

ПРЕДЛОГ КОНЦЕПТ

**за водење на стратешки процес за намалување
на аерозагадувањето**

Центар за истражување и информирање за животна средина „Еко-свест“ Скопје во соработка со експерти

Декември, 2019



ПРЕДЛОГ КОНЦЕПТ

за водење на стратешки процес за намалување на аерозагадувањето

Подготвен од:

- Центар за истражување и информирање за животната средина „Еко-свест“
- Тони Поповски, експерт за заштита на животната средина
- Даница Павловска, експерт за планирање на просторот

Скопје, декември 2019

Овој КОНЦЕПТ е подготвен во рамките на проектот „Стратегија за долгорочно справување со аерозагадувањето“ финансиран од страна на Министерството за животна средина и просторно планирање

СОДРЖИНА

1. ВОВЕД	3
2. МЕТОДОЛОГИЈА	4
3. ОПРЕДЕЛБА ЗА СТРАТЕШКИ НАСПРОТИ ФРАГМЕНТИРАН И РЕАКТИВЕН ПРИСТАП	5
4. СТРАТЕШКО (СИСТЕМСКО) ОПКРУЖУВАЊЕ	7
4.1 Нормативна рамка	7
4.2 Политики и активни мерки	10
4.3 Степен на усогласеност на секторските стратегии	15
4.4 Социо-економски контекст и јавни инвестиции	17
4.5 Влијание на аерозагадувањето врз населението	18
5. СОПСТВЕНОСТ НА ПРОЦЕСОТ (СТРАТЕГИЈАТА)	20
6. РЕСУРСИ	26
6.1 Финансиски ресурси	27
6.2 Човечки ресурси.....	34
7. РАЗВОЈ НА СЦЕНАРИЈА	37
СЦЕНАРИО А: Продолжува постоечкиот пристап.....	38
СЦЕНАРИО Б: Мобилизирани се 300 мил. евра во период до 2024 г.....	38
СЦЕНАРИО В: Мобилизирани се 300 мил. евра во период до 2028 г.....	39
8. ПРИОРИТЕНИ ЧЕКОРИ И ВРЕМЕНСКА РАМКА	41
9. МОНИТОРИНГ, ИЗВЕСТУВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА	42
10. ПРИМЕНА НА НАЧЕЛАТА НА ДОБРОТО ВЛАДЕЕЊЕ	44
11. КОМУНИКАЦИЈА	45
АНЕКС 1: Листа на прегледани емпириски материјали	46
АНЕКС 2: ДОБРИ ПРАКТИКИ	47

1. ВОВЕД

Во Република Северна Македонија во овој момент отсуствува долгорочна стратегија за справување со аерозагадувањето која системски ги опфаќа сите сектори и дава јасни чекори, мерки и извори на финансирање со кои се постигнуваат конкретни цели во дадена временска рамка.

Планот за чист воздух е добар почеток но е краткорочен и опфаќа само дел од секторите кои треба да бидат земени предвид при системското решавање на овој проблем.

Воедно, Град Скопје во 2017 има изработено план за подобрување на квалитетот на воздухот во агломерација Скопски регион и краткорочен акционен план за заштита на амбиентниот воздух во град Скопје и општините во град Скопје каде има релевантни мерки, меѓутоа се тешко спроведливи од неколку причини: недостиг од координација на институциите во неколку нивоа на донесување одлуки, неконсолидирани извори на финансирање, ограничени капацитети на институциите и сл. Воедно, ваквите планови честопати се изготвуваат без учество на експертската јавност и граѓаните, како и бизнис заедницата што ги прави уште потешки за спроведување, бидејќи голем дел од мерките би требало да вклучат системска комуникација и подигнување на јавната свест од сите вклучени чинители.

Како одговор на овие предизвици Еко-свест со финансиска поддршка на Министерството за животна средина го спроведува проектот *„Стратегија за долгорочно справување со аерозагадувањето“*. Целта на проектот е поднесување на иницијатива до Владата на РСМ за изработка на долгорочна Стратегија за справување со аерозагадувањето врз основа на изработен ИДЕЕН КОНЦЕПТ во соработка со сите засегнати чинители.

Специфичните цели на проектот се:

- Подобрување на соработката помеѓу сите релевантни чинители кои имаат надлежности за подобрување на квалитетот на воздух;
- Создавање на спроведливи мерки за подобрување на квалитетот на воздухот поткрепени со експертски решенија и обезбедени финансии.

2. МЕТОДОЛОГИЈА

Во подготовката на овој КОНЦЕПТ се одлучивме за методолошки пристап кој е заснован на оценка на контекстот и предизвиците, спроведена низ засебни средби и разговор со членови на интер-секторската Работна група за аерозагадување (ИРГ) како и низ преглед на релевантни емпириски материјали вклучувајќи тековни политики, планови и програми како и релевантни извештаи подготвени во изминатите три години. Листата на прегледани материјали е приложена како Анекс 1.

Подготвивме и осврт на применливи меѓународни добри практики во контекст на нашите предизвици, кој е приложен како Анекс 2.

Во периодот 05 – 13 септември, 2019 г., од страна на ангажираните експерти беа реализирани средби со членови на работната група – претставници на институции кои буџетираат мерки за намалување на аерозагадувањето и тоа:

- Град Скопје на 05.09.2019;
- ЗЕЛС и Министерство за локална самоуправа (иако не буџетираат мерки сепак ги застапуваат општините кои тоа го прават) на 06.09. 2019;
- Министерство за животна средина и просторно планирање на 10.09.2019 и
- Министерство за економија на 13.09.2019

Во периодот 24 – 27.09.2019 г., беа одржани две дополнителни средби со ЗЕЛС и ЈСП Скопје.

Разговорите се одвиваа согласно претходно подготвен полуструктуриран прашалник со наведени теми за дискусија, прашања и подпрашања. Изнесените мислења беа документирани во интегрална Белешка од средбите.

Важно е да се напомене дека за време на средбите беа изнесени индивидуални мислења на членовите на работната група. Поради ограничувањата поврзани со времето (*одобрениот проект е со времетраење од два месеци односно ефективен период на спроведување од еден месец*) не бевме во можност да спроведеме поформален процес на консултации со институциите.

3. ОПРЕДЕЛБА ЗА СТРАТЕШКИ НАСПРОТИ ФРАГМЕНТИРАН И РЕАКТИВЕН ПРИСТАП

Согласно современите политиколошки практики, стратегијата се надоврзува на политиките и служи за остварување на целите на политиките. Стратешки пристап подразбира јасно дефинирање на начините и определување на доволно ресурси (*човечки и финансиски*) за постигнување на целите на политиките.

Документи како Планот за чист воздух треба да послужат за спроведување на политики за кои е изграден институционален и вон-институционален консензус. Сепак, како и секој типичен акциски план така и Планот за чист воздух е линеарен со јасно детерминирани мерки и акции кои треба да се спроведат во утврден временски период.

Уште на самиот почеток напоменуваме дека целта да се намали аерозагадувањето е споделена цел на сите релевантни институционални и вон-институционални чинители. За исклучително негативното влијание на аерозагадувањето врз здравјето на луѓето во РСМ особено во поголемите градови има валидна и јавно достапна статистика од која всушност и произлегува итната потреба од донесување и спроведување на соодветни политики, програми и планови со конкретни мерки и активности.

За разлика од изградениот консензус и јасност на целта, за начините за нејзино достигнување и обемот на неопходните ресурси сеуште не е постигнат меѓусекторски (*институционален*) консензус ниту пак е постигнат доволен степен на јасност и прецизност. Да се постигне второто е оправдано очекување на пошироката јавност и вон-институционалните актери.

Политиката¹ за намалување на аерозагадувањето може да резултира со позитивни ефекти само ако се постигне консензус помеѓу чинителите за една кредибилна стратешка рамка за водење ПРОЦЕС особено по однос на мобилизацијата на доволно финансиски и човечки ресурси и обезбедувањето заеднички, инклузивен и интегриран пристап.

Остварувањето на целта на политиките без исклучок е обусловена со ограничувањата поврзани со начините за пресретнување и совладување на предизвиците и обемот на ресурси кој е на располагање. Од таа причина нема да можеме позначајно да го намалиме аерозагадувањето доколку не ги намалиме СТРАТЕШКИТЕ ОГРАНИЧУВАЊА поврзани со начините и ресурсите.

¹ Законот за квалитет на амбиентниот воздух наложува обврска за подготовка на две политики односно специфични плански/програмски документи: 5-годишен Национален План за заштита на амбиентниот воздух и Национална Програма за редуција на емисии

Важно е да напоменеме дека на СТРАТЕГИЈАТА гледаме како на заедничко дефинирање на **ПРОЦЕС** а не како на крајна цел да се подготви уште еден од низа документи кои потоа пред се поради недостаток на ресурси (*финансиски и човечки*) се соочуваат со предизвици за спроведување. Тоа што предлагаме е **НЕЛИНЕАРЕН СТРАТЕШКИ ПРИСТАП ЗА ВОДЕЊЕ ПРОЦЕС**, како серија од **ПРОЦЕСНИ ЧЕКОРИ** со потенцијал за прилагодување кон промена на околностите.

