

# ANEXA 1

## Descrierea măsurilor/tehnologiilor de adaptare la schimbările climatice

### SECTORUL TRANSPORT

<b>Sectorul</b>	Transporturi
<b>Categorie (sub - sectorul)</b>	Monitorizarea și evaluarea implementării cadrului legislativ și normativ de reglementare în sectorul transporturilor și infrastructurii drumurilor
<b>Necesitățile de adaptare la schimbările climatice</b>	Realizarea monitorizării și evaluării implementării cadrului legislativ-normativ se va efectua în scopul identificării gradului de executare (de acțiune) al acestuia, determinării faptului dacă obiectivele și/sau scopul documentelor cu caracter juridic au fost îndeplinite, dacă au apărut careva consecințe neprevăzute sau negative, precum și în scopul elaborării recomandărilor privind modalitatea de remediere a consecințelor negative.
<b>Tehnologia</b>	<b>Monitorizarea și evaluarea implementării cadrului legislativ și normativ de reglementare pertinent în vederea identificării și suprimării cauzelor care împiedică operabilitatea documentelor legislativ-normative în contextul SC</b>
<b>În ce mod măsura / contribuie tehnologia la adaptarea la schimbările climatice</b>	Prin monitorizare și evaluare a legislației se va identifica, analiza și evalua aplicabilitatea și gradul de aplicare a cadrului legislativ și normativ în contextul SC.
<b>Context. Scurtă descriere a măsurii / opțiunii tehnologice</b>	<p>Au fost identificate un șir de acte contradictorii, cu prevederi suprapuse și cu elemente de reglementare dispersate, ceea ce îngreunează, chiar face imposibilă aplicarea clară și uniformă a normelor juridice. De aceea este necesară introducerea sistemului de monitorizare și evaluare a documentelor cu caracter juridic.</p> <p>Obiective ale monitorizării sînt:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Identificarea gradului de executare (de acțiune) a actului normativ.</li><li>2. Constatarea faptului dacă scopurile actului normativ au fost realizate sau sînt în proces de realizare.</li><li>3. Identificarea faptului adoptării și aplicării cadrului juridic secundar, în scopul asigurării integrale de către acesta a mecanismului reglementării, precum și conformarea acestuia legislației ierarhic superioare.</li></ol>

	<p>4. Identificarea cauzelor care generează inaplicabilitatea actului normativ și a faptului dacă s-a schimbat sau nu situația comparativ cu situația premergătoare adoptării actului normativ monitorizat.</p> <p>5. Evaluarea eficienței actului normativ din punctul de vedere al resurselor materiale, financiare și umane, inclusiv consecințele reglementării (costurile și beneficiile).</p> <p>6. Elaborarea recomandărilor în vederea asigurării acțiunii actului normativ.</p>
<p><b>Implementare. În ce mod, măsura / tehnologia va fi implementată și difuzată în cadrul sectorului?</b></p>	<p>La organizarea realizării monitorizării și evaluării cadrului de reglementare se va ține cont de impactul domeniului de reglementare a actului normativ monitorizat, ceea ce înseamnă că vor fi monitorizate numai actele ce au impact asupra SC.</p> <p>În procesul de monitorizare a implementării actului normativ executantul:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>identifică principalele părți interesate, la care se referă reglementările actului normativ, și stabilește cum va derula procesul de consultanță și de comunicare cu acestea.</li> <li>colectează informația oficială despre implementarea actului normativ, inclusiv date statistice, practica judiciară națională și internațională, opiniile și avizele părților interesate etc.</li> <li>analizează dacă prevederile actului normativ se aplică, dacă a fost atins scopul actului prevăzut în procesul de elaborare a acestuia și dacă, în implementarea actului normativ, nu au apărut circumstanțe care pot afecta acțiunea juridică a actului normativ pentru viitor.</li> <li>întocmește Raportul de monitorizare în temeiul informațiilor acumulate pe parcursul procesului de monitorizare.</li> </ol> <p><i>Raportul de monitorizare a procesului de implementare a cadrului de reglementare va cuprinde cel puțin următoarele părți componente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aspecte introductive.</li> <li>▪ Aplicabilitatea actului normativ.</li> <li>▪ Gradul de îndeplinire a obiectivelor și a scopului actului normativ.</li> <li>▪ Modificările operate în actul normativ și influența acestora asupra scopului și esenței actului normativ.</li> <li>▪ Gradul de punere în aplicare a cadrului juridic secundar necesar, pentru a asigura mecanismul de reglementare a actului normativ și gradul de suficiență a resurselor materiale, financiare și umane pentru funcționarea actului normativ.</li> <li>▪ Consecvența și coerența actului normativ.</li> <li>▪ Neutralitatea actului normativ.</li> <li>▪ Stabilitatea și predictibilitatea actului normativ.</li> <li>▪ Eficiența actului normativ.</li> <li>▪ Modul de consultanță efectuat și concluzii.</li> </ul>

