гишүүний оронд Замира гишүүнийг оруулаад, ингээд ажлын хэсэг байгуулна. Санал хураалт. 45.2-оор Ажлын хэсэг байгуулах Байнгын хорооны тогтоол дэмжигдсэнгүй.

12.48 цаг

Хоёр.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл
/Иргэн Б.Болорчулуунаас ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Нэмэгдсэн өртгийн албан татвар /НӨАТ/ буцаалт 2% биш 8% болгох” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/

Дараагийн асуудалдаа оръё, хэлэлцэх асуудал 2.Монгол Улсын иргэн Бямбацогтын Болорчулуунаас ирүүлсэн НӨАТ-ын буцаан олголтыг 2 хувь биш 8 хувь болгох асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулан УИХ-аар хэлэлцүүлэх тухай нийтийн өргөдлийг 2026 оны 7 сарын 24-ний өдөр нийтийн өргөдлийн системд байршуулсан. Тус нийтийн өргөдлийг 2026 оны 8 дугаар сарын 22-ны өдрийн байдлаар 33062 иргэн дэмжсэн тул Монгол УИХ-ын тухай хуулийн 39 дүгээр зүйлийн 39.5.3-д заасан тодорхой асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах саналын 33 мянга ба түүнээс дээш тооны иргэн дэмжсэн бол УИХ авч хэлэлцэнэ гэсэн хуулийн шаардлагыг хангаж, Монгол УИХ-ын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 95 дугаар зүйлийн 95.3-д заасны дагуу Төсвийн байнгын хороо болон Өргөдлийн байнгын хороонд шилжүүлснийг өнөөдрийн хамтарсан хуралдаанаараа хэлэлцэж байна. Дээрх өргөдлийн танилцуулгыг Байнгын хорооны гишүүд та бүхэнд тараасан.

Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан оролцож байгаа албан тушаалтнуудыг танилцуулъя. Чимидсүрэн Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын дарга, Мягмаржав Татварын ерөнхий газрын Татвар хураалтын арга зүйн газрын дарга, Сайханчулуун Татварын ерөнхий газрын Татварын удирдлага, хуулийн газрын дарга, Болд Татварын ерөнхий газрын өгөгдлийн шинжилгээ, судалгааны хэлтийн дарга, Бат-Оргил Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын мэргэжилтэн, Халиужий Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын мэргэжилтэн.

Хэлэлцэж буй нийтийн өргөдөлтэй холбогдуулан Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын дарга Чимидсүрэн мэдээлэл танилцуулна. Ажлын хэсгийн 4 дүгээр микрофон.

Ч.Чимидсүрэн: Нэмэгдсэн өртгийн албан татварыг иргэн Болорчулуунаас НӨАТ-ын буцаалтын 2 хувийг 8 хувь болгохтой холбоотой НӨАТ-тай холбоотой товч танилцуулгыг та бүхэндээ хүргэе. Тэгэхээр нэмэгдсэн өртгийн албан татвар хэд хэдэн шинж чанартай ийм татвар байдаг. 1 дүгээрт энэ нэмэгдсэн өртгийн албан татвар энэ олон улсын жишигт нийцсэн ийм татвар байгаа. Тэгэхээр бидний хийсэн судалгаагаар улс орнуудын 175 оронд судалгаа хийхэд ер нь манай улс ямархуу татвартай байна вэ гэдэг ийм судалгаа хийж үзсэн байгаа. Ингээд үзвэл дэлхийн дундаж ер нь НӨАТ-ын хувь хэмжээ дунджаар 16 хувьтай байгаа. Манайх үндсэн дүн 10 хувь, түүнээс 2 хувийн буцаалт гэх юм бол үндсэн бодит юу нь 8 хувьтай байгаа юм.

Тэгээд бусад оронд хэрэглэгддэг, татварын хамрагдалтад хэрэглэгддэг тийм механизмыг хэрэглэхтэй холбоотойгоор бид нар 2 хувийн буцаалтыг хэрэглэж байгаа. Энэ бусад улс оронд тийм нийтлэг биш, манай оронд хэрэглэгдэж байгаа ийм зүйл бий. Мөн бид НӨАТ-ын баримтын дугаарт нь үндэслэж сугалааг явуулж, идэвхжүүлэлтийн арга хэмжээг хийдэг улс орон байгаа. Тэгэхээр манайх шиг ингээд буцаалт болон сугалааг хэрэглэдэг улс орон бусад оронд байхгүй байгаа. Тэгэхээр иргэнээс гарсан 20 хувийн буцаалт буюу 2 хувийн буцаалтыг 8 хувь болгох энэ арга хэмжээ авагдах юм бол НӨАТ-ын улсын төсөв бүрдүүлдэг гол тогтвортой эх үүсвэрийн маань орлого нэлээдгүй тийм томоохон эрсдэл буюу төсвийн орлого буурах нөлөөтэй байгаад байгаа. Бидний тооцооллоор 2.1 их наядын НӨАТ-ын

орлого ийм буурах нөлөөлөлтэй байгаа. Тэгэхээр НӨАТ-ын 2 хувийн буцаалт нийт хэрэглээний 25 хувийг, өөрөөр хэлбэл худалдан авалт хийж байгаа нийт иргэдийн 25 хувьд нь энэ 75 хувийн буцаалт явдаг.

Өөрөөр хэлбэл өндөр хэрэглээтэй 25 хувьдаа буцаалтынхаа нийт буцаалтынх нь 75 хувь нь орчихдог, бага хэрэглээтэй 75 хувьдаа иргэддээ буцаалтын 25 хүрдэг ийм харьцаатай яваад байдаг. Тэгэхээр 2 хувийг 8 хувь болгоод ингээд нэмэгдүүлэх юм бол өндөр хэрэглээтэй хэсэгтээ мөн ялгаагүй буцаалтыг өндрөөр буцааж өгөх ийм хамааралтай байгаад байдаг, бид нарын татварын бодлогоор ер нь орлогын тэгш бус хуваарилалтыг ер нь бууруулна гэсэн ийм зорилго тавиад ингээд ажиллаж байгаа. Тэгэхээр бидний энэ зорилготой, татварын бодлоготой энэ урвуу хамааралтай байгаа, Шри-Ланка улс бас дефолт (default) болоход энэ татвараараа тодорхой хэмжээнд өөрчлөлт орсноос нөлөөлсөн нэг хүчин зүйл нь гэж үздэг. Өөрөөр хэлбэл НӨАТ-ынхаа хувийг 15 байсныг 8 хувь болгоод, төсвийн орлого нь 30 хувиар буурсан, үүн дээр нь энэ ОУВС-гаас тодорхой хөтөлбөрт хамааруулж буцааж нэмэгдүүлсэн ийм муу жишээ олон улсын жишигт байдаг.

Түрүүн хэлсэн НӨАТ улсын төсвийн орлогын гол тогтвортой эх үүсвэрийн нэг байдаг, дунджаар сүүлийн жилүүдэд 20-оос 25 хувийг НӨАТ-ын орлого улсын төсвийн орлогыг бүрдүүлж байгаа. Ер нь бид энэ хавар энэ татварынхаа багц хуулийн өөрчлөлтөөр тодорхой өөрчлөлтүүдийг хийснийг та бүхэн мэдэж байгаа. 26 оны 6 дугаар сарын 26-нд баталсан хуулиар иргэд, ААН-ийнхээ татварын ачааллыг бууруулах, орлогыг нь өөрт нь үлдээх ийм чиглэлээр иргэн, ААН-д чиглэсэн нэлээдгүй өөрчлөлтүүдийг оруулсан байгаа. Тухайлбал ХХОАТ дээр 792 мянга хүртэлх цалинг тэг хувийн татвартай байх, мөн орон сууцаа анхлан борлуулсан бол татваргүй болгох, 2 хувийн татварыг тэг болгох, ААН дээр нэг хувийн татварын ачааллыг 1.5 тэрбумын босготой байсныг 2.5 тэрбум болгох, мөн ашгийн шатлалыг 25 хувийг 15 хувь болгож тодорхой 6-аас 10 тэрбумд шилжүүлэх, нэмэгдсэн өртгийн албан татварын босгыг 50-ийг 400 болгох гэх мэтчилэн тодорхой өөрчлөлтүүдийг дөнгөж энэ хавар бид нар энэ өөрчлөлтүүдийг хийсэн байгаа.

Нийт хаврын Татварын багц хуулийн өөрчлөлтөөр 4.1 их наядыг ААН, иргэнд өөрт нь үлдээх төсвийн нөлөөтэй ийм өөрчлөлтүүдийг хийсэн байгаа. Түүнээс гадна татварын тогтолцоог боловсронгуй болгох, татварын албаны үйл ажиллагааг сайжруулахтай холбоотой өөрчлөлтүүдийг өмнөх хуулиуд, энэ удаагийн хуулиудад оруулсан байгаа. Тэгэхээр бидний хувьд товчхондоо 2 хувийн буцаалтыг 8 хувь болгох нь одоогийн барьж байгаа ЗГ-ын бодлого, татварын бодлогод нийцэхгүй байна гэсэн ийм товч дүгнэлт танилцуулгыг хийж байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Баярлалаа, хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан асуулт асуух гишүүд нэрсээ өгье, Лувсанжамц гишүүнээр тасаллаа. Лувсанжамц гишүүн.

Г.Лувсанжамц: Баярлалаа. Сая хэдий хэмжээний төсвийн орлого буурах талаар мэдээлэл өглөө, тийм ээ, дээрээс нь нэмээд бид нар сая хаврын чуулганаар баталсан татварын багц хуулиудын нөлөөллүүдийг гаргасан. Энэ бүгдээрэнг нь нэг нийлүүлээд жишээлбэл энэ буцаан олголтыг 2 биш 8 хувь болгоод, дээрээс нь нэмээд ХХОАТ нэг хувь болгоод, 1 сая төгрөг хүртэл бол тэг хувь гээд байгаа шүү дээ. Тэд нарыг нь оруулаад ирэх жил 2027 он, эсвэл 2028 он дээр төсөөллөөр нийт хэдэн их наяд төгрөг татварын орлого буурах вэ? Тэр нь жишээлбэл хүүхдийн мөнгө

эсвэл тэтгэвэр, тэтгэмж, төрийн албан хаагчдын цалин гэсэн энэ зардлуудтай харьцуулахад хэд болох вэ гэсэн тийм харьцуулалтын тоо байвал, хэрвээ гаргах боломжтой бол хариулж өгнө үү?

Н.Наранбаатар: Хэн хариулах вэ. 4 номер.

Ч.Чимидсүрэн: Гишүүний асуултад хариулъя. Татварын багц хуулийн нийт нөлөөлөл нь энэ хавар баталсан хууль гэхэд түрүүний хэлсэн багц хуулийн дээр 4.1 байгаа, НӨАТ-ынх сая 8 хувь болох юм бол 2.1 их наяд байгаа, ингэхээр үндсэндээ бараг 6.3 их наядын төсвийн буурах ийм нөлөөлөл гараад байгаа юм. Цалин, тэтгэвэртэй холбоотой тооцооллыг хийж байгаа, танд эргээд мэдэгдье.

Н.Наранбаатар: Ганбаатар гишүүн асуулт асууя.

С.Ганбаатар: НӨАТ гэдэг энэ анх ойлголт Францын татварын ерөнхий байцаагч нь санаачилж байсан, далд эдийн засгийг ил болгоё л гэж анх гарч ирсэн юм л даа. Хэзээ ч төсвийн гол тогтвортой орлого болгоё гэж гаргаж ирээгүй шүү. Энэ концепцыг нь та нар ерөөсөө энэ хорвоо дэлхийг харах линзээ жоохон өөрчилбөл болох уу. Энэ чинь ерөөсөө энэ бүртгэл тооцоог ил болгоё л гэж байгаа юм. Манай эдийн засаг хамгийн их далд эдийн засагтай, хар эдийн засагтай, цаана чинь зах дээр ерөөсөө л чи энийг 100 мянгаар авах уу, НӨАТ-аа хасаад авах уу, нэмээд авах уу, чи 10 хувиар хасах уу, үгүй юү л гэж асууж байна. Тэгэхээр нь зэрэг үгүй ээ, би дараа нь 2 хувь авах юм чинь авъя гэдэг тэнэг хүн байхгүй шүү дээ. Тэгэхээр 8 хувь гэдэг асуудлыг нь чамд өгнө гэвэл бас харж үзэх нь байна шүү дээ. Эдийн засаг ил тод болох нь гэж би үзэж байна.

Асуулт. Тэгэхээр том ААН-үүдийн буцаан олголт 75 хувьтай гэж байна, тэднүүс чинь бол ер нь тэгээд том наймаа хийж байгаа учраас, том эргэлтүүд хийж байгаа учраас амархан бүртгэлтэй явж байгаа л даа. Тийм учраас 75 байх, жижиг дундууд 25 хувьтай, хувь иргэд бол 25-хан хувьтай л гэх шиг боллоо. Энэ дээр яагаад ийм энэ хөшүүрэг чинь ажиллахгүй байхад одоо 8 гэж орж ирж байна шүү дээ. Тэгэхээр та нар энэ 8-ыг больё, 2 хэвээрээ байя, энэ 25 хувийн энэ далд эдийн засаг хэвээрээ байя гэсэн санаа юу. Эсвэл өөр ямар нэгэн хувилбар ярьж байгаа юу, байгаа юу? Энэ хэвээр нь далдаар нь, харанхуйгаар нь явуулаад байя гэсэн санаа юу. Миний асуулт их ойлгомжтой байх гэж найдаж байна. Хариулт авна.

2 дугаар асуулт, нэг минут үлдсэн байна. Ер нь бол энийг нөхөх арга зам дээр та нар тэртээ тэргүй том том ААН-үүдийг зүгээр цөм цөм толгойг нь илдэг, онцгой албан татвар болон бусад Оюу толгой байна, дээрэлхүүлж байгаа хар мянган юм байгаа шүү дээ. Энэ дээрээсээ нөхөх тийм арга зам хувилбарыг та нар тооцоолсон уу? Миний 2 дугаар асуулт.

Н.Наранбаатар: 4 номер.

