Перевод

Приложение

к Постановлению Счетной палаты

№ 65 от 30 ноября 2017 года

**ОТЧЕТ**

**аудита окружающей среды относительно качества воздуха**

**в Республике Молдова**

# СПИСОК АББРЕВИАТУР

|  |  |
| --- | --- |
| **ЕЖЕГОДНИК** | Годовой отчет о деятельности, связанный с областью окружающей среды, составленный ГЭИ или ГГС |
| **НПУ** | Неблагоприятные погодные условия  |
| **НЦОЗ**  | Национальный центр общественного здоровья  |
| **КООНИК** | Рамочная Конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата |
| **КТЗВБР**  | Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния  |
| **КЗОС** | Конвенция по защите озонового слоя  |
| **EUROSAI** | Европейская организация Высших органов аудита  |
| **ГЭИ** | Государственая экологическая инспекция  |
| **ГИП**  | Генеральный инспекторат полиции  |
| **ВОА**  | Высший орган аудита  |
| **МОС** | Министерство окружающей среды  |
| **МЗ** | Министерство здравоохранения  |
| **ВОЗ** | Всемирная организация здравоохранения  |
| **ГГС** | Государственная гидрометеорологическая служба  |
| **ЕС**  | Европейский Союз  |

**ТЕРМИНОЛОГИЯ**

***Качество воздуха*** – совокупность качественных и количественных характеристик атмосферного воздуха, определяющих его состояние.

***Концентрация по существу*** – концентрация выделяемого, зарегистрированного и сохраняющегося в определенной зоне загрязняющего вещества.

***Предельно допустимая концентрация (ПДК)*** – концентрация загрязнителей в атмосфере, разрешенная действующими правилами для различных зон и интервалов времени, при которой не отмечается негативного воздействия на окружающую среду, нормативы качества воздуха в населенных пунктах, критерии качества воздуха

***Неблагоприятные метеорологические условия (НМУ)*** – период, в течение которого климатические условия ведут к концентрации эмиссий в атмосферном воздухе над поверхностью земли, превышая нормативы качества воздуха.

***Предельно допустимый выброс (ПДВ)*** – выброс загрязнителей, установленный путем расчета дисперсии в приземный слой атмосферы источником или группой источников выброса, которые не превышают нормативы качества воздуха, установленные для населения, животного и растительного мира

***Мониторинг загрязнения воздуха*** - система регулярного наблюдения за концентрацией вредных веществ в атмосферном воздухе с целью оценки уровня его загрязнения.

***Заболеваемость*** – отношение между числом больных и всем населением в данном месте в определенный период времени.

***Смертность*** – показатель, который измеряет число умерших лиц по отношению к определенному населению.

***Национальный плафон выброса*** – максимальное количество вещества, выраженное с килотоннах, которое может быть выделено в государстве в течение одного календарного года. Для различных стран эти плафоны имеют различное значение в зависимости от особенностей стран (размера, промышленного потенциала и др.).

***Загрязнитель*** - любое находящееся в воздухе вещество - твердое, жидкое, газообразное (парообразное) или энергия (радиационная, электромагнитная, ионизированная, тепловая, звуковая или вибрационная), которые могут оказывать негативное воздействие на здоровье людей и/или на окружающую среду.

***Предельный размер*** – фиксированный уровень загрязнителя в целом с целью уклонения, предотвращения или снижения вредного воздействия на человеческое здоровье и/или на окружающую среду, который не должен быть превышен, если достигнут.

*Если одно солнце и один воздух существуют для всех,*

*почему некоторые стремятся загрязнить их, загрязняя себя?*

*(Григорий Виеру)*

# ОБОБЩЕНИЕ

***Воздушная оболочка*** *Земли* являетсяжизненным элементом для существования человека, так как представляет собой защиту земли от опасных лучей солнца и значительно смягчает климатическую нагрузку на поверхность земного шара. Она является одной из самых хрупких подсистем окружающей среды благодаря своей ограниченной способности абсорбировать и нейтрализовать загрязняющие вещества, постоянно выделяемые в результате человеческой деятельности, что в наше время угрожает природному равновесию воздуха, которое поддерживалось в течение миллионов лет.

***То, что мы называем воздухом, есть...***

***Воздух*** - это смесь газов, абсолютно необходимых для жизни, при его отсутствии человек не может прожить более нескольких минут.

***То, что мы называем загрязненным воздухом, есть...***.

***Загрязненный воздух*** представляет собой воздух, загрязненный загрязнителями, которые негативно влияют на человеческое здоровье и окружающую среду. Эти вещества независимо, если поступают из антропогенных или природных источников, загрязняя воздух, провоцируют негативные последствия на человеческий организм, влияя на качество жизни и снижая надежду к жизни.

***То, что мы называем защитой воздуха, есть...***

Охрана воздуха представляет собой набор организационных, экономических, технических, юридических и других мер, предназначенных предотвращать и бороться с загрязнением атмосферы. Против загрязнения могут быть предприняты некоторые действия, такие как сохранение и повторная посадка лесов, установление плафонов выбросов, ограничение и/или приостановление чрезвычайно загрязняющей деятельности, озеленение автодорог, модернизация технологических процессов и др.

Значимо осознание всем обществом относительно важности сохранения и улучшения качества воздуха для безопасности окружающей среды и человеческой жизни.

В своем развитии человек действовал без понимания того, что приходит к разрушению равновесия между выделением и потреблением кислорода, так необходимого для жизни. Резерв кислорода из атмосферы обновляется растительностью, однако это обновление недостаточно для компенсации потерь вследствие потребления. Сюда еще вмешиваются океан и растительность, которые реинтегрируют состояние природного равновесия.

Загрязнение атмосферы является серьезной социально-экономической проблемой, которая в некоторых странах мира, особенно в промышленно развитых странах, приняла массовые масштабы и заставила государства создавать режимы ограничения и/или борьбы с загрязнением.

Право собственности государства[[1]](#footnote-2) на атмосферный воздух следует из принадлежности воздушного пространства к своей территориальной природной окружающей среде, право исключительно территориального превосходства и суверенности использовать атмосферу. Особенности правового режима атмосферного воздуха заключаются в том, что благодаря своей физической собственности, он не может быть индивидуализирован, чтобы стать объектом собственности, а его охрана должна обеспечиваться в пределах ***реальных*** возможностей ***потребления*** и ***практического влияния*** на состояние атмосферы.

Начиная с 1995 года, Республика Молдова включилась в тему загрязнения и взятия обязательств в международном плане[[2]](#footnote-3), связанных с продвижением отношений и кооперированием в области охраны окружающей среды, в частности в области атмосферного загрязнения.

На момент, в условиях Соглашения об ассоциации с ЕС[[3]](#footnote-4), наша страна взяла обязательства перед европейским сообществом и собственными гражданами развивать и укреплять сотрудничество в вопросах, связанных с окружающей средой, в том числе путем сохранения, охраны, улучшения и восстановления качества окружающей среды, охраны человеческого здоровья, устойчивого использования природных ресурсов и продвижения мер на международном уровне для поднятия проблем, связанных с окружающей средой на региональном или глобальном уровне в области качества воздуха. Особое внимание стороны должны обратить на трансграничные аспекты и региональное сотрудничество.

В рамках XIII заседания Рабочей группы по аудиту окружающей среды EUROSAI[[4]](#footnote-5), Счетная палата Республики Молдова приняла решение, совместно с другими ВОА, провести кооперативный аудит в области атмосферного воздуха[[5]](#footnote-6). Результаты аудита будут служить для руководящих лиц по принятию законов на европейском уровне в качестве полезного источника для улучшения политической базы сообщества и повышения качества жизни в экологическом аспекте.

*Цель сотрудничества заключается не только в разработке общего отчета, который предоставит надежное и точное отражение ситуации касательно качества воздуха в различных странах, а также сделать обзор передовых практик и эффективных решений, отмеченных в данной области.*

В соответствии с Программой деятельности внешнего публичного аудита[[6]](#footnote-7), аудиторская миссия окружающей среды относительно качества атмосферного воздуха была инициирована и реализована впервые с целью оценки области сквозь призму эффективности национальной базы политик и результативности деятельности государственных учреждений, вовлеченных в охрану и борьбу с загрязнением воздуха в Республике Молдова.

Хотя, согласно официальным источникам[[7]](#footnote-8), ситуация относительно качества воздуха в Республике Молдова еще не является тревожной, количество выброшенных загрязнений в атмосферу сохраняется ниже допустимо установленного уровня (350,0 тыс. тонн выбросов/год)[[8]](#footnote-9), экологи не прекращают бить тревогу, что является мотивом для беспокойства, в том числе для правительственных учреждений.

Необходимо признать факт, что проблемы по охране воздуха не являются правительственным приоритетом. В этой связи, посредством настоящего Отчета аудита Счетная палата предложила проинформировать и таким образом способствовать повышению уровня осведомленности всех заинтересованных сторон в том, что касается острого эффекта загрязненной окружающей среды и влияния плохого качества воздуха на человеческое здоровье и экосистемы в целом.

Вызов, с которым мы сталкиваемся, заключается в том, чтобы подтвердить факт, что политики в отношении воздуха сосредоточились на взаимовыгодном сценарии в рамках формулы ,,Здоровье - Окружающая среда”, а руководство ориентировать в смысле преобразования вызовов в возможности, в том числе устойчивый бизнес, что касается окружающей среды.

Необходимо подчеркнуть факт, что Европейский Союз обращает внимание на необходимость бороться, в том числе на национальном уровне, с глобальной проблемой загрязнения воздуха и просит активной поддержки с целью устойчивого управления этим ресурсом путем исследования проблем из данной области на национальном уровне, а также разрабатывать практические решения для руководящих лиц. В этом контексте, основные уязвимости, связанные с обеспечением качества воздуха в Республике Молдова, выявленные в рамках этой аудиторской миссии, изложены следующим образом:

* *отсутствие интегрированной системы менеджмента качества воздуха, которая бы обеспечивала абсолютное соблюдение принципа ,,Загрязнитель платит”;*
* *неприведение в соответствие к нынешним требованиям механизмов, связанных с управлением областью;*
* *неэффективность актуальной системы мониторинга качества воздуха;*
* *нереализация международных обязательств по причине частичной отчетности;*
* *ограниченная доступность к информации о качестве воздуха;*
* *нерезультативное сотрудничество между ответственными лицами с полномочиями в данной области;*
* *упущение части возможных платежей за загрязнение по причине неполного учета экономических агентов, генерирующих загрязнения (1,4 млн. леев за 2016 год);*
* *невыделение финансовых средств для развития области;*
* *непроведение оценки влияния загрязнения воздуха на состояние здоровья;*
* *неустановление плафонов выбросов загрязнителей;*
* *нереальная информация об объеме выбросов загрязнителей в воздух как от фиксированных источников, так и от движимых;*
* *необеспечение принципа запрещения загрязнения в условиях отношения плата за загрязнение – воздействие, вызванное окружающей среде;*
* *необеспечение исчерпывающего регламентирования размера налагаемого штрафа в тех же условиях за превышение допустимых выбросов;*
* *нерегламентирование экологического фактора при ввозе и размещении в таможенном режиме временного допуска на территорию Республики Молдова автотранспортных средств;*
* *неэффективность существующих процедур контроля загрязнения в неблагоприятных погодных условиях;*
* *отсутствие сети по автомониторингу и автоматической регистрации выбросов загрязнителей в атмосферный воздух.*

Окончательные итоги аудита предполагают возможность использования полученных результатов путем предоставления их в распоряжение руководящих лиц законодательного и исполнительного органов на национальном уровне в форме ряда выводов и рекомендаций относительно мер, которые должны быть приняты для устранения установленных возможных недостатков и нарушений, а также для повышения эффективности менеджмента в аудируемой области. Рекомендации аудита ориентированы на придание импульса развитию интегрированной системы менеджмента качества воздуха, базирующейся на качественной правовой базе, гармонизированной с европейской, поддерживаемой финансово и политически со стороны руководящих лиц, в рамках которой с целью обеспечения качества воздуха действуют совместно и активно как Правительство, предприниматели, так и граждане.

***Справка.*** *Отчет аудита не охватывает все аспекты и проблемы, связанные с охраной атмосферного воздуха в Республике Молдова, какими являются сельское хозяйство и некоторые области национальной экономики. Были рассмотрены наиболее существенные виды деятельности со значительным воздействием на качество воздуха, такие как промышленность, транспорт и др.*

# ВВЕДЕНИЕ

Право на безвредную окружающую среду с экологической точки зрения для жизни и здоровья, в том числе наше право дышать чистым воздухом, представляет собой бесспорно основополагающее право человека, предусмотренное Конституцией.

Охрана воздуха является проблемой глобального значения, которая должна стать национальным приоритетом, так как непосредственно касается условий жизни и здоровья населения, осуществления экономических интересов, а также способностей общества к устойчивому развитию. В мире все более урбанизированном люди нуждаются в чистом воздухе.

Признан факт, что состояние хорошего здоровья населения и здоровой окружающей среды не может быть реализовано в условиях экологически деградированной ситуации, а новые технологии из области охраны атмосферного воздуха не могут сами нейтрализовать негативные последствия явления загрязнения атмосферного воздуха. Для охраны человеческого здоровья и окружающей среды как целого, особенно важно бороться с источниками выбросов загрязнений, выявлять и применять наиболее эффективные меры по снижению выбросов в местном, национальном и коммунитарном плане, учитывая стандарты, пособия и программы Всемирной организации здравоохранения.

Обеспечение охраны атмосферного воздуха должно быть незаменимой частью политики окружающей среды и устойчивого развития Республики Молдова. В этой связи для развития соответствующих политик Республика Молдова обязалась прогрессивно приблизить национальное законодательство к законодательству Европейского Союза в сроки, предусмотренные Соглашением об ассоциации[[9]](#footnote-10).

Нынешнее европейское законодательство о качестве воздуха базируется на принципе, что страны члены Союза делят территории на множество зон управления, по которым должны оценивать качество воздуха. Основные законодательные акты, которые устанавливают лимиты по всей Европе, включают Директива о качестве окружающего воздуха и более чистого воздуха для Европы[[10]](#footnote-11) и Директива относительно оценки и управления качеством окружающего воздуха[[11]](#footnote-12).

Другим подходом для улучшения качества воздуха является установление годовых лимитов выбросов для определенных загрязнителей. В этих случаях, европейские страны ответственны за разработку мер, необходимых для обеспечения того, чтобы уровни их выбросов располагались ниже национального плафона, установленного для определенных загрязнителей, согласно Гетеборгскому протоколу, а также Директивы о национальных плафонах выбросов для определенных атмосферных загрязнителей[[12]](#footnote-13).

Европейские положения в области воздуха устанавливают необходимость обеспечения оценки и осуществления мониторинга качества воздуха, а также предоставления необходимой информации общественности.

Нынешняя национальная правовая база, которая регламентирует область воздуха, представлена Законом об охране атмосферного воздуха[[13]](#footnote-14), утвержденным еще в 1997 году, а также Стратегии окружающей среды на 2014-2023 годы[[14]](#footnote-15).

Администрирование области охраны атмосферного воздуха осуществляется Правительством посредством Министерства окружающей среды, Министерства здравоохранения, а также органов местного публичного управления в соответствии с возложенными полномочиями.

***Справка.*** *В результате реформы Правительства Министерство окружающей среды, путем объединения с двумя министерствами, было переименовано в Министерство сельского хозяйства, регионального развития и окружающей среды[[15]](#footnote-16), а Министерство здравоохранения, путем объединения с Министерством труда, социальной защиты и семьи, было переименовано в Министерство здравоохранения, труда и социальной защиты[[16]](#footnote-17).*

**Министерство окружающей среды** разрабатывает и продвигает экологическую политику в данной области; разрабатывает нормативы предельно допустимых выбросов (ПДВ); обеспечивает национальную систему для государственного учета вредного воздействия на атмосферный воздух; осуществляет посредством *Государственной гидрометеорологической службы* мониторинг загрязнения воздуха, информируя Правительство, органы публичной администрации и население об уровне загрязнения воздуха; посредством *Г*осударственн*ой экологической инспекции*, предоставляет разрешения физическим и юридическим лицам, осуществляющим производственную деятельность, связанную с выбросом загрязнителей в атмосферный воздух, и осуществляет государственный контроль в данной области, в том числе по соблюдению нормативов ПДВ загрязнителей. В случае, когда превышены нормативы выбросов загрязнителей, Государственная экологическая инспекция может требовать приостановить деятельность бенефициара природных ресурсов и/или вправе наложить санкции в пределах, установленных Кодексом о правонарушениях.