<b>Costuri</b>	Cca 5 000 euro pentru evaluarea unui act normativ unitar
<b>Beneficii:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Economice</li> <li>• Sociale</li> <li>• De mediu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cadrul de reglementare uniform, clar, transparent și necontradictoriu.</li> <li>▪ Atribuții, împuterniciri, drepturi și obligații împărțite echilibrat cu acoperire resursieră necesară.</li> </ul>
<b>Alte priorități și considerații (ex. potențialul de de piață, costuri de capital, costurile operaționale și de întreținere)</b>	Alte priorități se referă la necesitatea instituirii de mijloace, metode și tehnici prin care raporturile sociale iau formă juridică, a realizării unor principii unificate în materie de creație legislativă pentru asigurarea elaborării și adoptării unor acte legislative și normative de calitate și eficiență, pentru garantarea transparenței procesului decizional, precum și necesitatea asigurării compatibilității actelor legislative cu legislația comunitară prin procedura de armonizare.
<b>Potențialul de extindere a măsurii / tehnologiei în aspect de sector și teritorial.</b>	Monitorizarea și evaluarea implementării cadrului legislativ și normativ de reglementare poate fi aplicată în toate domeniile și în toate sectoarele afectate sau afectabile de SC.

<b>Sectorul</b>	Transporturi
<b>Categorie (sub - sectorul)</b>	Studiu de fezabilitate privind corespunderea infrastructurii gărilor, aerogărilor existente la riscurile SC.
<b>Tehnologia/masura</b>	<b>Elaborarea unui SF privind corespunderea infrastructurii gărilor, aerogărilor existente la riscurile SC.</b>
<b>Necesitățile de adaptare schimbările climatice</b>	<p>Studiul de fezabilitate (SF) reprezintă instrumentul, care permite deținătorului ideilor de proiecte să decidă fundamentat, bazandu-se pe informații exhaustive, dacă este fezabilă sau nu ideea de proiect și cind sau cum anume se va efectua realizarea proiectului.</p> <p>Fundamentarea elaborării SF pentru infrastructura gărilor, aerogărilor existente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stabilirea starii existente a gărilor, aerogărilor existente si corespunderea infrastructurii la riscurile SC</li> </ol> <p>Studiul de fezabilitate nu neapărat poate aduce o apreciere pozitivă sau absolut negativă, dar cu investigarea situației reale existente si a alternativelor de imbunatatire a infrastructurii garilor, aerogarilor existente si corespunderea acestora la SC.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Alegerea opțiunii celei mai potrivite pentru infrastrutura garilor, aerogarilor, care ar asigura diminuarea riscurilor la SC.</li> </ol>