Ч.Чимидсүрэн: Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Ер нь бол НӨАТ түрүүний таны хэлж байгаагаар далд эдийн засагч буюу энэ бүртгэл хяналтын зорилгыг агуулдаг. Гэхдээ энэ НӨАТ-ын татварын нэг шинж буюу чиг үүрэг нь. Үүнээс гадна улсын төсвийг бүрдүүлдэг чиг үүрэг байна. Энэ бусад бүх оронд байгаа, бусад орнууд дээр мөн л ялгаагүй манайхтай ижилхэн 20-оос дээш хувийн төсвийг бүрдүүлдэг тогтвортой эх үүсвэрийн энэ бол нэг байгаа. Тэгэхээр нэмэгдсэн өртгийн албан татварын бас нэг гол шинж нь үйлдвэр, үйлчилгээний бараа

бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх тэр шат дамжлагын нэмэгдэж байгаа тэр өртгийг нэмэгдүүлж байгаа хэсэгт нь ногдуулдаг татвар. Тэгээд эцсийн хэрэглэгч нь хэрэглээнд нь төлдөг ийм шинж чанартай татвар байгаа юм. Тэрнээс биш зөвхөн жишээ нь далд эдийн засгийн буюу, бүртгэл хяналтын юу гэж шинж чанарынх нь нэг хэсгийг тухайлан авч үзэх нь зохисгүй зүйл.

НӨАТ-ын буцаалт эцсийн хэрэглэгч буюу иргэнд нь буцааж өгч байгаа ийм зохицуулалт, тэрнээс биш ААНБ-д өгч байгаа зүйл биш, ААН буюу суутган төлөгч гэдэг борлуулалтдаа НӨАТ аваад, худалдан авалтдаа НӨАТ төлөөд, тэрнийхээ зөрүүгээр хэрэв борлуулалтынх нь төлөх дүн нь их байвал татварын албандаа төлдөг, худалдан авалтдаа төлсөн НӨАТ нь борлуулалтаасаа их байвал татварын албанаасаа буцаагаад авдаг ийм л суутган төлөгчийн үүргээр ААН буюу НӨАТ төлөгч, суутган төлөгч дээр хийгддэг ийм харилцаа байгаа. Тэгэхээр ААН дээр биш, эцсийн хэрэглэгч иргэн дээр нь буцааж байгаа дүнг хэлж байгаа шүү.

2 дахь асуултын хувьд НӨАТ-ын асуудал дээр бид яах вэ, сая хавар баталсан хууль дээр нь зөвхөн босгын асуудал хөндөгдсөн. Ер нь НӨАТ дээр олон асуудлууд байгаа. НӨАТ-ын хууль батлагдсанаас хойш хөнгөлөлт, чөлөөлөлтүүдийн хэмжээ нэлээдгүй төрөл, салбараараа нэмэгдчихсэн, хамралтын түвшин дээр тавих янз бүрийн хөшүүргүүд дээр бид нар эргэж харах зүйлүүд бий гэх мэтчилэн ингээд асуудлууд байдаг. Тэгэхээр ер нь цааш цаашид энэ татвар, татварын бодлогын хүрээнд НӨАТ-ын асуудлуудыг цогц реформын хэмжээнд өөрчилж, шинэчлэх шаардлага цаашид гарна.

Н.Наранбаатар: Ганбаатар гишүүн тодруулъя.

С.Ганбаатар: Ингээд л хариу өгдөггүй юм. Ерөөсөө л цогц реформ хийнэ, тайван байж бай, тэгээд нэг цогцоор нь аятайхан болгоно, юу яриад байгаа юм бэ л гэж байна. Миний асуулт их тодорхой шүү дээ. Ерөөсөө энэ иргэд болон жижиг ААН, зах дээр байгаа бизнесменүүд бүгд далд эдийн засагтай байна, энэ тодорхойгүй байна, энэ дээр ямар нэгэн хувилбар байна уу? Таны санаа бол энэ чигээрээ яваад баймаар байна, өөрчлөлт хиймээргүй байна л гэж байна. Тэгэхээр value-added tax гээд байгаа VAT зарим нь бол продакшн такс (production tax) л гэж яриад байгаа, энэ чинь бол эцсийн хэрэглэгчээ урамшуулж эдийн засгийг ил тод болгоё л гэсэн санаа яваад байгаа. Тэгээд би дахиад тодруулж асууя. Энэ та түрүүн хэлсэн, томоохон цөөхөн ААН-үүд шүү. Тоогоор нь хэлэх юм бол цөөхөн шүү. Цөөхөн ААН-үүдэд энэ буцаан олголт явагдаж байж болно. Тэр цаана нь байгаа 80, 90 хувийн тэр жижиг иргэд болон жижиг зах дээр зогсож байгаа олон бизнесменүүдийн энэ асуудлуудыг.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 4 номер, хэн хариулах вэ, 3.

Т.Бат-Оргил: Сайн байна уу, Татварын бодлогын газрын мэргэжилтэн Бат-Оргил, Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Хамгийн эхлээд нэмэгдсэн өртгийн албан татвар маань яг эцсийн хэрэглэгчид төлдөг, ААН-үүд маань суутган төлөөд явдаг хэрэглээний татвар байгаа. Энэ иргэдийн буцаалтын 2 хувийг 8 хувь болгоё гэдэг асуудал маань ААН-үүдийн буцаалт биш, зөвхөн иргэдэд очих буцаалт байгаа. Бусад улсуудад ер нь НӨАТ маань өөрөө яг орлогынхоо маш тогтвортой эх үүсвэр болдог, дунджаар 25 хувийг бүрдүүлдэг. Бусад улсад яг энэ таны хэлсэнчлэн далд эдийн засгаа бүртгэх бүртгэлийг сайжруулах тал дээр ерөнхийдөө зарим арга хэмжээнүүд авдаг. Яг манайхтай адилхан сугалаа болон буцаан олголт, тэгэхдээ

энэ нь тийм нийтлэг байдаггүй. Ер нь манай буцаалтын маань үндсэн зорилго буцаагаад иргэддээ орлогын дэмжлэг болохоос илүүтэйгээр худалдан авагчийн төлбөрийн баримтыг шаардах замаараа энэ буцаагаад НӨАТ ногдох орлогыг үнэн зөв тайлагнах олон нийтийн хяналтыг дээшлүүлэхэд л оршиж байгаа юм.

Н.Наранбаатар: Саранчулуун гишүүн асуулт асууя.

О.Саранчулуун: НӨАТ-ын ерөнхийдөө ингээд сүүлийн 5 жилийн статистикийг жишээлбэл гаргаж болох уу? Нийт энэ НӨАТ гэдэг зүйл дээр бий болсноос хойш ААН-ийн бүртгэл үүсээд, тэгээд хэчнээн иргэн НӨАТ төлөгч болон ААН-үүдийн бүртгэл бий болсон юм, сүүлийн жилүүдэд хэд нь ингээд НӨАТ-аа бүртгүүлээгүй орхичихсон юм бэ гэдэг тоонууд, мэдээллүүд, харьцуулалт хэрэгтэй байгаа байхгүй юу. Яагаад гэхээр зарим хүмүүс үнэхээр НӨАТ-гүй бараа, НӨАТ-гүй үнээр бараанууудаа авдаг шүү дээ, тийм ээ. Тэгэхээр хэн нь, хэд нь НӨАТ-аа ингээд бүртгүүлэхгүй орхиод байгаа юм бэ? Тэр дунд зан үйлийн асуудлыг нь гаргаж ирэх гээд байгаа байхгүй юу.

Ажлын хэсэгтэй холбоотой санал хэлж болох юм уу, даргаа? Би энэ ажлын хэсгийн гишүүнээр нь орох саналтай байна.

Н.Наранбаатар: Тэр нь нөгөө дараа нь тогтоолын төслийг ярихаар. Одоо болохоор НӨАТ-тай холбоотой.

О.Саранчулуун: Дараа нь уу. Тэгэхээр тэр талын яг трендийг (trend) харъя, тэгэх үү, манай улс яг энэ НӨАТ-ын асуудал дээр хаашаа явж байна.

Р.Наранбаатар: 6 номер.

Б.Мягмаржав: Татварын ерөнхий газар, Татвар хураалт, удирдлага, арга зүйн газрын дарга Мягмаржав, Саранчулуун гишүүний асуултад хариулъя. Яах вэ НӨАТ-ын шинэчилсэн найруулга 2015 онд батлагдаад, 2016 оноос хэрэгжээд явж байгаа. Энэ хуулийн шинэчлэлээрээ саяын бид нарын өнөөдөр яригдаж байгаа асуудалтай буюу НӨАТ-ын урамшууллын буцаан олголтын асуудал яригдаж байгаа. Тэгээд урамшууллын буцаан олголт бид нар энэ хуулийг хэрэгжүүлээд 10 гаруй жил хэрэгжиж байгаа, энэний үр дүн нь өөрөө эргээд төсвийн орлого дээр эерэг нөлөөлөл нэлээдгүй авчирч байгаа.

Орлоготой холбоотой асуудал дээр НӨАТ-ын орлого маань 2024 онд нэмэгдсэн өртгийн албан татвараар 5.9 их наяд, 2023 онд 4.8 их наяд, 2022 онд 3.9 их наяд, 2021 онд 2.8 их наядын орлого төсөвт төвлөрсөн ийм мэдээлэл байна. Мөн НӨАТ төлөгч буюу цахим төлбөрийн баримтын систем баримт олгож байгаа НӨАТ-ын төлөгч болох, суутган төлөгч болж байгаа татвар төлөгчийн тооны хувьд танд бас мэдээлэл өгөхөд 2022 онд 8837 татвар төлөгч суутган төлөгчөөр бүртгэгдсэн, 2023 онд 6531 татвар төлөгч, 2024 онд 2780 татвар төлөгч, 2025 онд 8500 орчим татвар төлөгч ингээд шинээр НӨАТ суутган төлөгчөөр ингээд бүртгэгдсэн байна. Өнөөдөр татварын албанд НӨАТ суутган төлөгчөөр бүртгэлтэй татвар төлөгчийн тоо 75 мянга байгаа.

Н.Наранбаатар: Саранчулуун гишүүн тодруулъя.

О.Саранчулуун: Яах вэ нөгөө тоо шууд дурдчихаж байгаа болохоор би өсөлт, бууралтыг харж чадахгүй байна л даа. Тэгэхээр 2 төрлийн хэрэглэгч байгаад байна шүү дээ, тийм ээ, ингээд бүлэглээд, тэгэхээр өсөлт, бууралт нь ямаршуу байгаа юм бэ гэдэг нь? Тэгээд тэр аль нэг тал нь бүртгүүлээгүйгээс үүсэж байгаа алдагдал ямар тооцоо гардаг вэ? Жишээлбэл би ингээд худалдаж авчхаад, тэгээд бүртгүүлэхээр ААН нь баталгаажуулдаггүй шүү дээ, тийм ээ. Тэгэхээр тэр дунд ямар алдагдал бий болдог юм, тэрний мэдээллийг хаанаас харж болох вэ?

Н.Наранбаатар: Хэдэн номер вэ? 6.

Р.Мягмаржав: Гишүүний асуултад тодруулга мэдээлэл өгье. Татвар төлөгч, эцсийн хэрэглэгч маань худалдан авалт хийгээд төлбөрийн баримт аваад, тэрийгээ баримтаа бүртгүүлсэн тохиолдолд баталгаажих буюу нөгөө борлуулагч тал нь баримтаа системд илгээхгүй тохиолдолд баталгаажихгүй байгаад байгаа. Үүнтэй холбоотой татварын албанаас бүртгэлийг бүгдийг нь баталгаажуулахтай холбоотой ажлуудыг нэлээдгүй хийж байгаа нь 2025 оноос эхлээд тооллого, бүртгэлийн ажлууд нэлээдгүй хийгээд явж байна.

2 дугаарт татвар төлөгч өөрөө, эцсийн хэрэглэгч худалдан авалт хийсэн тохиолдолд тэрийг нь банкны системтэй холбоод, карттайгаа холбоод шууд баталгааждаг байдлаар системийн хөгжүүлэлтийг хийсэн, хэрэглээнд нэвтрүүлчихсэн байгаад байгаа. Бүр баталгаажихгүй, татвар төлөгчийнх нь өөрөө худалдан авалтынх нь дүн өөрөө баталгаажихгүй байна гэсэн асуудал яригдах юм бол И-Баримт (e-barimt) системээрээ гомдол, өргөдлөө гаргах бүрэн боломжтой. Гомдол, өргөдлийн дагуу татварын албанаас баримт олгоогүй газар, баталгаажуулалт хийхгүй байгаа газарт нь бид нар арга хэмжээ аваад, хуулийн хэрэгжилтийг хангуулаад явж байгаа.

Н.Наранбаатар: Саранчулуун гишүүн.

О.Саранчулуун: Яах вэ жишээлбэл гомдол гаргаад, тэгээд буцаагаад ажиллаж байна гэж байна шүү дээ, тийм ээ. Тэр гомдлын тоо нь хэр өсөж, буурдаг юм бол, гомдлын шийдвэрлэсэн процесс нь хэр ахицтай явдаг юм бол? Жилд жишээлбэл хэчнээн гомдол ирдэг юм, тэрний хэдийг нь шийдвэрлэдэг юм, тэн дээр ямар удаа дараа давтан гарч байгаа гомдлыг ахиж гаргахгүйн тулд жишээлбэл ямаршуу бодлогын арга хэмжээнүүд юм уу эсвэл системийн арга хэмжээнүүд авсан бэ?

Н.Наранбаатар: 6 номер.

Р.Мягмаржав: Гомдол, баталгаажилт яах вэ, татвар төлөгч сүүлийн үед баримт олголттой холбоотой, олгохгүй байна гэдэг асуудлуудын гомдлууд нэлээдгүй ирж байгаа. Ирэхгүйтэй холбоотой татварын албанаас тэрийг нь бүгдийг нь олгуулахтай холбоотойгоо шат дараалсан арга хэмжээнүүдийг тухай бүрд нь л аваад хэрэгжүүлж байгаа. Өнөөдөр баримт олгохгүй байна гэдэг асуудал дээр нь тулгуурлаад гомдол ирэнгүүт бид нар өнөөдөрт нь тухайн баримт борлуулагч тал дээр нь очиж бид нар хуулиа сурталчлах, хуулийн дагуу арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ, сануулна. Дараа нь дахиж тэр татвар, тухайн татвар төлөгч дээр асуудал үүсгэх юм бол бид нар хуульд заасныхаа дагуу, зөрчлийн дагуу хариуцлагын асуудал яригдаж байгаа.