Во продолжение го елаборираме нашиот КОНЦЕПТ низ осум поглавја кои структурно ја дефинираат СТРАТЕШКАТА РАМКА и тоа:

- Опис на стратешкото (*СИСТЕМСКО*) опкружување (*нормативната рамка, политиките и активните мерки, степенот на усогласеност на секторските стратегии, социо-економскиот контекст и јавните инвестиции како и влијанието врз населението*);
- Сопственост на ПРОЦЕСОТ (*Стратегијата*) од страна на клучните чинители (*засегнатите страни*);
- Осврт на расположивите и потенцијалните ресурси (*финансиски и човечки*);
- Дефинирање сценарија;
- Приоритени стратешки чекори и временска рамка;
- Мониторинг, евалуација и известување;
- Примена на начелата на доброто владеење и
- Комуникација.

Во овој КОНЦЕПТ најмногу се задржуваме на расположивите и потенцијалните ресурси од причина што сите консултирани засегнати страни и постоечка документација укажуваат на **НЕДОВОЛНИТЕ РЕСУРСИ КАКО ГЛАВНА ПРЕЧКА** за поефикасно и поефективно справување со аерозагадувањето.

Напоменуваме дека цел на овој КОНЦЕПТ не е да се понуди анотирана содржина и методолошки чекори за подготовка на политиките (5-годишниот Национален План и Националната Програма за редуција на емисии) кои произлегуваат од Законот за квалитет на амбиентниот воздух.

4. СТРАТЕШКО (СИСТЕМСКО) ОПКРУЖУВАЊЕ

4.1 Нормативна рамка

Законот за квалитетот на амбиентниот воздух (ЗКАВ) е основниот закон со кој се уредуваат мерките за:

- Избегнување, спречување или намалување на штетните ефекти од загадувањето на амбиентниот воздух врз човековото здравје, како и за животната средина како целина;
- Утврдување на гранични и целни вредности за квалитет на амбиентниот воздух и прагови на алармирање преку утврдување на гранични и целни вредности за емисии;
- Формирање на единствен систем за следење и контрола на квалитетот на амбиентниот воздух и следење на изворите на емисии,
- Формирање на сеопфатен систем за управување со квалитетот на амбиентниот воздух и изворите на емисии;
- Формирање на информативен систем како и други мерки за заштита од одредени активности на правните и физичките лица кои имаат директно или индиректно влијание врз квалитетот на амбиентниот воздух.

Од неговото донесување во 2004 година ЗКАВ бил предмет на 4 измени и дополнувања и е подетално разработен низ низа подзаконски акти и тоа 21 правилник, 2 упатства, 4 уредби и Листа на зони и агломерации за квалитет на амбиентниот воздух.

И покрај тоа што спроведувањето на ЗКАВ е поддржано со низа подзаконски акти за време на консултациите при подготовка на овој КОНЦЕПТ беше укажано на постоење на пречки во функционирање на инспекцискиот надзор кои оневозможуваат ефикасна инспекциска контрола и постапување на терен а кои се должат на неспроведени подобрувања на дел од подзаконските акти и подготовка на нови акти од страна на МЖСПП како и непостоење на референтна лабораторија во моментов.

ЕФИКАСЕН ИНСПЕКЦИСКИ НАДЗОР И КОНТРОЛА Е СТРАТЕШКА АЛАТКА ЗА БОРБА ПРОТИВ АЕРОЗАГАДУВАЊЕТО. Подобрувањето на подзаконските акти е СТРАТЕШКА МЕРКА со незначителни фискални импликации.

Во моментов МЖСПП изготвува предлог на Закон за изменување и дополнување на Законот за квалитетот на амбиентниот воздух, со цел да се уреди на јасен начин подготовката на плановите за квалитет на воздухот и на краткорочните акциски планови, како и да се овозможи поефикасно

спроведување на мерките за подобрување на квалитетот на воздухот. Истотака, подготвен е нов Закон за индустриски емисии усогласен со соодветната Директива на ЕУ и е во постапка за донесување. Важно е да напоменеме дека дел од материјата која досега ја регулираше ЗКАВ и поврзаните подзаконски акти со емисиите на штетни гасови од индустријата сега ќе биде регулирано со новиот Закон за индустриски емисии за кој допрва треба да се разработуваат дел од одредбите низ подзаконски акти а дел од актите кои произлегуваат од ЗКАВ да се стават вон сила или преработат.

Работната група треба да настојува кај надлежните органи на управата да ги подобрат подзаконските акти и да ги подготват оние акти кои недостасуваат земајќи го предвид извесното носење на Законот за индустриски емисии.

Од своја страна надлежните органи на државната управа треба соодветно да буџетираат средства или да мобилизираат техничка помош со цел да се зајакнат административните капацитети и согласно потребите да се ангажираат надворешни експерти за изработка на актите.

Поврзано со нормативната рамка треба да се одбележи тековниот процес на премин на А-ИСКЗ и Б-ИСКЗ дозволите за усогласување со оперативен план (ДУОП) во А и Б интегрирани еколошки дозволи преку исполнување на условите кои се зададени во оперативните планови во секоја од ДУОП на инсталациите како и издавање на А-ИЕД и Б-ИЕД на нови инсталации.

Во однос на топланите, мерките за намалување на емисиите на загадувачките супстанции во воздух кои се дефинирани во ИСКЗ дозволите се спроведени, додека воведување на построги гранични вредности во овој сектор се планирани со имплементација на Директивата за индустриски емисии, која е транспонирана во рамките на предлог Законот за индустриски емисии, кој се планира да се донесе до крајот на 2019 г..

Извештајот на Европската Комисија за напредокот на РСМ од мај 2019 г., констатира дека спроведувањето на легислативата и политиките заостанува и препорачува алоцирање на доволно финансиски средства за спроведување на мерки за подобрување на квалитетот на амбиентниот воздух како и зајакната координација на сите нивои на власт.

Поконкретно, поврзано со квалитетот на амбиентниот воздух, Извештајот на ЕК констатира дека:

- Нормативното усогласување со правото на ЕУ е безмалку завршено;
- Спроведувањето на легислативата е слабо;
- Недостасуваат административни капацитети и финансиски ресурси за да се спроведат соодветни мерки;
- Загадувањето на воздухот во градовите е високо;
- Мониторингот не е континуиран;
- За прв пат во Буџетот се алоцирани средства за спроведување на мерки во 2019 г.;

- Не постои статистика за загадување на амбиентниот воздух усогласена со европските стандарди.

Укажувањата од Извештајот на ЕК треба да послужат како ПАТОКАЗ ЗА РЕФОРМИТЕ. По однос на квалитетот на амбиентниот воздух овие укажувања ги даваат СТРАТЕШКИТЕ ПРАВЦИ и тоа:

1. Да се зајакне спроведувањето на легислативата;
2. Да се зајакнат административните капацитети и да се обезбедат доволно финансиски ресурси за спроведување соодветни мерки;
3. Да се обезбеди континуиран мониторинг на квалитетот на амбиентниот воздух;
4. Да се создаде статистика за загадување на амбиентниот воздух усогласена со европските стандарди.

Обезбедувањето квалитет на амбиентниот воздух е хоризонтален предизвик кој бара воспоставување нормативна основа за спроведување соодветни мерки и во други сектори како на пример сообраќајот (*транспортот*), енергетиката, локалната самоуправа, управувањето со отпадот, управувањето со шумите, управувањето со ризиците од катастрофални настани итн.

Во овој контекст треба да се одбележат неколку тековни активности кои се очекува да имаат позитивни СТРАТЕШКИ ЕФЕКТИ и тоа:

- Носење на Закон за измени и дополнувања на Законот за возила во насока на рестрикции во сообраќајот во однос на еуро класи;
- Почеток на спроведување на новиот Закон за енергетика;
- Носење на нов Закон за енергетска ефикасност до крајот на годината а врз негова основа и воспоставување на Фонд за енергетска ефикасност најдоцна до крајот на 2020 г.

Спроведените консултации при подготовка на овој КОНЦЕПТ резултираа и со други предлози за подобрување на нормативната рамка и тоа:

1. Иницијатива за пристапување кон измени и дополнувања на Законот за Град Скопје и општините во Град Скопје а со цел да изнајдат поефикасни и обврзувачки решенија за координација и синхронизација на буџетите на општините и градот, не само поврзано со аерозагадувањето како приоритет туку и за низа други прашања а особено за поефикасна заштита на животната средина и подобрување на сите комунални услуги;
2. Искористување на можноста градот Скопје, општините во градот но и другите општини да ја доуредат оваа законска област со нови децидни прописи а како приоритет да биде подготовка и донесување на Правилник за зонирање и утврдување на специфични начини на греење за секоја зона во градовите. Дополнителен и обврзувачки основ за носење на ваков Правилник може да се утврди со евентуална подготовка и носење на засебен Закон со кој може да се утврди времена

или целосна забрана на горење цврсти и други фосилни горива од страна на домаќинствата во одреден временски период;

3. Заострување на прописите за влажност на огревното дрво бидејќи директно влијае на зголемување на потрошувачката, нивно спроведување и доследно санкционирање на прекршоци;

4. Иако се пренесени, надлежностите поврзани со планирање и спроведување на мерки за намалување на аерозагадувањето и подобрување на енергетската ефикасност од страна на општините НЕ СЕ ПРОСЛЕДЕНИ со специфични извори за финансирање од кои како удел или како целина би се финансирале соодветните општински програми и планови. Поради тоа постои притисок да се одвојуваат средства од општите дотации (ДДВ и ПДД) како и локални даноци (недвижен имот) и надоместоците за уредување на градежно земјиште како и други локални надоместоци. Оваа ситуација придонесува за висок степен на обусловеност на плановите и очекувањата од неконтинуирани извори на финансирање како што се ад-хок програми за поддршка на централната власт и расположиви донации за кои општините се натпреваруваат. Со исклучок на неколку поголеми општини и Град Скопје, поради ограничените финансиски средства и поврзаните предизвици, другите општини немаат можности за излез на пазарот на капитал и не можат да се задолжат. ОД ТАА ПРИЧИНА НЕОПХОДНО Е СО ЗАКОН ДА СЕ УТВРДАТ ИЗВОРНИ ПРИХОДИ НА ЕДИНИЦИТЕ НА ЛОКАЛНАТА САМОУПРАВА ЗА ЗАШТИТА НА ЖИВОТНАТА СРЕДИНА ВКЛУЧУВАЈЌИ И ОБЕЗБЕДУВАЊЕ КВАЛИТЕТ НА АМБИЕНТНИОТ ВОЗДУХ.