	3. Instrument de convingere a finanțatorului (investitorului, partenerului) privind viabilitatea proiectelor avînd scopul final în atragerea fondurilor în finanțarea proiectelor in sector.
<b>În ce mod măsura / tehnologia contribuie la adaptarea schimbările climatice</b>	<p>Elaborarea SF privind corespunderea infrastructurii gărilor, aerogărilor existente la riscurile SC va contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stabilirea situației existente referitor la infrastructura garilor, aerogărilor și investigarea de opțiuni pentru dezvoltarea sectorului și corespunderea la riscurile SC</li> <li>▪ Sugerarea soluțiilor optime de implementare a proiectelor în sector</li> <li>▪ Stabilirea viabilității ideilor de proiecte.</li> <li>▪ Convingerea investitorului/finanțatorului în susținerea propunerilor de proiecte.</li> <li>▪ Fundamentul unui plan de afaceri.</li> <li>▪ Sursă de furnizare de informații pertinente pentru procesul de luare a deciziilor.</li> </ul>
<b>Context. Scurtă descriere a măsurii / opțiunii tehnologice</b>	<p>Indiferent de structura sau sector, SF neapărat trebuie să se regăsească următoarele domenii de analiză:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. T – tehnic: Se analizează dacă proiectul este realizabil din punct de vedere tehnic / tehnologic.</li> <li>2. E - Economic: Se apreciază dacă sînt resurse suficiente pentru implementarea unui asemenea proiect ori nu? Va fi profitabil sau va fi generator de pierderi?</li> <li>3. L - Legal: Se verifică dacă sînt respectate toate normele juridice.</li> <li>4. O - Organizațional: Se răspunde la întrebarea dacă beneficiarul de proiect e pregătit pentru a implementa un proiect de asemenea anvergură?</li> <li>5. S - Planificare Sistemică, bazată pe un plan minuțios.</li> </ol>
<b>Implementare. În ce mod, măsura / tehnologia va fi implementată și difuzată în cadrul sectorului?</b>	<p>Un SF se va realiza la nivel de proiect, adică va precede implementarea proiectelor în sector. Reieșind din considerentul ca SF trebuie să fundamenteze toate elementele de bază ale proiectului investițional, structura acestuia în mod logic va fi racordată necesității de expunere a tuturor elementelor care sunt specifice proiectului dat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Date generale: (i) denumirea obiectului investiției; (ii) alcătuitorul SF; (iii) deținătorul ideii de proiect; (iv) autoritatea contractantă, (v) amplasamentul (localitatea, strada), (vi) tema și (vii) descrierea investiției.</li> <li>▪ Date tehnice. Durata de realizare și etapele principale.</li> <li>▪ Costul estimativ al investiției.</li> <li>▪ Analiza socio-economică și financiară</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sursele de finanțare sau cofinanțare a proiectelor de investiții</li> <li>▪ Concluzii și propuneri</li> <li>▪ Materiale grafice</li> </ul>
<b>Costuri</b>	Cca 15 000 euro
<b>Beneficii:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Economice</li> <li>• Sociale</li> <li>• De mediu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribuie la dezvoltarea sectorului și creșterea investițiilor și argumentează că proiectele au fost cercetate în amănunțime.</li> <li>• Pune în evidență aspectele valoroase ale proiectelor și alternativelor.</li> <li>• Argumentează decizii de abandon a anumitor proiecte în cazul identificării barierelor serioase în implementare.</li> </ul>
<b>Alte priorități și considerații (ex. potențialul de de piață, costuri de capital, costurile operaționale și de întreținere)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dezvoltare comunitară pentru localitățile ce soluționează problema garilor, aerogarilor și corespunderea la SC.</li> <li>✓ Dezvoltare comunitară urbană (pentru orașele mici cu o populație de până la 20 000 locuitori).</li> <li>✓ Dezvoltarea capacităților societății civile și a instituțiilor guvernamentale prin transfer de cunoștințe și experiență de la comunități la instituțiile guvernamentale.</li> <li>✓ Monitorizare și Evaluare. Comunicare, diseminare și replicare a celor mai bune practici.</li> </ul>
<b>Potențialul de extindere a măsurii / tehnologiei în aspect de sector și teritorial.</b>	SF va fi util pentru alte domenii de dezvoltare a sectorului transporturilor în scopul contribuirii la îmbunătățire durabilă și echilibrată a întregii țări și reducerea decalajelor de dezvoltare a diferitelor părți ale RM