**Министерство здравоохранения** продвигает политику обеспечения качества воздуха соответствующего безопасности здоровья и благосостоянию людей; разрабатывает нормативы предельно допустимых концентраций загрязнения (ПДК) и уровень их вредного физического воздействия на атмосферный воздух; оценивает состояние здоровья населения в сравнении с уровнем загрязнения воздуха и возможным ущербом для здоровья людей; осуществляет государственный контроль за соблюдением норм ПДК посредством *Службы* государственн*ого надзора за общественным здоровьем*.

**Органы местного публичного управления** разрабатывают мероприятия по обустройству и созданию зеленых насаждений в населенных пунктах; обеспечивают планирование и реализацию мер по предотвращению вредного воздействия загрязнителей на атмосферный воздух; обеспечивают систематическое и оперативное информирование населения и заинтересованных лиц об уровне загрязнения воздуха.

Вместе с тем, **физические и юридические лица**, осуществляющие производственную деятельность, генерирующие выброс загрязнителей в атмосферный воздух, обязаны создать сеть автомониторинга и автоматической регистрации выброса загрязнителей, предпринять действия для обеспечения выполнения условий и положений разрешений на выбросы, соблюдать нормы по охране воздуха, принимать меры с целью снижения выбросов загрязнителей, а также соблюдать принцип ,,Загрязнитель платит”.

# СФЕРА И ПОДХОД АУДИТА

Европейский Союз является общим автором и играет важную роль в международных действиях, касающихся стандартов охраны окружающей среды. Политики окружающей среды Союза продвигают устойчивую экологическую базу, которая способствует экологизации экономики и охране природы, здоровья и качества жизни лиц, живущих на европейском континенте.

По мере того, как население мира возрастает, проблемы окружающей среды становятся одними из наиболее неотложных, в этой связи было необходимо предусмотреть множество действий для гарантирования того, что воздух и другие природные ресурсы содержатся чистыми, почва и экосистемы устойчиво эксплуатируются, а климатические изменения поддерживаются в управляемых пределах.

*Загрязнение воздуха* числится среди основных проблем окружающей среды, которой занимаются европейские граждане.

Согласно отчету Европейской комиссии[[17]](#footnote-18), политика и законодательство ЕС для чистого воздуха требуют значительно улучшить качество воздуха для приближения к уровням, рекомендованным ВОЗ. В этой связи необходимо интенсифицировать совместные усилия с целью обеспечить полное соответствие с законодательством Союза в области качества воздуха и определить долгосрочные стратегические цели и действия.

С целью снижения загрязнения, лучшего интегрирования требований окружающей среды с секторными политиками и укрепления сотрудничества с европейским сообществом, Европейский Союз разработал полный набор законодательных актов о качестве воздуха[[18]](#footnote-19), которые устанавливают цели и стандарты, связанные со здоровьем, для ряда атмосферных загрязнителей. В этом контексте, европейские страны также имеют обязательство обеспечить то, чтобы выбросы на национальном уровне не превышали установленные плафоны, а актуализованные информации о концентрациях различных загрязнителей в окружающей среде являются реальными и систематически предоставляются в распоряжение общественности.

Европейский Союз признает европейские стремления Республики Молдова и желание страны интегрироваться в Союз. Так, с целью консолидации совместных усилий по введению в действие политик окружающей среды, в частности о качестве воздуха, Рабочая группа EUROSAI[[19]](#footnote-20) по аудиту окружающей среды запустила инициативу по реализации совместного аудита по качеству воздуха в 16 европейских странах, в том числе в Республике Молдова. В рамках заседаний Рабочей группы был сделан акцент на важность перенесения атмосферных загрязнителей и их вредного воздействия на длинные дистанции, на трансграничный уровень, особенно твердых порошков (РМ), которыми обеспокоена и Всемирная организация здравоохранения.

*Цель аудита* заключается в оценке результативности политик в области охраны воздуха, а также эффективности институционального потенциала в области управления качеством воздуха.

В рамках этой миссии аудит предложил в качестве цели ответить приоритетно на следующие общие вопросы: ,,***Обеспечивают ли существующие национальные политики интегрированную систему менеджмента качества воздуха? Являются они эффективными и результативными по сравнению с коммунитарной юридической базой?”.***

В этой связи аудиторская группа сформулировала специфические вопросы, а именно:

 *(1) Республика Молдова подвергнута риску загрязнения воздуха?*

 *(2) Предпринимает Правительство адекватные действия по предотвращению рисков и смягчению воздействия загрязнения воздуха, в том числе по борьбе с основными источниками загрязнения?*

*(3) Существуют ли эффективные национальные политики, посвященные качеству воздуха? Они соотнесены с внешними обязательствами в данной области?*

*(4) Обеспечено достижение стратегических целей по созданию системы интегрированного менеджмента качества воздуха?*

 *(5) Обеспечено осуществление мониторинга и составление отчетности о реальном уровне загрязнения воздуха?*

С целью оценки политик и системы менеджмента окружающей среды в области воздуха в целом, а также по каждому разделу в отдельности, аудиторская группа рассмотрела аналитические и документарные доказательства, собранные от Министерства окружающей среды, Министерства здравоохранения, Государственной экологической инспекции, Государственной гидрометеорологической службы, Центра общественного здоровья, Офисов окружающей среды, Национального агентства автомобильного транспорта, Генерального инспектората полиции. Одновременно, в ходе аудита, совместно с представителями Ггосударственной экологической инспекции, согласно годовому плану контроля, были осуществлены визиты на места и физические наблюдения у 4 экономических агентов, которые осуществляют деятельность, генерирующую загрязняющие выбросы в атмосферный воздух, расположенных в мун. Кишинэу и р-не Резина. Период аудита охватил 2014-2016 годы.

***Подход аудита*** был комбинированным, ориентированным на систему (*рассмотрение функциональности системы менеджмента качества воздуха)* и на проблемы *(выявление уязвимостей и дисфункций из области воздуха),* оказывая повышенное внимание выделению финансовых средств для финансирования области.

***Область применения и методология аудита представлены в приложении №1 к настоящему Отчету.***

# КОНСТАТАЦИИ АУДИТА

**Общая цель аудита: *,,Обеспечивают ли существующие национальные политики интегрированную систему менеджмента качества воздуха? Являются они эффективными и результативными по сравнению с коммунитарной юридической базой?”.***

|  |
| --- |
| Любое суверенное и независимое государство обязано быть обеспечено политикой, в комплексе ориентированной прагматически с воздействием управления на благосостояние граждан. Подход руководящих лиц должен основываться на функциональных, взаимосвязанных системах, в рамках которых существуют эффективные процессы, а корреляция между ними является оптимальной и находится под контролем.Национальная система менеджмента качества воздуха характеризуется ограниченной функциональностью и не способна оценить влияние выбросов на качество воздуха и управлять рисками относительно здоровья, подвергаемого вредным влиянием загрязнения.Республика Молдова не подготовлена быстро реагировать на вызовы окружающей среды ни в финансовом аспекте, ни в техническом в случае широкой индустриализации и/или общего загрязнения из-за пределов государственной границы. Бесспорным является то, что если руководство не увеличит уровень сопротивляемости против уязвимости и угроз, связанных с данной областью, Республика Молдова ставит под угрозу преобразование посредством европейской интеграции по разделу качества воздуха и ставит под сомнение экологическую безопасность и здоровье в случае непредсказуемого чрезвычайного загрязнения.  |

## Цель I: Республика Молдова подвергнута риску загрязнения воздуха?

Вследствие того, что атмосфера является наиболее широким и в то же время наиболее непредсказуемым вектором распространения загрязнителей, требуется, чтобы предупреждение загрязнения воздуха составляло проблему национального государственного значения.

Атмосферный воздух, наряду с другими компонентами окружающей среды, имеет жизненно важное значение для природы и здоровья граждан Республики Молдова. Для обеспечения устойчивого развития окружающей среды и общества необходимо охранять воздух от неблагоприятного воздействия, провоцированного загрязнителями. Загрязнение представляет собой заражение окружающей среды материей, которая может повлиять как на человеческое здоровье, так и на функции экосистем. Это может быть результатом природных причин или человеческой деятельности.

В социально-экономических условиях Республики Молдова безопасность окружающей среды и качество вдыхаемого воздуха не представляют повышенного интереса ни как для населения, ни руководства, а проблемы окружающей среды не воспринимаются как проблемы сообщества.

Информация касательно некоторых загрязнителей и их влияния на человеческое здоровье представлена на рисунке №1.

*Рисунок №1*

**Источник**: Разработано аудитом на основании Ежегодников государственной экологической инспекции и Государственной гидрометеорологической службы.

***3.1.1 Несмотря на то, что в нашей стране низкий уровень индустриализации и в настоящее время уровень выбросов загрязнений не превышает тревожный уровень, загрязнение воздуха остается значительной проблемой, а тенденция роста числа транспортных средств и предприятий, генерирующих загрязнения, влияет на качество воздуха в Республике Молдова, таким образом, не будучи обеспеченным право будущих поколений дышать чистым воздухом.***

Развитие общества влияет на качество воздуха, урбанизация, индустриализация и развитие транспорта являются генераторами выбросов с наиболее значительными концентрациями загрязнителей.

Согласно официальной информации[[20]](#footnote-21), приоритетно в Республике Молдова загрязнение воздуха обусловлено дорожным движением, железнодорожным и воздушным транспортом, производством электрической энергии, отоплением жилья, а также промышленной деятельностью.

На уровень загрязнения атмосферного воздуха влияют выбросы, поступающие из трех видов источников загрязнения[[21]](#footnote-22):

* передвижные источники (автомобильный, железнодорожный, воздушный и речной транспорт);
* стационарные источники (заводы, фабрики, заправочные станции, котельные и др.);
* трансграничный перенос загрязнителей.

Основными загрязнителями, установленными для Республики Молдова, являются:

* ***окись углерода*** (CO) – один из наиболее важных загрязнителей, очень ядовитый. Загрязнение окисью углерода обусловлено функционированием двигателей внутреннего сгорания, оно составляет 11% от всех выхлопов автомобилей. Повышенный выброс CO производится тогда, когда горение топлива неполное, так случается в первые 2 минуты функционирования двигателей автомобилей;
* ***мелкие частицы (PM)*** – мелкая пыль, смесь твердых и жидких частичек, характеризующаяся пониженным размером по сравнению с другими загрязнителями. Результаты исследований ВОЗ свидетельствуют, что отрицательное влияние РМ на здоровье городского населения со всего мира обусловлено примерно 800 тыс. преждевременных смертей, загрязнение пылью генерируется, в основном, *горением топлива*.

 Учитывая физическую собственность и влияние на человеческое здоровье, большое внимание в наши дни уделяется твердым суспензиям PM, проблема была и в центре обсуждения международных организаций. В условиях, когда эти загрязнители имеют особенность переноситься на длинные расстояния, на трансграничный уровень, граждане Республики Молдова рискуют заболеть в связи с генерируемыми опасными выбросами, импортируемыми из других стран;

* ***углеводороды*** (CH) – вещества, которые при неполном сгорании выделяют токсины. Загрязнители аккумулируются в зонах интенсивной индустриализации и/или многолюдных зонах по причине автомобильного движения, а также в помещениях, в которых курят;
* ***оксиды азота –*** монооксид азота (NO) и перекись азота (NO2), которые являются более токсичными оксида азота. Под влиянием ультрафиолетового газа оксиды азота вовлекаются в процессы фотохимического загрязнения воздуха и являются ядовитыми. Загрязнение NO2 связано с *характерным горением двигателей внутреннего сгорания и другими сгораниями при высоких температурах;*
* ***сернистый газ*** (SO2) – выброс в форме газа, который выделяется *из антропогенных источников*, *от производства* *промышленной продукции и,* в небольшом объеме, от двигателей *Diesel*. В атмосфере он катализирует кислотные осадки, с токсичным воздействием на растительность и почву.

Несмотря на то, что количество общих выбросов загрязнителей сохраняется ниже уровня критического загрязнения, установленного в 1990 году, который в соответствии с Киотским протоколом являлся годом с наиболее высоким уровнем индустриализации, за последние 10 лет зарегистрировано незначительное снижение выбросов окислов азота от всех источников загрязнения, информация представлена на диаграмме №1.

*Диаграмма №1*

***Источник.*** Ежегодники ГЭИ и ГГС за 2015-2016 годы.

В Республике Молдова, согласно экологам[[22]](#footnote-23), количество загрязнителей, выброшенных в атмосферу от всех источников загрязнения, было оценено в 2016 году в объеме 210,1 тыс. тонн или на 10,0 тыс. тонн больше, чем в 2015 году (199,0 тыс. тонн). В условиях нашей страны эта ситуация характеризуется медленной индустриализацией и невовлечением руководства с целью применения новых инновационных методов для быстрой борьбы с загрязнением.

Стратегическое ориентирование Республики Молдова связано с повышением эффективности и конкурентоспособности промышленного сектора после периода ’80-’90 годов, на который повлиял политический, социальный и экономический кризис. В качестве стратегического направления было установлено формирование промышленного жизнеспособного, многоотраслевого, технологически передового и конкурентоспособного комплекса, соотнесенного с европейскими стандартами. Состояние и перспективы развития национальной промышленности зависят в значительной мере от уровня инфраструктуры, которая ее обслуживает и, в первую очередь, от транспорта, энергетики и коммуникаций, а также информационной инфраструктуры.

Транспорт, *передвижной источник* загрязнения, представляет один из основных элементов инфраструктуры промышленности и стал незаменимым в повседневной жизни. В настоящее время автомобили загрязняют в 8-10 раз меньше, чем те, которые имелись в обороте 30 лет назад, в связи с тем, что интенсифицировалась озабоченность по снижению загрязнения, выделяемого двигателями автомобилей, с целью выявления альтернативного топлива.

В Республике Молдова, особенно в городских населенных пунктах, транспорт является основным источником загрязнения атмосферного воздуха. В среднем по стране на транспорт приходится 86,2% от общего объема вредных веществ, вбрасываемых в атмосферный воздух. Число транспортных дорожных средств постоянно растет (в 2016 году – 892,7 тыс. единиц, в 2015 году – 867,2 тыс. единиц), а сейчас число машин в крупных городах сопоставлено с числом лиц. Необходимо знать, что автомобиль в течение одного года использует объем чистого воздуха равный объему, необходимому для дыхания 100 лиц[[23]](#footnote-24). Увеличение числа транспортных средств отрицательно влияет на состояние воздушного бассейна. Ситуация обостряется и по причине того, что в страну импортируются и используются старые автомобили, срок эксплуатации которых превышает 7 лет.

В период 2014-2016 годов, число зарегистрированных транспортных средств указывает на тенденцию роста на 51,2 тыс. единиц, что предполагает примерно 25,5 тыс. единиц ежегодно. Необходимо отметить, что хотя число транспортных средств возросло, объем выбросов загрязнителей от сгорания топлива снизился в 2016 году на 13,0 тыс. тонн (166,0 тыс. тонн выбросов) против 2014 года (179,0 тыс. тонн выбросов), что обусловлено ростом числа зарегистрированных транспортных средств, работающих на основе электрических двигателей и использующих в качестве топлива газ.

Из общего числа зарегистрированных транспортных единиц, передвигающихся по территории Республики Молдова, существенный удельный вес (35%) приходится на транспортные средства с двигателем, которые используют в качестве топлива дизельное топливо, в том числе городской транспорт.

Необходимо отметить, что автомобили, которые работают на дизельном топливе, генерируют самый высокий уровень оксидов азота и загрязняют воздух *мелкими частицами (PM*) в пропорции в 30-50 раз больше, чем те, которые работают на бензине. Вместе с тем, моторы Diesel выбрасывают свыше 90% от выбросов пыли в суспензии (PM).

Число автомобилей, которое продолжает расти из года в год и, соответственно, темп роста окислов азота может генерировать критические уровни загрязнения воздуха с тяжелыми последствиями в социально-экономическом и экологическом аспекте, необходимы срочные меры по предотвращению и снижению загрязнения.

В Республике Молдова наиболее загрязненными зонами по причине наличия ***автомобильного транспорта*** считаются[[24]](#footnote-25) мун. Кишинэу, г.Анений Ной и мун. Бэлць.

Динамика выбросов окислов азота от автомобильного транспорта в наиболее загрязненных городах Республики Молдова в период 2010-2016 годов представлена на диаграмме №2.

*Диаграмма №2*

***Источник.*** Ежегодники ГЭИ за 2010-2016 годы„Охрана окружающей среды в Республике Молдова”.

Данные из диаграммы свидетельствуют, что объем выбросов окислов азота от автомобильного транспорта как в мун. Кишинэу, так и в других городах республики в период 2010-2016 годов незначительно варьировал, зарегистрировав снижение на 19,6 тыс. тонн выбросов. Вместе с тем, благодаря тому, что мун. Кишинэу является наиболее населенным городом, различие между объемом выбросов между городскими населенными пунктами является очень видимым, что свидетельствует о том, что жители столицы дышат самым загрязненным воздухом.