Мөн дээрээс нь яах вэ, бид нарын хувьд энэ баримт олголтыг яавал иргэдийн хувьд бүрэн гүйцэт олгодог болгох вэ, баталгааждаг болгохтой холбоотой асуудал дээр банкныхантайгаа бид нар нэлээдгүй ажлуудыг хийгээд явж байна. Мөн дээрээс нь энэ И-Баримт систем нь өөрөө иргэдийн хувьд хэрэглээн дээрээ яг энгийн, хялбар байхтай холбоотой асуудлыг хөгжүүлэлтүүдийг нэлээдгүй хийчихсэн. Яах вэ энэ баримт олгохгүй, баталгаажихгүй асуудлууд нэлээдгүй гардаг. Гэхдээ гарч байгаа.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Гүйцээгээд хариулчих.

Р.Мягмаржав: Гарч байгаа асуудал дээр бид нар яг аль хэсэг буюу аль сегментийн (segment) худалдаа эрхэлж байгаа бизнес эрхлэгчид, татвар төлөгчид нь баримтаа олгохгүй байна вэ гэдэг дээр судалгаанууд нэлээдгүй хийж байгаа. Үүн дээрээ тулгуурлаад тухайн татвар, салбар хариуцсан жишээ нь худалдааны салбар ч гэдэг юм уу, тэр салбар луу нь чиглэсэн сургалтууд, зөвлөгөө, арга зүйнүүдээ явж, нэлээдгүй түгээмэл хэрэгжүүлж байна. Үүнийхээ дагуу ажлууд нь хангалтгүй байвал бид нар дараагийн арга хэмжээ буюу хууль тогтоомжийн мөрдөлтийн түвшнээр нь хариуцлагын асуудал яригдах асуудал үүсэж байгаа гэсэн үг.

Н.Наранбаатар: Сайнзориг гишүүн.

П.Сайнзориг: Монгол Улсын иргэд Үндсэн хуульд заасны дагуу өргөдлөө гаргаж байна, авч хэлэлцэх нь зөв. Тэгэхдээ энэ их татварыг бууруулъя гэдэг энэ агуулгын цаадах иргэд юу хүсээд байна гэдгийг бид мэдмээр байна. 1 дүгээрт энэ иргэдэд мэдээлэл очихгүй байна гэсэн үг. Төсвийн орлого энийг юунд зарцуулаад, ямар үр дүнд хүрэв гэдэг зүйлийг бид нар тайлагнаж, хүргэж чадахгүй байгаа учраас иргэд чинь татвар өндөр байна гэдэг зүйлийг л яриад байна шүү дээ. Тэгэхээр энэ үр дүнг асуугаад байгаа юм, таны өгсөн НӨАТ-ын энэ татварын улсын төсөвт орж байгаа энэ орлогоор тэдэн сургууль барьж, тэдэн багш цалинжуулаад, тэчнээн нийгмийн ийм асуудлуудыг шийдлээ гэдэг ийм зүйлүүдийг бид нар өгч чадахгүй байгаа учраас асуудал бас үүсэж байна. Энийг анхаараач.

2 дугаарт энэ иргэдийн орлогыг хамгаалах ажил хийгээч л гэдэг мессеж яваад байна шүү дээ. Орлого, эдийн засгийн өсөлт 5, 6 хувь дээр дунджаар байгаа боловч энэ өрхийн орлого чинь яг бодит байдал дээр нэмэгдэж чадахгүй байгаа учраас иргэд ингэж хандаад байна. Тэгэхээр энэ орлогыг хамгаалах, энэ эдийн засгийн өсөлт яг өрхийн хаалгаар орох энэ бодлого яг зөв явж байна уу гэдэг дээр л асуугаад байна шүү дээ иргэд. Тэрнээс татвар гэдэг өнөөдөр яг ийм өнгөц хандаад байна.

2 дугаарт энэ төрөө цомхон болгооч гээд байгаа байхгүй юу. Төрийг багасгаач, илүү дутуу чиг үүргээсээ салаач, давхацсан чиг үүргээсээ салаач гэдэг зүйлийг чинь иргэд энэ өргөдлөөрөө хэлээд байна шүү дээ. Бид хэд ерөөсөө ухаарч харахгүй байна. Тэгэхээр энийг бас ер нь зүгээр хэдүүлээ ярих цаг болсон. Тэгээд бүгд төлөх ёстой, ингээд бид хэд ингээд НӨАТ-ын төлөх босгыг гаргаад ирчихсэн. Яг үнэндээ хэлэхэд ААНБ буюу тогтвортой үйл ажиллагаа явуулж байгаа НӨАТ төлөгч ААН бүр 10 хувийг төлж байхад, төлөөгүй буюу жижиг ААН-ийн өмнөөс дахиад 10 хувийг нь төлөөд, энэ тайлан балансыг гаргаад нийт 20 хувийг төлж байгаа шүү дээ.

С.Ганбаатар гишүүний үнэн, энэ чинь далд эдийн засаг, тэрийгээ хамруулах юмаа ерөөсөө хийхгүй байгаа,хэдийгээ мөлжөөд, байгаа хэдийгээ л элэгдэж

унагаагаад байна, байгаа хэдийгээ л ноцолдоод байна. Тэгээд бүгд жигд төлөөд, энэ үр дүнг тайлагнаад, энэ төрийг өөрөө цомхон болоод, энэ төсөв бүрдүүлсэн энэ НӨАТ байдаг юм уу татварын орлогоор нь ийм ийм үр дүнд хүрлээ гэдэг тайлагналтыг иргэд хүсэж байна шүү дээ. Ерөөсөө л энэ багцаараа. Одоо бид хэд ингээд тойроод л яриад байдаг, тойроод л яриад байдаг, ингээд ийм л байдалтай байх шиг байна. Тэгээд ер нь зүгээр энийг төрийг, яамнуудынхаа тоог цөөлмөөр байна. Энэ хувийн хэвшилд өгч болох чиг үүргүүдээ шилжүүлмээр байна. Энэ засаг захиргаа, нэгжийн өөрчлөлтийг хиймээр байна, 330 сум гээд ингээд л ямар ч төрийн үйлчилгээ үзүүлдэггүй, нэг үеэ бодвол энэ цахимжилт энэ тэрээс төрийн үйлчилгээ гайгүй болсон.

2 дугаарт ингээд мянгаас доошоо хүнтэй тэр сургуульд нь 4, 5-хан ахлах ангид нь байгаа хүмүүс байна шүү дээ, энэ НӨАТ-ын мөнгө чинь ингээд хий тэнд зарцуулагдаад тэнд 4, 5-хан хүүхдийн бүр наад зах нь ярихад сурах эрх нь зөрчигдөж байгаа байхгүй юу. Бид хэд ингээд.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Нэмэлт нэг минут.

П.Сайнзориг: Тогтолцоогоороо бүх юмаа харахгүй бол болохгүй байна, тэгээд яах вэ энэ НӨАТ-ын далд эдийн засгийг илрүүлж бүгд төлдөг байх, энэ зүйлийг дэмжиж урамшуулал, сугалааны асуудал байдаг. Ер нь торгууль дээр ч хүртэл зарим орнууд энэ сэтгэхүй өөрчлөх хүртэл байсан шүү дээ. Торгуулийн орлогыг бүрдүүлчхээд тэн дээр нь дүрэм зөрчдөггүй жолооч нарынхаа дунд нь сугалаа явуулаад замынх нь хураамжийг нь төлж өгдөг эсвэл оношилгооныхоо мөнгийг нь төлж өгдөг ч юм уу ийм үзэгдлүүд Европын орнууд хийж байсан байхгүй юу. Ингэж байж энэ чинь сэтгэлгээ өөрчлөгдөөд бид хэд ингээд явах ёстой. Тэгээд ийм зүйл байна, мэдээж энэ чинь бууруулахад хэцүү, энүүгээр нь бид нар багш, эмч нарын цалин тавьж байгаа, яг л үнэн. Тэгэхээр энэ тайлагнаж сургамаар байна. Тэгээд та нарын хариулах зүйл биш, ер нь энэ төрийн тогтолцоо болон энэ шийдэх ёстой асуудлуудаа шийдэхгүй л байгаа учраас иргэд ийм өргөдлийг удаа дараа гаргаад байх шиг байна даа.

Н.Наранбаатар: Үг хэлчихсэн үү? Мөнхсоёл гишүүн.

Б.Мөнхсоёл: Өдрийн мэнд. Энэ өргөдлийг авч хэлэлцэх нь мэдээж зүйтэй. Тэгэхдээ татварын асуудлууд бүр цогц утгаараа шийдэгдэх ёстой. Макро эдийн засгийн бодлого гэж нэг чухал юм байна. Бүгдээрээ яриад байгаа иргэдийн худалдан авах чадвар маш чухал, инфляц өндөр байна, татварын ачаалал өндөр байна. Жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхлэгчдээ дэмжье, иргэдээ дэмжье гэж байтал нөгөө талдаа татварын цогц бодлого, мөн нэмээд төсвийн бодлого чинь өм цөм явчихаар ийм өргөдөл, гомдол тасралтгүй ирнэ. Тэгэхээр үүн дээр өмнөх гишүүдтэй санал нэг байна. Бид бүгдээрээ мэдэж байгаа. Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын бууцаан олголтыг 5 хувь болгоё гээд буюу 100 хувийн 50 хувь гэсэн үг. Ийм шийдвэр гарчихсан, хууль батлагдсан байсан. Энэ оны 10 дугаар сараас хэрэгжихээр байсныг төсөв бүрдэхгүй нь, төсвийн орлого бүрдэхээ байлаа гээд хүчингүй болгосон. Бид бүгдээрээ мэдэж байгаа, УИХ-ын гишүүд бид өөрсдөө үүнийгээ сайн мэдээд, иргэддээ энэ мэдээллээ сайн хүргэхгүй бол анхаарахгүй байгаа юм шиг ийм асуудал үүсэх вий.

Тэгэхээр миний өмнөх гишүүнтэй санал нэг хэлээд байгаа юм нь ер нь улс орныхоо хэмжээнд макро эдийн засгийн бодлогоо маш сайн тогтолцоо, системээр

нь зураглаж байгаад гаргаж ирэх ёстой. Энэ бодлогууд чинь хоорондоо маш хамааралтай, татварын бодлого цогцоороо хамааралтай. Зөвхөн нэмэгдсэн өртгийн албан татвар биш, ААНОАТ, АМНАТ бүгд, ХХОАТ гээд, нэмээд төсвийн бодлого маш хамаатай. Одоо төсвийн тодотгол ярьсан, ямар байдалтай явав, эмх цэгцгүй байв, сайд нар нь яаж хандав, бүгд сул талаа хараад мэдэж байгаа. Ирэх долоо хоногоос 2027 оны төсвийн тухай хуулийн хэлэлцүүлэг явна. Энэ мөнгө яриад байна. Төсвийн орлого яаж бүрддэг вэ гэхээр татвар төлөгчдийн мөнгө. Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын орлого чинь үүний дотор орно.

Төсвийн орлогын дунджаар 25 хувийг бүрдүүлж байгаа. Тэгэхээр энэ бүх асуудлаа цогцоор ярихгүй бол буруу болчхоод байна. Нөгөө 126-гийн тал хэсэг нь иргэддээ хайртай, тал хэсэг нь хайргүй юм шиг ингээд, эсхүл иргэд маань юу гэдэг юм нэг ийм замбараагүй амьдрал өрнөөд байгааг бүгдээрээ цэгцлэх цаг нь болчихсон. Поп улс төр явахгүй гэдгийг маш сайн ойлгоод, маш сайн хариуцлагатайгаар гишүүд ажлаа хийх ийм зайлшгүй шаардлага тулчихсан. Үүний дотор ялангуяа давхар дээлтэй сайд нар энэ ажлаа маш сайн хийх ёстой гэдгийг өнөөдөр хатуу хэлмээр санагдаж байгаа юм. Төсөв маш чухал асуудлууд явж байгаа. Тэгэхгүй нэг хурал дээр ирээд л гэнэт гэнэт сүр сүр иргэддээ хайртай болж жүжиглэж гардаг нь хожоод, энд өдөр тутам ирцдээ, цагтаа ороод ажлаа хийгээд байгаа нь хохироод байдаг ийм поп улс төр, сошиалын улс төр явмааргүй байна гэдгийг хатуу хэлмээр байна.

Н.Наранбаатар: Үг хэлчихлээ. Пунсалмаа гишүүн.

Б.Пунсалмаа: Та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе. НӨАТ-ыг татвар гэж байгаа, бас хяналтын зорилготой гэж үзээд байгаа. Гэтэл өнөөдөр нөгөө НӨАТ-ыг бүх хүмүүс бүгдээрээ жигд төлөхгүй, алаг цоог, зарим хэсгээс нь авч байгаа. Үүнээс болж эцсийн бүтээгдэхүүний үнэ ханш маш их өсдөг, инфляц энд бий болж байдаг. Гэтэл бид нийгмийн чинээлэг хэсгээсээ яагаад бүтэн авахгүй байгаа юм. Монгол Улсын нийт эдийн засгийн 30 хувийг уул уурхай эзэлж байна. Экспортод гаргаж байгаа энэ бараа бүтээгдэхүүнээсээ яагаад НӨАТ авахгүй байгаа юм бэ? Хэрвээ экспортод гаргаж байгаа бүтээгдэхүүнээсээ НӨАТ-аа авчих юм бол энэ НӨАТ-ыг 5 хувь, 2 хувь бүр чөлөөтэй бууруулах бүрэн бололцоо байдаг. Энэ тал дээр та бүгдээс асуулт асууя.

Н.Наранбаатар: Хэн хариулах вэ? 4.

Ч.Чимидсүрэн: Пунсалмаа гишүүний асуултад хариулъя, Чимидсүрэн. Тэгэхээр экспортод гарч байгаа бүтээгдэхүүнээс бид тэг хувиар авах, эсхүл чөлөөлөгдөх, татвар авахгүй байх ийм зохицуулалтаар явж байгаа. Энэ экспортод гарч байгаа бидний үндэсний бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэсэн боловсруулах үйлдвэрүүдээ дэмжсэн ийм бодлогоор хийгдээд явдаг. Энэ бусад оронд хэрэглэгддэг ийм л нийтлэг жишиг байгаа. Түүний дагуу бид олон улсын практик туршлага, тэрэнд нийцсэн энэ чиглэлээрээ л практик дээр хэрэгжүүлээд явж байгаа.

Н.Наранбаатар: Тодруулъя.