Сектор	Транспорт
Категория 1	автотранспорт
Название технологии	<b>Внедрение инфраструктуры для электромобилей для общественных нужд и технологического транспорта</b>
Нужды к адаптации и изменению климата	Электромобили – это вид автомобилей, которые могут занять свою нишу в структуре автотранспортных средств и тем самым снизить количество импортируемого потребляемого топлива, тем самым снизить зависимость от его поставок, снизить выбросы от прямого сжигания топлива.
Как технология способствует адаптации к изменению климата	Электромобили и соответствующая сеть заправок может стать альтернативной транспортной сетью, которая будет сосуществовать параллельно с уже имеющейся сетью, на основе светлых нефтепродуктов. В случае стихийных бедствий или длительных погодных явлений наличие двух

	<p>типов транспортной инфраструктуры будет способствовать своевременному осуществлению экстренных мероприятий по оказанию медицинской помощи населению эвакуации в случае нужды, доставке необходимых товаров и грузов для жизнеобеспечения .</p> <p>Вместе с тем, электроэнергия, вырабатываемая на генерирующих источниках разных типов, имеет разную себестоимость. Наиболее дешевая электроэнергии - от гидростанций. В связи с этим, наиболее эффективной такая сеть будет при снабжении электроэнергией от ГЭС. Можно рассматривать и другие источники ВИЭ в комплексе для обеспечения сети подзарядки для электромобилей</p>
Краткое описание меры технологии	<p>Электромобиль- это автомобиль , работающий на электрической энергии, не производящий шума и загрязнения, способный заряжаться от обычной электросети, имеющий на своей панели управления минимум рычагов и кнопок.</p> <p>Общая система электрического автомобиля представлена электродвигателем постоянного тока, источником электропитания в виде аккумуляторной батареи, контроллером (система управления работой двигателя), дополнительными устройствами, обеспечивающими защиту, контроль, индикацию и прочие функции.</p> <p>Для электрификации автомобиля может быть использован комплект из коллекторного двигателя постоянного тока и контроллера. Через переходную плиту электромотор подключается непосредственно к коробке переключения передач. Также используется комплект тяговых необслуживаемых аккумуляторных батарей. Достижимая дальность пробега на одном заряде батареи составляет 80 км и более.</p>
Внедрение- как мера/технология будет реализована и распространена в секторе?	<p>Эта технология может быть реализована при наличии государственной программы по внедрению инфраструктуры сете подзарядки, соответствующего ее финансирования и приобретения или модернизации в электромобили серийных автомобилей на традиционных видах топлива , которые используются в общественных целях – для перевозки пассажиров в черте города или специальных автомобилей, например, медицинского назначения или других .</p> <p>Создание сети станций подзарядки будет мотивировать граждан на переход от традиционных автомашин на электромобили, и постепенно этот сектор будет развиваться.</p>
Затраты	<p>Ряд стран в своих городах ведут работы по созданию таких сетей станций подзарядок для электромобилей. Можно изучить их опыт и объемы требуемых инвестиций.</p>