В то же время, учитывая численность населения, зарегистрированную в наиболее населенных городах, уровень загрязнения на число населения самый высокий в г. Анений Ной (0,943 т/чел.), далее следуют г. Флорешть (0,561 т/чел.) и Хынчешть (0,382 т/чел.), в то время как в мун. Кишинэу он составляет 0,078 т/чел.

Загрязнение воздуха в нашей стране обусловлено ещё урбанизацией и развитием промышленности.

***В качестве стационарных источников*** выбросов загрязнений основными продолжают оставаться промышленные объекты и электрические и тепловые станции, а также котельные коммунального сектора.

В контексте роста на 4% числа предприятий загрязнителей в период 2014-2016 годов (2014 год – 5339 предприятий, 2015 год – 5525 предприятий, 2016 год– 5569 предприятий), общее количество рассчитанных и выброшенных в атмосферу загрязнителей от стационарных источников зарегистрировало в этот же период рост на 22% (2014 год – 20,8 тыс. тонн выбросов, 2015 год – 21, 8 тыс. тонн выбросов, 2016 год – 26,6 тыс. тонн выбросов). Эта ситуация свидетельствует о том, что темп загрязнения воздуха от стационарных источников более ускоренный по сравнению с темпом экономического развития. В этих условиях, в отсутствие адекватных мер по охране воздуха рискуем стать жертвами экономических выгод.

Динамика выбросов загрязнителей от стационарных источников в наиболее индустриализованных зонах Республики Молдова в 2014 – 2016 годах представлена на диаграмме №3.

*Диаграмма №3*

***Источник.*** Ежегодник ГГС ,,Состояние качества атмосферного воздуха по территории Республики Молдова” за 2015 год.

Аудит отмечает, что снижение уровня загрязнения воздуха стационарными источниками загрязнения крупных промышленных предприятий обусловлено снижением объема производства. По этой причине загрязнителями воздуха в настоящее время становятся стационарные источники частных предприятий с меньшим объемом производства. Крупные предприятия вынуждены инвестировать финансовые средства для содержания существующих очистных установок в состоянии функционирования или для их модернизации, чтобы не платить значительные суммы за загрязнение, что, к сожалению, не применяют и малые предприятия. Несмотря на то, что в настоящее время их влияние на воздух незначительно, нельзя пренебрегать этими предприятиями, так как число их постоянно растет.

Исходя из опыта других стран, таких как Израиль, Албания, Словения, основным источником загрязнения также является транспорт. В Польше, как автомобильный транспорт, так печи и котлы для дома являются самыми значительными источниками загрязнения, а также и энергетическая промышленность, которая основывается больше на использование угля.

Отмечается, что в последние 20 лет Европейский Союз значительно снизил уровни выбросов для многих загрязнителей, выбросы свинца были снижены примерно на 90%[[25]](#footnote-26).

*Несмотря на достигнутый прогресс, загрязнение воздуха продолжает оставаться одной из основных забот европейского населения, но из-за отсутствия убедительных действий, предпринимаемых в настоящее время, право дышать чистым воздухом не может быть обеспечено, в том числе для будущих поколений.*

 ***3.1.2. Республика Молдова не располагает реальной информацией относительно объема выбросов загрязнителей в воздух, а граждане не обеспечены качеством вдыхаемого воздуха, что препятствует принятию мер по охране здоровья и, соответственно, ограничивает уровень участия населения в политиках государства, ориентированных на охрану воздуха. В этих условиях в любой момент можем столкнуться с экологической катастрофой и, как результат, стать пострадавшей нацией.***

В нынешнем обществе информирование играет решающую роль в социально-экономической жизни страны, становясь с течением времени растущей и незаменимой силой с сильным влиянием на управление и поведение общества в целом.

С целью обеспечения экологической безопасности, информирование общественности стало одним из компонентов Национальной программы, утвержденной Правительством[[26]](#footnote-27) на 2007-2015 годы, а также Стратегии окружающей среды на 2014-2023 годы. Согласно Программе, Министерство окружающей среды должно действовать в направлении совершенствования системы информирования населения о качестве окружающей среды, привлекать общественность в процесс разработки и внедрения стратегических документов о создании условий открытости принимаемых решений.

В целях информирования и повышения сознательности общественности Министерство окружающей среды[[27]](#footnote-28) должно разрабатывать и издавать непосредственно или через подведомственные учреждения *годовой Национальный отчет о состоянии окружающей среды и природных ресурсов в Республике Молдова,* а также *ежемесячные журналы ,,Окружающая среда”* и ,,*Экологический бюллетень”*.

Аудит отмечает, что до настоящего времени был разработан единственный Национальный отчет о состоянии окружающей среды и природных ресурсов в Республике Молдова, который охватил период 2007-2010 годов. Указывается, что данные, опубликованные в отчете, завышены и не актуализованы, а журналы, которые должны разрабатываться и ежемесячно издаваться, в 2016 году не были опубликованы. *В этих условиях ни Правительство, ни общество не информированы относительно реальной ситуации о состоянии окружающей среды, в том числе о качестве воздуха в Республике Молдова*.

Согласно Государственной экологической инспекции, информации об уровне загрязнения воздуха от стационарных источников, опубликованные в ежегодниках за 2014-2016 годы, были взяты из отчетов о загрязнении атмосферного воздуха „1-AER”, составленных и представленных Инспекции экономическими агентами загрязнителями*.* Необходимо отметить, что не все реальные агенты загрязнители взяты на учет Государственной экологической инспекцией, соответственно, собранные от загрязнителей данные не были полными, а опубликованная информация об объемах выбросов от стационарных источников не отражала реальные объемы по стране.

Такая же ситуация отмечается и при составлении отчетности об объемах выбросов от передвижных источников, рассчитанных на основании данных, представленных экономическими агентами, реализующими топливо. Согласно объяснениям Инспекции, представленные данные не проверяются, что влияет на их достоверность и, соответственно, не отражает реальную ситуацию по стране.

В свою очередь, ГГС, собирая пробы воздуха от станций по мониторингу качества атмосферного воздуха, поставляет с опозданием на 1 день достоверные данные и не покрывает все регионы страны, не предоставляя реальные данные в режиме онлайн, что не обеспечивает информирование общественности об уровне загрязнения воздуха в реальном времени по всей территории страны.

Отчеты за предыдущие годы, а также ежедневные уведомления об окружающей среде публикуются на официальных сайтах ГЭИ и ГГС, однако в условиях Республики Молдова не все лица имеют возможность к доступу и информированию.

***Несмотря на то, что доступ к информации, в том числе о качестве воздуха, является конституционным правом каждого гражданина, для некоторых социальных слоев оно не обеспечено, а опубликованные информации о состоянии воздуха не являются реальными и не отражают текущие данные***.

В сравнении, европейский гражданин информирован об уровне загрязнения воздуха в определенной зоне в режиме реального времени как онлайн, так и посредством местных газет, интерактивных панно, размещенных в публичных местах, посредством информационных афиш, трансляций и бесплатной рекламы.

В Голландии, например, граждане имеют возможность знать каким является уровень загрязнения воздуха посредством современных технологий определения уровня загрязнения частицами PM, представленных ниже на рисунке.

 Рисунок №1



***Источник.*** Фотография сделана аудитом.

***Другой заинтересованной стороной*** относительно качества воздуха является руководство. Министерство окружающей среды информируется подведомственными учреждениями о результатах государственного экологического контроля и мониторинга качества воздуха посредством годовых отчетов, в которых указаны основные проблемы и направлены релевантные решения в данной области, а Министерство, в свою очередь, обязано отчитаться Правительству.

Аудит отмечает, что в период 2014-2016 годов Министерство окружающей среды не представляло Правительству информационные справки относительно загрязнения атмосферного воздуха. Вместе с тем, в рамках заседаний Правительства в 2015 году в повестку для были внесены 3 вопроса из 40, а в 2016 году – 5 вопросов из 53, в которых касательно были затронуты субъекты, связанные с областью атмосферного воздуха.

В данном контексте аудит отмечает, что Министерство окружающей среды не консолидирует проблемы, выявленные специалистами по окружающей среде, и не отчитывается Правительству, в этих условиях была подвергнута риску экологическая безопасность и устойчивое развитие окружающей среды, а в результате политики государства не включают приоритетно действия по решению проблем в области воздуха.

***Справка****: Согласно представленной информации, Министерство сельского хозяйства, регионального развития и окружающей среды разрабатывает проект Стратегии по охране атмосферного воздуха, которая охватит проблемы, выявленные в данной области, и установит направления действий с целью их решения.*

В Израиле Министерство окружающей среды несет ответственность за ежегодное представление Правительству определенные отчеты, связанные с ситуацией по разделу окружающей среды, что непосредственно вовлекает Правительство в управление по улучшению ситуации из данной области на национальном уровне*.*

В Голландии Парламент держит под контролем ситуацию касательно наиболее важных загрязнителей, а именно, NO2 и PM, при необходимости, вмешиваясь в ситуацию.

На уровне Европейского Союза государства члены ежегодно отчитываются Европейскому агентству по окружающей среде относительно состояния окружающей среды[[28]](#footnote-29), в том числе по разделу атмосферного воздуха. Агентство разрабатывает консолидированный отчет и направляет его Европейской комиссии, а также Всемирной организации здравоохранения[[29]](#footnote-30), которая его впоследствии публикует. ВОЗ разрабатывает собственное исследование о влиянии загрязнения атмосферного воздуха на население различных европейских стран[[30]](#footnote-31). В то же время, Европейская комиссия публикует отдельно другой отчет[[31]](#footnote-32), в котором перечислены проблемы окружающей среды и делает анализ документов политик, применяемых в данной области, направляя Парламенту и Совету предложения по улучшению соответствующей юридической базы.

*В контексте вышеуказанного отмечается, что европейские граждане лучше информированы о качестве вдыхаемого воздуха, а проблемы из данной области, которые не могут быть эффективно решены на национальном уровне, поднимаются на коммунитарный уровень.*

***3.1.3. При реализации государственных политик область охраны воздуха не представляет приоритетного интереса, а деятельность, ориентированная на улучшение качества воздуха, не финансируется.***

Эффективная политика финансирования должна способствовать импульсированию сектора окружающей среды, генерировать прогресс, а также развивать конкурентоспособные способности по отношению к другим секторам. Жизнеспособное финансирование и инвестирование в обеспечение качества воздуха обеспечит устойчивость и сопротивляемость области вызовам тысячелетия и приведет в действие массу преимуществ, которые будут непосредственно ощущаться и гражданами.

По разделу качества воздуха в период 2014-2016 годов не были выделены бюджетные финансовые средства, хотя из платежей, произведенных за загрязнение воздуха, в этом периоде поступило свыше 786 млн. леев.

Информация о поступлениях представлена в таблице №1.

Таблица №1

(млн. леев)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Название платежей** | **2014 год** | **2015 год** | **2016 год** | **Всего** |
|  | ***Поступления в НЭФ,*** **всего**, в том числе: | ***250,8*** | ***233,8*** | ***301,5*** | ***786,1*** |
|  | Плата за выбросы загрязнителей в атмосферный воздух передвижными источниками (1%) | 32,5 | 25,2 | 15,4 | ***73,1*** |
|  | Плата за загрязнение окружающей среды  | - | - | 241,6 | ***241,6*** |
|  | Перечисления 30% из МЭФ (штрафы, плата за загрязнение) | 2,8 | 3,6 | - | ***6,4*** |
|  | Плата за импорт товаров  | 215,5 | 205,0 | - | ***420,5*** |
|  | Финансирование из бюджета  | - | - | 43,2 | ***43,2*** |
|  | Другие платежи, связанные с окружающей средой |  |  | 1,3 | ***1,3*** |

***Источник.*** Данные предоставлены Министерством окружающей среды.

Суммы, оплаченные за загрязнение окружающей среды (в период 2014-2016 годов), были взысканы в соответствии с положениями Закона о плате за загрязнение окружающей среды[[32]](#footnote-33), ответственным за сбор платежей за загрязнение атмосферного воздуха, наложение штрафов и возмещение ущерба было Министерство окружающей среды посредством Экологических фондов на национальном и местном уровне. За сбор платежей за выбросы загрязнителей от переносных источников и за импорт товаров ответственным была Таможенная служба.

Аудит отмечает, что одновременно с внесением изменений в Закон о плате за загрязнение окружающей среды от 01.01.2017, ответственность за учет обязательств и слежение за задолженностями по платежам за загрязнение окружающей среды возложена на Государственную налоговую службу[[33]](#footnote-34).

С целью модернизации сети по мониторингу загрязнителей атмосферы, в аудируемом периоде учреждения из данной области пытались освоить некоторые финансовые средства, которые бы непосредственно способствовали повышению эффективности области окружающей среды, в частности, по разделу качества воздуха.

Так, в 2015 году Государственная экологическая инспекция направила Национальному экологическому фонду для финансирования проект ,,Укрепление материально-технической базы центров экологических исследований (мун. Кишинэу, мун. Бэлць, г. Кахул)” в размере 2,0 млн. леев. Цель проекта состояла в модернизации оборудования по экологическому мониторингу, в том числе выбросов от автомобильного транспорта. Из-за отсутствия финансовых средств он не был реализован.

Так, в 2016 году ГМС запланировала приобретение двух современных станций по осуществлению мониторинга загрязнителей атмосферы, однако из-за отсутствия ассигнований по этому разделу запланированные инвестиции не были произведены.

## 3.2. Цель II: Предпринимает Правительство адекватные действия по предотвращению рисков и смягчению воздействия загрязнения воздуха, в том числе по борьбе с основными источниками загрязнения?

Во время промышленной революции загрязнение воздуха стало тревожной проблемой. Тогда руководство различных государств начало занимать определенную позицию и принимать стратегии и положения для принятия мер по снижению загрязнения.

В 1997 году Парламент утвердил Закон об охране атмосферного воздуха[[34]](#footnote-35), целью которого является сохранение чистоты и улучшение качества атмосферного воздуха, а также регламентирование компонентов в области охраны атмосферного воздуха. В то же время, и другие национальные юридические акты[[35]](#footnote-36) устанавливают ответственность субъектов, которые управляют другими областями, вовлекающими и фактор окружающей среды.

Национальная институциональная система, ответственная за менеджмент воздушной области, представлена на схеме №1.

Схема №1

***Источник.*** Схема разработана аудиторской службой на основании законодательных положений.

Правительство осуществляет администрирование в области охраны атмосферного воздуха посредством отраслевых центральных публичных органов, а также органов местного публичного управления в соответствии с законодательством.

На центральном уровне Министерство окружающей среды было ответственно за разработку политик в области воздуха, на другие органы были возложены полномочия в данной области в зависимости от их компетенций (смотреть приложение №2 к Отчету аудита).

***3.2.1 Существующая институциональная организационная система не является интегрированной, характеризуясь путем плохого кооперирования между публичными органами и учреждениями с полномочиями в области управления качеством воздуха, и не обеспечивает решение в организованном и едином порядке проблем из данной области, принятые меры с целью предотвращения рисков и ослабления эффектов загрязнения воздуха были неэффективными.***

Система интегрированного менеджмента демонстрирует связь на национальном уровне между учреждениями, вовлеченными в управление воздушной областью, а также способность каждого учреждения в отдельности в зависимости от полномочий, для которых было создано, так и всей системы в целом.

Необходимо отметить, что в организационную структуру Министерства окружающей среды не было включено подразделение, ответственное за область атмосферного воздуха, что застопорило развитие этой области, а низкий интерес к ней со стороны менеджмента центрального органа по окружающей среде имел негативное влияние, в том числе на отношения сотрудничества с другими вовлеченными структурами.

*Справка: В результате реформы Правительства[[36]](#footnote-37), в структуру Министерства сельского хозяйства, регионального развития и охраны окружающей среды был включен Отдел политик в области атмосферного воздуха и изменений климата, что предоставляет надежду касательно формирования компетентной среды для реализации важных прерогатив относительно атмосферного воздуха.*

Для снижения рисков загрязнения от передвижных источников Министерство окружающей среды совместно с другими центральными публичными органами[[37]](#footnote-38) должно было разработать *технические программы и решения*, координировать *деятельность в сфере учета транспортных средств, разработать и ввести в действие национальные экологические и технические нормативы* в области транспорта.

Согласно Кодексу автомобильного транспорта[[38]](#footnote-39), при использовании транспортных средств необходимо соблюдать технические нормы по безопасности дорожного движения и охране окружающей среды[[39]](#footnote-40).