Заклучок е дека има потреба од СИСТЕМСКИ и СТРАТЕШКИ решенија за финансирање на овие пренесени надлежности од страна на општините особено земајќи го предвид обемот на неопходни средства за финансирање на ефективни мерки.

4.2 Политики и активни мерки

Во моментот постои валидна Стратегија за животна средина и климатски промени 2014 – 2020 во која има поглавје посветено на аерозагадувањето. На почетокот на 2018 година, МЖСПП подготви ревизија на стратегијата но истата не беше усвоена од страна на Владата на РСМ. Во меѓувреме во рамки на ИПА проект на МЖСПП се подготвува засебна Стратегија и Закон за климатска акција.

Во Законот за квалитет на амбиентниот воздух (ЗКАВ) нема одредба за подготовка на Стратегија за намалување на аерозагадувањето. Законот е усогласен со соодветните директиви на ЕУ и утврдува потреба од подготовка на 5-годишен Национален План за заштита на амбиентниот воздух (*последниот е истечен на крајот на 2018*) и Програма за редукција на емисии (*валидна до крајот на 2020*). Овие национални планови потоа се разработуваат преку општински планови.

За време на процесот на консултации при подготовка на овој КОНЦЕПТ беше потврдено од страна на МЖСПП дека е предвидено преку претстојни ИПА проекти да се подготви нов 5-годишен Национален План за заштита на амбиентниот воздух и Национална Програма за редуција на емисии и да се изнајде соодветна форма за подготовка на обединета (интегрална) стратегија за заштита на животната средина. Наша претпоставка е дека како дел од работната задача (ToR) за овој ИПА проект, од страна на МЖСПП ќе бидат поблиску дефинирани методолошките барања за подготовка на НПЗАВ и НПРЕ вклучувајќи и аотирирана содржина. Тоа е и причината поради која овој КОНЦЕПТ не навлегува во начинот на подготовка на овие клучни политики за обезбедување квалитет на амбиентниот воздух.

Со цел да се премости периодот до подготовка на новиот 5-годишен Национален План за заштита на амбиентниот воздух беше подготвен Планот за чист воздух 2019 – 2020. За негово спроведување одвоени се 121 мил. денари од буџетот на РСМ за 2019 г. (*алоцирани во наменска буџетска програма на Генералниот Секретаријат на Владата на РСМ*), со последната ревизија наменети за замена на постоечките нееколошки системи за греење во домаќинствата, градинките, основните и средните училишта, здравствените и административните објекти во најзагадените градови (19 општини) со горилници на плин, со АЦ инвертери, ВРФ системи и топлински пумпи. Дел од овие средства се наменети и за набавка на пречистувачи за воздух за градинките, училиштата и здравствените и административните објекти, како и за инсталирање филтри во малите и средни претпријатија кои испуштаат штетни материи во воздухот. Откако заврши подготвителниот период, фактичкото спроведување на Планот за чист воздух започна во втората половина на 2019 г.

Процесот на подготовка, започнување и спроведување на проекти кои се финансираат од ИПА трае приближно три години. Под претпоставка дека ИПА проект низ кој ќе се подготват 5-годишен Национален План за заштита на амбиентниот воздух и Национална Програма за редуција на емисии ќе започне со спроведување во 2020 година, може да се очекува дека овие плански документи ќе бидат подготвени за донесување во текот на 2021 година и ќе се однесуваат најрано на периодот 2022 – 2026 г. Оттаму и потребата за екстензија на Планот за чист воздух и предвидување финансиски средства низ буџетска програма за премостување на периодот до крајот на 2021 г.

Градот Скопје, Битола, Тетово и Велес имаат Планови за квалитет на амбиентниот воздух со валидно времетраење и согласно со овие планови се спроведуваат низа активни мерки а дел од нив имаат и СТРАТЕШКИ КАРАКТЕР.

Од страна на Град Скопје формирано е ЈП Градски енергетски системи кое го превзема управувањето со дистрибутивната мрежа за централно греење како основно средство во сопственост на Град Скопје. На формирањето на ова ново ЈП во Град Скопје претходеше носење на СТРАТЕШКА ОДЛУКА за намалувањето на ДДВ за парно греење од 18 на 5%. Одлуката беше донесена со цел да се вратат колку е можно повеќе домаќинства од приближно 14 000 кои се исклучија од системот на БЕГ, и врз основа на проценка дека за просечен стан чија сметка изнесувала 2.000 денари месечно, трошокот за парно ќе се намали за:

- 1.800 денари на годишно ниво за потрошувачите приклучени на мрежата на БЕГ;
- 3000 денари на годишно ниво за потрошувачите приклучени на мрежата на Скопје Север и
- 3.240 денари за потрошувачите приклучени на системот на Енергетика во Гази Баба.

Недвосмислена заложба на Град Скопје е да се интегрираат системите за парно греење како СТРАТЕШКА МЕРКА која е спроведлива на кус рок и која поради економијата на обем и зголемувањето на опфатот на корисници би повлијаела на дополнително намалување на цената на услугата. Градот Скопје укажува дека топловодната мрежа и затоплувањето на домовите преку централниот систем е евтино и во моментот еколошки најприфатливо затоплување на домовите во градот.

За овие свои заложби а особено за СТРАТЕГИЈАТА ЗА ИНТЕГРАЦИЈА НА СИСТЕМИТЕ ЗА ЦЕНТРАЛНО ГРЕЕЊЕ Град Скопје бара ефективни нормативно правни решенија како и безусловна поддршка од засегнатите страни и јавноста за воведување ЗАБРАНА за исклучување од системите за централно греење. Градот Скопје укажува дека вакви забрани постојат во низа градови на ЕУ и биле воведени токму поради слични состојби со многу високо аерозагадување. Воведување на забрана за исклучување е и предуслов за целисходно субвенционирање на населението со алтернативни системи за греење а со цел да се избегне парадоксот преку субвенции да се стимулира исклучување од системот за централно греење односно корисници на субвенции да МОЖАТ да бидат само домаќинства кои се надвор од опфатот на топловодната мрежа во моментот но и по однос на нејзин развој на среден рок.

По однос на гасификацијата со СТРАТЕШКА инвестиција од буџетот на Град Скопје беше воспоставена секундарната мрежа, односно гасоводниот прстен околу Скопје. Град Скопје како суштински приоритет за наредниот период го има развојот на терцијарната мрежа, односно обезбедување приклучок за секое домаќинство кое нема да биде опфатено со систем за централно греење².

Треба да се напомене дека во моментот има разлика помеѓу Град Скопје и Владата на РСМ или поточно Министерството за економија по однос на одговорноста за гасификацијата на Град Скопје. Град Скопје се залага ЈП Градски енергетски системи да биде одговорно за гасификација на градот и испорака на услугите додека определба на МЕ е да се пристапи кон концесионирање или некој соодветен облик на јавно - приватно партнерство како генерален пристап за целата територија на РСМ.

Притоа треба да се обрне внимание на трошоците за приклучок кон оваа дистрибутивна мрежа, кои треба да бидат што е можно пониски во однос на реалната цена за приклучокот, а разликата да ја плати соодветната општина или Градот Скопје навреме буџетирајќи средства за таа намена.

² Има и делови од општините Карпош, Чаир, Бутел, Гази Баба и Кисела Вода, како и општините Горче Петров, Шуто Оризари и Сарај каде што е економски неисплатливо да се проширува топловодната мрежа и токму во тие делови Град Скопје предлага да се навлезе со терцијарната гасификација.

За да се обезбедат доволно корисници на оваа нова услуга ќе треба да се обезбедат и дополнителни субвенции за да можат домаќинствата да ја прилагодат опремата на природен гас, вклучувајќи ги бојлерите, котлите за греење, шпоретите, и друга опрема. Валидна опција е и дистрибутерот да ги „кредитира“ домаќинствата а потоа тие да ги отплатат средствата на повеќе години преку сметките.

Препорачливо е пред носење на конечната одлука да се подготват студии за економска оправданост на двата модела и да се избере модел кој ќе гарантира најрационално управување од аспект на идни вложувања во инфраструктурата и покривање на оправдани оперативни трошоци а со тоа и обезбедување најниска можна цена за услугата.