	<p>В частности, имеется следующая информация:</p> <p>«В начале прошлого года в Китае была развернута сеть, состоящая из 25 станций, служащая для подзарядки электротакси. В Дании и Германии скоро пустят в строй первые очереди электрозаправок. Япония - мировой лидер в этом вопросе. В Москве будет открыта первая очередь сети станций для зарядки электромобилей. (проект «МОЭСК-EV»)» - цитата по источнику: <a href="http://www.stroy-mat-msk.ru/novosti/v-moskve-budut-otkryty-seti-zaryadnyh-stantsiy-dlya-elektromobiley/">http://www.stroy-mat-msk.ru/novosti/v-moskve-budut-otkryty-seti-zaryadnyh-stantsiy-dlya-elektromobiley/</a> 07.03.2012.</p> <p>«В Москве запланировано строительство 28 зарядных станций, из которых на 2012 год уже две работали. Станции для зарядки электрокаров планируются (на 2012) на территории крупных городов страны: Москвы, Санкт-Петербурга, Краснодара, Самары и Калуги. Потребности России в зарядных станциях, по предварительным данным, оценивается в 500 тыс. станций. По данным Компании "Революта", которая специализируется на развитии инфраструктуры под электромобили, стоимость одной станции составляет от 10 до 70 тыс. евро в зависимости от мощности и территории размещения» цитата (<a href="http://avastek.ru/autos/288-rossiya-budet-pokryta-set-yu-za.html">http://avastek.ru/autos/288-rossiya-budet-pokryta-set-yu-za.html</a> 2012)</p>
Преимущества: экономические, экологические, социальные	<p>Экономические затраты по размещению сети подзарядных станций, судя по опыту стран, которые уже начали такое внедрение, являются достаточно большими инвестициями. ключевой категорией</p> <p>«Согласно данным Pike Research, ожидается, что к 2017 году мировой рынок электромобилей достигнет почти 6 млн. машин, при этом оборот рынка зарядной инфраструктуры может достигнуть уровня в 4,3 млрд. долларов.»</p> <p>(<a href="http://avastek.ru/autos/288-rossiya-budet-pokryta-set-yu-za.html">http://avastek.ru/autos/288-rossiya-budet-pokryta-set-yu-za.html</a> 2012)</p> <p><u>Экологические</u> : Общие выбросы загрязняющих веществ будут снижены, так как будет меньшее количество транспортных средств на нефтепродуктах .</p> <p><u>Социальные</u>- будет получен комплексный эффект , связанный с появлением новых рабочих мест, новой квалификации , появится новый сектор экономики</p>
Другие приоритеты и соображения (потенциальный рынок, капитальные затраты, затраты на эксплуатацию и поддержание)	Потенциальный рынок - практически весь автопарк страны, но на первом этапе это могут быть автобусы городские, специальный транспорт для общественных нужд
Потенциал расширения меры/технологии в секторном и территориальном разрезе	Может быть распространено по всей территории страны

Сектор	Транспорт
Категория 1	Железнодорожный транспорт
Название технологии	<b>Электрификация железнодорожных путей сообщения</b>
Нужды к адаптации и изменению климата	Электрифицированная железная дорога. –это современный вид транспорта, распространенный повсюду. Потребление дизельного топлива на железной дороге в Правобережной части Молдовы находится на уровне 26 тыс. тонн (2000), 36 тыс тонн (2005), 21 тыс тонн ( 2010), а выбросы CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, для этих же лет составили 93.0946; 129.0328 ; 75.3057 Gg CO <sub>2</sub> echivalent ( по данным Национального Инвентаря за 1990-2010, Офис по изменению климата, 2013).
Как технология способствует адаптации к изменению климата	Переход на электрифицированную железную дорогу позволит снизить общие выбросы по стране на уровне порядка 100 Gg CO <sub>2</sub> echivalent
Краткое описание меры технологии	<p>Для электрификации железной дорог выполняется комплекс мероприятий, позволяющий использовать электровозы, электросекции, электропоезда.</p> <p>Обычно используют постоянный или однофазный переменный ток. При этом в качестве одного из проводников выступает рельсовый путь.</p> <p>При использовании постоянного тока применяют напряжение в сети довольно низким (до 3 кВ), чтобы включать электродвигатели напрямую. При использовании переменного тока выбирают гораздо более высокое напряжение (от 10 до 25 кВ), его понижают на электровозе с помощью <a href="#">трансформатора</a>.</p> <p>В данной системе <a href="#">тяговые электродвигатели</a> постоянного тока питаются напрямую от контактной сети. Пуск и регулирование осуществляется подключением <a href="#">реостатов</a>, перегруппировкой двигателей (последовательное, последовательно-параллельное и параллельное включение) и ослаблением возбуждения.</p>
Внедрение- как мера/технология будет реализована и распространена в секторе?	<p>Эта технология может быть реализована при наличии государственной программы по модернизации инфраструктуры железной дороги страны и соответствующего ее финансирования. Модернизация может быть осуществлена поэтапно для участков сети. Общая протяженность путей сообщения составляет 1152 км для Правобережного региона (Anuarul Statistic ale RM pentru 2013 p.399)..</p> <p>В документе «<i>Стратегия инфраструктуры наземного транспорта</i>» имеется специальное Приложение 4,</p>