Б.Пунсалмаа: Тэгэхээр 7 буудлын Должин эмээ гэдэг шиг эцсийн бараа бүтээгдэхүүнээр нь дамжуулаад бүх хүмүүсээсээ ингэж НӨАТ авдаг байж байж, бид экспортод гаргаж байгаа бараа бүтээгдэхүүнээсээ НӨАТ авдаггүй байж болохгүй. Өнөөдөр Оюу Толгой НӨАТ төлж байгаа байхгүй юу, шууд эцсийн бүтээгдэхүүнээ

гадагшаа гаргаж байгаа НӨАТ төлж байгаа, тэгэхээр заримаас нь авдаг, заримаас нь авдаггүй байгаад байгаа юм. Үүнийг бид НӨАТ-ыг ерөөсөө бүх хүмүүс бүгдээрээ төлдөг, тэр дотроо уул уурхай бүгдээрээ төлчих юм бол Монголын эдийн засаг бүр үнэхээр хурдацтай өсөх боломж чинь энд байна, энийгээ бид алдаад байна. Тэгэхээр би энэ ажлын хэсэг дээр хэрвээ намайг оруулах юм бол ормоор байна. НӨАТ-ыг бүх хүмүүс дээр жигд ногдуулдаг, бага төлдөг энэ тогтолцоо руугаа ороход бас орж ажиллах сонирхолтой байна.

Н.Наранбаатар: Үг хэлчихсэн үү? Мөнхтулга гишүүн.

П.Мөнхтулга: НӨАТ-ын 190 гаруй улсуудаас 170 НӨАТ-ын тогтолцоотой. Персийн булангийн уул уурхайн өндөр орлоготой нөгөө нефтийн орнууд бол НӨАТ байдаггүй, АНУ НӨАТ байдаггүй, Хонконг /Hong Kong/, Макао /Macau/ НӨАТ байдаггүй. Тэгэхээр энэ онцлогуудыг нь ингээд харахаар, НӨАТ байхгүй орнуудын онцлогуудыг харахаар төсөвт төвлөрүүлэх шаардлагагүй, үндсэн орлого нь, уул уурхайн орлого нь, казиногийн орлого нь өндөр байдаг ийм улсууд НӨАТ-ын татвар шаардлагагүй байна.

Манай улс бол НӨАТ-ын албан татварын, НӨАТ-ын тухай хуулийн үзэл баримтлал дээр 4 зүйл байгаа. Ногдуулах, төвлөрүүлэх, буцаан олгох, тайлагнах гэсэн ийм 4 чиг үүрэгтэй хууль гэж би ойлгодог. Тэгэхээр үүн дээрээс ингээд харахаар түрүүн ААН-үүд ингээд 80 хувьтай бид бүртгэлээ ингээд хараад, тайлагнаад болоод байна гээд байгаа, 25 хувиас 2 хувийн буцаан олголт хийхээр үлдсэн 75 хувь чинь идэвхгүй байгаад байна. НӨАТ бол ер нь зах зээл өөрөө өөрийгөө хянах ийм зорилготой ийм хэрэгсэл, баримтаа өөрсдөө эцсийн хэрэглэгч нь шахаж шаардаж авдаг. Тэгтэл тэр хөшүүргийг нь сугалаагаар хийгээд, сугалааг нь тохируулдаг хүний хамаатан садан 20, 30-аараа тэр сугалаанд нь хожоод байхаар энэ хөшүүрэгт чинь итгэхээ больчихож байгаа юм.

Тэгэхээр иргэд юу хүсээд байна вэ гэхээр энэ хөшүүргээ жоохон нэмээд өгөөч гээд бодит зах зээлийнхээ шаардлагыг тавиад байгаа юм. Тэр нь 8 хувь байна уу, 5 хувь байна уу гэдгийнх нь тооцоог гаргаад, энэ хөшүүрэг чинь ажиллахгүй байна л гээд байгаа юм. Тэгэхээр тэр хөшүүрэг чинь 2 хувь болохоор тэр 25, үлдсэн 75 хувь чинь бидэнд харагдахгүй далд эдийн засаг чинь яваад байна. Түрүүн Ганбаатар гишүүн хэллээ, НӨАТ-тай авах юм уу, НӨАТ-гүй авах юм уу гээд. Энэ яг бодит байдал дээр бий болчихсон асуудал. Тэгэхээр үүнийг 5 хувь руу оруулбал 25 мянган төгрөгөөс 2 хувийн, 8 хувийн татвар авч үлдэх үү, 100 мянган төгрөгөөс 50 хувийн татвар авч үлдэх үү гэдэг тооцоогоо та нар бодох юм бол 2 дахин, 3 дахин өндөр татвараа та бүхэн авч үлдэх боломжтой. Татварын байгууллагын хувьд орлого бүрдүүлэх нь гол зорилго юм чинь. Тэгэхээр үүн дээрээ тооцооллоо хийгээд, энэ хөшүүргээ, сугалаа чинь явахаа больчихлоо, энэ 5 хувийнхаа хөшүүргийг, эсхүл 8 хувийнхаа хөшүүргийг зөв бодоод, бас үнийн дүнд нь харьцуулж болно шүү дээ. Сая төгрөгөөс дээш бол тэд, эд гээд. Тэгэхээр тэр хувилбараа ярьж өгөөч, тийм.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 4 номер.

Ч.Чимидсүрэн: Гишүүний асуултад хариулъя, Чимидсүрэн. Тэгэхээр хавар ер нь татварын хуулийн шинэчлэл 2025 оны эхнээс яригдсан. Тэгээд үүн дээр НӨАТ-ын асуудлыг бас нэлээдгүй хэлэлцүүлсэн, олон нийтийн хэлэлцүүлэг хийгдсэн. Үүнд Их Хурлаас ч гэсэн ажлын хэсэг гарсан, ЗГ-ын ажлын хэсэг, тэгээд МҮХАҮТ,

ихэвчлэн оролцогч байгууллагуудтай холбоотой нэлээдгүй тийм хэлэлцүүлгүүдийг хийсэн. Үүнтэй холбоотойгоор бас тодорхой НӨАТ-ын хууль дээр тодорхой заалт ороод хүчингүй болсныг ч гэсэн та бүхэн санаж байгаа. Үүн дээр бид НӨАТ-ын асуудлыг цогцоор нь буюу энэ хөнгөлөлт, чөлөөлөлтийг бүгдийг нь болиулаад, аль болох бололцоотой түвшинд бүгдийг нь хөнгөлөлт, чөлөөлөлтийг багасгаад, босгын асуудлаа бас эргэж хараад, тэгээд бүх нийтээрээ төлдөг болсон үед эцсийн хэрэглэгч буюу яг энэ хэрэглээнийх нь татварынх нь буцаалтыг хэрэглээнийх нь тодорхой интервалаар ялгаатай тогтооё гэсэн ийм хувилбаруудыг оруулж байсныг та бүхэн мэдэж байгаа. Тэгээд энэ маань цогцоороо явагдаагүй, ингээд түрүүлж явсан зарим заалт маань буцааж татах ийм хэмжээнд очсон байгаа.

Түүн дээр тухайлбал 500 мянга хүртэл хэрэглээтэй дээр 100 хувь буцаах, сая хүртэл байх юм бол 500-аас саяынх нь хооронд 50 хувийн буцаалтыг хийх, тэгээд саяас дээшид нь 20 хувийн буцаалт байх гэх мэтчилэн энэ хувилбарууд үе шаттай хэрэгжихээр орсон байгаад буцаагдсан. Тэр нь ямар шалтгааны улмаас вэ гэвэл нөгөө НӨАТ-ын бусад зохицуулалт, хөнгөлөлт, чөлөөлөлттэй холбоотой, босготой холбоотой зохицуулалтууд иж бүрнээрээ хийгдээгүй учраас энэ асуудал ингээд цуцлагдсан тал байгаа. Тэгэхээр энэ асуудлаа бид иж бүрнээр нь цаашид явуулж, өмнө нь хийгдсэн тэр судалгаа, шинжилгээ, гарсан шийдлүүдээ цогц хэлбэрээр хийх чиглэл рүү цаашид анхаарах нь зүйтэй байгаа.

Н.Наранбаатар: Тодруулъя, Мөнхтулга гишүүн.

П.Мөнхтулга: Тэгэхээр уул нь залхуурахгүй аягүй сайн тооцоон дээрээ суух юм бол энэ уул нь аль аль талдаа ашигтай байгаа байхгүй юу. Иргэд талдаа ч ашигтай, татвар, орлого бүрдүүлж байгаа талдаа ч ашигтай. Тэгэхээр манай энэ татварын хуулиуд дээр та бүхэн яг өөрсдөө ажиллаж байгаа ч гэсэн мэдрэгдэж байгаа, одоо та бүхэнд мэдрэгдэж байгаа юу вэ гэхээр татварын хөнгөлөлт дээр аягүй модон модон зохицуулалтуудтай, 500 километрийн цаана, мянган километрийн цаана бол тэдэн хувиар хөнгөлнө гээд 999 дэх километрийн хүн яах вэ? Тэрийг ингээд коэффицентлоод ч юм уу ийм уян хатан байж болно шүү дээ, 999 дэх километр дээр оршин суудаг айл татварын хөнгөлөлтөд орохгүй, яг мянга дахийн цаадах нь ордог. Яг үүн шиг бас манай энэ НӨАТ-ын татварын хууль дээр ийм уян хатан зохицуулалтууд байж болно шүү дээ. Энэ татварын хөнгөлөлтийн орчныг та бүхэн 21 дүгээр зуунд.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Үг хэлчихлээ. Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа. Та бүхэнд тогтоолын төслийг тарааж өгсөн байгаа. Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан санал хэлэх гишүүд, асуулт асуух гишүүд байна уу? Зөвхөн төсөлтэй холбоотой шүү, сая татвартай холбоотой бол явсан. Ганбаатар гишүүнээр тасаллаа, Саранчулуун гишүүн. Пунсалмаа гишүүний саналыг авчихсан, тэмдэглэчихсэн байгаа, оруулаад уншчихна яг санал хураахдаа. Замира гишүүн.

С.Замира: Сая гишүүд хэллээ, энэ НӨАТ гэдэг нь уг нь далд эдийн засгийг ил болгох гол зорилготой, тэгэхдээ манай улсад бол жоохон гажуудалтай явж байна. Зарим нэг газрууд давхар НӨАТ төлсөөр байгаад, тэгээд барааны үнэ маш их нэмэгдэж явж байна. Зарим нэг ААН-үүд ерөөсөө НӨАТ төлөхгүй. Үүнийг жигдрүүлэх л ёстой. Хамгийн гол нь дунд, жижиг ААН-үүдийн ажлыг сэргээх юм бол татвар бол Монгол оронд нэмэгдэх талдаа, ажилгүйдэл арилах талдаа, энэ тал дээр төр, засаг ер нь ажиллах ёстой. Яагаад гэвэл тухайн үед нэг гадаадын банк оруулна гээд жилийн хүүтэй гээд байсан чинь тэр нь алга болчихлоо, тэрнийг бодох ёстой.

Тийм учраас татвар авна гэдэг нь зөвхөн НӨАТ биш, сая нөгөө гишүүд ярьж байна, жишээлбэл уул уурхайгаас яагаад НӨАТ авахгүй байна гээд. Тийм учраас ер нь жоохон энэ бодлого нь алдагдаад байна НӨАТ авах асуудлын. Энэ орж ирж байгаа тогтоолыг ерөнхийдөө дэмжиж байна. Ажлын хэсэгт нь орж ажиллая гэсэн саналтай байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Ганбаатар гишүүн. Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан үг хэлэх юм гишүүдээ.

С.Ганбаатар: Би нэг санаа тогтоолын төсөл дээр оруулж хэлмээр байна. Олон гишүүд бас давхацлаа шүү дээ. Сайнзориг гишүүн бас анхалж хэлсэн. Тэгээд дөрвөн ч гишүүн хэлчихлээ. Би хэлж амжаагүй байсан нэг чухал санал бол 2 хувийг 8 хувь болгож буцааж иргэдэд, хэрэглэгч иргэдэд өгдөг болгоё гэдгийн цаана дахиад суурийг нь нэмэгдүүлье гэдэг санаа энд байнга гишүүдээс гарлаа шүү дээ. Суурийг нь нэмэгдүүлье, ингээд НӨАТ-аас толгойг нь илээд авдаггүй маш олон секторууд байгаа. Үүнийг бол харин оруулаач, бүр эсвэл бүр та нар хайр зарлаад тэг болгочихдог, эсвэл 10 хувиас 2 хувийг л буцаан олгоно гэдгээ 8 болгоё, бүгдэд нь жигд үйлчилье гэдэг энэ утга санаа гишүүдээс 4 удаа гарлаа. Үүнийг протоколд би 1 дүгээрт тэмдэглэж хэлээд, 2 дугаарт энэ тогтоолын утга санаан дотор бас оруулахыг хүсэж байна.

Н.Наранбаатар: Саранчулуун гишүүн.

О.Саранчулуун: Өргөдөл гаргасан тайлбар бол НӨАТ-ын 10 хувь, юмны үнийн өсөлт иргэдэд маш их дарамттай байна гэж байгаа юм. Тэгээд өргөдлийн агуулга нь иргэдэд дарамттай байна гэж байгаа юм. Яах вэ, дарамтын төрөл бол олон л, би түрүүн асуусан байхгүй юу. Яг 8 хувь болгохоор хэчнээн хэмжээний бүртгэл нэмэгдэх юм, гомдол нь буурсан юм уу? Гомдол гэдэг чинь дарамтыг үүсгээд байгаа учраас хүмүүс гомдол гаргаад байна шүү дээ. Тэгэхээр НӨАТ-ыг бүртгүүлэх, НӨАТ төлөлттэй холбоотой зохицуулалт дээр асуудал байсан бол тэр дарамтыг улам нэмэгдүүлж байгаа. Эдийн засгийн дарамтыг нэмэгдүүлж байгаа, цаг хугацааны дарамт бий болгож байгаа, хүртээмжийн дарамт бас байна. Ойлгомжгүй, ажилладаггүй системтэй холбоотой эрсдэл үүсгэх гэх мэт ийм олон дарамт байгаа. Тэгэхээр энэ асуудал дээр илүү хүртээмж болон бусад агуулгаар ажиллах гэдэг агуулгаараа би энэ ажлын хэсэгт орох саналтай байна.