Втора мерка после намалувањето на ДДВ а која има СТРАТЕШКИ КАРАКТЕР е подобрувањето на јавниот превоз во градот Скопје преку кредит од ЕБОР во износ од 10 мил. Евра за набавка на 33 автобуси на метан кои ги задоволуваат стандардите за емисија од класа ЕУРО 6. Покрај позитивните ефекти врз аерозагадувањето проценка на градот е дека ќе се оствари заштеда од 700.000 евра годишно. Ќе бидат набавени 21 единечен автобус со капацитет за 85 патници и 12 зглобни за 149 патници. Според постигната цена на тендерот еден единечен автобус чини 263.000 евра, а зглобните 334.000 евра. Покрај оваа мерка, Град Скопје интензивно работи на подобрување на градскиот превоз, за што во буџетот за 2019 година се предвидени 20 мил. денари за субвенционирање на приватните превозници за инсталирање на уреди за CNG (*компресиран природен гас*) во автобусите.

Треба да се одбележи и дека општината Прилеп влезе во инвестиција од 60 милиони денари за набавка на 4 автобуси на метан со што го осовременува јавниот градски превоз.

Утврдување на севкупните финансиски и други потреби за модернизација на јавниот превоз во градот Скопје на начин кој ќе придонесе за намалување на аерозагадувањето е примарно обврска на Јавното сообраќајно претпријатие во соработка со надлежните служби на Град Скопје. Во моментот став на службите во градот Скопје е дека за организирање на трамвајски превоз е доцна пред се поради ограничувањата поврзани со делниците и влијанието кое може овој инфраструктурен зафат да го има врз постоечката сообраќајна мрежа и плановите за нејзин развој и дека посоодветно и поекономски оправдано е да се инвестира во автобуски превоз на метан. Од друга страна, Претседателот на Владата на РСМ во одговор на пратенички прашања во Собранието на РСМ најави инвестиција во современо трамвајско решение во износ од приближно 100 мил. евра

Сепак, препорака до Работната група е да се избегне носење на одлуки поврзано со начините за модернизирање и развој на јавниот превоз во градот Скопје само врз основа на перцепција и застарени показатели и дека е пожелно низ отворен консултативен процес да се подготви сеопфатна студија на економска оправданост со анализа на трошоци и бенефити за различни сценарија на јавниот превоз вклучувајќи и сообраќајни решенија кои изискуваат поголеми вложувања.

Во продолжение презентираме наоди поврзани со спроведување на други карактеристични мерки за намалување на аерозагадувањето.

Град Скопје продолжи да ја спроведува мерката за доделување на субвенции за набавка на печки на пелети. Во 2018 година се субвенционирани 812 семејства со буџет во висина од 25 мил. денари, а во буџетот за 2019 година за оваа намена се предвидени 15 мил. денари. Идентична можност за субвенции во 2019 г. објави и општина Аеродром.

Град Скопје има предвидено средства за 2019 година во износ од 20 мил. денари за субвенционирање на граѓаните за купување на топлотни пумпи. Истотака од страна на Град Скопје во 2018 г., реализирани се субвенции во износ од 20 мил. денари за набавка на 5,745 велосипеди и 109 тротинети, а идентичен износ е испланиран и за 2019 година.

Град Скопје за прв пат пристапи кон организирање на услуги на оџачари како мерка која влијае директно на намалувањето на цврстите честички ПМ 10. Притоа за поздравување е заложбата на градот да ја прошири надлежноста на оџачарите за вршење контрола на решенијата за греење на домаќинствата особено поврзано со потребата од наменско трошење на субвенциите.

Во 2018 г., општина Велес изврши замена на котлите на јаглен со котли, кои ќе користат пелети/природен гас во три административни субјекти (градинка, училиште и општинска зграда). Општина Битола во 2018 г. спроведе акција за субвенционирање на набавка на печки на пелети на 260 домаќинства.

Министерството за економија започна имплементација на Проектот за енергетска ефикасност во јавниот сектор, кој се финансира со заем од Светска банка. Проектот опфаќа спроведување на мерки за енергетска ефикасност од страна на општините во РСМ. До овој момент дистрибуирани се грантови во вкупен износ од 1.8 мил. Евра за поставување на фотоволтајчни панели на 108 јавни објекти во 35 рурални општини. Истотака МЕ субвенционира ставање на плински уреди во автомобилите и за оваа намена се одвоени 15 мил. денари како и замена на стари печки со печки на палети со вкупен буџет на мерката од 30 мил. денари. Друга релевантна мерка која МЕ ја спроведува во 2019 г. е надоместувањето на дел од трошоците за купени и вградени сончеви термални колекторски системи во домаќинствата до 30 %, но не повеќе од 15.000 денари по домаќинство, во вкупен износ од 5 мил. денари.

Треба да се одбележи и одлуката на АД Електрани на Северна Македонија да издвои 10 мил. евра (618 мил. денари) за субвенционирање на вградување на инвертор клима системи за загревање на 10 000 домаќинства во Град Скопје, Битола, Тетово и Кичево како супституција на огревното дрво, во износ од максимум 60.000 денари по домаќинство. Истотака од страна на општина Битола се одвоени 2.5 мил. денари за вградување на инвертор клима системи за загревање на домаќинствата.

По однос на погоре презентирани мерки кои се дел од еден конвенционален каталог на еднократни мерки за корисниците постои СТРАТЕШКА потреба од нивна синхронизација и координација а со цел да се избегне преклопување и повеќекратно аплицирање на

потенцијалните корисници кај различни институции за идентични субвенции. Ова особено се однесува на субвенционирањето на замената на стари печки со печки на пелети. По однос на оваа мерка паралелно треба да се прави контрола на квалитетот на пелетите земајќи предвид дека се создаде еден специфичен пазарен сегмент заснован на зголемена побарувачка.

При субвенционирањето на преминот кон инвертор клими треба да се земе предвид негативниот ефект на зголемување на потрошувачката на електрична енергија и консеквентно зголемувањето на т.н јаглероден отпечаток (Carbon footprint). Финансирањето на оваа мерка но и мерката за премин кон печки на пелети треба да се синхронизира со терцијарната гасификација и да се избегнува субвенционирање на домаќинства кои би можеле во иднина да се приклучат на гас за загревање на домовите покрај оние домаќинства кои имаат пристап или во блиска иднина би имале пристап до систем за централно греење.

Постојат јавно достапни податоци за мерките кои ги спроведува Град Скопје и Министерството за економија. Пожелно е Работната група поредовно да обезбедува податоци за спроведувањето на мерки од Плановите за намалување на аерозагадувањето на општините Битола, Велес и Тетово. Истотака треба да се иницира и потпомогне подготовката на плановите за другите поголеми градови кои се соочуваат со овој предизвик како Куманово, Гостивар, Кичево, Прилеп, Штип, Кавадарци, Неготино, Гевгелија, Струмица и др.

Пожелно е да се направи координација со Фондот за иновации и да се испитаат можностите за дополнителна поддршка на наградени иновативни решенија дел од нив наменети за намалување на аерозагадувањето. Едно од нив е и решението за филтер за оџак од домашна печка кој значително го намаува аерозагадувањето, без разлика со какво гориво се греат домаќинствата. На овој начин не само што би се намалило аерозагадувањето туку би се стимулирале нашите иноватори, би се развило компетитивно локално производство, и би се постигнал социјален ефект на вработување на домашни млади и стручни луѓе.

4.3 Степен на усогласеност на секторските стратегии

Политиката за зголемување на енергетската ефикасност е комплементарна политика на политиката за намалување на аерозагадувањето. Оваа политика е изразена низ Стратегија и Акциски План за унапредување на енергетската ефикасност со времетраење до крајот на 2020 г. Покрај овие акти Министерството за економија спроведува комплементарна Стратегија за искористување на обновливите извори на енергија која го покрива периодот до крајот на 2020 г. Треба да се истакне дека во тек е подготовка на нова Стратегија за развој на енергетиката и истата треба наскоро да биде предмет на пошироки консултации.

Препорачливо е предизвикот поврзан со аерозагадувањето да биде адресиран како приоритет во сите енергетски политики на државата целеејќи притоа кон производство на енергија со што е можно помало негативно влијание врз амбиентниот воздух и животната средина како целина. Оттаму и потребата Работната група активно да се вклучи во процесот на консултации за носење на новата Стратегија за развој на енергетиката во РСМ.

Со носењето на новата Стратегија за развој на енергетиката ќе се наложи потреба од подготовка на нови стратегии и акциски планови за енергетска ефикасност и обновливи извори на енергија. Сите овие стратешки документи пожелно е да се усогласат со политиката и плановите поврзани со квалитетот на амбиентниот воздух а со цел да се избегнат конфликтни цели и да се формулираат комплементарни мерки и акции.

Релевантна политика на Министерството за економија на чие спроведување особено треба да се обрне внимание е Индустриската Стратегија 2018 – 2027 со Акциски План. Овој нов стратешки документ цели кон поддршка за индустриски сектори кои нудат најголем потенцијал за влијание врз продуктивноста и растот, вклучувајќи ги и привлекувањето на инвестиции, стимулирањето на извозот, додавањето на повисок квалитет и подобро платени работни места, истовремено придонесувајќи за одржлив раст во однос на циркуларната економија и зелената индустрија.