	<p>описывающее «Общие направления политики добрососедства ЕС для Республики Молдова».</p> <p>В п.122. в плане развития железной дороги предусматривается диверсификация международного сообщения и создание альтернативных связей для обеспечения доступа к порту Джурджулешть, а также:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) строительство нового участка Кагул- Джурджулешть;</li> <li>2) железнодорожное сообщение через реку Днестр на Ямполь;</li> <li>3) восстановление участка Бессарабка-Березино;</li> <li>4) электрификация и новая линия с европейской колеей Кишинев-Унгень;.</li> </ol>
Затраты	Имеющаяся информация, опубликованная в «Экономическом обозрении»- требуемые инвестиции – порядка 50 млн долл.
Преимущества: экономические, экологические, социальные	<p>Экономические затраты по модернизации железной дороги будут существенными , однако они принесут экономическую выгоду в связи с ростом скорости движения, повышении доступности по цене билетов, по появлению новых рабочих мест и другие экологические выгоды, повысит привлекательность этого вида транспорта , позволит пустить новые поезда .</p> <p>В последнее время количество перевезенных пассажиров снизилось с 5 до 4,3 млн чел ( 2005, 2012) (таб.18,7, Статистический ежегодник 2013 ), а пассажирооборот на железной дороге составляет 363 ( 2011) и 347 (2012) млн. пассажиро-километров . Количество перевезенных грузов снизилось за 2005-2012 почти в 3 раза с 11 до 4 млн. тонн грузов ( Статистический ежегодник, 2013, стр.392, т. 18.1) , грузооборот снизился с 3052 млн тонно-км до 959 млн тонно-км.</p> <p>Предлагаемая мера может способствовать улучшению экономической ситуации в этом секторе транспорта.</p> <p>Экологические – будет снижено количество выбрасываемых загрязнителей.</p> <p>Социальные- будет комплексный социальный эффект, связанный с решением ряда вопросов по занятости, повышению квалификационного уровня, улучшению доступа к услугам и другие</p>
Другие приоритеты и соображения ( потенциальный рынок, капитальные затраты, затраты на эксплуатацию и поддержание)	Потенциальный рынок - железнодорожная сеть страны
Потенциал расширения меры/технологии в секторном и территориальном разрезе	Может быть распространено по всей территории страны