Н.Наранбаатар: Саранчулуун гишүүний саналыг авлаа. Та бүхэнд тогтоолын төслийг уншиж танилцуулъя. Ажлын хэсэг байгуулах тухай. Монгол УИХ-ын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.3.13 дахь заалт, 39 дүгээр зүйлийн 39.5.3 дахь заалтыг үндэслэн Өргөдлийн болон Төсвийн байнгын хорооноос тогтоох нь:

Нэг.Нийтийн өргөдлийн цахим системд иргэн Бямбацогтын Болорчулуунаас нэмэгдсэн өртгийн албан татварын буцаан олголтыг 2 хувь биш 8 хувь болгох асуудлаар ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл ирүүлснийг 33062 иргэн дэмжсэн тул уг нийтийн өргөдлийг судалж үзэн, санал, дүгнэлт гаргах үүрэг бүхий ажлын хэсгийг дараах бүрэлдэхүүнтэй байгуулсугай. Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Золжаргал Монгол УИХ-ын гишүүн, ажлын хэсгийн гишүүн Б.Баасанжаргал, Х.Булгантуяа, Б.Заяабал, Г.Ганбаатар, С.Ганбаатар, Ч.Ундрам, Б.Пунсалмаа, О.Саранчулуун, 2 ажлын хэсэгт мэргэжил, арга зүйн туслалцаа үзүүлэх, Замира гишүүнийг оруулаад, Замира гишүүнийг нэмж оруулаа.

Хоёр.Ажлын хэсэгт мэргэжил, арга зүйн туслалцаа үзүүлэх, мэдээллээр хангах чиглэлээр холбогдох байгууллагын албан тушаалтныг тухайн бүр татан оролцуулахыг ажлын хэсэгт зөвшөөрсүгэй. Өргөдлийн байнгын хорооны дарга Номинчимэг, Төсвийн байнгын хорооны дарга Наранбаатар. Гишүүд санал хураалтдаа бэлтгэе. Хэн, хэн? Ингээд 17 гишүүн болчихлоо, санал хураалт. 17 байна. Бүртгэлийн санал хураалт явуулъя, 17 гишүүн байна. Санал хураалт. 50 хувиар тогтоолын төсөл батлагдсангүй. Саналаа өгөөгүй л хүн гаргана. Би өөрөө дэмжихгүй байгаа. Ингээд хүн болгон татвараа байхгүй болгоё гээд саналаа өгөөд байх юм бол энэ төр чинь яаж орших юм. Ганзориг гишүүн горимын санал гаргая.

П.Ганзориг: Горимын санал гаргая. Төхөөрөмж ажилласангүй, дахиад санал хурааж өгөөч.

Н.Наранбаатар: Ингээд дэмжигдсэнгүй.

13.36 цаг

Гурав.“Ажлын хэсэг байгуулах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл */Иргэн Э.Батбаяраас ирүүлсэн нийтийн ашиг сонирхлыг хөндсөн “Орон нутгийн замын хураамж 10000 төгрөг болсныг цуцлах” асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл/*

Дараагийн асуудалдаа оръё. Хэлэлцэх асуудал 3.Монгол Улсын иргэн Энхтөрийн Батбаяраас ирүүлсэн орон нутгийн замын хураамж 10 мянган төгрөг болсныг цуцлах асуудлаар ажлын хэсэг байгуулан УИХ-аар хэлэлцүүлэх тухай нийтийн өргөдлийг 2026 оны 7 дугаар сарын 24-ний өдөр нийтийн өргөдлийн системд байршуулсан байна. Тус нийтийн өргөдлийг 2026 оны 8 дугаар сарын 25-ны өдрийн байдлаар 33013 иргэн дэмжсэн тул Монгол УИХ-ын тухай хуулийн 39 дүгээр зүйлийн 39.5.3-д заасан тодорхой асуудлаар Ажлын хэсэг байгуулах саналыг 33 мянга ба түүнээс дээш тооны иргэн дэмжсэн бол УИХ авч хэлэлцэнэ гэсэн хуулийн шаардлагыг хангаж, Монгол УИХ-ын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 95 дугаар зүйлийн 95.3-д заасны дагуу Төсвийн байнгын хороо болон Өргөдлийн байнгын хороонд шилжүүлснийг өнөөдрийн хамтарсан хуралдаанаараа хэлэлцэж байна.

Дээрх өргөдлийн танилцуулгыг та бүхэнд хүргүүлсэн байгаа. Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан оролцож байгаа албан тушаалтнуудыг танилцуулъя. Баянзул Зам, тээврийн яамны /ЗТЯ/-ны Бодлого, төлөвлөлтийн газрын дарга, Оюунболд Зам, тээврийн хөгжлийн төв төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал. Хэлэлцэж буй нийтийн өргөдөлтэй холбогдуулан Зам, тээврийн хөгжлийн төв төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал Оюунболд мэдээллээ танилцуулна. 3 номер билүү, 3 номер. Танилцуулгаа яваарай.

Д.Оюунболд: Та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе. Зам, тээврийн хөгжлийн төв төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал Оюунболд. Олон улс, улсын чанартай авто замын төлбөр, хураамжийг өнөөдрийн байдлаар Авто замын тухай хуулиар зохицуулдаг байгаа. Тухайн хууль тогтоомжийн дагуу ЗГ-ын хуулиараа тухайн олон улс, улсын чанартай авто замын төлбөр, хураамжийг Монгол Улсын ЗГ-ын тогтоолоор үндсэндээ тогтоож шийдвэрлэдэг.

Н.Наранбаатар: Үргэлжлүүлээд танилцуулгаа.

Д.Оюунболд: Тэгээд тухайн төлбөр, хураамж нь өөрөө олон улс, улсын чанартай буюу Монгол Улсын хэмжээнд байгаа 14 мянган километр олон улс, улсын чанартай авто зам дээр ашигласны төлбөр болгон хураан төвлөрүүлдэг байгаа. Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд нийтдээ 14 мянган километр олон улс, улсын чанартай авто зам байдаг. Үүнээс 8 мянган километр орчим авто зам нь хатуу хучилттай авто зам байдаг. Энэ зам дээр нийтдээ 34 төлбөр авах цэг үндсэндээ үйл ажиллагаа явуулдаг. Үүнээс өнөөдрийн байдлаар, 2026 оны 6 дугаар сарын 1-ний байдлаар нийтдээ 34 төлбөр авах цэг маань цахим хэлбэрт шилжсэн байгаа. Төлбөр авах цэгүүдийг цахимжуулах үйл ажиллагаа маань өөрөө 2022 оноос хойш үе шаттай цахимжуулаад явсан байдаг.

2022 онд нийтдээ 6 төлбөр авах цэгийг, 2023 онд 8 төлбөр авах цэгийг, 2024 болон түүнээс хойш 12 төлбөр авах цэгийг цахим хэлбэрт шилжүүлж байгаад, 2026 оны 6 дугаар сарын 1-нд нийтдээ 34 төлбөр авах цэгийг цахим хэлбэрт шилжүүлсэн байдаг. Төлбөр, хураамжтай холбоотой нийтдээ 2002 оноос хойш нийтдээ 3 удаа төлбөрийн хувь хэмжээг шинэчлэн тогтоосон байдаг. Үүнд 2002 онд суудлын автомашиныг 500 төгрөг байсан бол 2016 онд мянган төгрөг болгож нэмэгдүүлсэн, 2026 оны 7 дугаар сарын 2-ны өдрийн ЗГ-ын 273 дугаар тогтоолоор суудлын автомашиныг 5 мянган төгрөг, ачааны автомашиныг 10 мянгыг нь 20 мянган төгрөг болгож ийм нэмэгдүүлж тогтоосон байдаг. Өнгөрсөн 5 жил, 6 жилийн хугацаанд нийтдээ төвлөрүүлсэн орлогын хэмжээг яг энэхүү слайд дээр харуулсан байгаад байгаа юм.

Энэ орлогын төлбөрийн зориулалт нь өөрөө юу юм бэ гэхээр тухайн жилийн зам ашигласны төлбөрийг ирэх жилийн авто замын завсар, арчлалт /АЗЗА/-д үндсэндээ бүрэн зарцуулаад явдаг. Энэ өөрөө Авто замын тухай хуулиар яг энэ зарцуулахыг нь нарийвчлан зохицуулсан байдаг болохоор энэ авто замын төлбөр, хураамжийг дараа жилийнхээ АЗЗА дээр үндсэндээ зарцуулаад явдаг. 2020 оноос хойш нийтдээ орлогын төлөвлөгөө болон гүйцэтгэлийг та бүхэнд танилцуулахад, бид авто зам, олон улс, улсын чанартай авто зам ашигласны төлбөрийг нийтдээ 2020 онд 15 тэрбум байхаар төлөвлөж байгаад 8.6 тэрбумыг төвлөрүүлж, ингээд жил ирэх тусам нэмэгдэж явсаар байгаад 2025 онд нийтдээ авто зам ашигласны төлбөрийг 34 тэрбум төгрөгийг үндсэндээ авто замын санд төвлөрүүлж ажилласан байдаг. 2025 онд төвлөрүүлсэн орлогоороо бид 2026 оны нийт 14 мянган километр АЗЗА-ыг үндсэндээ хийгээд явдаг.

2026 оны авто замын засварын төлөвлөгөө батлагдахдаа нийтдээ 50 орчим тэрбум төгрөгөөр батлагдсан байдаг. Үүний 20 тэрбум нь нийтдээ улсын төсвөөс нэмэлтээр тавьж, АЗЗА-ыг үндсэндээ хийгээд, өнөөдрийн байдлаар 96 хувийн гүйцэтгэлтэй засвар, арчлалт үндсэндээ хийгдээд явж байна. Олон улс, улсын чанартай АЗЗА-ыг хийх болон төлбөрийн хувь хэмжээг нэмэгдүүлэх гол үндэслэл бол манай байгууллага болон ЗТХЯ-наас гаргасан бодлого бол үндсэндээ энэ замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбоотой байдаг. Үндсэндээ олон улс, улсын чанартай авто зам буюу бидний мэддэг орон нутгийн авто зам дээр нийтдээ жил болгон 500 орчим хүний амь нас хохирдог, 2 мянга орчим хүн эрүүл мэндээрээ хохирдог, эд хөрөнгөөрөө хохирдог ийм нөхцөл байдал бол жил болгон байдаг. Үүний тодорхой хувь нь өөрөө зам, замын байгууламжтай холбоотой, замын нүхэн эвдрэлээс шалтгаалсан зам тээврийн ослууд эзэлдэг байна.

Жил ирэх тусам энэ зам хариуцагч байгууллага буюу энэ 14 мянган километр авто замыг нийтдээ 30 байгууллага зам хариуцагчаар замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг нь хангуулах, замын засвар, арчлалтыг нь хийх ийм үүргийг хүлээгээд, засвар, арчлалтыг нь хийгээд явдаг. Энэ 30 байгууллага маань өөрөө замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангуулах зорилгоор жил болгон энэ авто замын урсгал болон ээлжит засварын ажлуудыг хийгээд явдаг. Гэвч яг тухайн засварын ажлыг өөрсдийн төлөвлөгөөгөөр үндсэндээ засварлах боломжгүй нөхцөл байдал үүсээд байдаг. Жил болгоны 4 дүгээр сарын 1-ний дотор тухайн 30 авто зам хариуцагч байгууллага маань өөрсдөө тухайн авто замыг засвар, арчлалтад шаардлагатай төсөв, хөрөнгийн саналыг ЗТХЯ болон Сангийн яаманд уламжилдаг.

Энэ уламжилж байгаа төсөв, дүн маань өөрөө нийтдээ жил болгон 150 орчим тэрбум төгрөгөөр тухайн 14 мянган километр замыг засварлах шаардлагатай байна гэж саналаа өгдөг боловч Төсвийн тухай хууль батлагдахдаа 50 орчим тэрбум төгрөгөөр үндсэндээ батлагдаад явдаг. Үүнтэйгээ холбоотой тухайн зам, замынхаа бид нийтдээ 25 орчим хувийг л жил болгон засаад, дараа жилийнхээ засвар, арчлалтад нөхөн эвдрэлүүдээ дараа жилдээ засварлахаар ингээд хойш нь шилжүүлээд явдаг. Гол үндэслэл нь үүн дээр байгаад байгаа юм. Бид 2026 оны 7 дугаар сарын 2-ны өдрийн Монгол Улсын ЗГ-ын тогтоолоор энэхүү төлбөр, хураамжийг нэмэгдүүлснээрээ бид жилдээ 90 орчим тэрбум төгрөгийг авто замын санд төвлөрүүлээд, тухайн төвлөрүүлсэн орлогоороо ирэх жилийнхээ засварын ажлыг бүрэн хийх ийм боломж бүрдэх юм.

Өнөөдрийн байдлаар яг энэ олон улс, улсын чанартай авто зам буюу 14 мянган километр авто зам дээр өдөр тутмын урсгал засвар болон ээлжит засвар, их засварыг хийхэд нийтдээ 285 орчим тэрбум төгрөгийн хэрэгцээ, шаардлага үндсэндээ бидэнд үүсчхээд байгаа. Энэ авто замын эвдрэл, судалгааг бид жил болгон техник ашиглалтын түвшнийг тогтоох буюу бүтэн нэг судалгаа, шинжилгээг хийж, энэ хэрэгцээ, шаардлагыг үндсэндээ тодорхойлоод, дээд шатны ЗТХЯ-ндаа үндсэндээ уламжлаад явдаг. Анхаарал хандуулсанд баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Баярлалаа. Танилцуулгатай холбогдуулаад асуулт асуух гишүүд нэрсээ өгье. Саранчулуун гишүүнээр тасаллаа. Мөнхтулга гишүүн.

П.Мөнхтулга: Замын хураамж нэмж байгаа, нэлээн олон хүмүүсээс гомдол ирж байгаа. Тойргоороо явсан, манай Архангай аймгаас хот руу ороод буцаад ирэхэд 60-аас 100 мянган төгрөгийн замын хураамж төлж байна гэж манай иргэд тойргийн гишүүндээ уламжлаад, энэ асуудлыг та нар нэг шийдээд ирээрэй гэж захисан. Тэгэхээр энэ бол өнөөдөр ялангуяа хөдөө амьдарч байгаа малчин хүний хувьд арьс, шир нь үнэгүй, малын гаралтай түүхий эд нь эргэлтэд орохгүй, зөвхөн махаараа амьдарч байгаа энэ үед бол үнэхээр том ачаалал. Хотоос хүүхдүүдийнхээ хувцас хунар, сумын төвд амьдарч байгаа хүнд Нарантуул тэнд байхгүй шүү дээ. Тэгэхээр ирээд очихын хооронд ийм өндөр татвар төлөөд байгаа нь иргэд дээр үнэхээр өндөр ачаалал болж байгаа. Энийг та нар яг бодож судалж, энэ иргэдийнхээ амьжиргаанд, хөдөө орон нутгаас хот руу явж бараа материал, амьжиргаагаа залгуулдаг энэ хүмүүсийн бодит амьдрал дээр хийсэн судалгаа байна уу? Өрхийн орлогод нь суурилсан замын хураамжийг ингэж харьцуулж судалсан судалгаа байна уу?