Документот го пресликува тековниот акцент ставен од страна на ЕУ на критичната улога на преработувачката индустрија но и на развојот на “циркуларна економија” и зелената индустрија, со цел да се балансира економскиот развој со заштитата на животната средина и ресурсите преку **ниска потрошувачка на енергија, ниски емисии на загадувачки материји и висока ефикасност при користењето на ресурсите во текот на економската активност.**

Поради големото негативно влијание на неадекватното депонирање на комуналниот отпад врз амбиентниот воздух (*екстреман е случајот со Тетово*) пожелно е Работната група активно да ја следи имплементацијата на новиот План за управување со отпад за периодот 2018 – 2024 г. чиј носител е МЖСПП. Согласно овој документ веќе се формирани меѓуопштински тела - одбори за управување со отпад во сите 8 плански региони и наскоро треба да заврши подготовката на регионалните планови за управување со отпад. Дефинирана е организациската поставеност и системот за финансирање на регионалната депонија во Русино (Полошки регион), избран е вд управител и во тек е подготовка на сите акти за воспоставување на меѓуопштинското – заедничко ЈКП, предвидено да заврши до април, 2020 г. Во тек е тендерска постапка за набавка на опрема за собирање и транспорт на отпадот за Источниот и Североисточниот плански регион согласно ИПА процедурите. Средствата се обезбедени со кофинансирање: 85% ИПА и 15% Буџет на Р.С. Македонија. Сепак и покрај остварениот напредок четири плански региона одлучија да ја вратат надлежноста за воспоставување на регионални системи за управување со отпад на Владата на РСМ. Како главна пречка за соодветно управување со отпадот се истакнува недостатокот на капацитети вклучувајќи и општински капацитети како и многу ограничениот буџет на двете нивоа на власт. Треба да се одбележи и кампањата на ЕУ во РСМ насловена како „*За чисто како дома исто*“ која цели кон јакнење на јавната свест за заштита на животната средина и истата се организира во

поддршка на претстојна инвестицијата на ЕУ во системи за управување со отпад вредна 30 мил. Евра.

Препорака до Работната група е да врши на редовна основа идентификација на конфликтни цели во секторските политики, програми, планови и проекти и да осознае дали носителите на другите секторски политики се подготвени и дали ги прилагодуваат нивните цели кон целите на политиката за намалување на аерозагадувањето.

4.4 Социо-економски контекст и јавни инвестиции

Програмата на економски реформи (ПЕР) за 2019 – 2021 ја прикажува среднорочната макроекономска и фискална рамка на РСМ. Согласно оваа Програма во следниот среднорочен период, фокусот на фискалната политика останува на обезбедување значително ниво на **јавни инвестиции**, кои се предуслов за подобрување на економските перспективи, како и подобар и поквалитетен живот на граѓаните.

Ефикасното користење на средствата од Буџетот и средствата обезбедени со заеми од меѓународните финансиски институции и билатерални кредитори како и грантови се основа за реализација на низа инвестициони активности и водење на реформи во клучните сектори.

Во контекст на јавните инвестиции кои се поврзани со квалитетот на амбиентниот воздух треба да се одбележи имплементацијата на проектот „Изградба на Националниот гасификационен систем“ чија цел е да обезбеди снабдување на стопанството, јавниот сектор и домаќинствата со евтина и еколошка енергија, а истовремено да се намали емисијата на штетни гасови. Владата на РСМ е фокусирана на подготовка и реализација на нов Проект за изградба на дистрибутивна гасоводна мрежа во неколку општини, кој ќе се финансира со заем од меѓународните финансиски институции. Во подготовка е и проектот за изградба на интерконективен гасовод меѓу РСМ и Република Грција.

Останатите инвестициски приоритети се однесуваат на изградба, рехабилитација, надградба и развој на повеќе патни делници (*финансирани со заеми од Светска банка, Експорт-импорт банка на НР Кина и ЕБОР*), изградба на железничката инфраструктура на Коридор X и Коридор VIII, изградба на Регионалната клиничка болница во Штип и подготовка и создавање услови за изградба на нов Клинички центар „Мајка Тереза“ на нова локација во Скопје, изградба на физкултурни сали во основните и средните училишта како и подобрување на севкупните услови за учење на учениците во основните и средните училишта, реализацијата на втората и третата фаза од проектот „Подобрување на искористувањето на водите од басенот на реката Злетовица“ како и втората фаза од проектот „Наводнување на јужната долина на реката Вардар“, подготовката и реализацијата на Проектот за изградба на пречистителна станица на Градот Скопје за кој е планирано да се обезбедат заеми и грант средства од ЕБРД, ЕИБ и ЕУ, реконструкција на казнено-поправните установи, изградба на станови за лица со ниски примања, подобрување на социјалната

инфраструктура односно реконструкција и изградба на центри за ран детски развој, финансирање на малите и средни претријатија во износ од 100 милиони евра (*кредит од ЕИБ*) и подобрување на општинските услуги преку финансирање инфраструктурни инвестициски проекти во областа на водоснабдувањето и одведувањето отпадни води, како и управувањето со цврст отпад.

Како што може да се забележи, во ПЕР 2019 – 2021 со исклучок на јавните инвестиции во гасификацијата други покрупни инвестиции во сектори значајни за намалување на аерозагадувањето како што е модернизација на јавниот превоз во поголемите градови и спроведување на мерки за енергетската ефикасност не се земени предвид како приоритет за периодот до крајот на 2021 г.

Препорака до Работната група е да се заложи поради итноста и негативните ефекти на аерозагадувањето врз здравјето на луѓето при прва ревизија на ПЕР да се планираат соодветни јавни инвестиции за модернизација на јавниот превоз особено во Скопје и Битола но и другите поголеми градови во зависност од спецификите на јавниот превоз и да се создаде сеопфатна програма за инвестиции за зголемување на енергетската ефикасност на сите јавни објекти во администрацијата, здравството, образованието, културата, социјалната и детска заштита и спортот. Треба да се напомене дека финансирањето на проектите поврзани со енергетска ефикасност преку задолжување со поволни кредити во комбинација со средства од Буџетот на РСМ и на општините обезбедува брз поврат на средства (*во споредба со други области*) преку заштеда на енергија. Оваа определба е комплементарна со определбата за формирање на Фонд за енергетска ефикасност кој пожелно е да оперира врз основа на начелото на риволвинг/обнова на средства преку поврат во фондот.

Поголемите јавни инвестиции во еколошки проекти придонесуваат и за создавање и развој на нови „зелени“ пазарни сегменти на добра и услуги, нови вработувања но создаваат и нови потреби за регулација, програмирање субвенции за иновации и сл. Сево ова е и во согласност со определбите на новата Индустриска политика кои ги нотираваме погоре.

4.5 Влијание на аерозагадувањето врз населението

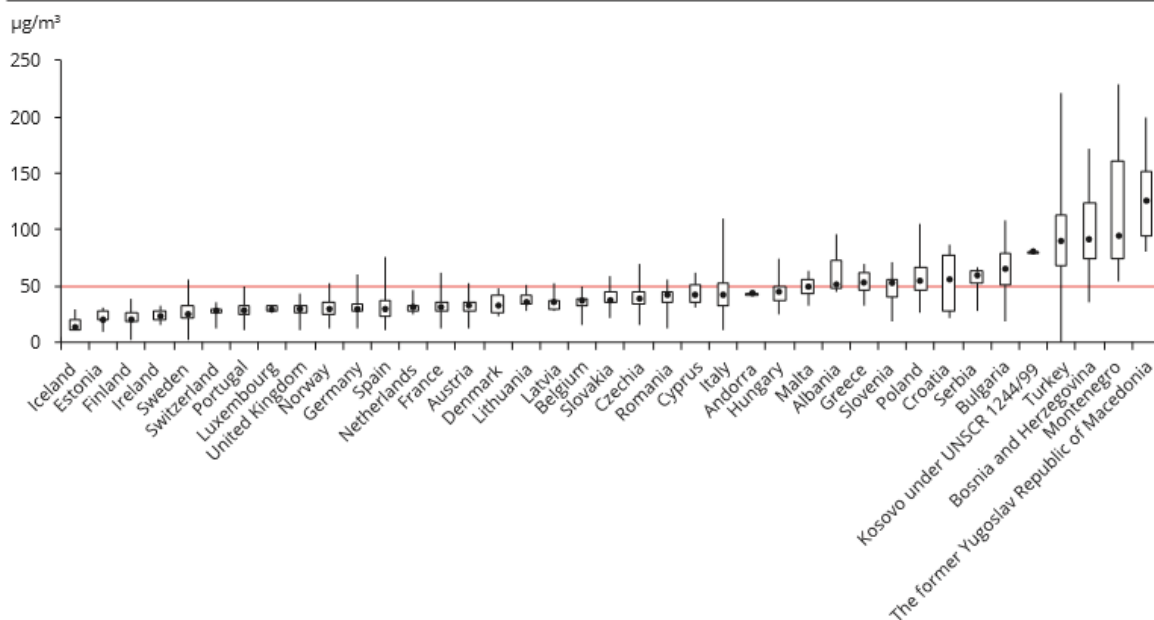
Во октомври, 2016 година, ЕКО Свест подготви План за управување со аерозагадувањето во кој го повтори објавениот податок на Светската Банка (*Извештај за зелен раст*) дека Северна Македонија има најзагаден воздух во Европа и дека е на петто место според годишните смртни случаи предизвикани од загаден воздух односно ПМ10 честичките. Според извештајот на Светска банка, цврстите честички се одговорни за 1.350 смртни случаи годишно, но и илјадници изгубени работни денови – што претставува економски трошок од 253 милиони евра годишно или 3,2% од БДП.