Сектор	Транспорт
Категория 1	Автодорожный транспорт
Название технологии	<b>Использование топлив с улучшенными характеристиками по содержанию примесей, создающих выбросы загрязняющих веществ</b>
Нужды к адаптации и изменению климата	Снижение выбросов в выхлопе каждого автомобиля и общее снижение выбросов по сектору транспорта и по стране в целом
Как технология способствует адаптации к изменению климата	Использование топлива более высокого качества позволяет улучшить эффективность процесса горения, а сниженное содержание примесей позволяет снизить выбросы: <ul style="list-style-type: none"> <li>- предшественников озона- CO, NO<sub>x</sub>, MNVOC;</li> <li>- парниковых газов (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O);</li> <li>-окисляющих веществ (NH<sub>3</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>);</li> <li>-твердых частиц (PM);</li> <li>-онкогенных веществ (ПАУ (4) и СОЗ (5);</li> <li>- ядовитые вещества (диоксины и фураны);</li> <li>-тяжелые металлы ;</li> </ul>
Краткое описание меры/ технологии	<p>Данная мера состоит в мотивировании компаний по поставке жидких нефтепродуктов Молдову в приобретении топлива самого высокого качества</p> <p>«Национальное агентство по регулированию в энергетике несет ответственность за регулирование рынка нефтепродуктов, лицензирование импорта, оптовой и розничной продажи бензина, дизельного топлива и сжиженного газа, также как и за контроль над выполнением условий лицензий, защиты прав потребителей природного газа и нефтепродуктов. «Технический центр промышленной безопасности и сертификации» осуществляет контроль качества и соответствия с техническим регламентом и нормативными актами. Служба стандартизации и метрологии (требует подтверждения Департаментом чрезвычайных ситуации) несет ответственность за выдачу технических разрешений на эксплуатацию хранилищ и оптовых баз нефтепродуктов. Министерство транспорта и дорожного хозяйства, по совету Службы стандартизации и метрологии, выдает разрешения транспортным средствам, перевозящим нефтепродукты»</p> <p>( цитата по документу «Обзор качества топлива и стандартов эмиссий автомобильного транспорта в Азербайджанской Республике, Республике Армения, Республике Казахстан, Республике Молдова, Республике Туркменистан, Республике Узбекистан и Российской Федерации. Региональный экологический центр для Кавказа. Материал основан на информации Конференции</p>

	<i>по вопросам более чистого топлива в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, 24-25 января 2008, Тбилиси, Грузия. ISBN 97809941-0-1237-2)</i>
Внедрение- как мера/технология будет реализована и распространена в секторе?	<p>Данному вопросу уделяется внимание разными государственными службами, а также непосредственно самими компаниями –поставщиками, которые заинтересованы в объемах продаж и конкурентоспособности на рынке.</p> <p>Постоянный компромисс по цене закупки, объемам продаж и отпускной цене для получения максимальной прибыли является достаточным стимулом для приобретения топлива наилучшего качества.</p> <p>Кроме того, имеется Закон о рынке нефтепродуктов No. 461-XV от 30.07.2001;</p> <p>Закон об оценке соответствия продуктов No. 186-XV от 24.04.2003;</p> <p>Закон об общей безопасности продуктов No. 422-XVI от 22.12.2006;</p> <p>Закон о лицензировании определенных видов деятельности No. 451-XV от 30.07.2001;</p> <p>Список продуктов, подлежащих обязательной сертификации</p> <p>Соответствия. Решение Правительства No. 1469 от 30.12.2004;</p> <p>Регулирование хранения и оптовой торговли (с помощью автоматизированных систем) нефтепродуктами</p> <p>Решение Правительства No. 1116 от 22.08.2002;</p> <p>Регулирование розничной торговли нефтепродуктами</p> <p>Решение Правительства No. 1117 от 22.08.2002 и другие</p>
Затраты	Затраты будут включать затраты, необходимые для разработки документов, регулирующих деятельность в этом секторе.
Преимущества: экономические, экологические, социальные	<p>Экономические -применение топлив более высокого качества дает меньший износ двигателей автомобилей, повышается долговечность автомобилей, может снизиться число машин, попадающих на автосвалки.</p> <p>Экологические – будет снижено количество выбрасываемых загрязнителей.</p> <p>Социальные- комплексный эффект , связанный со здоровьем населения и смертностью , заболеваемостью онкологическими болезнями, болезнями дыхательных органов;</p>
Другие приоритеты и соображения ( потенциальный рынок, капитальные затраты, затраты на эксплуатацию и поддержание)	Потенциальный рынок - все автозаправки страны

Потенциал расширения меры/технологии в секторном и территориальном разрезе	Может быть распространено по всей территории страны
---	---