С целью учета транспортных средств, которые были технически протестированы, Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры в 2012 году посредством Национального агентства автомобильного транспорта[[40]](#footnote-41) ввело в действие автоматизированную информационную систему ,,Автотест”.

Аудит отмечает, что хотя Постановлением Правительства №1047 от 08.11.1999[[41]](#footnote-42) были установлены обязательные параметры, которые должны подвергнуты технической проверке, в том числе экологический фактор, в систему не вводятся и, соответственно, не обобщаются данные об экологическом воздействии тестированных транспортных средств, чем не обеспечивается учет уровня загрязнения от передвижных источников.

Вместе с тем, утвержденная модель Отчета о периодическом техническом осмотре транспортного средства является краткой и содержит лишь общие данные, без указания результатов проведенных проверок или выявленных дефектов, в том числе по экологическому компоненту, что приводит к отсутствию доверия относительно экологического осмотра тестированного транспортного средства. Практика Румынии по этому разделу показывает, что Отчет о периодическом техническом осмотре транспортного средства[[42]](#footnote-43) содержит ряд параметров, подвергнутых проверке, включая экологические.

В результате отмечается, что несотрудничество между центральным органом по окружающей среде и другими органами с полномочиями, касающимися области атмосферного воздуха, обусловило исключение важности оценки экологического влияния при эксплуатации передвижных источников.

Дополнительно, согласно регламентированным положениям[[43]](#footnote-44), дорожная полиция посредством совместных контролей с Государственной экологической инспекцией и другими учреждениями способствует обеспечению минимизации влияния загрязнения воздуха, оценивая качество проведенного технического тестирования[[44]](#footnote-45).

Аудит отмечает, что в результате этих контролей в период 2013-2014 годов установлены недостатки при экологическом тестировании транспортного средства[[45]](#footnote-46), связанные с неиспользованием дымомера, анализатора газа, а в некоторых случаях – с их отсутствием.

Необходимо отметить, что с 2014 года такие контроли больше не проводились. Одной из причин, указанной Генеральным инспекторатом полиции, было отсутствие юридического основания для совместных контролей в связи с тем, что Положение по техническому надзору, осуществляемому дорожной полицией, не было откорректировано в соответствии с реорганизацией Управления дорожной полиции в Генеральный инспекторат полиции.

По разделу сотрудничества учреждений из данной области, аудит указывает на отсутствие механизма сотрудничества между Государственной экологической инспекцией и Государственной налоговой службой в части учета источников загрязнителей и, соответственно, их авторизации. Так, согласно Инспекции, только в 2016 году не были взяты на учет около 500 экономических агентов загрязнителей, в результате государственный бюджет был лишен платежей за загрязнение окружающей среды на сумму около 1,4 млн. леев. В этих условиях не соблюдается основополагающий принцип данной области „Загрязнитель платит”, а ущербы, нанесенные окружающей среде, оставлены на здравый смысл и ответственность экономических агентов.

Относительно координации фоновых концентраций загрязнителей, отмечается отсутствие сотрудничества между Государственной гидрометеорологической службой и Национальным центром общественного здоровья. Так, в течение около года НЦОЗ не координировал фоновые концентрации, установленные ГГС, мотивируя тем, что концентрации одного загрязнителя с одной станции мониторинга очень завышены и не соответствуют расчетам, произведенным Центром, запросив исключить данные, установленные ГГС.

В этих условиях затягивание координирования фоновых концентраций создает возможности для экономических агентов загрязнителей при расчете предельно допустимых выбросов со стационарных источников загрязнения использовать устаревшие данные фоновых концентраций, установленные на период 2002-2006 годов. В таких обстоятельствах манипулируется периметр зоны санитарной защиты, в радиусе которой запрещается осуществлять любую деятельность и можно создавать ситуации, в которых экономический агент действует в зоне охраны другого, что ставит под риск здоровье работающего персонала и граждан, которые проживают в непосредственной близости.

***3.2.2. Отсутствие исчерпывающих критериев по установлению числа условных единиц, применяемых для загрязнения по отношению к воздействию, нанесенному окружающей среде, создает возможности по применению в этих же условиях штрафов в различных размерах, а незначительный объем размера штрафа не сдерживает в дальнейшем загрязнение атмосферного воздуха.***

Ежегодно, Государственная экологическая инспекция подвергает экологическому контролю до 1500 субъектов загрязнителей из примерно 5000 зарегистрированных. Согласно информации, наиболее частые нарушения по загрязнению воздуха, выявленные в результате проведенных контролей, связаны с несоблюдением правил эксплуатации очистных установок, отсутствием разрешений на выброс с загрязняющих объектов, превышение допустимых выбросов загрязнителей и др. В результате контролей, около 65% проверенных субъектов загрязнителей были санкционированы (смотреть приложение №3 к настоящему Отчету).

Аудит определил, что в отсутствие ряда исчерпывающих критериев для большинства нарушений были применены санкции в минимальном размере установленных условных единиц. *В этих ситуациях создается возможность по применению в этих же условиях штрафов в различных размерах.*

Анализ данных проведенных в аудируемом периоде контролей свидетельствует, что *средний размер одного наложенного штрафа за загрязнение со стационарного источника* составил 1000 леев на единицу, а штраф, примененный к водителям *транспортных средств, которые превышают экологические нормативы по выбросам выхлопного газа*, составил в среднем 155 леев на единицу.

Необходимо отметить, что хотя в конце 2016 года размер условной единицы был увеличен с 20 до 50 леев[[46]](#footnote-47), число единиц, на которые были наложены штрафы за нарушения, связанные с окружающей средой[[47]](#footnote-48), снизилось в 1,7 раза, в то время как размер штрафа увеличился лишь в 1,5 раза. По сравнению с такими же изменениями, произведенными в других областях[[48]](#footnote-49), штрафы за несоблюдение законодательства в области окружающей среды не воспрепятствуют наносить экологический ущерб.

В европейских странах за неадекватное и неосторожное поведение к охране атмосферного воздуха установлены штрафы в размере, значительно большем, чем в нашей стране. Так, за несоблюдение европейской законодательной базы по окружающей среде физическое лицо обязано вытащить из своего кармана до 24,0 тыс. леев, а юридическое лицо – до 600,0 тыс. леев.

Сравнительный анализ санкций по окружающей среде, применяемых в Республике Молдова, по сравнению со штрафами, накладываемыми в Европейском Союзе, представлен ниже в таблице.

Таблица №2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Тип нарушения** | **Штрафы, ст.146 КП:****Неиспользование установок для очистки от загрязнителей и контроля выбросов в атмосферу, для очистки отработанных вод** | **Ст.147:****Превышение нормативов допустимости вредного воздействия на окружающую среду и выброс загрязнителей без наличия разрешения** | **Незаконная вырубка деревьев** |
| **невыполнение обязательств зарегистрированными/ имеющими разрешения субъектами загрязнителями** |  |
|  | PF  | PJ | PF  | PJ | PF  | PJ |
| ***Республика Молдова***  |
| Размер штрафа, 2015 год(у.е.=20 МЛД) | С 10 до 20 у.е.,200-400 леев | С 200 до 400 у.е.,4000-8000 леев | С 10 до 20 у.е.,200-400 леев | С 100 до 300 у.е.,2000-6000 леев | С 40 до 50 у.е.,800-1000 леев | С 400 до 500 у.е.,8000-10000 леев |
| Размер штрафа, 2016 год(у.е.=50 МЛД) | С 6 до 12 у.е.,300-600 леев | С 120 до 240 у.е.,6000-12000 леев | С 6 до 12 у.е., 300-600 леев  | С 60 до 180 у.е.,3000-9000 леев | С 24 до 30 у.е., 1200-1500 леев | С 240 до 300 у.е., 12000-15000 леев |
| ***Эстония***  |
| Размер штрафа (у.е.=4 ЕВРО) | 200 у.е.,800 ЕВРО | 3250 у.е.,13 000 ЕВРО | 300 у.е.,1200 ЕВРО | 8000 у.е.,32 000 ЕВРО | 300 у.е. 1200 ЕВРО | 8000 у.е.,32000 ЕВРО |

***Источник:*** *Кодекс Республики Молдова о правонарушениях; данные, предоставленные аудиторами из Эстонии.*

В Голландии не установлены штрафы для экономических агентов, которые загрязняют воздух, в таких случаях была остановлена их экономическая деятельность, метод значительно более эффективный, чем наложение штрафов.

***3.2.3 В условиях, когда плата за загрязнение не приносит неудобство экономической деятельности сильному загрязнителю и не сдерживает субъектов загрязнителей модернизировать с целью минимизации загрязнения воздуха, нанесение любого вреда окружающей среде путем загрязнения будет приемлемым.***

Национальная законодательная база[[49]](#footnote-50) устанавливает виды сборов за окружающую среду для осуществляемой деятельности таким образом, в котором становится неприемлемым нанесение любого вреда окружающей среде.

Аудит отмечает, что размер установленной платы за загрязнение воздуха стационарными источниками за условную тонну загрязнителя устарел и не подвергался изменениям еще с 1998 года[[50]](#footnote-51), составив на 01.01.2017 18 леев за тонну с источников, расположенных в муниципии и, соответственно, 14,4 леев - в районах. *В этих условиях*, *когда плата за те же загрязняющие вещества отличается от одной зоны к другой, субъекты загрязнители, расположенные в районах, имеют более благоприятные условия для деятельности, чем те, которые расположены в муниципиях.*

В этом контексте, в 2016 году получили разрешения 719 субъектов загрязнителей, из которых 500 (70%) оплатили за загрязнение в среднем до 200 леев за год.

В Эстонии в 2016 году плата за загрязнение выбросами SO2 составила145,5 евро за тонну, будучи увеличенной по сравнению с 2014 годом (86,1евро) на 170%.

Отмечается, что в Республике Молдова, исходя из корреляции между платежами за загрязнение атмосферного воздуха от стационарных источников (тыс. МЛД) и объема вредных выбросов в воздух (тыс. тонн), графически представленных ниже на рисунке, нанесенный воздуху ущерб превышает плату за загрязнение.

Рисунок №2



Платежи **—** Выбросы

***Источник:****,,Исследование прозрачности и экономической эффективности использования экологических фондов в Республике Молдова”*, Независимый аналитический центр „Expert-Grup”, Кишинэу, 2011.

Необходимо отметить, что в период 2016-2017 годов Министерство окружающей среды вносило инициативы об увеличении размера платы за загрязнение от стационарных источников, а также унификации их независимо от зоны, в которой размещен источник загрязнения, однако не был зарегистрирован никакой результат.

*Хотя одной из основных целей Закона о плате за загрязнение окружающей среды[[51]](#footnote-52) является создание такой системы производственно-хозяйственной деятельности, при которой становится невыгодным нанесение любого вреда окружающей среде, аудиторская группа констатирует, что несущественные платежи за загрязнение создают предпосылки для невыполнения этой цели. Этот факт определяет то, что система экономической деятельности будет приемлемой для нанесения вреда окружающей среде, оплачивая незначительную сумму и в дальнейшем нанося ущерб окружающей среде.*

***3.2.4. Право Республики Молдова присоединиться к взятым международным обязательствам, которые направлены на установление плафонов выбросов на национальном уровне и информирование об атмосферных загрязнителях, переносимых на длинные расстояния, может пострадать по причине отсутствия интереса к данной области со стороны Правительства.***

Европейский подход относительно *критического уровня загрязнения* на территории Сообщества предусматривает, что все физические лица будут *эффективно защищены* от *рисков для здоровья*, провоцируемых загрязнением воздуха, а разрешенные уровни загрязнения не будут превышены. Необходимо, чтобы европейские страны, в том числе Республика Молдова, приняли необходимые меры для соблюдения национальных плафонов выбросов для определенных загрязнителей и включили Директивы[[52]](#footnote-53) в национальное законодательство.

Процесс гармонизации национальной юридической базы с коммунитарной базой находится в процессе осуществления, а требования по установлению плафонов выбросов на национальном уровне еще не установлены. Необходимо отметить что, согласно объяснениям специалистов, в отсутствие плафонов выбросов загрязнителей воздух может неограниченно загрязняться, оплачивая за это незначительные суммы.

В этих условиях, дополнительные выбросы загрязнителей могут переноситься воздухом на длинные расстояния, в том числе на трансграничный уровень, что влияет и на другие страны.

Начиная с 2020 года, ЕС установил более строгие национальные лимиты для периода **2020-2029 годов** и после **2030 года** касательно национальных плафонов выбросов посредством новой директивы[[53]](#footnote-54), которая определяет национальные лимиты для выбросов еще 2 загрязнителей (PM и метан)

Признавая необходимость изучения инцидентов переноса на длинные расстояния атмосферных загрязнителей, в том числе РМ, физический источник которых полностью или частично включен в зону национальной юрисдикции одного государства и который имеет вредное воздействие на зону юрисдикции другого государства, еще с 1979 года ЕС сделал первый вызов с целью поиска решений по снижению их пагубных воздействий и борьбе с загрязнением воздуха на пути международного кооперирования путем принятия ***Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния,*** частью которой является Республика Молдова.

В соответствии с положениями указанной Конвенции, Республика Молдова обязана ежегодно отчитываться перед секретариатом Конвенции относительно общих национальных выбросов и составлять информационную опись выбросов, а также о выбросах в „сетчатке”. Отмечается, что отчетность относительно выбросов в „сетчатке” не составляется, так как, согласно объяснениям специалистов в данной области, форма 1-AER не содержит необходимые данные для использования при составлении отчетности в соответствии с требованиями Европейского агентства по окружающей среде[[54]](#footnote-55). В таких условиях Республика Молдова не может выполнять обязательства в качестве страны, подписавшей Конвенцию о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния

***3.2.5. Система охраны воздуха является проблематичной в части неопределенности законодательной базы, неразделения функций по выдаче и контролю за разрешениями на выбросы и деятельности, генерирующей загрязнения, и не представляет эффективный инструмент государства с целью контроля и борьбы с загрязнением.***

Согласно законодательной базе[[55]](#footnote-56), Разрешение на выброс загрязнителей в атмосферу (далее – РВЗА) является актом, выдаваемым Государственной экологической инспекцией, на основании которого допускается выброс загрязнителей в атмосферу от стационарных источников загрязнения и устанавливаются нормативы предельно допустимых выбросов (ПДВ) загрязнителей.

Согласно ГЭИ, инвентаризация источников загрязнения и расчет объема ПДВ производится временно разрешенным экономическим агентом, который, в свою очередь, контрактует частные проектные услуги. Впоследствии, с целью выдачи нового разрешения (на срок 5 лет) ГЭИ осуществляет на месте контроль источников загрязнения и соответствие расчетов объемов ПДВ, указанных в проекте.

Аудит отмечает, что экономические агенты, разрабатывающие проекты для расчета ПДВ, не аттестованы центральным органом по окружающей среде, а в основе расчетов находятся старые нормы, разработанные еще во времена СССР с ’78-’80 годов.

В контексте передовых практик, законодательство Румынии предусматривает, что субъекты, разрабатывающие необходимую документацию с целью получения интегрированного разрешения по окружающей среде, должны быть аттестованы центральным Органом по окружающей среде[[56]](#footnote-57).

Аудит отмечает, что хотя Закон об охране атмосферного воздуха[[57]](#footnote-58) регулирует деятельность физических и юридических лиц, независимо от вида собственности и организационно-правовой формы, которая прямо или косвенно ухудшает или может ухудшить качество атмосферного воздуха, не все медицинские публичные учреждения и учебные заведения образования, которые имеют котельные с целью отопления, но не осуществляют производственную деятельность, генерирующую выбросы загрязнителей, получили РВЗА. В этих обстоятельствах не соблюдается принцип ,,Загрязнитель платит” и, соответственно, скомпрометированы данные о количестве загрязнителей, выброшенных в атмосферу.

***Другой недостаток связан с источниками загрязнения.*** В результате рассмотрения проектов аудит определил, что разрешенные источники загрязнения не имеют инвентаризационных номеров, чем *предоставляется возможность их физической замены, без уведомления* ГЭИ *об этом изменении*.

В рамках физических проверок у двух экономических агентов установлена замена одного котла на другой, что не было подвергнуто обязательному дополнительному рассмотрению со стороны ГЭИ[[58]](#footnote-59) *для определения другого размера платы за загрязнение.*

*В таких ситуациях законодательная база не предусматривает меры по повышению ответственности экономических агентов, а предпринятые ГЭИ действия относятся лишь к уровню требований к адаптации источников загрязнения*.