Хоёрт, үнэхээр ингээд татвар аваад дахиад төр өөрөө хариуцлагатай байх ёстой, үнэхээр өндөр татвар авч байгаа юм бол өндөр хариуцлагатай байх ёстой,

энэ зам дээр дугуйгаа хагалж байгаа, өндөр татвар авчхаад замын засвараас болоод, засаагүйгээс болоод машин тэргээрээ хохирч байгаа, эдийн засгаараа хохирч байгаа, эрүүл мэнд, амь насаараа хохирч байгаа иргэдэд тэгвэл та нар нөхөн олговор өгөх юм уу? Замын хураамж гэж өч төчнөөн дахин нэмж авчхаад зам дээр нь дугуй нь хагарахаар тэр дугуйг нь нөхөж өгөх юм уу, хоёр талдаа хариуцлагатай байх ёстой шүү дээ. Иргэд албан журмаар төлж байгаа. Та бүхэн авсан татварынхаа хариуд нь ажлаа хийгээгүйн төлөө хохироосон иргэддээ нөхөн олговор өгөх юм уу? Энэ хоёр дээрээс хариултаа авъя.

Н.Наранбаатар: Хэн хариулах вэ? 3 номерын микрофон.

Д.Оюунболд: Мөнхтулга гишүүний асуултад хариулъя. Зам, тээврийн хөгжлийн төвийн захирал Оюунболд. Өнөөдрийн байдлаар яг авто зам ашигласны төлбөрийг үндсэндээ 2002 оноос хойш 3 удаа нэмсэн байгаа. 500 төгрөг байсныг 2016 онд мянган төгрөг, ийнхүү 2026 онд 5 мянган төгрөг болгож нэмэгдүүлсэн. Энэ авто зам ашигласны төлбөр гэж ойлгож болно. Бид тооцооллоо хийхдээ яг тухайн жилийн хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ, дундаж цалин, мөн тухайн үеийн авто замын засвар, арчлалтад ашиглаж байгаа материал, бензин, тос, шатахуун гээд бүх тухайн үеийн тариф нэмэгдсэн. Өнөөдрийн байдлаар нэмэгдсэнтэй холбогдуулж, уялдуулж энэ тооцооллоо хийж нэмсэн байгаа. Тухайлбал, 2016 оноос хойш үндсэндээ хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээ 5 дахин нэмэгдсэн. Тухайн үед 192 мянга байсан бол 2026 онд 792 мянга, дундаж цалин хөлс тухайн үедээ 860 байсан бол 2026 онд 2.9 сая буюу 3.6 дахин, тухайн үеийн 2016 оны 1 километр авто замыг засварлаж байгаа төлбөр, хөлс, барьж байгаа дүн гэхэд 1 километр зам 650 сая төгрөг байсан бол өнөөдрийн байдлаар нийтдээ 1.8 тэрбум буюу 3 дахин ингээд нэмэгдчихсэн байгаад байгаа юм. Үүнийг дагаад тухайн засаж байгаа хүмүүсийн маань цалин хөлс, ашиглаж байгаа материал маань хүртэл тухайн замаа засах ийм боломжгүй ийм нөхцөл байдал үүсчхээд байгаа юм.

Архангай аймаг гэж та онцоллоо. Өнөөдрийн байдлаар 34 төлбөр авах цэг маань нийтдээ 14 мянган километр зам дээр байгаа буюу нэг төлбөр авах цэгээс нөгөө төлбөр авах цэг хүртэл 200 километр гэсэн үг дунджаар. Энэ 200 километр дээр Архангай аймаг руу нийтдээ 3 төлбөр авах цэг ирж очихдоо байна. Ингээд 5 мянган төгрөгөөр тооцохоор нийтдээ 15 мянган төгрөгийг төлж ирэх ийм төлбөр тооцоо бол гарч байгаа. Өнөөдрийн байдлаар яг тухайн төлбөр, авто зам ашигласны тухайн авто замыг засах 1 километр авто замын зүгээр урсгал засварын дүн нь л гэхэд үндсэндээ өнөөдрийн байдлаар 15 сая төгрөг, 1 километр авто зам буюу зүгээр зөвхөн өдөр тутмын урсгал засварыг нь хийхэд ийм байгаад байгаа юм. Тэгэхээр уялдуулж бид тооцсон гэж бодож байна.

Н.Наранбаатар: 2 дахь асуултад хариулъя, 4 номер.

Л.Баянзул: ЗТХЯ-ны Бодлого, төлөвлөлтийн газрын дарга Баянзул, гишүүний асуултад хариулъя. Бид бүхэн уг төлбөрийг нэмэхдээ тооцооллыг гаргасан. Энэ нь зам ашиглалт сайжирснаараа тээвэр ашиглалтын зардал хэр хэмжээнд буурах вэ гэдэг тооцооллыг мөн гаргасан байгаа. Энэ тооцооллоор бол энэхүү зам маань стандартын дагуу засаж янзлаад ингэсэн тохиолдолд тээвэр ашиглалтын зардал 1 километр замд 304 төгрөгөөр буурахаар тооцсон байгаа. Өөрөөр хэлэх юм бол 500 километр замд 150 мянга орчим төгрөгөөр тээвэр ашиглалтын зардал буурна гэдэг тооцоо байна. 2 дугаар асуултад хариулахад Авто замын тухай хууль дээр тодорхой заалт байгаа. Хэрвээ замын буруугаас болж осол

гарсан тохиолдолд хохирлыг зам хариуцагч барагдуулахаар ийм хуулийн заалт байдаг. Тэгэхээр энэ дээр цаашдаа авто замын нөхцөл байдлаас шалтгаалж.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Мөнхтулга гишүүн тодруулъя.

П.Мөнхтулга: Замын хураамжийн төлбөр зам засварт зарцуулагдана. Зам засварыг хийж байгаа компаниуд нь тухайн замыг хариуцаж авсан, товч нэрээрээ бол А33А-нууд, ТӨХК-ийд хийж байгаа. Тэгэхээр нэг талын харилцагч чинь бол ерөөсөө дандаа төрийн харилцаа явж байгаа, 3ТЯ, түүний доор ажиллаж байгаа ТӨХК-ийд, бодлого доор нь ажиллаж байгаа. Тэгээд зам хариуцагч гэдэг нь яг аль субъектийг нь хэлж байгаа юм, А33А-ийг нь хэлж байгаа юм уу? Та бүхэн замын татвараа нэмчхээд, дараа нь зам муугаас болж тэр хүнд хохирол учрах юм бол яам төлөх юм уу, А33А төлөх юм уу? Зам хариуцагч гэж аль субъектийг хэлж байгаа юм бэ? Тэгээд би иргэддээ мэдээлэл өгөх гээд байгаа юм. Та нар дугуйгаа хагалчих юм бол, амь насаараа хохирчих юм бол энэ байгууллагаас хохирлоо нэхээрэй гэж хэлэх гээд байна шүү дээ.

Н.Наранбаатар: 4 номер хариулъя.

Л.Баянзул: Авто замын тухай хуулиар зам хариуцагч гэж тухайн замыг хариуцахаар 3ТЯ-тай гэрээ байгуулсан ААН-ийг хэлж байгаа. Энэ таны хэлсэн А33А мөн. Үүн дээр нэг хүндрэлтэй асуудал үүсэж байгаа. Өмнөх жилүүдэд улсын төсөв дээр шаардлагатай засвар, арчлалтад зориулсан мөнгөний 1/5-ийг л тавьж өгдөг. Өөрөөр хэлэх юм бол 5 нүх бөглөх байсны нэг нүх бөглөх мөнгийг л тавьж өгч байгаа. Гэсэн хэдий ч тэр зам дээр байгаа эвдрэлээсээ шалтгаалаад энэ А33А буюу зам хариуцагч нь тухайн авто замаас шалтгаалсан ослын хариуцагч нь болоод явдаг ийм нэг асуудал байгаад байгаа юм. Өөрөөр хэлбэл төр мөнгөө тавьж өгөхгүй мөртөө эргээд энэ зам хариуцагчийгаа ийм эрүүгийн хариуцлагад татаад байгаа асуудал бас үүсээд байгаа. Энэ замын сангийн мөнгийг нэмэгдүүлэх тал дээр авч хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээтэй маань уялдаж байгаа гэж харж байгаа.

Н.Наранбаатар: Саранчулуун гишүүн асуулт асууя.

О.Саранчулуун: Хуулийн нэг заалт, тэр Авто замын тухай хууль дээр нэг ийм заалт байдаг байсан. Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тээврийн хэрэгслийг авто зам, замын байгууламж ашиглалтын төлбөрөөс чөлөөлнө гээд байж байгаа. Тэгэхээр энэ хуулийн хэрэгжилт яг энэ орон нутгийн товчоогоор өнгөрөх бүрд яг хэр хэрэгждэг юм бол гэдэг асуудлыг тодруулъя.

2-т гэвэл, энэ хураамж 10 мянган төгрөг нэмэгдүүлэх нь байна шүү дээ, нэмэгдүүлсэн дүнгээр байхад нэмэгдүүлэхгүй байвал, хасвал гэдэг ийм алтернатив /alternative/ тооцоо байгаа юу? Жишээлбэл орон нутгийн замын хөгжлийн сан тэдээр буурна, тэдээр нэмнэ ч гэдэг юм уу? Яагаад би ингэж асууж байгаа вэ гэхээр иргэд зарим төлбөрийг үнэндээ ойлгодоггүй байхгүй юу. Юунд зориулаад төлбөр аваад байдаг юм гэдгийг ойлгохгүй, мэдээлэл байхгүй. Авсан төлбөр нь юунд зарцуулагдсан нь харагдахгүй байгаа учраас энэ замтай холбоотой хоёр өргөдөл орж ирж байна шүү дээ. Аль аль нь 30 хэдэн мянган хүн гарын үсэг зурчихсан гэхээр энэ замын төлбөр, хураамжууд чинь зам засвартаа зориулагддаггүй юм биш үү гэдэг эргэлзээ бас давхар байдаг юм болов уу. Тэгэхээр тэр мэдээлэл нь байдаггүйтэй холбоотой энэ өргөдөлд гарын үсэг зурах нэг шалтгаан болсон байх гэж бодоод

байна. Тэгээд иргэдэд яг бодит ямар дарамт бий болоод, улсад яг ямар дарамт үүсэх гээд байгаа юм бэ? Нэмбэл яах юм, хасвал яах юм гэдэг нэг ийм энгийн тооцоо хэлмээр байна.

3-д нь болохоор хураамжийг авах арга хэрэгсэл нь яаж явдаг юм, аймаг, орон нутаг уу, жишээлбэл 21 аймагт орж гарах тэр болгон дээр энэ хөнгөлөлтүүд нь үйлчилдэг юм уу? Жишээлбэл хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн дээр? Яах вэ та нар тэгж хариулах байх, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний тоноглолтой унаан дээр бол манай хуулиар ингээд хөнгөлөлт өгдөг гэж хариулах байх. Яг хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн унадаг унаа гэхээр маш үнэтэй унаа байдаг л даа. Ингээд бүр гар удирдлагатай. Тэрийг харин Монголд ороод ирснийх нь дараа хүмүүс өөрсдөө ингээд гараар удирдах тэр арааг нь гар руу шилжүүлээд тохируулга хийчихдэг. Гэтэл тэр байгууллага эргүүлээд тэр машинд тэр нөгөө гаалиар орж ирсэн зориулалтын машин шиг батламж юм уу, сертификат /certificate/, бичиг баримт гаргаж өгөх боломжгүй байхгүй юу. Энэ зүгээр гараар ингээд өөрсдөө монголчлоод хийчхэж байгаа учраас. Тэгэхээр энэ хөнгөлөлтөө авч чаддаггүй л юм байна. Тэгэхээр үүн дээр ер нь ямар зохицуулалт байна гэдгийг мэдмээр байна.

Дээрээс нь энэ хураамжийг цуцалчихвал яг юу болох вэ гэдэг тэр аягүй чухал. Тэгээд орон нутгийн иргэдэд жишээлбэл ямар хувилбар байж болох вэ, жижиг оврын машин өглөө оройдоо, өглөө ажилдаа гараад орой буцаад ирдэг, орж гардаг байлаа шүү дээ товчоогоор. Тэгэхэд ямар зохицуулалт, шийдэл байгаа, энийг шийдчихсэн аймаг ер нь байгаа уу гэдгийг тодруулъя.

Н.Наранбаатар: 4 номер хариулъя.

Л.Баянзул: ЗТЯ-ны Бодлого, төлөвлөлтийн газрын дарга Баянзул, гишүүний асуултад хариулъя. Би 2 дугаар асуултаас нь эхлээд хариулъя. Монгол Улс нийт олон улс болон улсын чанартай 7957 километр хатуу хучилттай замтай. Энэхүү замыг урсгал болон ээлжит засвар хийхийн тулд 285 тэрбум төгрөг нормативаар шаардлагатай байгаа. Энэхүү 2026 оны 7 дугаар сарын 2-ны өдрийн тогтоолоор нэмсэн төлбөрөөрөө бид 2027 онд нийт 90 тэрбум төгрөгийг энэхүү зам ашигласны төлбөрт хураамжаар цуглуулахаар төлөвлөсөн. Энэ нь ч энэ 285 тэрбум шаардлагатай байгаа түвшинд хүрэхгүй байгаа. Энэхүү зам ашигласны төлбөрийг буцаагаад энэ 5 мянга байгааг мянга болгох юм бол энэхүү 90 тэрбумаар тооцсон орлого 30 тэрбум болж буурна гэсэн үг. Энэ нь ахиад хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөөд байгаа энэ замын эвдрэл, халтиргаа гулгаа, тэмдэг, тэмдэглэгээг сайжруулах ажлууд хийгдэх мөнгөгүй л болно гэсэн үг. Тэгэхээр ахиад л тээвэр ашиглалтын зардал нэмэгдэнэ.