Во последниот Извештај за квалитет на воздухот во 2018 г.³, подготвен од страна на Европската Агенција за животна средина презентира се податок за 3.200 предвремени смртни случаи поради аерозагадување во Северна Македонија во 2015 година (споредено со 2060 во Словенија) како и 1.520 загубени години на живот (споредено со 1160 во Словенија).

Во зимскиот период 2018 – 2019 согласно институционалните податоци и анализи на аерозагадувањето и официјални меѓународни рангирања, градовите Скопје, Битола и Тетово но во последно време и Куманово беа скоро континуирано рангирани помеѓу 10 – те најзагадени градови во Европа.

Од графиконите презентирани подолу кои се извадок од последниот Извештај за квалитет на воздухот во 2018 г. на Европската Агенција за животна средина, може да забележи дека во 2016 г., Северна Македонија го држи неславното второ место веднаш позади Црна Гора по однос на дневни вредности на ПМ 10 честички а го дели првото место со Црна Гора по однос на годишните вредности.

Figure 3.1 PM₁₀ concentrations in relation to the daily limit value in 2016

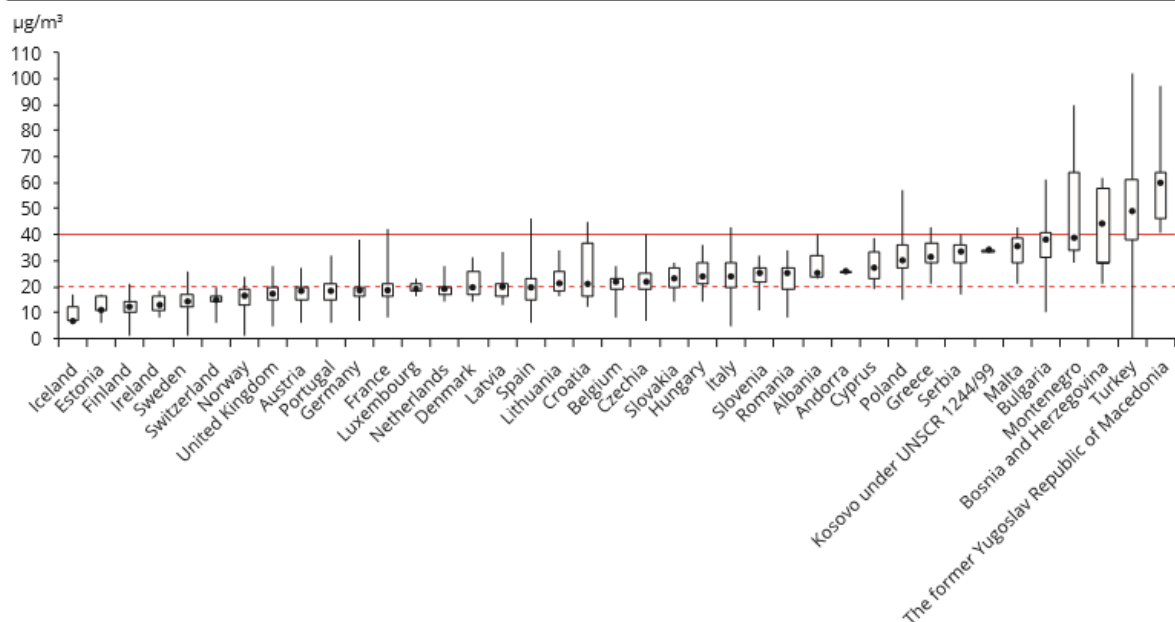


Notes: The graph is based, for each country, on the 90.4 percentile of daily mean concentration values corresponding to the 36th highest daily mean. For each country, the lowest, highest and median 90.4 percentile values (in $\mu\text{g}/\text{m}^3$) recorded at its stations are given. The rectangles mark the 25th and 75th percentiles. At 25 % of the stations, levels are below the lower percentile; at 25 % of the stations, concentrations are above the upper percentile. The daily limit value set by EU legislation is marked by the horizontal line. The graph should be read in relation to Map 3.1, as the country situation depends on the number of stations considered.

Source: EEA, 2018a.

³ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

Figure 3.2 PM₁₀ concentrations in relation to the annual limit value in 2016



Notes: The graph is based on annual mean concentration values. For each country, the lowest, highest and median values (in $\mu\text{g}/\text{m}^3$) recorded at its stations are given. The rectangles mark the 25th and 75th percentiles. At 25 % of the stations, levels are below the lower percentile at 25 % of the stations, concentrations are above the upper percentile. The annual limit value set by EU legislation is marked by the upper continuous horizontal line. The WHO AQG is marked by the lower dashed horizontal line. The graph should be read in relation to Map 3.2, as the country situation depends on the number of stations considered.

Source: EEA, 2018a.

5. СОПСТВЕНОСТ НА ПРОЦЕСОТ (СТРАТЕГИЈАТА)

Интерсекторската Работна група за аерозагадување е оформена со Одлука на Владата на РСМ и во неа членуваат претставници на:

- Министерство за животна средина и просторно планирање – МЖСПП;
- Министерство за локална самоуправа, МЛС;
- Град Скопје;
- Секретаријат за европски прашања, СЕП;
- Центар за управување со кризи, ЦУК;
- Министерство за внатрешни работи, МВР;
- Управа за хидрометеоролошки работи, УХМР;
- Државен инспекторат за животна средина, ДИЖС;
- Инспекциски Совет, ИС;
- Институт за јавно здравје, ИЈЗ;
- Здружение на единици за локална самоуправа, ЗЕЛС;
- Македонски информативен центар за животна средина – МИЦЖС, МЖСПП;
- Министерство за транспорт и врски, МТВ;
- Министерство за економија, МЕ;
- Дирекција за заштита и спасување, ДЗС;
- Кабинет на заменик претседател на Владата на РСМ;

- Министерство за здравство, МЗ.

Иако не се наведени во Одлуката, претставници на другите вон-институционални засегнати страни а особено здруженија на граѓани редовно се канат на состаноците на Работната група.

Законот за квалитет на амбиентниот воздух нема одредби со кои се уредува координацијата на спроведувањето на Законот и политиките поврзани со амбиентниот воздух преку координативни тела, работни групи, совет или сл., и од таа причина препорачуваме да се иницира негово изменување и дополнување со цел да се создадат услови за обврзувачка координација на институциите како и водење на транспарентен и инклузивен процес на подготовка на политиките за намалување на аерозагадувањето. На тој начин интерсекторската работна група би се трансформирала во целосно процедурално уредено СОВЕТОДАВНО (ТЕХНИЧКО) ТЕЛО НА ВЛАДАТА.

Интерсекторското тело е соодветно како форум за дискусија и постигнување договор за стратешкиот пристап и начините за водење на процесот за намалување на аерозагадувањето и сметаме дека неговото работење може само да се зајакне доколку е засновано на со закон утврдена обврска за формирање во споредба со ад-хок одлука на Владата.

Засегнатите страни имаат различни мандати, акциски цели и одговорности, а квалитетот на донесените одлуки и различните услуги и политички концепти обезбедени за граѓаните зависи од нивната вклученост и консултации во процесот на донесување одлуки на национално и на локално ниво.

Во овој контекст ПРЕПОРАЧЛИВО е да се прошири и продлабочи соработката на Работната група со здруженијата на граѓани ни конкретно спроведување на мерки и активности (покрај учество на состаноци) бидејќи истите ги поврзуваат граѓаните, домаќинствата, приватниот сектор и Државата и преговараат (лобираат) за прашања од јавен интерес.

ЗГ разгледуваат широк опсег на прашања и работат на голем број различни нивоа вклучително глобални, регионални, национални и локални нивоа.

Различните видови на ЗГ вклучуваат НВО, групи на заедници, институти за истражување, think-tank организации, групи за застапување, трговски синдикати и академски институции, делови од медиумите, професионални здруженија и верски институции.

ЗГ треба да се сметаат за едни од клучните заинтересирани страни за успешната реализација на Планот за чист воздух и другите политики поврзани со квалитетот на амбиентниот воздух.

Секоја засегната страна има улога и интерес во процесот на спроведување на СТРАТЕГИЈАТА, ПОЛИТИКИТЕ и Плановите кои целат кон намалување на аерозагадувањето. Оттаму и потребата од ЕФИКАСНА И ЕФЕКТИВНА КООРДИНАЦИЈА на засегнатите страни.

КООРДИНАЦИЈАТА е сложена задача и бара:

- Утврдување на јасен опфат за координација;
- Градење на соодветни канали за комуникација;
- Обезбедување на политичка обврска и стратешки мандат;
- Назначување на силна водечка агенција;
- Обезбедување на континуирана ангажираност на заинтересираните страни;
- Олеснување на меѓусекторската координација.