Акты контроля, составленные ГЭИ при запросе на получение разрешения, не описывают технические характеристики проверенных источников загрязнения, которые должны быть разрешены, что не позволяет экологическому инспектору дать подтверждение тому, что проверенные источники загрязнения соответствуют указанным в проекте, а информации относительно объема рассчитанных выбросов из этих источников являются достоверными.

Вместе с тем аудит отмечает, что в Румынии в рамках органов по окружающей среде ясно и строго разграничены полномочия по выдаче и актуализации разрешений по окружающей среде, которые возложены на Национальное агентство по охране окружающей среды[[59]](#footnote-60), от полномочий по инспекции и контролю, осуществляемых Национальной гвардией по окружающей среде.

Эта работа не характерна системе менеджмента воздуха из Республики Молдова, в которой полномочия по выдаче разрешений и контролю исполняются одной и той же структурой, в этих условиях создаются предпосылки для актов коррупции, что может повлиять на надлежащее управление областью.

***Справка****: В течение аудируемого периода, в октябре 2017 года в Закон об охране окружающей среды №1515 от 16.06.1993 были внесены изменения[[60]](#footnote-61) путем добавления ст.291, согласно которой в подчинении центрального органа по природным ресурсам и окружающей среды создается и функционирует Агентство по окружающей среде.*

***3.2.6. Тенденция снижения лесистых площадей одновременно со стремлением Республики Молдова развиваться экономически и промышленно, в условиях нерегламентирования необходимого минимума облесения территории страны может повлиять на экологическую безопасность и качество воздуха.***

В условиях географического размещения Республики Молдова одним из основных источников охраны воздуха и улучшения его качества являются леса.

Леса Республики Молдова вписываются в I функциональную группу, имея исключительные функции по охране окружающей среды. По сравнению с функциями, которые на них возложены, функции по охране от климатических факторов и промышленного загрязнения составляют 47,4% от общей площади лесов.

Согласно информации специалистов из данной области[[61]](#footnote-62), в структуре лесов Республики Молдова преобладают лиственные породы деревьев (97,8%), буковые деревья, вырабатывая в час количество кислорода, необходимое для одного человека на 3 дня (1,7 кг). В настоящее время национальный лесной фонд занимает 11,2% от территории страны, однако функции по экологической охране лесов более выражены в случае, когда уровень облесения территории составляет l5%.

*Аудит отмечает, что национальные юридические нормы не регламентируют необходимый минимум облесения территории страны с целью обеспечения стабильного состояния в рамках разнообразного использования лесов, а также для обеспечения экологической безопасности.*

Леса Республики Молдова ежегодно вырабатывают 1605,7 тыс. тонн кислорода, из которого население[[62]](#footnote-63) потребляет ежегодно 648 тыс. тонн, а потребности потребления воздуха для промышленных нужд и других национальных экономических потребностей не оценены.

В условиях экономического развития, в которых потребление воздуха для промышленных нужд может привести к изменению состояния атмосферного воздуха, а уровень облесения регистрирует тенденцию снижения (12,7% в 2011 году) и не может полностью обеспечить функцию экологической охраны, необходимы срочные меры с целью обеспечения устойчивого развития лесного сектора Республики Молдова.

Постоянной в секторных приоритетах, названных в различных программных документах, уже принятых[[63]](#footnote-64) или находящихся в стадии принятия[[64]](#footnote-65), является забота по расширению площадей лесных участков, в этой связи существует значительный опыт в рамках сектора – внедрение и осуществление мониторинга проектов по углероду под механизмом развития Киотского протокола[[65]](#footnote-66).

*Этот опыт может помочь Республике Молдова в привлечении и внедрении проектов в этой сфере деятельности, факт, который может поддержать усилия по снижению загрязнения.*

##  3.3. Цель III: Существуют ли эффективные национальные политики, посвященные качеству воздуха? Они соотнесены с внешними обязательствами в данной области?

***Существующие правовые механизмы по управлению областью атмосферного воздуха в Республике Молдова устарели, а затягивание гармонизации их с базой сообщества лишает граждан преимуществ, которые можем почувствовать в ближайшее время.***

С перспективы Республики Молдова присоединиться к европейскому сообществу, требуется новый подход к проблемам, связанным с загрязнением воздуха и окружающей среды, который соответствует международным требованиям и стандартам качества. Европейское законодательство по окружающей среде представляет собой ориентир для нашей страны и служит в качестве модели для переноса Директив[[66]](#footnote-67) из данной области.

Для внедрения Соглашения об ассоциации РМ-ЕС, был утвержден Национальный план действий на 2014-2016 годы[[67]](#footnote-68), который определил меры по переносу директив, связанных с качеством воздуха. Аудит отмечает, что до настоящего времени были приложены усилия только для переноса положений Директивы, которая регламентирует снижение содержания серы в некоторых видах жидкого топлива[[68]](#footnote-69) в условиях, в которых объем выброса в воздух при сгорании этого топлива по территории Республики Молдова составляет лишь 0,01% от общего объема выбросов от передвижного источника.

Одним из основных действий, согласно Национальному плану, была разработка нового закона об охране и качестве воздуха, а в соответствии с объяснениями Министерства окружающей среды, из-за отсутствия специализированной структуры и по причине недостаточности компетентных лиц в данной области это не было реализовано настоящего времени.

Отмечается, что затягивание приближения национального законодательства к коммунитарному ведет к откладыванию получения преимуществ в результате обеспечения качества воздуха, какими являются: оценка качества воздуха по отношению к атмосферным загрязнителям[[69]](#footnote-70), улучшение *надзора за сохранением загрязнителей* и поставка информации общественности[[70]](#footnote-71), *установление плафонов выбросов* для определенных загрязнителей[[71]](#footnote-72) и *снижение выбросов загрязнителей* и серного газа[[72]](#footnote-73)*,* в результате не были снижены неблагоприятные воздействия загрязнения на человека и окружающую среду.

Согласно национальной законодательной базе, регламентированы нормы выбросов загрязнителей в воздух от всех источников загрязнения, распределенных в различных географических зонах, путем установления их предельно допустимых концентраций (ПДК), которые утверждены НЦОЗ на основании ГОСТ-ов, принятых еще в бывшем СССР. Необходимо отметить, что для загрязнителей PM не утверждены предельные значения, а значения, установленные для некоторых загрязнителей[[73]](#footnote-74), существенно превышают нормативы, используемые в европейских странах, в то время как для других загрязнителей[[74]](#footnote-75) существующие в нашей стране нормативы имеют меньшее значение, соответственно, требования к ним более строгие, чем европейские (приложение №4 к настоящему Отчету).

*Важной проблемой* является ввоз в таможенный режим временного размещения на территории Республики Молдова автотранспортных средств с зарубежными номерами регистрации, независимо от срока их эксплуатации[[75]](#footnote-76),без экологической проверки автомобиля на таможне. Аудит отмечает, что автомобили с зарубежными номерами регистрации не подлежат техническому тестированию в Республике Молдова, будучи протестированными в стране, в которой зарегистрированы. В этих условиях, хотя с января 2017 года[[76]](#footnote-77)[[77]](#footnote-78) период их движения по территории страны был ограничен в течение12 последовательных месяцев (до 180 дней), *уровень загрязнения воздуха автомобилями с большим сроком эксплуатации (более 7-10 лет) неизвестен*.

Одна из основных задач европейского законодательства связана со снижением примерно на 99 процентов ***уровня выбросов*** от автомобилей по сравнению с уровнем выбросов на начало ’90-х годов. Согласно европейским регламентам[[78]](#footnote-79), с января 2015 года при производстве и эксплуатации новых автомобилей должны соблюдаться технические требования, изложенные в стандартах ЕВРО 6 касательно их выбросов, функционирования и долговечности устройств, систем диагностики на борту и др.

Аудит отмечает, что Республика Молдова не применяет европейские стандарты, которые устанавливают выбросы для автомобилей, нормы токсичности и выхлопного газа были регламентированы ГОСТ-ом 17.2.2.03-87 и ГОСТ-ом 21393-75. Они предусматривают удаление через выхлопные трубы средств общественного транспорта с двигателями Diesel[[79]](#footnote-80) газа с 50% тления, который характеризуется большой плотностью и интенсивным черным цветом, токсичным по запаху. *Согласно объяснениям специалистов ГЭИ, соответствующие выбросы не превышают установленные нормы, будучи в равной степени интуитивными стандартам ЕВРО 0 или ЕВРО, и не считаются как показатели, влияющие на воздух*.

*Бесспорным является факт, что требования, установленные ЕС по снижению и осуществлению мониторинга на качественном уровне опасных загрязнителей от выбросов газа через выхлопные трубы, обеспечивают снижение передвижных источников загрязнения с большим потенциалом, способствуя, таким образом, охране воздуха.*

Учитывая удельный вес загрязнения воздуха от передвижных источников, важно поставить акценты на процессы осуществления мониторинга качества продукции, генерирующей негативное влияние на качество воздуха. Цель Европейского Союза по этому разделу состоит в снижении уровня выбросов серного газа и в частности с частичками PM.

Раньше транспортные средства с двигателями Diesel считались как несущественные источники загрязнения с серным воздействием, однако, по существу, они представляют значительный источник загрязнения воздуха диоксидами азота и мелкими частицами (PM).

Исследования[[80]](#footnote-81) ВОЗ отмечают загрязнение мелкими частицами PM2.5 (частицами диаметром не более 2,5 микрона) как серьезную проблему, представляющую риски для человеческого здоровья, что ранее не оценивалось. Долговременная подверженность воздействию мелких частиц может быть причиной негативных последствий на беременность, провоцирует атеросклероз, неврологические болезни, диабет, сердечно-сосудистые и дыхательные заболевания. Изучение[[81]](#footnote-82) Европейского Союза оценило, что в Германии вдыхание пыли из атмосферы служит причиной смерти около 65.000 человек.

В условиях Республики Молдова, где население предпочитает автомобили с двигателями Diesel благодаря более низким ценам по сравнению с двигателями на бензине, проблема транспортных средств является повышенной и на уровне городского транспорта, из которого 71% занимают транспортные средства с двигателями Diesel.

Тенденция ЕС ориентирована на снижение рисков агрессивного загрязнения воздуха, в этой связи параллельно с продвижением и внедрением стандартов ЕВРО *используются в эффективном порядке и другие методы предотвращения загрязнения*.

Так, для ограничения доступа в определенные зоны некоторых европейских городов, а также для перенаправления движения водители обязаны иметь ,,листовую пластину” или ,,паспорт для зеленых зон”[[82]](#footnote-83), которые позволяют им передвигаться в так-называемых ,,зеленых зонах”, а автомобили с двигателями Diesel, нормированные Евро2 или Евро3, которые получают красную пластину и, соответственно, желтую, перенаправляются в другие зоны или вне города. Это правило действует и для туристов, штраф, накладываемый за несоблюдение правил, составлял 40 евро и 1 пункт в авто регистре.

Одним из решений для транспортных средств, которые не выполняют и норму Евро2, является ,,техническое переоборудование” двигателя, согласно требованиям окружающей среды. Например, немецкое государство компенсирует 330 евро от стоимости, понесенной на переоборудование автомобиля на двигатель, согласно требованиям окружающей среды, а плата сбора за цилиндрическую мощность снижена на 1,20 евро за 100 см3.

Автомобили без катализаторов и без фильтра PDF не получают пластину, поэтому водители могут делать с ними ,,туры через лес” или жертвовать на металлолом.

В Израиле на самые загрязняющие автомобили дополнительно взимаются сборы при закупке, в то время как на экологические транспортные средства сборы снижены. В рамках исследования, выполненного Департаментом науки Министерства финансов, установлено, что доходы, собранные от сборов, оплаченных за загрязнение от транспортных источников, должны составить более 2% от ВВП. С этой целью был создан Комитет, ответственный за „зеленый сбор”, подведомственный налоговому органу, который несет ответственность за разработку политик по снижению загрязнения воздуха автомобильным транспортом, а также за установление уровня сборов для автомобилей загрязнителей. В результате, каждая модель автомобиля, которая двигается по территории Израиля, сопровождена ,,зеленой маркой”, которая выдается органом на основании выбросов атмосферных загрязнителей и серных газов.

Практика Румынии учитывает Правительственную программу стимулирования обновления автомобильного парка, известную под названием „Rabla”, поддерживаемую из фондов, выделяемых Министерством окружающей среды. Модель функционирования программы заключается в предоставлении скидки при закупке нового автомобиля в случае, если покупатель предоставит доказательства, что списал старую машину. В ситуации, когда покупатель желает приобрести новый автомобиль с использованием электричества на 100% или новый, работающий на электричестве и смешано, он может получить финансовую поддержку, которая может достигнуть примерно 6,0 тыс. евро[[83]](#footnote-84).

И Европейская комиссия продвигает автомобили с низкими или нулевыми выбросами[[84]](#footnote-85). В этой связи Комиссия пересмотрела Директиву „Eurovigneta” для продвижения сборов, основанных на эффективных выбросах автомобилей и в настоящее время работает над стандартами ЕС по CO2 с целью подготовки условий для автомобилей с нулевыми или низкими выбросами с нейтральным подходом с технологической точки зрения. Комиссия также пересматривает „Директиву по незагрязняющим автомобилям” для продвижения путем открытых торгов принятия менее загрязняющих автомобилей.

*В то время, как европейские страны внедряют и продвигают политики и процедуры для подхода к рискам загрязнения воздуха от передвижных источников, политики молдавского государства ориентированы на экономическое развитие, пренебрегая пагубным воздействием загрязнения на окружающую среду и здоровье.*

##  3.4. Цель IV: Обеспечено достижение стратегических целей по созданию интегрированной системы менеджмента качества воздуха?

***В отсутствие надлежаще установленных стратегических целей, поддержанных адекватной институциональной и правовой базой, невозможно создать систему интегрированного менеджмента качества воздуха.***

Положения Соглашения об ассоциации РМ-ЕС уделяют привлечению особого внимания трансграничным аспектам и региональному кооперированию, что, в свою очередь, включает развитие глобальной стратегии по окружающей среде, которая регламентирует запланированные институциональные реформы для обеспечения применения и соблюдения законодательства в отношении окружающей среды, в том числе разработки секторных стратегий, среди которых и касательно качества воздуха.

С целью обеспечения внедрения положений Программы деятельности ,,Европейская интеграция: Свобода, Демократия, Благосостояние” и создания стратегической базы в области окружающей среды, Правительство утвердило ***Стратегию окружающей среды на 2014-2023 годы***[[85]](#footnote-86)и План действий для ее внедрения, направленный на создание эффективной системы менеджмента окружающей среды, которая будет способствовать повышению качества факторов окружающей среды и обеспечит население правом на натурально чистую, здоровую и устойчивую окружающую среду.

Документ предусматривает действия, необходимые для обеспечения условий надлежащего управления и повышения эффективности институционального и менеджерского потенциала в области охраны окружающей среды, а также для создания системы интегрированного менеджмента качества воздуха.

*Гармонизация законодательства по окружающей среде с положениями директив ЕС в данной области должна быть реализована до* *2018 года путем разработки проекта закона о качестве и охране атмосферного воздуха*.

В то же время, выявленные для реализации до конца 2016 года действия по стратегическому планированию и обеспечению институциональной реформы в секторе, а также создание интегрированной системы управления качеством воздуха не завершились результативно. Согласно объяснениям специалистов, положения директив, включенные в Соглашение об ассоциации РМ-ЕС, могут быть внедрены лишь после транспонирования их в национальное законодательство.

Так, до настоящего времени отсутствуют документы политик[[86]](#footnote-87), в том числе Стратегия о качестве воздуха, которая обеспечит охрану воздуха и функционирование институциональной системы и менеджмента в области, приведенной в соответствие с требованиями Европейского Союза, с целью обеспечения устойчивости окружающей среды и экологической безопасности.

Согласно объяснениям представителей Министерства окружающей среды, названный мотив по нереализации установленных действий связан с новым и комплексным подходом к задачам, а в условиях ограниченных институциональных и профессиональных возможностей абсолютно необходима консолидация институциональной базы и помощь международных экспертов.

*Отмечается, что в новый Национальный план действий по внедрению Соглашения об ассоциации РМ – ЕС на 2017 – 2019 годы[[87]](#footnote-88), Правительство включило оставшиеся из предыдущего плана меры, установив новые сроки их реализации, в том числе для нового закона о качестве и охране атмосферного воздуха (III квартал 2019 года).*

В рамках институциональной системы в области воздуха, особенно чувствительной является роль ***Министерства здравоохранения***, которое было ответственно *за продвижение политики по обеспечению качества воздуха, оценку состояния здоровья населения* по отношению к уровню загрязнения, разработку нормативов загрязнителей и уровня их опасного физического влияния на атмосферный воздух. Аудит отмечает, что Министерство не внедрило ни одно мероприятие с целью введения в действие механизмов по оценке состояния здоровья населения по отношению к уровню загрязнения воздуха. Вместе с тем, ни Министерство окружающей среды, ни Министерство здравоохранения не приложили усилия для достижения показателей, установленных в рамках Стратегии окружающей среды.