Тухайн үед бид бүхний хийж байсан судалгаагаар зам муу байснаас шалтгаалаад замын тэгш байдлаас хамаараад бензин зарцуулалт хамгийн багадаа 5-аас 10 хувиар хэлбэлздэг. Өөрөөр хэлэх юм бол сайн чанарын зам дээр явах юм бол бензин ашиглалт 5-аас 10 хувиар буурна гэсэн үг. Энэ ахиад машины явах эд ангитай холбоотой, импортоор орж ирсэн сэлбэг хэрэгслээс бид явах ангитай холбоотой тоо баримтуудыг авч үзэхэд нэг тээврийн хэрэгсэл дунджаар 120 мянган төгрөг жилд энэ явах ангитай холбоотой эвдрэлд зарцуулж гаднаас импортоор сэлбэг хэрэгсэл авч байна гэдэг судалгаа байгаа. Тэгэхээр ингээд тээвэр ашиглалтын зардал ахиад нэмэгдээд явна, ард иргэдэд ирэх, хэрвээ энийг буулгах юм бол асуудал нь энэ байгаа, энийг ерөөсөө сайн авч үзэхгүй байгаа.

Мөн хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийг зам ашигласны төлбөрөөс чөлөөлж байгаа. Зам, тээврийн сайдын 2023 оны 8 дугаар сарын 23-ны 226 дугаар тушаал байдаг. Энэхүү тушаалаар олон улс, улсын чанартай болон тусгай зориулалтын авто зам, замын байгууламжийн ашигласны төлбөр авах журмыг баталсан байгаа. Энэхүү журмаараа хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийг зам ашигласны төлбөрөөс чөлөөлдөг байгаа.

Н.Наранбаатар: Саранчулуун гишүүн тодруулъя.

О.Саранчулуун: Баярлалаа. Яах вэ, нөгөө аймаг, орон нутаг чинь өөр өөрсдөө журамтай байгаад байгаа шүү дээ, төлбөр дээр. Тэгэхээр хөнгөлөлт зарим аймагт ажиллахгүй байна, зарим аймагт нь ажиллаад байгаа ийм асуудал байна л даа. Тэгэхээр аль аймагт жишээлбэл, хэдэн хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн хөнгөлөгдсөн бэ, хөнгөлөлтийн дүнг мэдэж болох уу жилд жишээлбэл тэдэн хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн энэ хөнгөлөлтөөс авсан байна, хөнгөлөгдсөн байна гээд.

2-т гэвэл, үнэхээр тэгээд тэр замын эвдрэлээс болоод зам дээр гарсан осол, гэмтлээс болж хохирол үүсээд тэнд нь энэ хариуцлага хүлээж байсан төлбөр барагдуулж байсан тохиолдол манайд байгаа юу гэдгийг нэг жишээ, баримт, тоо байвал мэдээлээч. Ер нь замын эвдрэл, гэмтлээс болж маш олон хүн хөгжлийн бэрхшээлтэй болдог байхгүй юу.

Н.Наранбаатар: 3 номер хариулъя.

Д.Оюунболд: Зам, тээврийн хөгжлийн төвийн захирал Оюунболд, гишүүний асуултад хариулъя. Яг журмаараа, саяын журмаараа яг хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний бүртгэлтэй тээврийн хэрэгсэл яг энэ бүх төлбөр авах цэгээр ямар нэгэн төлбөр төлөхгүй бүрэн чөлөөлөгдөж байгаа, ямар нэгэн хөнгөлөлт байхгүй, бүрэн чөлөөлөгдөөд явдаг. Энийг зохицуулахдаа үндсэндээ энэ жил бид Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүний ерөнхий газартай бид уулзалтыг зохион байгуулсан. Өмнө нь нэг ТББ-аас манай дээр яг хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн жагсаалтыг манай дээр болон нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлагын төв дээр өгчихдөг. Тэрийг нь бид систем дээрээ бүртгээд, нийт 34 төлбөр авах цэг дээр ямар нэгэн төлбөр бодогдохгүй бүрэн чөлөөлөгдөөд явдаг. Тэгэхээр бид нөгөө аймаг болгон дээрээс очиж иргэдийн мэдээллийг авах биш, яг тэр Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэний ерөнхий газар болон бас нэг ТББ байдаг, тэндээс нь өгсөн жагсаалтын дагуу бүгдийг нь чөлөөлөөд явдаг. Түрүүний асуулт дээр аймгийн доторх гэхээсээ илүү.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Гүйцээгээд хариулъя.

Д.Оюунболд: Тухайн төлбөр авах цэг байрлаж байгаа аймгийн, сумын, багийн нутаг дэвсгэр дээр нэг төлбөр авах цэг оршиж байгаа. Тэр багийн иргэд тухайн төлбөр авах цэгээс чөлөөлөгдөх ийм журмаараа ийм зохицуулалттай байдаг. Тэрийгээ бид цагаан жагсаалтад бүртгээд, тухайн иргэд маань тухайн төлбөр авах цэгээр өдөр тутам дэлгүүр, хоршоо орох, төрийн үйлчилгээ авах гээд явахдаа үндсэндээ чөлөөлөгдөөд явчихдаг гэсэн үг.

Н.Наранбаатар: Хэд дэх удаагаа тодруулсан билээ, болчихсон. Бадамсүрэн гишүүн.

М.Бадамсүрэн: 1 дүгээр асуулт, энэ замын хураамжийг ашиг олох зорилгоор явж байгаа тээврийн хэрэгсэл болон ахуйн буюу хувийн хэргээр зорчиж байгаа тээврийн хэрэгсэл 2-ын хооронд ер нь яаж ялгаатай тогтоодог юм? Ер нь бараг ахуйн хэргээр зорчиж байгаагийн төлбөрийг нэмэх шаардлага байгаа юм уу? Энэ дээр судалгаа хийсэн зүйл байгаа юм уу?

2 дугаарт нь хураамж авах цэгийг яаж тогтоодог юм? Өөрөөр хэлбэл, би ойлгохдоо зорчсон, туулж өнгөрүүлсэн замынхаа төгсгөлд буюу дараа нь тухайн хэдэн километр тогтоодгийг нь тэгж төлбөр авах цэг байна гэж ойлгож байгаа. Түүнээс зорчиж эхлээгүй мөртөө дөнгөж гараан дээрээ төлбөр өгнө гэж байдаг юм уу? Энийг тодорхой хариулчих. Жишээлбэл, яагаад ингэж асууж байна гэхээр манай Дорнод аймгийн төв Чойбалсан хотоос Хэрлэн голынхоо хойд хөвөөнд оршдог. Тэгээд дөнгөж Хэрлэн голоо гүүрээр гараад Улаанбаатар хот явах Мянганы зам байгаа. Энийг дөнгөж гарах яг голынх нь эрэг дээр шахуу ингээд байгуулчихсан. Тэгэхээр нөгөө хөдөөгийн малчид, тэр аймаг тойрсон ойрхон малчид явна. Чойбалсан хотоос ойрхон 50 километрийн Булган сум, 120 километр Хөлөнбуйр сум гээд энэ явж байгаа хүмүүс чинь ингээд л энэ төлбөрийг төлөөд байгаа. Тэгээд энэ нь өөрөөр хэлбэл тэр эхэнд нь төлнө гэж байхгүй шүү дээ. Яваагүй байж яахаараа төлдөг юм, энийг яаж тогтоодог юм, энийг нүүлгэх боломжтой юу? Өөрөөр хэлбэл, би цэгийг оновчтой тогтоо гэдэг асуудлыг ярьж байгаа байхгүй юу.

Дараагийнх нь жишээлбэл, Өндөрхаанаас Чойбалсан хот хүртэл 330 километрийн 80 километр нь шороон замаар явж байгаа, мэдэж байгаа юу та бүхэн? Мэдэж байгаа байх. Тамын 50 гэж нэрлэсэн, гунигийн 30 гэж нэрлэсэн. Тэгээд энэ 80 километр замаар яваагүй мөртөө яахаараа хураамж төлдөг юм? Ард иргэд юу асуугаад байна гэхээр энэ төлбөр нэг удаа авч байгаа мөнгө нь үнийн дүн нь та нарт бага юм шиг сонсогдоод байгаа боловч олон удаа авахаар энэ өндөр болоод байна 1.

2 дугаарт, замын чинь чанар муу болохоор энэ төлбөр шударга байхгүй байна, авсан үйлчилгээтэйгээ ижил тэнцүү төлбөр төлөхгүй байна гэдэг асуудал байгаа байхгүй юу. Энийг ер нь та бүхэн юу гэж үзэж байгаа юм? Хураамжаар засвар арчлалтаа тийм сайн хийж байгаа гэж би бодохгүй байна. Төсвөөр л хийж байгаа байх. Уул нь тийм зорилго руу яваад байх шиг байгаа юм. Зам, тээврийн хөгжлийн төв энэ хийгдэж байгаа барилгын ажлын чанарт яаж хяналт тавьдаг юм? Тэр тамын 50, тэр 30 километр 2 чинь Хятадын 2 компани China Joe Engineering гээд компани, нэг нь юу билээ, энэ 2 компани чанаргүй хийгээд, та нар ЗТЯ мөнгийг нь өгчихсөн байхгүй юу.

Н.Наранбаатар: 3 номер.

Д.Оюунболд: Зам, тээврийн хөгжлийн төвийн захирал Оюунболд, гишүүний асуултад хариулъя. Яг өнөөдрийн байдлаар тухайн төлбөр авах цэгүүдийн байршлыг тогтоохдоо мөн Зам, тээврийн сайдын журмаар тогтоосон байдаг. Тухайн авто замын чиглэл буюу чиглэл тус бүр дээр төлбөр авна гэдэг ийм зохицуулалт байдаг. Чиглэл тус бүр дээр нь. Үндсэндээ өнөөдрийн байдлаар нийтдээ Монгол Улсын хэмжээнд 66 орчим чиглэл байна авто замын. Тухайлбал, Улаанбаатар, Дорнод, Чойбалсан чиглэлийнх гэхэд А05 01, А05 02, А05 03 энэ чиглэл тус бүр дээр нь төлбөр авахаар үндсэндээ төлбөр авах цэгийг зохицуулсан учир төлбөр авах цэг байгуулдаг. Тухайн авто замыг яагаад эхлэлд нь аваад байгаа юм бэ гэхээр тухайн

зам маань өөрөө өнөөдрийн байдлаар тухайн чиглэлд нэг л удаа төлбөр авахаар зохицуулсан байгаад байгаа юм.

Таны хэлж байгаа болохоор километр тутмаар нь тооцоод авдаг ийм зохицуулалт бусад улс оронд нээлттэй байдаг. Энэ өөрөө тухайн зам нь хаалттай зам буюу тухайн дундаас нь ямар нэгэн тээврийн хэрэгсэл орох боломжгүй ийм замууд дээр ашигладаг ийм зохицуулалт. Өнөөдрийн байдлаар манай Монгол Улсын зам дундаас нь ордог, гардаг олон орц, гарцтай болохоор тухайн тээврийн хэрэгслийг яг хэдэн километр явсан бэ гэдгийг нь зохицуулах боломж, тооцох боломжгүй учир тухайн чиглэл, нэг чиглэл дээр нэг төлбөр гэдэг ийм тооцооллыг хийгээд явж байгаа. Зам, тээврийн хөгжлийн төв төрийн өмчит үйлдвэрийн газар мөн ЗТЯ-тай гэрээ байгуулсны үндсэн дээр зам барилгын ажил дээр техник, технологийн хяналтыг хэрэгжүүлдэг. Тухайн 2 төсөл дээр үндсэндээ хувийн хэвшил тендерээр гэрээ байгуулан үндсэндээ хяналтаа тавиад явж байгаа гэж ойлгож байгаа.

Н.Наранбаатар: Бадамсүрэн гишүүн тодруулъя.

М.Бадамсүрэн: Тэгвэл үндсэндээ 1 километр явсан ч 20 мянган төгрөг төлнө, 330 километр явсан ч 20 мянган төгрөг төлөх юм байна, тийм үү одоо хууль, эрх зүйн орчин чинь, ийм инээдмийн юм гэж ямар юм байдаг юм бэ? Энийгээ та нар олон улсын жишигт нийцүүлээд наадхаа өөр арга хэлбэрүүд бодох хэрэгтэй шүү дээ. Шударга бус байгаа шүү дээ, 1 километр явчхаад л 20 мянган төгрөг төлөх, 330 километр яваад 20 мянган төгрөг төлөх 2-ын хооронд асар ялгаатай байхгүй юу. Хүмүүсийн гол бухимдаад байгаа шалтгаан чинь эндээ оршиж байгаа байхгүй юу. Тэгээд энийг та бүхэн ингээд бодох хэрэгтэй.

Дээр нь тэр нөгөө ашиг олох, ашиг олохгүй ахуйн зориулалтаар явж байгаа Prius-тэй Монгол иргэнээс өндөр хураамж авах тийм шаардлага байгаа юм уу л гээд байгаа байхгүй юу. Тэгээд энэ чинь замын чинь даац, эвдрэлд нь нэг их нөлөө үзүүлэхгүй шүү дээ, гэх мэтчилэнгээр энийг нөгөө нэг арай өөр хандлагаар харахгүй бол өмнө нь тийм байсан, ийм байсан, жишээлбэл, наад дугаарлалт дээр чинь адилхан А501, 500 хэд гэнэ вэ, хэн ч ойлгохгүй баахан дугаартай, Америкт бол ингээд хэвтээ зам нь 10, 20, 30, 40, 50 гээд 80.../минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Хариулъя, 3 номер.

Д.Оюунболд: Зам, тээврийн хөгжлийн төвийн захирал Оюунболд. Яг энэ журмаараа, мөн түрүүний журмаар хувийн иргэн болон аж ахуйн байгууллагуудыг үндсэндээ ялгаж хувь хэмжээг тогтоосон зүйл байхгүй. Энэ төлбөрийн хувь хэмжээг Монгол Улсын ЗГ-аас тогтоосон 2026 оны 7 дугаар сарын 2-ны 273 дугаар тогтоолоор тогтоосон. Харин журам дээр олон дахин явж байгаа, үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа байгууллагууд урьдчилж төлсөн нөхцөлд үндсэндээ 30 хувь хөнгөлөгдөх ийм зохицуулалт байдаг энэ журам дээр. Тухайн ААНБ олон удаагийн давтамжтай явах юм бол төлбөрөө урьдчилж төлснөөрөө тухайн тогтоосон хэмжээнээс 30 хувь хөнгөлөгдөх ийм боломжтой байгаа.

Н.Наранбаатар: Сайнзориг гишүүн.