Политичката обврска има повеќекратни директни и индиректни импликации за координацијата на заинтересирани страни, поради што истата има клучна улога во иницирањето и имплементацијата на СТРАТЕШКИОТ ПРОЦЕС за намалување на аерозагадувањето. Политичарите имаат директно влијание врз мобилизацијата на ресурси (*намалувањето на аерозагадувањето изискува значително количество на ресурси*) и нивната обврска е клучна за имплементацијата на законите и политиките.

МЖСПП е најдобро позиционирано да ја има улогата на ВОДЕЧКА АГЕНЦИЈА и во моментот е движечки институционален фактор.

МЖСПП има доделено овластување (*надлежност која произлегува од ЗКАВ*) и соодветни човечки и финансиски ресурси за спроведување на координацијата. Исто така, има и технички и раководен капацитет за решавање на различните имплементациски прашања и е добро поврзано со другите засегнати страни вклучително со локалните власти и давателите на јавни услуги, приватниот сектор и граѓанското општество.

Сепак, соработката меѓу различните владини агенции е клучна бидејќи истите обезбедуваат различни регулаторни услуги. Од таа причина МЖСПП треба да ги интегрира услугите поврзани со регулаторните барања кои ги решаваат различните министерства (МВР, МТВ, МЕ, МЗ, МФ, МЛС и др.), и освен ако не се убедат во спротивното, некои министерства (како на пример МЕ и МВР) може истото да го сметаат за можна закана за нивното овластување во однос на релевантни регулаторни процеси (регулирање на сообраќајот, стандардите поврзани со возилата, јавниот превоз, процесот на гасификација и др.).

Едно оптимално решение за координација претпоставува ДЕЛЕГИРАЊЕ НА ВОДСТВО (одговорност за координација на ПРОЦЕСОТ), во нашиот случај на МЖСПП и задржување на индивидуална институционална одговорност на спроведувачите на мерките.

Секое ПОШИРОКО КООРДИНАТИВНО ТЕЛО (*какво што впрочем е интерсекторската работна група за аерозагадување*) се соочува со предизвикот на координација на чинители со различен мандат и влијание врз активностите и честа последица е НЕИЗБАЛАНСИРАНОТО И

НЕЦЕЛОСНО СПОДЕЛЕНОТО ЧУВСТВО ЗА СОПСТВЕНОСТ НА ПРИСТАПОТ (ПРОЦЕСОТ И СТРАТЕГИЈАТА) но и ОДЛУКИТЕ (*изборот на приоритетни мерки, алокацијата на финансиски ресурси, видливоста за секој чинител итн.*).

Ова практично сознание може да го илустрираме преку графикот подолу каде заинтересираните страни се категоризирани според нивниот **МАНДАТ И НАДЛЕЖНОСТИ И СЕВКУПНОТО ВЛИЈАНИЕТО** врз **ОБЕЗБЕДУВАЊЕТО ДОВОЛНО РЕСУРСИ** како **КЛУЧЕН ДЕФИЦИТ** за успешно остварување на целите на политиката за обезбедување квалитет на амбиентниот воздух.

Следствено, вертикалната линија го наведува нивото на влијание, додека хоризонталната линија го наведува мандатот во однос на улогите на заинтересираните страни поврзани со имплементацијата на активностите и постигнувањето на резултати.

Како што може да се забележи, во десниот горен квадрант од графикот се прикажани засегнатите страни кои врз основа на нивните надлежности во носењето одлуки имаат највисоко ниво на влијание и утврден мандат за **ОБЕЗБЕДУВАЊЕ ДОВОЛНО РЕСУРСИ** во борбата против аерозагадувањето. Овие засегнати страни треба да градат квалитетни и континуирани (*одржливи*) кооперативни односи и взаемна комуникација и координација за да се осигури ефективна коалиција за намалување на аерозагадувањето. Потоа, во горниот лев квадрант се прикажани засегнатите страни кои исто така имаат висок степен на влијание врз намалувањето на аерозагадувањето, но нивните поединечни мандати **ЗА МОБИЛИЗАЦИЈА НА РЕСУРСИ** се пониски во споредба со актерите од горниот десен квадрант.

Графикон 1: Анализа на влијание и удел на засегнатите страни врз обезбедувањето ресурси

Повисоко влијание/Понизок мандат	Повисоко влијание/Повисок мандат
<ul style="list-style-type: none"> ❖ МВР ❖ ЦУК ❖ УХМР ❖ ДИЖС ❖ ИС ❖ ИЈЗ ❖ ДСЗ 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ВЛАДА НА РСМ ❖ Кабинет на ППВРСМ за економски прашања ❖ Генерален Секретаријат на Влада на РСМ ❖ СЕП ❖ МФ ❖ МЖСПП ❖ МЕ ❖ МТВ ❖ МЗ ❖ Град Скопје ❖ Општините ❖ Јавни претпријатија

	❖ Трговски друштва, оператори, субјекти на регулација
Пониско влијание/Понизок мандат	Пониско влијание/Повисок мандат
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Здруженија на граѓани ❖ Образовни установи ❖ Медиуми 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ МЛС ❖ ЗЕЛС



Во долниот десен квадрант се претставени заинтересираните страни кои имаат повисок мандат, но пониско влијание врз мобилизацијата на ресурси. МЛС е одговорно за развој и унапредување на системот на локалната самоуправа и овозможување нормативна и институционална поддршка за општините во спроведувањето на нивните надлежности но е со помало влијание врз мобилизација на ресурси за специфични надлежности а особено не за надлежности кои биле децентрализиран од други линиски министерства. ЗЕЛС има повисок мандат поради репрезентативната или застапничка функција во однос на интересите на општините, нивната координација, дисеминација на добри практики и сл., а особено по однос на преговорите за финансирањето на пренесените надлежности, но објективно во споредба со другите скоро без исклучок институционални чинители од горните квадранти, ЗЕЛС има помало влијание врз мобилизацијата на ресурсите. Поврзано со МЛС И ЗЕЛС потребно е внимателно управување на односите со нив и потребна е нивна активна вклученост во имплементацијата на политиките за намалување на аерозагадувањето.

На крајот, во долниот лев квадрант се засегнатите страни кои имаат најмало ДИРЕКТНО ВЛИЈАНИЕ врз мобилизацијата на ресурсите како и најнизок мандат бидејќи се работи за вон-институционални чинители. Овие засегнати страни сепак имаат важна улога во промовирањето и обезбедувањето на висок степен на видливост на целите на политиката за намалување на аерозагадувањето и придонесуваат за мобилизација на неопходните ресурси. Посебно внимание ќе треба да им се посвети на граѓанските здруженија поради нивното влијание врз зголемување на транспарентноста, отчетноста и учеството на јавноста во процесот на носење одлуки на институциите за прашања поврзани со аерозагадувањето. Со граѓанските здруженија треба да се работи интензивно за да се зајакне нивната функција на субјект кој постојано ќе врши социјални ревизии и ќе обезбедува повратни информации во однос на активностите спроведени од страна на институциите. Препорачливо е овие засегнати страни постојано да бидат информирани за напредокот во спроведувањето на активностите и да се вложат напори за нивно поинтензивно вклучување во спроведувањето на соодветни за нив мерки и активности.

Погоре илустриравме само еден предизвик кој е клучен и поврзан со потребата од мобилизација на доволно ресурси за справување со аерозагадувањето. Секако дека има и други дефицити, поврзани со квалитетот на нормативната рамка, спроведувањето на редовен мониторинг, евалуација и известување, примената на начелата на доброто владеење, односот кон ранливите групи, комуникацијата со јавноста и др., кои се податливи за анализа на влијание и мандат на засегнатите страни и притоа се можни поинакви распределби на засегнатите страни во матрицата. Од таа причина, препорачливо е при понатамошна разработка на овој КОНЦЕПТ и негова трансформација во СТРАТЕГИЈА да се направат дополнителни анализи на мандатите и влијанијата на засегнатите страни и со нив да се опфатат сите релевантни прашања и предизвици со кои се соочува спроведувањето на политиката за намалување на аерозагадувањето.

Од оваа куса анализа сепак може да се заклучи дека во рамките на нивните улоги и одговорности, самите засегнати страни претставуваат широка и сложена мрежа на субјекти, односи и влијанија. Затоа една од целите на овој КОНЦЕПТ е да се земат предвид сите можности за нивно ефикасно и ефективно вмрежување.