Согласно объяснениям, для успешного внедрения установленных мероприятий необходимы глубокие знания и значительные финансовые и человеческие ресурсы, которыми Министерство не располагает.

Необходимо отметить, что Национальная стратегия в области общественного здоровья на 2014-2020 годы[[88]](#footnote-89) делает акцент на приоритетные области вмешательства, одной из которых было качество воздуха, однако не направлено на проблемы здоровья, связанные с загрязнением воздуха, *не было оценено отрицательное воздействие загрязнителей на человеческое здоровье*.

Согласно данным ВОЗ, наиболее частыми заболеваниями, спровоцированными загрязнением воздуха, являются болезни дыхательного аппарата и сердечно-сосудистой системы. Представленные Министерством здравоохранения[[89]](#footnote-90) данные о заболеваемости и смертности населения в период 2012-2015 годов, связанные с болезнями дыхательного аппарата, представлены на диаграмме №4.

*Диаграмма №4*

***Источник:*** Разработано аудиторской группой на основании информации, предоставленной Министерством здравоохранения.

Отслеживая данные из диаграммы, наблюдается, что существенный разрыв между заболеваемостью и смертностью населения связан с заболеваниями дыхательной системы. Наиболее высокий уровень заболеваемости зарегистрирован в зоне Центра, особенно в мун. Кишинэу, а уровень смертности снижается, самое низкое число случаев смерти зарегистрировано в зоне Юга страны.

Информация относительно заболеваемости и смертности населения, связанная с заболеваниями сердечно-сосудистого аппарата, представлена на диаграмме №5.

*Диаграмма №5*

***Источник:*** Разработано аудиторской группой на основании информации, предоставленной Министерством здравоохранения.

Представленные на диаграмме данные свидетельствуют, что растет численность населения, больного сердечно-сосудистыми заболеваниями, особенно в зоне севера страны, в то время как уровень смертности от этих болезней снижается.

Необходимо отметить, что по обеим видам болезней увеличивается число случаев заболевания, необходимо незамедлительное вмешательство ответственных лиц в этой области с целью принятия мер по профилактике этих заболеваний.

Отмечается, что Министерство здравоохранения, ответственное за оценку состояния здоровья населения по отношению к уровню загрязнения воздуха и возможные потери для здоровья людей[[90]](#footnote-91), не располагает утвержденной методологией для исчисления воздействия загрязненного воздуха на точное число случаев заболеваний.

Вместе с тем, не ведется учет по зонам, подвергнутым заболеваниям с повышенным риском для жизни, что позволит выявить основные причины, провоцирующие заболевания, в том числе загрязнителей. В настоящее время Министерство здравоохранения, труда и социальной заащиты сосредоточено на общих положениях Руководства ВОЗ, которое содержит методы оценки качества атмосферного воздуха и заболеваний в целом.

Важным звеном системы интегрированного менеджмента в области воздуха является ***Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры***. Необходимо отметить, что хотя *Стратегия инфраструктуры наземного транспорта на 2008-2017 годы*[[91]](#footnote-92) была направлена на три приоритетных направления: восстановление существующей инфраструктуры, развитие новой инфраструктуры и улучшение институциональной базы, *влияние ее внедрения должно почувствовать население путем снижения числа дорожных происшествий и уровня загрязнения воздуха.* В данном контексте аудит отмечает принципы, стоящие в основе новой Стратегии транспорта и логистики на 2013-2022 годы[[92]](#footnote-93), которая определяет, что *,,необходимо установить равновесие между защитой окружающей среды и экономическим развитием. Несмотря на свою значимость, защита окружающей среды не должна препятствовать экономическому развитию”.*

Вместе с тем, в случае, когда Стратегия будет полностью внедрена, страна будет обеспечена доступной транспортной системой и способной удовлетворить потребности граждан и предприятий, с условием, что инфраструктура будет и дальше содержаться соответствующим образом.

***В контексте вышеуказанного, аудит отмечает отсутствие экологического фактора в новой стратегической опции сектора транспорта***.

## 3.5. Цель V: Обеспечено осуществление мониторинга и составление отчетности о реальном уровне загрязнения воздуха?

***3.5.1. Отсутствие эффективной сети по осуществлению мониторинга на национальном уровне приводит к нереальному отражению в отчетности данных об уровне загрязнения в стране и не позволяет оценивать загрязнители, на которые обращается повышенное внимание на международном уровне, ущемлено право населения располагать в реальном времени информацией, связанной с качеством воздуха, которым дышит.***

Согласно законодательной базе[[93]](#footnote-94), мониторинг загрязнения воздуха осуществляется Государственнй гидрометеорологической службой. В этой связи ГГС располагает сетью надзора, состоящей из 17 пунктов по мониторингу, стационарно расположенных в 5 промышленных центрах Республики Молдова (Кишинэу – 6 пунктов, Бэлць – 2, Бендер – 4, Тираспол – 3, Рыбница – 2), где собираются пробы воздуха со ссылкой на 8-9 загрязнителей (твердые суспензии, SO2, CO, NO2 и 4-5 специфических загрязнителей). Также, ГГС имеет 2 автоматические станции по контролю за качеством атмосферного воздуха, в том числе на трансграничном уровне (с. Матеуць, р-на Резина; г. Леова), с частотой в режиме мониторинга 24/24 часа.

Вместе с тем аудит отмечает, что результаты собранных проб воздуха на 17 пунктах *не отражают реальную ситуацию относительно качества воздуха*, так как они собираются лишь 3 раза в день, неизвестна ситуация о качестве воздуха в течение всего дня и она перерабатывается лишь в последующие дни.

Указывается, что стационарные пункты по мониторингу существуют с 1970-1978 годов и устарели как морально, так и физически. В настоящее время Республика Молдова руководствуется Рамочным планом для стран Восточной Европы[[94]](#footnote-95), согласно которому необходимо создать сеть по осуществлению мониторинга, в том числе для мелких частиц PM, таким образом, чтобы мониторинг осуществлялся минимум в двух населенных районах крупного города[[95]](#footnote-96). Необходимо отметить, что на территории страны имеются лишь три пункта по мониторингу загрязнителей PM (один пост в с. Матеуць, один в г. Леова и один в мун. Кишинэу), а в течение 2015-2016 годов функционировал лишь один из мун. Кишинэу по причине отсутствия фильтров для сбора доказательства

*В условиях ограниченных технических возможностей, концентрация в воздухе мелких частиц неизвестна, что не позволяет принять меры, необходимые для охраны здоровья населения.*

С целью проведения мониторинга в любом районе/части страны в Европе используются мобильные станции по мониторингу. К сожалению, в существующей ситуации Республика Молдова не имеет такое оборудование. Вопреки рекламациям со стороны населения о загрязнении воздуха, при отсутствии таких станций ГГС не имеет возможность своевременно оценить уровень загрязнения от источника и предоставить населению информацию о качестве воздуха, которым дышим.

Тревожной ситуацией, которая может повлиять на процесс мониторинга и оценки качества воздуха, является немотивированная оплата труда специалистов лабораторий ГГС (средняя заработная плата 2,5 тыс. леев)

Аудит отмечает, что на международном уровне служба, которая осуществляет мониторинг уровня загрязнения воздуха, является важной структурой в рамках интегрированной системы по обеспечению качества воздуха, а эффективный мониторинг не может быть реализован только путем современной техники мониторинга, необходимы специальные знания по интерпретации обработанных результатов.

В ***Румынии*** осуществление мониторинга качества воздуха обеспечивается Национальной сетью мониторинга качества воздуха, которая охватывает 142 станции непрерывного мониторинга качества воздуха, оснащенные автоматизированным оборудованием для измерения концентраций основных атмосферных загрязнителей. Эта система обеспечивает контроль качества данных относительно качества воздуха, совместимость и сопоставимость их во всей системе, получение информации в реальном времени, а также информирование общественности в режиме онлайн, в том числе посредством информационных панно, присоединенных к сети.

***3.5.2. В отсутствие сети по автомониторингу и автоматической регистрации выбросов неизвестен реальный уровень загрязнения воздуха, а загрязнителям выгодно отражать в отчетности недостоверные данные.***

Согласно национальному законодательству[[96]](#footnote-97), физические и юридические лица, производственная деятельность которых связана с выбросом загрязнителей в атмосферный воздух, *обязаны создать сеть автомониторинга и автоматической регистрации выброса загрязнителей в атмосферный воздух, а также использовать единую методологию первичного сбора и обработки данных с* ***передачей их территориальным подразделениям по охране окружающей среды***.

*Объекты*, оказывающие вредное воздействие на атмосферный воздух, *виды и объемы* выбрасываемых ими в воздух *вредных веществ*, а также *количественные и качественные параметры вредного воздействия* этих объектов подлежат государственному учету со стороны Государственной экологической инспекции[[97]](#footnote-98) путем представления загрязнителями Плана-графика контроля выбросов, необходимого для получения разрешения, и Годового отчета по охране атмосферного воздуха (1-AER).

Выборочный анализ отчетов 1-AER выявил, что в большинстве случаев отчитываются об объемах вредных выбросов в воздух от стационарных источников в размере, равном разрешенным нормативам, ***что создает подозрения относительно реального отражения в отчетности уровня выбросов.***

Аудит отмечает, что хотя ГЭИ может получить данные о реальном уровне выбросов только в рамках контролей, реализуемых у субъектов загрязнителей, они не запрашивают информации о контроле выбросов.

В условиях, когда ГЭИ не располагает инструментами по осуществлению систематического мониторинга уровня ежедневных выбросов, а сеть по автомониторингу и автоматической регистрации выбросов отсутствует, субъектам загрязнителям, которые оплачивают за загрязнение несущественные суммы (200-400 леев в год), выгодно отражать в отчетности выбросы согласно максимально разрешенному уровню, а не реальному, экономя финансовые средства, необходимые для систематической проверки уровня выбросов, в том числе в лаборатории.

В результате, ГЭИ не дает подтверждение тому, что собранные, систематизированные и впоследствии отраженные в отчетности информации, в том числе на национальном уровне, являются достоверными и предоставляют реальную ситуацию относительно уровня загрязнения воздуха.

В Испании компании загрязнители несут ответственность за представление отчетности по выбросам в режиме онлайн региональным и правительственным структурам, данные, которые постоянно проверяются.

Как в Голландии, так и во Франции введено и *поощряется* использование наиболее современных технологий по предотвращению загрязнения воздуха, а неприсоединение к этим требованиям лишает сразу же загрязнителя права оплачивать государственную пошлину и, соответственно, ведет к приостановлению деятельности. Внедрение таких правил играет важную роль в снижении доли выбросов загрязнителей, приходящихся на промышленный и энергетический сектор[[98]](#footnote-99).

Несмотря на то, что в соответствии с национальной законодательной базой[[99]](#footnote-100) физическим и юридическим лицам, которые разрабатывают и внедряют современные технологии, не загрязняющие атмосферы, должны быть предоставлены налоговые льготы, налоговое законодательство не предусматривает таких льгот.

***3.5.3. В неблагоприятных метеорологических условиях и в отсутствие предупреждений субъекты загрязнители могут задерживаться с предпринятием действий по контролю загрязнения и могут допускать превышение выбросов в воздух, которые влияют на качество воздуха и усиливают вредное воздействие загрязнителей.***

Согласно информации специалистов[[100]](#footnote-101), уровень загрязнения атмосферы колеблется в зависимости от метеорологических условий. Так, с целью ослабления пагубного воздействия выбросов загрязнителей, в неблагоприятных метеорологических условиях (далее – НМУ) необходимо принять временные меры по их снижению.

Экономические агенты загрязнители должны[[101]](#footnote-102) заключать договора с ГГС и в условиях НМУ использовать гидрометеорологическую информацию[[102]](#footnote-103) с целью снижения выбросов загрязнителей. Вместе с тем, в случае выявления некоторых НМУ они должны провести мероприятия, согласованные с органами, осуществляющими государственный контроль за охраной атмосферного воздуха[[103]](#footnote-104). В этом контексте, ГГС совместно с ГЭИ и НЦОЗ выявляют наиболее существенных загрязнителей, с которыми должны заключаться такие договора.

Аудит сигнализирует, что лишь 10 из 44 экономических агентов с высоким риском загрязнения заключили с ГГС договора об использовании гидрометеорологической информации, что подразумевает, что свыше 75% загрязнителей в неблагоприятных метеорологических условиях продолжают обычную деятельность и не принимают временные меры по снижению выбросов загрязнителей.

Соблюдение мер при НМУ было важной прерогативой Министерства окружающей среды, для снижения рисков загрязнения окружающей среды было предусмотрено формирование рабочих групп, в том числе с другими контрольными органами с целью оценки соответствующих мер, принятых предприятиями.

Необходимо отметить, что хотя ГГС было предоставлено право проводить контроль использования загрязнителями[[104]](#footnote-105) гидрометеорологической информации, одновременно с утверждением Закона о государственном контроле предпринимательской деятельности[[105]](#footnote-106) это право не было заново подтверждено. Вместе с тем, ни ГЭИ, в качестве органа экологического контроля, подведомственная тому же Министерству, как и ГГС, не обеспечила мониторинг действий, предпринимаемых загрязнителями в неблагоприятных метеорологических условиях.

Аудит обращает внимание и на факт, что национальное законодательство не предусматривает санкции за несоблюдение положений по этому разделу, а Министерство окружающей среды не выявило формулу по повышению ответственности экономических агентов загрязнителей по снижению выбросов в неблагоприятных метеорологических условиях.

## РЕКОМЕНДАЦИИ АУДИТА

***Министерству сельского хозяйства, регионального развития и окружающей среды совместно с:***

*4.1* ***Министерством экономики и инфраструктуры*** *в течение 1 года разработать и предложить Правительству для утверждения внести изменения в структуру модели Отчета о периодическом техническом осмотре транспортного средства с целью включения результатов проверки параметров, в том числе экологических;*

*4.2* ***Министерством здравоохранения, труда и социальной защиты*** *в течение 18 месяцев разработать и утвердить единую методологию по оценке и определению фоновых концентраций в соответствии с делегированными полномочиями;*

*4.3* ***Министерством внутренних дел*** *в течение 1 года разработать и утвердить планы совместных действий по организации и проведению контролей и оценке качества технического тестирования;*

*4.4* ***Национальным бюро статистики*** *в течение 3 лет откорректировать форму Годового отчета №1-AER ,,Охрана атмосферного воздуха” в соответствие с требованиями Европейского агентства окружающей среды для обеспечения составления отчетности Секретариату Конвенции о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния;*

***Министерству сельского хозяйства, регионального развития и окружающей среды в течение 1 года:***

*4.5 организовать деятельность подведомственных учреждений с целью разделения функций по выдаче разрешений от контрольных функций;*

*4.6 исчерпывающе регламентировать критерии по определению количества условных единиц санкционирования на основании ст.147 и ст.149 Кодекса о правонарушениях;*

*4.7 регламентировать процедуры:*

*4.7.1 разрешения выбросов загрязнителей в атмосферу от стационарных источников,*

*4.7.2 экологического контроля с определением типа, этапов, критериев и результатов контроля, в том числе:*

*- с четким установлением субъектов, которым выдаются разрешения на выброс атмосферных загрязнителей;*

*- для проверки действий, предпринятых субъектами загрязнителями с целью снижения выбросов загрязнителей, в том числе в неблагоприятных метеорологических условиях, сквозь призму заключения договоров с Государственной гидрометеорологической службой и обеспечения соблюдения положений Постановления Правительства №935 от 11.10.1999 ,,Об утверждении Положения об использовании гидрометеорологической информации в хозяйственной деятельности экономических агентов”;*

***Министерству здравоохранения, труда и социальной защиты в течение 3 лет:***

*4.8 разработать и утвердить методологию по оценке состояния здоровья населения по отношению к уровню загрязнения воздуха.*

## ОБЩИЙ ВЫВОД АУДИТА

Политики и законодательство ЕС по чистому воздуху требуют существенно улучшить качество воздуха европейских стран для приближения к уровням, рекомендованным ВОЗ. Загрязнение воздуха и его воздействие на здоровье и окружающую среду должны быть снижены еще больше, с долгосрочной целью не превышать критические уровни. В этой связи необходимо интенсифицировать совместные усилия с целью обеспечения качества воздуха и определения стратегических задач и действий в данной области.