П.Сайнзориг: Би бас уучлаарай, олон дахин асууж байгаа нь иргэдэд мэдээлэл өгөх гээд, энийг мэдэхгүй байгаад байгаа байхгүй юу. Мэдүүлэхийн тулд

зөв мэдээлэл очоосой гээд асууж байгаа шүү. Энгийн жишээ л ярья. Улаанбаатараас гарлаа, Улаанбаатараас Баян-Өлгий ороход ер нь хэдэн төгрөг төлөөд очиж байгаа вэ? Улаанбаатараас Дорнод ялгаа байхгүй, 2 жишээн дээр л хэлчихье. Баруун, зүүн алсын аймгуудаасаа очиход. Энэ дундаасаа яг адилхан хүн төлөөд бас Өвөрхангай дээр очиж байгаа гэж байгаа, зөв үү? Наад талын Архангай ч юм уу, Бадамсүрэн гишүүний асуудлыг би лавлуулж асуух гээд байна шүү дээ. Энийг нэг хариулж өгөөч.

Нийт Монгол Улсын орон нутгийн авто замын сүлжээний хэчнээн хувь нь хатуу хучилттай авто зам байгаа вэ? Чанарын үзүүлэлт нь ямар байна, үнэлгээ нь хэд байна, хэчнээн нь төсвийн хөрөнгө оруулалтаар, хэчнээн нь гадаадын зээл, тусламжаар баригдав? Гадаадын зээл, тусламжаар баригдсан замуудын үлдэгдэл буюу төлөх ёстой зээлийн үлдэгдэл хэд байгаа вэ? Энийг хэлээд өгөөч. Бид хэд энийг чинь хэрэглэж байгаа хүмүүс нь ч юм уу ер нь төлөх шаардлагатай л гэж яриад байгаа шүү дээ. Тэрнээс биш зам ашигладаггүй хүмүүс нь ингээд энэ зээлүүдийг төлж болохгүй байхгүй юу. Ийм байна.

2 дугаарт яах вэ, нийтийн тээврийг ер нь чөлөөлөөд өгчих хэрэгтэй. Энэ орон нутгийн чиглэлд явж байгаа автобуснуудыг чөлөөлөөд өгчих. Энэ чинь олон машин ашиглахгүйгээр явж байгаа шүү дээ. Тэгээд ер нь нэг ийм байна, энэ замын чанарын асуудал дээр анхаарахгүй бол би ч бас нэг Дундговийн замаар нэлээдгүй явдаг байсан. Ирж очих болгонд дандаа авто осол, хүн нас барсан шинжтэй. Сая Бадамсүрэн гишүүний хэлж байгаа үнэн шүү дээ. Тамын 50 гэдэг шиг Дундговиос Өмнөговь орох тэр хүртэл бас нэг хэсэг бүр аймаар байгаа шүү дээ. Тэгээд анхаардаггүй. Тэнд хэчнээн хүний амь нас эрсдэж байж энэ зам ер нь сайжрах ёстой байсан юм. Тэгэхээр бид нар ер нь зүгээр цаашдаа анхаарахгүй бол энэ замын чанар гэдэг юм уу, энэ хураамжийг юунд зарцуулаад, юугаар зорчуулаад байгаа гэдгээ л мэдээлж зөв өгмөөр байна.

Тэгээд энэ зам чанар муутай болоод ирэхээрээ хүмүүс осол, аваарт яагаад гэр бүлээрээ, цаашилбал хамт олноороо. Дундговийн зам дээр нэг автобус осолдсон байсныг би мэдэж байна. Зогсоод явсан, нэг уурхайн нэг ээлж байсан шүү, тэр ингээд харин дугуй нь хагараад арай гайгүй зогссон. Илүү ноцтой осол болох юм бол тэр уурхай тэр чигтээ нэг ээлжээрээ зогсох гэж байгаа шүү дээ. Тэгээд бид хэд ийм нөхцөл байдлуудыг ярьж байгаа шүү. Маш олон, аялал жуулчлалыг хөгжүүлье гээд явж байгаа аялал жуулчлалын замууд нь маш чанаргүй байгаа, нэг өдөр л гаднын үй олон жуулчинтай автобуснууд онхолдоод, энэ замын чанараасаа болоод онхолдоод, энэ аялал жуулчлалын нэр хүнд байхгүй болох вий. Энэ жижиг юм шиг мөртөө бас асуудлууд байна. Тэгээд энэ зүйлүүдийг иргэд, олон нийтдээ өгмөөр байна. Бараг замын пайз дээрээ тэдэн төгрөгөөр тавиад, тэчнээн төгрөгийн хураамж хураасан, дээрээс нь бараг энэ зээлийн үлдэгдэл нь тэр гээд хэлж баймаар байгаа байхгүй юу. Иргэд чинь ингээд ойлгохгүй байна, мэдээлэл дутуу байгаад байна шүү дээ зарим нь.

Н.Наранбаатар: 4.

Л.Баянзул: ЗТЯ-ны Бодлого, төлөвлөлтийн газар Баянзул, гишүүний асуултад хариулъя. Монгол Улс нийт олон улс болон улсын чанартай 14909 километр авто замтайгаас 53.4 хувь буюу 7957 километр нь хатуу хучилттай авто зам байгаа. Энэхүү 7957 километр хатуу хучилттай авто замын 59 хувь буюу 4695 километр авто зам нь ээлжит засвар хийх шаардлагатай ийм замууд байна. Авто

зам ашиглалтад орсныхоо маргаашаас эхлээд урсгал засвар шаардлагатай. Тэгээд энэхүү 14909 километр нийт зам болон хатуу хучилттай 7957 километр авто замууд дээр урсгал болон ээлжит засвар хийхэд нийт 285 тэрбум төгрөг жил болгон шаардлагатай болоод байгаа юм.

Энэхүү 295 тэрбум төгрөгийн тодорхой хувийг энэ авто зам ашигласны төлбөрөөс цуглуулахаар энэхүү хураамжийг нэмсэн байгаа. Өмнөх жилүүдэд бол 30 орчим тэрбум төгрөг авто замын санд зам ашигласны төлбөрөөр цугладаг байсан бол ингэж нэмснээрээ 90 тэрбум болно гэдэг ийм судалгаа байна. Энэхүү 90 тэрбум төгрөг нь тухайн жилдээ хийх урсгал болон ээлжит засварыг бүрэн хийж чадахгүй ийм хэмжээнд байгаа. Төлбөр хураах цэгүүдийн байршлыг өмнө нь хэлсэн, нийт энэ 7957 километр замдаа дунджаар 200 километр тутамд энэхүү төлбөр хураах цэгүүдийг байрлуулж байгаа. Энэхүү төлбөр хураах цэгүүдийг байрлуулахад бас хэд хэдэн зүйлийг харгалзаж үзэхгүй бол болохгүй. 1 дүгээрт, энэхүү төлбөр хураах цэг маань дэд бүтэцтэй байх ёстой, тог, цахилгаан болон бусад дэд бүтэц, энэтэйгээ холбоотойгоор сумын төв болон аймгийн төвүүдтэй ойролцоо байрлуулдаг.

2 дугаарт, энэхүү төлбөр хураах цэгүүдээр бас тойрч гарах, төлбөр төлөхгүй байх асуудлууд үүсдэг. Тийм болохоор энэ тойрч гарах үзэгдлийг хязгаарлах бодлогыг барьдаг байгаа. 2 зам дээр жишээ авч дурдвал, Улаанбаатараас Дорнодод ороход нийт 3 төлбөр хураах цэг байгаа. Энэхүү 3 төлбөр хураах цэгээр суудлын автомашин гараад явахад 15 мянган төгрөг төлөхөөр байна. 20 мянгаар тооцож тооцсон ачааны тэрэг бол 60 мянган төгрөг төлөхөөр байгаа. Мөн Улаанбаатараас Архангай ороход 3 төлбөр хураах цэг байна. Мөн адил суудлын автомашин 15 мянган төгрөг, ачааны автомашин 60 мянган төгрөг төлөх ийм зохицуулалттай байна.

Н.Наранбаатар: Би нэг асуулт асуучихъя. Улаанбаатар, Мандалговь, Даланзадгадын замыг уул уурхайн машинууд ер нь эвдээд дууссан. Баяндалай, Гурвантэсийн зам орон нутгийн хөрөнгөөрөө тавьж байгаа зам дуусаагүй байхад одоо уул уурхайн том тэрэгнүүд бас эвдээд хүний амь нас, эд хөрөнгө, эдийн засгаар нь хохироогоод ийм асуудал байна. Тэгэхээр уул уурхайн энэ том тэрэгнүүд тэртээ тэргүй харваас даац хэтрүүлчихсэн явж байгаа шүү дээ. Том экскаваторыг тэр чигт нь аччихсан л явж байдаг, 2, 3-аар нь ч аччихсан л явж байдаг. Тэгэхээр энэ даацыг хаана, хэн хянах юм бэ? Ер нь энэ хооронд хэчнээн пүү байгаа, ажиллаж байгаа юм уу, үгүй юм уу? Энэ дээр та бүхэн хариулт хэлээч. 3.

Д.Оюунболд: Зам, тээврийн хөгжлийн төвийн захирал Оюунболд, гишүүний асуултад хариулъя. Яг энэ ачааны автомашин буюу тээврийн хэрэгслийн зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ үндсэндээ Монгол Улсын хэмжээнд мөрдөгдөж байгаа стандартаар 44 тонн байдаг. 6 тэнхлэг буюу хамгийн олон тэнхлэгтэй машин 44 тонноос л ерөөсөө хэтрэх ёсгүй ийм зохицуулалттай. Яг энэ тээврийн хэрэгслийн бүх жинг хэмждэг багаж буюу пүү өнөөдрийн байдлаар нийтдээ 33 ширхэг байна. Үүнээс яг нөгөө бүх жингээр нь хэмждэг, тэнхлэгээр нь хэмждэг гэдэг 2 янзын пүүг үндсэндээ өнөөдрийн байдлаар манай байгууллага төлбөр авах цэг дээрээ ашиглаад явж байна. Тэнхлэгээр нь хэмждэг пүүнүүд маань нийтдээ 23 ширхэг, бүх жингээр нь хэмждэг пүү маань нийтдээ 11 ширхэг үндсэндээ ашиглагдаад явж байна.

Сүүлийн үед манай байгууллагын зүгээс үндсэндээ бүх жингээр нь хэмждэг пүүнүүдийг түлхүү ашиглах байдлаар, жишээ нь, Мандалговь төлбөр авах цэг дээр

шинээр суурилуулах, Цогт-Овоо төлбөр авах цэг, Эрдэнэсант, Түргэн, Чойр зэрэг төлбөр авах цэгүүд дээр бүх жингээр нь хэмждэг том пүүнүүдийг үндсэндээ энэ жил бүгдийг нь суулгаж байна. Өмнө нь тэнхлэгээр нь хэмждэг байсан пүүнүүдэд үндсэндээ олон тэнхлэгтэй байх тусмаа бүх жин нь улам их болж нэмэгдээд хэмжих ийм боломжгүй нөхцөл байдал үүсээд байсан. Мөн тээврийн хэрэгслийн ачаалал, тээврийн хэрэгслийн хурднаас шалтгаалаад тэнхлэгийн ачаалал нь өөр өөр заадаг байсан болохоор энэ жилээс авхуулаад бүгдийг нь бүх жингээр нь хэмждэг пүүгээр үндсэндээ хяналт тавиад явж байгаа. Жин тонн хэтэрсэн тээврийн хэрэгсэл харагдаж байгаа хэдий ч яг стандартаар баталгаажсан тоног төхөөрөмжөөр тогтоосны дараа л тэр хүнд хариуцлага тооцох ийм нөхцөл бүрдэж байгаа. Тухайн газар дээр нь зөрчлийг арилгуулах, цааш нь хөдөлгөөнд оролцуулахгүй байх арга хэмжээнүүдийг үндсэндээ одоо аваад явж байгаа.

Н.Наранбаатар: Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа. Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулаад, одоо зөвхөн тогтоолын төсөлтэй холбогдуулаад та бүхэн саналаа хэлнэ шүү. Түрүүн ингээд буцаад нөгөө юу руугаа ороод л яриад байна лээ. Энэ дээр нэмэгдэх саналтай гишүүд саналаа хэлье. Сайнзориг гишүүнийг нэмье, Бадамсүрэн гишүүнийг нэмье, Жангабыл гишүүнийг нэмье, Саранчулуун гишүүнийг нэмье. Өөр орох сонирхолтой хүн байна уу? Ажлын хэсэгт өөр нэмэгдэх хүн байна уу? Байхгүй бол уншиж танилцуулъя. Хэлсэн, хасчихсан, хасчихсан.

Ажлын хэсэг байгуулах тухай Монгол УИХ-ын тухай хуулийн 22 дугаар зүйлийн 22.3.13 дахь заалт, 39 дүгээр зүйлийн 39.5.3 дахь заалтыг үндэслэн Өргөдлийн болон Төсвийн байнгын хорооноос тогтоох нь:

Нэг.Нийтийн өргөдлийн цахим системд иргэн Энхтөрийн Батбаяраас орон нутгийн замын хураамж 10 мянган төгрөг болсныг цуцлах асуудлаар ажлын хэсэг байгуулах тухай нийтийн өргөдөл ирүүлснийг 33015 иргэн дэмжсэн тул уг нийтийн өргөдлийг судлан үзэж, санал, дүгнэлт гаргах үүрэг бүхий ажлын хэсгийг дараах бүрэлдэхүүнтэйгээр байгуулсугай. Ажлын хэсгийн ахлагч Пунсалмаа, ажлын хэсгийн гишүүд Галбадрах, Ганхуяг, Лувсанжамц, Мөнхтулга, Замира, Энхтүвшин, Сайнзориг, Бадамсүрэн, Жангабыл, Саранчулуун. Өөр нэр хаягдсан хүн байхгүй биз?

Хоёр.Ажлын хэсэгт мэргэжил арга зүйн туслалцаа үзүүлэх, мэдээллээр хангах чиглэлээр холбогдох байгууллагын албан тушаалтнуудыг тухай бүр татан оролцуулахыг ажлын хэсэгт зөвшөөрсүгэй. Өргөдлийн байнгын хорооны дарга Номинчимэг, Төсвийн байнгын хорооны дарга Наранбаатар. Гишүүд бэлтгэе, санал хураалтад бэлтгэе. 17 хүн бэлэн болсон байна. Санал хураалт. 57.6 хувиар батлагдлаа. Тогтоолын төсөл, Ажлын хэсэг байгуулах тухай тогтоол батлагдсан. Санал хураалтын дүнг танилцуулчихлаа.

14.20 цаг

Төсвийн байнгын хороо болон Өргөдлийн байнгын хорооны хамтарсан хуралдаанаар хэлэлцэх асуудал дууссан тул өнөөдрийн хуралдаан өндөрлөснийг мэдэгдье. Гишүүд, ажлын хэсэгт баярлалаа.

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,
ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ Д.УЯНГА