Основные вызовы, с которыми сталкивается Республика Молдова в части политик по воздуху, связаны с отсутствием убедительного набора законодательных актов о качестве воздуха, что затягивает приведение в соответствие национальной базы с законодательством ЕС, принимая во внимание о необходимости приближения к срокам, предусмотренным в Соглашении об ассоциации.

Так, политики по окружающей среде и здоровью, которые Правительство Республики Молдова должно принять в последующие годы, должны основываться на профилактике и устойчивом развитии области атмосферного воздуха. Обеспечение качества жизни не предполагает только экономические преимущества, но и надежность того, что дышим чистым воздухом. Успех такого шага основывается на комплексном и междисциплинарном подходе, который касается не только здоровья индивидуума и населения, а и экосистемы.

Качество воздуха в Республике Молдова является реальным мотивом для беспокойства, особенно в отсутствие системы интегрированного менеджмента воздуха, которая обеспечит надлежащее координирование и функционирование как институциональной системы в целом, так и систем по мониторингу, информированию и повышению ответственности субъектов загрязнителей, учитывая ситуацию в области.

Существующая система менеджмента качества воздуха является нефункциональной и неэффективной, будучи чувствительной относительно поставки достоверных данных и в реальном времени об объеме выбросов загрязнителей в воздух, оценки состояния здоровья по отношению к уровню загрязнения воздуха, согласования фоновых концентраций для оценки предельно допустимых выбросов, привлечения финансирования для модернизации системы по мониторингу и оборудования экологического контроля, организации контролей по оснащению станций технического тестирования оборудованием, которое определит экологические показатели передвижных источников, составления отчетности по позициям ,,экологический фактор”, установления критериев относительно размера и стоимости штрафа, применяемого для повышения ответственности субъектов загрязнителей, определения размера платы за загрязнение в различных регионах страны, сбалансирование отношения *плата за загрязнение – ущерб, нанесенный окружающей среде,* установление плафонов выбросов загрязнителей на национальном уровне, контроль уровня загрязнения воздуха в неблагоприятных метеорологических условиях, а также осуществление мониторинга от источника выбросов загрязнителей в воздух.

В итоге, отмечается необходимость укрепления административных возможностей для решения проблем в данной области путем инициирования действий с репаративной и профилактической целью касательно загрязнения воздуха, а также транспонирования информаций о качестве воздуха в национальные планы действий, устойчивые с финансовой точки зрения.

Несмотря на то, что загрязнение воздуха является в общем проблемой невидимой, последствия для здоровья и нашего ежедневного комфорта могут быть катастрофическими.

***Составлен:***

***руководителем аудиторской группы***

*главным государственным контролером* ***Натальей Апостол,***

***членом аудиторской группы Татьяна ВОЗИЯН***

*начальником управления в рамках Главного управления*

*планирования, методологии, контроля качества*

*и профессионального обучения*

***Ответственный за мониторинг и Василе Мошой,***

***обеспечение качества аудита***

*начальник Главного управления аудита*

*экономического корпоративного управления,*

*информационных технологий и*

*регламентирующих органов*

## ПРИЛОЖЕНИЯ

##

## Приложение №1

## Область применения и методология аудита

***Область применения***

В соответствии с Программой аудиторской деятельности на 2017 год[[106]](#footnote-107) Счетная палата инициировала проведение аудита эффективности в области окружающей среды относительно качества воздуха. Цель аудита заключалась в оценке результативности политик в области охраны воздуха в соответствии с положениями европейских директив, а также эффективности институционального потенциала в области управления качеством воздуха.

В течение аудиторской миссии при проведении соответствующей деятельности аудиторская группа руководствовалась:

1. ISSAI 300 „Основополагающие принципы аудита эффективности”;
2. ISSAI 3100 „Руководство по аудиту эффективности – основные принципы”;
3. ISSAI 5110 „Руководящие направления по проведению аудиторской деятельности с перспективой окружающей среды”;
4. ISSAI 5140 „Методы кооперирования между ВОА по аудиту международных соглашений по окружающей среде”;
5. Пособие по аудиту эффективности[[107]](#footnote-108).

Источниками критериев аудита, стоящих в основе констатаций, являются действующие законодательные и нормативные акты, связанные с аудируемой областью, а также передовые международные практики со ссылкой на аудируемую область, предусмотренные в Соглашении об ассоциации РМ-ЕС и предоставленные ВОА, членами Рабочей группы по проведению кооперативного аудита.

Аудиторская миссия была проведена в: Министерстве окружающей среды, Государственной экологической инспекции, Государственной гидрометеорологической службе. Также, доказательства были собраны в Министерстве здравоохранения, Национальном центре общественного здоровья, Национальном агентстве автомобильного транспорта и Генеральном инспекторате полиции.

***Методология аудита***

Для получения достаточных и адекватных доказательства, подтверждающих вывод и достоверность констатаций, изложенных в Отчете аудита, аудиторская группа использовала следующие процедуры аудита, а именно:

* *рассмотрение:*
* отчетов ГЭИ и ГГС по охране окружающей среды и состоянии качества атмосферного воздуха в Республике Молдова;
* актов проверки качества технического обслуживания, ремонта, тестирования транспортных средств в рамках совместных контролей между ГЭИ и ГИП;
* актов контроля, протоколов контроля, составленных НААТ;
* актов контроля и протоколов по применению санкций за правонарушения, связанные с несоблюдением законодательства по окружающей среде, составленных по самым крупным загрязнителям;
* отчетов исследований проб воздуха;
* годовых отчетов 1-AER по охране атмосферного воздуха;
* *оценка:*
* действий ГГС и НЦОЗ, предпринятых в рамках мероприятий, ориентированных на утверждение некоторых нормативов загрязнителей;
* действий ГЭИ и ГИП, предпринятых в рамках запланированных контролей, а также на основании петиций;
* уровня выполнения задач ,,Национального плана по внедрению Соглашения об ассоциации РМ-ЕС”, а также стратегических политик;
* *опрос*:
* 30 экономических агентов, осуществляющих деятельность, генерирующую загрязнителей, относительно проблем, встречающихся при выдаче разрешений на выбросы загрязнителей.

Вместе с тем, были организованы выходы на места для просмотра Информационной программы „Автотест” и для участия в контролях, проводимых ГЭИ у некоторых загрязнителей, подвергнутых контролю на основании планирования государственного контроля.

В рамках аудиторских мероприятий было собрано, обобщено, проанализировано и интерпретировано множество видов аудиторских доказательств: физических, устных, документированных и аналитических, *чтобы разумно сформулировать релевантные выводы*.

## Приложение №2

## Институциональная система в области воздуха в Республике Молдова

* ***Правительство*** осуществляет администрирование области охраны атмосферного воздуха посредством Министерства окружающей среды, Министерства здравоохранения, а также органов местного публичного управления в соответствии с законодательством;
* ***Министерство окружающей среды*** разрабатывает и продвигает экологическую политику в области; разрабатывает экологические программы и приоритетные направления по охране атмосферного воздуха; осуществляет мониторинг загрязнения воздуха;
* ***Министерство здравоохранения*** продвигает политику обеспечения качества воздуха, соответствующую безопасности здоровья и благосостоянию людей; устанавливает предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязнителей и уровень их вредного физического воздействия на атмосферный воздух; устанавливает размеры зон санитарной защиты для объектов с источниками химического и физического загрязнения атмосферы и др.;
* ***Органы местного публичного управления*** разрабатывают мероприятия по обустройству и созданию зеленых зон в населенных пунктах; обеспечивают планирование и реализацию мер по предотвращению вредного действия загрязнителей на атмосферный воздух и др.;
* Государственн***ая экологическая инспекция*** имеет полномочия по выдаче разрешений на выбросы загрязнителей в атмосферу от стационарных источников загрязнения[[108]](#footnote-109), а также на проведение государственного контроля в области охраны атмосферного воздуха;
* ***Г***осударственн***ая гидрометеорологическая служба***[[109]](#footnote-110) имеет функцию по мониторингу уровня загрязнения воздуха, обобщению информации о состоянии атмосферного воздуха, в том числе путем систематического обеспечения физических и юридических лиц информацией и прогнозами об уровне загрязнения атмосферы и др.;
* ***Национальное агентство автомобильного транспорта***, которое в соответствии с законодательными положениями[[110]](#footnote-111) должно владеть всеми полными и достоверными данными относительно деятельности по периодическому техническому осмотру, в рамках которого станции технического обслуживания при проведении периодического технического осмотра транспортных средств и их прицепов[[111]](#footnote-112) обязаны проверять содержание токсичных элементов или выбросов выхлопных газов;
* ***Министерство внутренних дел***[[112]](#footnote-113) контролирует деятельность предприятий, организаций и учреждений с целью обеспечения соблюдения общественного порядка и безопасности, а также исполнение ими, в качестве собственников транспортных средств, мер по содержанию транспортных средств в техническом состоянии функционирования и экологическом состоянии. Цель контроля заключается в обеспечении постоянного соответствия технического и экологического состояния транспортных средств требованиям Положения о дорожном движении;
* ***Таможенная служба*** размещает в таможенном режиме временного допуска автотранспортные средства с иностранными номерами регистрации, независимо от срока их эксплуатации[[113]](#footnote-114). Также, до 31.12.2016 она была ответственна за взыскание и перечисление на счет Национального экологического фонда средств, собранных от: ,,*Платы за выбросы загрязнителей в атмосферный воздух от передвижных источников, которые используют в качестве топлива бензин (этилированный, неэтилированный), топливо для авиационных двигателей (бензины для авиации, ламповое масло [керосин]) и дизельное топливо*” и ,,*Платы за товары, размещенные в таможенном режиме импорта, которые в процессе использования загрязняют окружающую среду*”.

***Справка****: Одновременно с внесением изменений в Закон о плате за загрязнение окружающей среды[[114]](#footnote-115), с 01.01.2017 платежи за загрязнение окружающей среды администрируются Государственной налоговой службой.*

## Приложение №3

## Результаты экологических контролей, проведенных ГЭИ в период 2013-2016 годов

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Организации, учреждения и экономичес-кие агенты, подвергну-тые** государственн**ому эколо-гическому контролю**  **(к-во)** | **Состав-ленные акты контро-ля****(к-во)** | **Предписа-ния, внесенные в результате контролей** **(в актах контроля) (к-во) /реализова-но**  | **Составлен-ные протоколы по наруше-ниям**  **(к-во)** | **Штрафы, наложен-ные на основании собствен-ных протоко-лов и поступив-ших для рассмот-рения от других органов (тыс. леев)** | **Всего взыскано штрафов****(тыс. леев),** **в том числе в течение 72 часов** **(тыс. леев)** | **Оштра-фовано лиц** **(к-во)** | **Средний размер на лицо** **(леев)** | **Ущерб, нанесен-ный окружаю-щей среде, направлен-ный для оплаты** **(тыс. леев)** |
| **2013** | **1619** | **2145** | **3676/3132** | **567** | **623,0** | **309,4** | **559** | **418** | **--** |
| **2014** | **1035** | **1279** | **2764/2462** | **971** | **871,5** | **413,9/****397,1** | **965** | **900** | **4,9** |
| **2015** | **1130** | **1487** | **2893/2580** | **780** | **977,0** | **468,0/****442,2** | **772** | **800** | **98,3** |
| **2016** | **725** | **807** | **1353** | **432** | **451,6** | **261,0/****218,0** | **446** | **1011** | **4,7** |

***Источник:*** *Ежегодники ГЭИ за 2013-2016 годы.*

## Приложение №4

## Предельные размеры загрязнителей из атмосферы, установленные для Республики Молдова

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Название загрязнителя** | **Нормы и показатели, которые относятся к качеству воздуха**  |
| **Директивы Европейского Парламента и Совета Европы** * *Директива 2008/50/CE о качестве окружающего воздуха и более чистом воздухе для Европы*
* *Директива 2004/107/CE* *по мышьяку, кадмию, ртути, никелю и ароматическим полициклическим углеводородам в окружающей среде*
 | **РМ приняла эти предель-ные размеры**  **(да/нет)** | **Другие регламентирования (национальный закон)** |
| **Предельный размер** | **Целевое значение**  |  | **Предельный размер** | **Целевое значение**  |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| **1.** | ***Сернистый газ*** *(1 час)* | **350 µg/м3**Не должен быть превышен более 24 раз в одном календарном году | - | Нет | Максимально допустимая концентрация **500 µg/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **2.** | ***Сернистый газ*** *(1 день)* | **125 µg/м3**Не должен быть превышен более 3 раз в одном календарном году | - | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **50** **µg/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **3.** | ***Диоксид азота*** *(1 час)* | **200 µg/м3**Не должен быть превышен более 18 раз в одном календарном году | - | Нет | Максимально допустимая концентрация**85 µg/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **4.** | ***Диоксид азота*** *(1 календарный год)* | **40 µg/м3** | - | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **40 µg/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **5.** | ***Бензол*** *(1* *календарный год)* | **5 µg/м3** | - | Нет  | Отсутствуют нормы на нацио-нальном уровне | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **6.** | ***Окись углерода*** *(дневной средний максимум* *8 часов)* | **10 мг/м3**  | - | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **3,0 мг/м3**Максимально допустимая концентрация**5,0 мг/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **7.** | ***Свинец***  | **0,5 µg/м3** | - | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **0,3 µg/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **8.** | ***PM10*** *(1 день)* | **50 µg/м3**Не должен быть превышен более 35 раз в одном календарном году | - | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **50 µg/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
|  **9.** | ***PM10*** *(1 календарный год)* | **40 µg/м3** | - | Нет | Отсутствуют нормы на нацио-нальном уровне | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **10.** | ***PM2,5*** *(1 календарный год)* | **25 µg/м3**(с 01.01.2015) | **25 µg/м3**(с 01.01.2010) | Нет | Отсутствуют нормы на нацио-нальном уровне | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **11.** | ***Озон*** *(дневной средний максимум* *8 часов)* | - | **120 µg/м3**Nu trebuie depășită mai mult de 25 ori într-un an calendaristic(с 01.01.2010) | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **30 µg/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **12.** | ***Мышьяк*** *(1 календарный год)* | - | **6 ng/м3**(с 01.01.2013) | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **3000 ng/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **13.** | ***Никель****(1 календарный год)* | - | **20 ng/м3**(с 01.01.2013) | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **1000 ng/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **14.** | ***Кадмий*** *(1 календарный год)* | - | **5 ng/м3**(с 01.01.2013) | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **3000 ng/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |
| **15.** | ***Бензил (a) пирен***  | - | **1 ng/м3**(с 01.01.2013) | Нет | Максимально допустимая концентрация (средняя концентрация) **1 ng/м3** | Национальное законодательство не предусматривает целевых значений  |

1. Ст.127 Конституции Республики Молдова от 29 июля1994 года. [↑](#footnote-ref-2)
2. Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния от 13.11.1979, к которой Республика Молдова присоединилась Постановлением Парламента №399-XIII от 16.03.1995 (далее – Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния); Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата, принятая в Нью Йорке 09.05.1992 и подписанная в Рио-де-Жанейро 05.06.1992, ратифицированная Постановлением Парламента №404 от 16.03.1995 (далее - Рамочная Конвенция ООН об изменении климата). [↑](#footnote-ref-3)
3. Соглашение об ассоциации между Республикой Молдова, с одной стороны, Европейским Союзом и Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами, с другой стороны, ратифицированное Законом №112 от 02.07.2014 (далее - Соглашение об ассоциации РМ – ЕС). [↑](#footnote-ref-4)
4. Годовое заседание Рабочей группы по аудиту окружающей среды (WGEA) EUROSAI от октября 2015 года на Мальте. [↑](#footnote-ref-5)
5. Ст. 13 из Отчета о XIII заседании Рабочей группы по аудиту окружающей среды (WGEA) EUROSAI, <http://www.eurosaiwgea.org/meetings/Documents/13%20AM/13AM_REPORT_final_updated.pdf> [↑](#footnote-ref-6)
6. Программа аудиторской деятельности Счетной палаты на 2016 год, утвержденная Постановлением Счетной палаты №46 от 14.12.2015, с последующими изменениями. [↑](#footnote-ref-7)
7. http://inseco.gov.md/monitorizare/ [↑](#footnote-ref-8)
8. Киотский протокол к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, утвержденный Решением Совета № [2002/358/CE](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32002D0358) от 25 апреля 2002 года, от имени Европейского сообщества (далее – Киотский протокол); Закон о присоединении Республики Молдова к Киотскому протоколу к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата №29-XV от 13.02.2003. [↑](#footnote-ref-9)
9. Приложение №XI к Соглашению об ассоциации РМ – ЕС. [↑](#footnote-ref-10)
10. Директива 2008/50/CE Европейского Парламента и Совета от 21 мая 2008 года о качестве окружающего воздуха и более чистого воздуха для Европы (далее – Директива 2008/50/CE). [↑](#footnote-ref-11)
11. ###  Директива 96/62/CE Европейского Совета от 27 сентября 1996 года относительно оценки и управления качеством окружающего воздуха.

 [↑](#footnote-ref-12)
12. ### Директива №2001/81/CE Европейского Парламента и Совета от 23 октября 2001 года о национальных плафонах выбросов для определенных атмосферных загрязнителей (далее – Директива 2001/81/CE).

 [↑](#footnote-ref-13)
13. Закон об охране атмосферного воздуха №1422-XIII от 17.12.1997 (далее – Закон об охране атмосферного воздуха). [↑](#footnote-ref-14)
14. Постановление Правительства №301 от 24.04.2014 „Об утверждении Стратегии окружающей среды на 2014-2023 годы и Плана действий по ее внедрению” (далее – Стратегия окружающей среды на 2014-2023 годы). [↑](#footnote-ref-15)
15. Постановление Правительства №695 от 30.08.2017 об организации и функционировании Министерства сельского хозяйства, регионального развития и окружающей среды. [↑](#footnote-ref-16)
16. Постановление Правительства №694 от 30.08.2017 об организации и функционировании Министерства здравоохранения, труда и социальной защиты, [↑](#footnote-ref-17)
17. http://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report\_ro\_ro.pdf [↑](#footnote-ref-18)
18. http://ec.europa.eu/environment/air/quality/standards.htm [↑](#footnote-ref-19)
19. https://www.eurosaiwgea.org/ [↑](#footnote-ref-20)
20. #####  Ежегодник ГЭИ „Охрана окружающей среды в Республике Молдова” (далее – Ежегодник ГЭИ) за 2015 год; Годовой отчет ГМС о состоянии качества атмосферного воздуха на территории Республики Молдова (далее – Ежегодник ГМС) за 2015 год.

 [↑](#footnote-ref-21)
21. Ежегодник ГМС за 2014 год. [↑](#footnote-ref-22)
22. Ежегодники ГЭИ за 2015-2016 годы. [↑](#footnote-ref-23)
23. http://www.clima.md/files/CercetareSC/Publicatii/Mediul%20Ambiant%20nr%203%20Iunie%202005%20Copacinschi%20et%20al.pdf [↑](#footnote-ref-24)
24. Ежегодники ГЭИ за 2010-2016 годы. [↑](#footnote-ref-25)
25. <https://europa.eu/eyd2015/sites/default/files/toolkit/teachers-corner/publication-environment-2014/publication-environment-2014> ro.pdf [↑](#footnote-ref-26)
26. Национальная программа обеспечения экологической безопасности на 2007-2015 годы, утвержденная Постановлением Правительства №304 от 17.03.2007 „Об утверждении Национальной программы обеспечения экологической безопасности на 2007-2015 годы”. [↑](#footnote-ref-27)
27. Положение об организации и функционировании Министерства окружающей среды, структуры и предельной штатной численности его центрального аппарата, утвержденное Постановлением Правительства №847 от 18.12.2009 „Об утверждении Положения об организации и функционировании Министерства окружающей среды, структуры и предельной штатной численности его центрального аппарата”. [↑](#footnote-ref-28)
28. http://www.eea.europa.eu/articles/air-quality-remains-a-hot. [↑](#footnote-ref-29)
29. http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016. [↑](#footnote-ref-30)
30. http://www.who.int/quantifying\_ehimpacts/publications/preventing-disease/en/. [↑](#footnote-ref-31)
31. http://ec.europa.eu/environment/air/quality/legislation/reporting.htm. [↑](#footnote-ref-32)
32. Закон о плате за загрязнение окружающей среды №1540-XIII от 25.02.1998 (далее – Закон №1540-XIII от 25.02.1998). [↑](#footnote-ref-33)
33. Ст.15 (4) Закона №1540-XIII от 25.02.1998. [↑](#footnote-ref-34)
34. Закон об охранеатмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-35)
35. Постановление Правительства №415 от 08.04.2003 „Об утверждении Положения по техническому надзору, осуществляемому дорожной полицией” (далее – Положение по техническому надзору, осуществляемому дорожной полицией); Закон №150 от 17.07.2014; ст.1 (1) из Кодекса автомобильного транспорта №150 от 17.07.2014 (далее – Кодекса автомобильного транспорта); Постановление Правительства №1047 от 08.11.1999 „О преобразовании автоматизированной информационно- поисковой системы "Автомобиль" в Государственный регистр транспорта и введении тестирования автомобилей и прицепов к ним” (далее – Постановление Правительства №1047 от 08.11.1999). [↑](#footnote-ref-36)
36. Постановление Правительства №695 от 30.08.2017 „Об организации и функционировании Министерства сельского хозяйства, регионального развития и охраны окружающей среды”. [↑](#footnote-ref-37)
37. Постановление Правительства №1047 от 08.11.1999. [↑](#footnote-ref-38)
38. Кодекс автомобильного транспорта, утвержденный Законом №150 от 17.07.2014 [↑](#footnote-ref-39)
39. Ст.46 Кодекса автомобильного транспорта. [↑](#footnote-ref-40)
40. Протокол от 08.12.2016 относительно опроса представителей НААТ и видения процесса хранения данных технического инспектирования. [↑](#footnote-ref-41)
41. Приложение №1 к Правилам периодического технического осмотра транспортных средств и прицепов к ним, утвержденным Постановлением Правительства №1047 от 08.11.1999. [↑](#footnote-ref-42)
42. Приложение №4 к Положениям о сертификации соответствия зарегистрированных транспортных средств техническим нормам по безопасности дорожного движения, охране окружающей среды и категории использования по назначению путем периодического технического осмотра – RNTR 1, утвержденным Приказом министра транспорта, строительства и туризма Румынии. [↑](#footnote-ref-43)
43. П. 4, п. 39 Положения по техническому надзору, осуществляемому дорожной полицией. [↑](#footnote-ref-44)
44. П. 31-39 Положения по техническому надзору, осуществляемому дорожной полицией. [↑](#footnote-ref-45)
45. Протоколы инспекторов Национального инспектората патрулирования и Центра экологических исследований мун. Кишинэу. [↑](#footnote-ref-46)
46. Ст.34 (1) Кодекс Республики Молдова о правонарушениях. [↑](#footnote-ref-47)
47. Ст.146, ст.147 Кодекс о правонарушениях. [↑](#footnote-ref-48)
48. Ст.233 Кодекса о правонарушениях по установлению нарушения за управление транспортным средством в состоянии опьянения, вызванного алкоголем, передача управления лицу, находящемуся в состоянии опьянения, вызванного алкоголем или другими веществами. [↑](#footnote-ref-49)
49. Ст. 6 Закона №1540-XIII от 25.02.1998. [↑](#footnote-ref-50)
50. Приложение №2 к Закону №1540-XIII от 25.02.1998. Нормативы и порядок расчета платы за выброс загрязнителей стационарными источниками. [↑](#footnote-ref-51)
51. Закон №1540-XIII от 25.02.1998. [↑](#footnote-ref-52)
52. Директива 2001/81/CE; Директива 2008/50/CE. [↑](#footnote-ref-53)
53. http://www.consilium.europa.eu/ro/press/press-releases/2016/06/30-air-quality/ [↑](#footnote-ref-54)
54. EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook; [www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu) [↑](#footnote-ref-55)
55. Ст. 12 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-56)
56. Ст.2 (п.58), ст.21 Срочное распоряжение №195/2005 Правительства Румынии от 22/12/2005, Актуализированная версия от 22/10/2007. [↑](#footnote-ref-57)
57. Ст. 2 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-58)
58. Заключения ГЭИ о выдаче разрешений на выброс загрязнителей в атмосферу. [↑](#footnote-ref-59)
59. Закон Румынии №278/2013 о промышленных выбросах. [↑](#footnote-ref-60)
60. Закон о внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты №185 от 21.09.2017. [↑](#footnote-ref-61)
61. Информация представлена Агентством „Moldsilva” (письмо №AM 02/01-2338 от 25.10.2017). [↑](#footnote-ref-62)
62. <http://www.statistica.md/pageview.php?l=ro&idc=479> [↑](#footnote-ref-63)
63. Лесной кодекс №887 от 21.06.1996, Закон о лесомелиорации деградированных земель №1041-XIV от 15.06.2000; Постановление Парламента №350-XV от 12.07.2001 об утверждении Стратегии долговременного развития лесного сектора Республики Молдова; Постановление Парламента №112-XV от 27.04.2001 об утверждении Национальной стратегии и Плана действий в области сохранения биологического разнообразия. [↑](#footnote-ref-64)
64. Национальная стратегия и План действий в области сохранения биологического разнообразия на 2014-2020 годы, Стратегия об адаптации лесного сектора к климатическим изменениям на 2017-2025 годы; Стратегия по институциональному реформированию лесного сектора в Республике Молдова. [↑](#footnote-ref-65)
65. Проекты Сохранения почвы в Молдове и Development of the Communal Forestry Sector в Молдове. [↑](#footnote-ref-66)
66. Директива 2008/50/CE; Директива 2004/107/CE по мышьяку, кадмию, ртути, никелю и ароматическим полициклическим углеводородам в окружающей среде (далее – Директива 2004/107/CE); Директива 1999/32/CE от 26 апреля 1999 года по снижению содержания серы в некоторых видах жидкого топлива и изменению Директивы 93/12/EC (далее – Директива 1999/32/CE); Директива 94/63/CE по контролю за летучими органическими соединениями (ЛОС), полученными от складирования топлива и распределения его с терминалов на станции по распределению топлива, согласно дополнению к Положению (CE) 1882/2003; Директива 2004/42/CE по ограничению выбросов летучих органических соединений, связанных с использованием органических растворителей в определенных красках и лаках и в продукции нанесения покраски на автомобили, и изменению Директивы 1999/13/CE (далее– Директива 2004/42/CE); Директива 2001/81/CE. [↑](#footnote-ref-67)
67. Постановление Правительства №808 от 07.10.2014 „Об утверждении Национального плана действий по внедрению Соглашения об ассоциации Республика Молдова – Европейский Союз на период 2014-2016 годов”. [↑](#footnote-ref-68)
68. Постановление Правительства №414 от 08.04.2016 „Об утверждении Положения о снижении содержания серы в некоторых видах жидкого топлива”. [↑](#footnote-ref-69)
69. Согласно Директиве 2008/50/CE. [↑](#footnote-ref-70)
70. Согласно Директиве 2004/107/CE. [↑](#footnote-ref-71)
71. Согласно Директиве 2001/81/CE; Согласно Директиве 2004/42/CE. [↑](#footnote-ref-72)
72. Стратегия по окружающей среде на 2014-2023 годы. [↑](#footnote-ref-73)
73. Предусмотрено в Директиве 2004/107/CE. [↑](#footnote-ref-74)
74. Диоксид серы, диоксид азота, окись углерода, свинец, для которых установлены нормативы в Директиве 2008/50/CE. [↑](#footnote-ref-75)
75. Ст.10 (1) и (3) Закона о порядке ввоза в Республику Молдова и вывоза с ее территории имущества физическими лицами №1569-XV от 20.12.2002. [↑](#footnote-ref-76)
76. Ст. 1841 Таможенного кодекса Республики Молдова №1149-XIV от 20.07.2000. [↑](#footnote-ref-77)
77. Ст. III Закона о внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты №280 от 26.12.2016. [↑](#footnote-ref-78)
78. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0136&from=EN> [↑](#footnote-ref-79)
79. Протоколы Центра экологических иследований при Агенстве экологии мун. Кишинэу о тестировании транспортных средств в 2014-2016 годах; протоколы о проведении интервьюирования специалистов Центра экологических иследований при Агенстве экологии мун. Кишинэу. [↑](#footnote-ref-80)
80. <https://www.eea.europa.eu/ro/publications/semnale-de-mediu-2013-aerul>; „Review of evidence on health aspects of air pollution” (Analiza datelor privind aspectele legate de sănătate ale poluării aerului), [↑](#footnote-ref-81)
81. <http://www.hotnews.ro/stiri-diaspora-2461298-placheta-auto-verde-pasaport-intrare-centrul-marilor-orase-germane.htm> [↑](#footnote-ref-82)
82. http://www.hotnews.ro/stiri-diaspora-2461298-placheta-auto-verde-pasaport-intrare-centrul-marilor-orase-germane.htm. [↑](#footnote-ref-83)
83. <http://www.conso.ro/ghid/programul-rabla/ce-este-programul-rabla>. [↑](#footnote-ref-84)
84. Европейская комиссия – Информационная карточка „Вопросы и ответы”: Действие ЕС с целью снижения загрязнения воздуха автомобилями, Брюссель, 31 августа 2017 года; http://europa.eu/rapid/press-release\_MEMO-17-2821\_ro.htm [↑](#footnote-ref-85)
85. Стратегия окружающей среды на 2014-2023 годы. [↑](#footnote-ref-86)
86. Стратегия о качестве воздуха, Положение относительно установления критериев и режима оценки качества воздуха по отношению к загрязнителям атмосферы, Регистр выбросов и переноса загрязнителей; Методология по определению предельных размеров выбросов загрязнителей. [↑](#footnote-ref-87)
87. Постановление Правительства №1472 от 30.12.2016 „Об утверждении Национального плана действий по внедрению Соглашения об ассоциации Республика Молдова – Европейский Союз на 2017 - 2019 годы”. [↑](#footnote-ref-88)
88. Постановление Правительства №1032 от 20.12.2013 „Об утверждении Национальной стратегии в области общественного здоровья на 2014-2020 годы”. [↑](#footnote-ref-89)
89. Письмо Министерства здравоохранения №1462 от 21.03.2017. [↑](#footnote-ref-90)
90. Ст.6 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-91)
91. Постановление Правительства №85 от 01.02.2008 „Об утверждении Стратегии инфраструктуры наземного транспорта на 2008-2017 годы”, утратило силу Постановлением Правительства №827 от 28.10.2013 „Об утверждении Стратегии транспорта и логистики на 2013-2022 годы”. [↑](#footnote-ref-92)
92. Постановление Правительства №827 от 28.10.2013 „Об утверждении Стратегии транспорта и логистики на 2013-2022 годы”. [↑](#footnote-ref-93)
93. Ст. 29 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-94)
94. Рамочный план по развитию мониторинга пыли в суспензиях с фракцией 10 и 2,5 мкм в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (далее – Рамочный план). [↑](#footnote-ref-95)
95. В промышленной зоне и возле уличной артерии. [↑](#footnote-ref-96)
96. Ст.13 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-97)
97. Ст. 28 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-98)
98. Отчет Счетной палаты Франции от 2015 года. [↑](#footnote-ref-99)
99. Ст. 27 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-100)
100. Методические указания о регулировании выбросов загрязнителей в неблагоприятных погодных условиях (РД 52.04-52-85). [↑](#footnote-ref-101)
101. П.11 Положения об использовании гидрометеорологической информации. [↑](#footnote-ref-102)
102. П.9 (c) Положения об использовании гидрометеорологической информации. [↑](#footnote-ref-103)
103. Ст.16 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-104)
104. П.9 (g) Положения об использовании гидрометеорологической информации. [↑](#footnote-ref-105)
105. Закон о государственном контроле предпринимательской деятельности №131 от 08.06.2012. [↑](#footnote-ref-106)
106. Постановление Счетной палаты №47 от 05.12.2016 „Об утверждении Программы аудиторской деятельности на 2017 год”. [↑](#footnote-ref-107)
107. Постановление Счетной палаты №54 от 05.12.2016 „Об утверждении Пособия по аудиту эффективности”. [↑](#footnote-ref-108)
108. Ст.12 (1) Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-109)
109. Ст.29 Закона об охране атмосферного воздуха. [↑](#footnote-ref-110)
110. Ст.133 Кодекса автомобильного транспорта. [↑](#footnote-ref-111)
111. „*Перечень контролируемых параметров и методы их проверок, критерии технического состояния транспортных средств*” из приложения №1 к Постановлению Правительства №1047 от 08.11.1999. [↑](#footnote-ref-112)
112. Постановление Правительства №778 от 27.11.2009 „об утверждении Положения об организации и функционировании Министерства внутренних дел, структуры и предельной численности его центрального аппарата”; Постановление Правительства №415 от 08.04.2003 „Об утверждении Положения по техническому надзору, осуществляемому дорожной полицией” [↑](#footnote-ref-113)
113. Ст.10 Закона о порядке ввоза в Республику Молдова и вывоза с ее территории имущества физическими лицами №1569-XV от 20.12.2002. [↑](#footnote-ref-114)
114. Закон №1540-XIII от 25.02.1998. [↑](#footnote-ref-115)