Спроведените консултации при подготовка на овој КОНЦЕПТ резултираа и со неколку дополнителни констатации и препораки поврзани со координацијата и работата на интерсекторската Работна група:

- Беше укажано дека недостасува координација на Град Скопје со МЕ и општините во град Скопје а по однос на синхронизирање на субвенциите;
- Беше изнесен позитивен впечаток за заложбите на МВР но и критика по однос на одбивање на дел од предложените мерки и бавно спроведување на мерки кои биле договорени (*поврзано со заострување на режимот за сообраќај во зимскиот период и воведување налепници за возила*);
- На Работната група и се забележува за обиди за наложување на спроведување на специфични мерки од страна на општините земајќи предвид дека постои регулатива и плански документи наведени во ЗКАВ согласно кои се формулираат, буџетираат и спроведуваат релевантни мерки;
- Препорака на соговорниците е телото да се фокусира на подобрување на регулативата а особено на подзаконските акти, на соодветно планирање и определување на средства за финансирање на соодветни мерки од буџетот на државата, на обезбедување на конструктивен однос на сите субјекти со регулаторните тела и на продлабочување на координацијата со општините најмногу со цел да се обезбеди кофинансирање на комплементарни мерки;
- Интерсекторското тело може да се прошири со претставници на БЕГ, ЕЛЕМ, ЈП Енергетски системи на Град Скопје и ЈСП на Град Скопје како и општините во Град Скопје но можеби подобро е во прва фаза да се направи поредовна координација на ниво на оператори, институции и општини на територија на градот со администрацијата на Град Скопје или да се формира под-група во рамки на Работната група;

- Во Работната група недостасуваат претставници на Министерството за финансии и Агенцијата за енергетика на РСМ чија мисија е да ја спроведува енергетската политика на Владата, преку подготовка на енергетски стратегии, развојни планови и програми, со особен акцент на енергетската ефикасност (ЕЕ) и користењето на обновливи извори на енергија(ОИЕ);

- Пожелно е да се воспостави поблиска соработка на телото со Регулаторната Комисија за енергетика и води.

6. РЕСУРСИ

Една сериозна стратегија секогаш треба предвид да ги земе сите достапни ресурси и можности со цел да се покријат во што е можно поголем обем приоритетните трошоци за остварување на целта на политиката за намалување на аерозагадувањето. Достапните ресурси директно влијаат на одржливоста на процесот (СТРАТЕГИЈАТА) но и на исходот.

Дали се на располагање доволно ресурси за периодот по спроведувањето на тековните мерки и активности е исклучително релевантно прашање.

Сите засегнати страни со кои спроведовме консултации при подготовка на овој КОНЦЕПТ без исклучок сметаат дека е неопходно што е можно поскоро и попрецизно да се дефинираат СООДВЕТНИ ресурси (*човечки и финансиски*) за поефикасно и поефективно постигнување на целите на политиката за намалување на аерозагадувањето и да се предвидат дополнителни мерки и активности за нивно мобилизирање на кус рок.

6.1 Финансиски ресурси

Слично како и во секторите за управување со водите и отпадот така и по однос на квалитетот на амбиентниот воздух потребните инвестиции за подобрување на состојбите се занемарувани повеќе години наназад за да сега се сочине со голем ИНВЕСТИЦИСКИ ЗАОСТАТОК (Investments backlog).

Најпрецизна пресметка на потребните инвестиции е направена за секторот води благодарение на подготвените специфични Планови за спроведување на директивите на ЕУ за вода за пиење и одведување отпадни води и истите изнесуваат 1.6 милијарди евра до 2040 г. По однос на управувањето со отпадот еднократните инвестиции во развој на регионалните системи се проценуваат на минимум 200 мил. евра а за обезбедување на квалитет на амбиентниот воздух во услови на немање попрецизни пресметки примарниот инвестициски циклус е проценет на минимум 300 мил. евра како еквивалент на проценетото влијание врз здравјето на населението и трошоците на здравствените услуги како и поради загубените економски можности.

Во табелата подолу се презентирани јавно достапни податоци за инвестициите во мерки и активности поврзани со намалување на аерозагадувањето во текот на 2019 г.

НОСИТЕЛ	ИЗНОС	ИЗВОР	НАМЕНА
Генерален Секретаријат на Владата на РСМ	121 мил. денари	Буџет на РСМ (ГСВРСМ)	Спроведување на Планот за чист воздух
Град Скопје	10 мил. евра	Кредит од ЕБОР	Набавка на 33 автобуси на метан
Општина Прилеп	60 мил. денари	Буџет на општината	Набавка на 4 автобуси на метан
Град Скопје	15 мил. денари	Буџет на Град Скопје	Субвенции за набавка на печки на пелети
Град Скопје	20 мил. денари	Буџет на Град Скопје	Субвенции за купување на тоplotни пумпи
Град Скопје	20 мил. денари	Буџет на Град Скопје	Субвенции за купување на велосипеди и тротинети
МЕ	1.8 мил. евра	Кредит од Светска Банка	Поставување на фотоволтајчни панели на јавни објекти во општините
МЕ	15 мил. денари	Буџет на РСМ (МЕ)	Субвенции за ставање на плински уреди во автомобилите
МЕ	30 мил. денари	Буџет на РСМ (МЕ)	Субвенции за набавка на печки на пелети
МЕ	5 мил. денари	Буџет на РСМ (МЕ)	Субвенции за сончеви термални колекторски системи во домаќинствата
АД Електрани на Северна Македонија	Алоцирани вкупно 10 мил. Евра	Од приходите на претпријатието	Субвенции за набавка на инвертор клима системи за домаќинствата
Општина Битола	2.5 мил. денари	Буџет на општината	Субвенции за набавка на инвертор клима системи за домаќинствата
ВКУПНО 2019 г.		1,260,200,000 денари или 20.5 мил. евра	

Намалувањето на ДДВ за парно греење од 18 на 5% има финансиски импликации врз Буџетот на РСМ од приближно 100 мил. денари годишно и треба да се земе предвид како дополнителна инвестиција на Владата на РСМ во намалување на аерозагадувањето преку запирање на процесот на исклучување на домаќинствата од системите за централно греење во Град Скопје и евентуално враќање во овој систем на што е можно повеќе од исклучените 14 000 домаќинства.

Треба да се напомене дека поради временското ограничување и недостатокот на валидни, агрегирани и достапни податоци, во пресметката на вкупните вложувања не се вклучуваат:

- Инвестициите за воспоставување на секундарната гасоводна – прстен околу Град Скопје и други тековни инвестиции во гасификацијата од страна на Владата на РСМ и општините;
- Износот на субвенциите кои ги реализираат други општини како Аеродром, Битола, Велес и др.;
- Инвестициите на економските оператори во техничко-технолошки решенија за намалување на индустриското аерозагадување;
- Инвестициите на граѓаните и трговските друштва во возила и превозни средства со ниска емисија на штетни гасови како и возила на електричен погон и др.

По однос на потребата од што е можно попрецизно утврдување на неопходните финансиски ресурси за намалување на аерозагадувањето до со закон утврдените прагови најсоодветно е пресметките да се направат и декларираат во новиот 5-годишен Национален План за заштита на амбиентниот воздух кој треба да биде подготвен во рамки на ИПА проект во текот на 2020 или најдоцна во 2021 година.

Претходниот план кој се однесуваше на периодот 2013 – 2018 г., како основа за пресметки ги имаше состојбите вклучувајќи ги цените од 2010 г. и севкупните трошоци ги проектираше на над 1.25 милијарди евра за период од десет години и тоа во најповолно сценарио. Сепак, статистичкиот и аналитички модел за пресметките треба многу внимателно да се избере и препорачливо е пресметките да бидат фокусирани на трошоците за доведување на ПМ 10 цврстите честички во граница на пропишаните стандарди, секако покрај сите други параметри поврзани со севкупните емисии на штетни гасови и материји.

Отсуството на попрецизни пресметки сепак не треба да ги обесхрабри засегнатите страни да ги интензивираат активностите за мобилизирање финансиски ресурси.

По однос на изворите за финансирање на мерки и активности за намалување на аерозагадувањето покрај Буџетот на РСМ и буџетите на општините на располагање се средства од донатори и можности за задолжување со поволни заеми кај меѓународните финансиски институции и банки.

ИПА – Инструмент на ЕУ за претпристапна помош

Програмирањето и спроведувањето на проекти оваа и наредните три години се одвива согласно со усвоената ИПА 2 - финансиска перспектива 2014-2020 на Република Северна Македонија со вкупен буџет од 664 милиони евра.

Заштитата на животната средина е еден од 8-те приоритетни сектори во чии рамки со засебни годишни акциски програми е предвидено е да се финансираат околу 40 договори за кои се доделени вкупно 86 мил. евра. Како позначајни проекти за финансирање можеме да ги издвоиме договорите за градежни работи за изградба на пречистителни станици во Битола и Тетово, надградба на канализационата мрежа во Битола, Тетово и Кичево, изградба на колекторски систем во Скопје, управувањето со комунален отпад итн.

Инвестициска рамка за Западен Балкан (Western Balkans Investment Framework)

WBIF е комплементарен инструмент на ЕУ на ИПА инструментот и цели кон обезбедување финансиска и техничка помош за СТРАТЕШКИ ИНВЕСТИЦИИ. Во рамки на овој инструмент се врши координација на ЕУ со меѓународните финансиски институции и билатералните донатори. Животната средина е еден од 4 – те приоритетни сектори.

Врз основа на компетитивен процес, овој инструмент доделува грантови за подготовка на инфраструктурни проекти и обезбедува средства за инвестициите. Се организираат два повика годишно за техничка помош (*грантови*) и еден повик за инвестиции (*комбинација од грантови и доминантно заеми*).

Поврзано со проекти на РСМ во секторот животна средина во овој момент се спроведуваат 2 од вкупно 19 во сите сектори и тоа:

- Грант од 400 000 евра како дел од вкупен пакет на Програмата за вода и одведување отпадни води кој изнесува 18,4 мил. Евра со доминантно финансирање преку КФВ и СЕКО;
- Грант од 350 000 евра и евентуални дополнителни 5 мил. евра за подготовка и изградба на пречистителната станица во Скопје каде вкупниот износ е проектиран на 125.5 мил. евра и доминантно финансирање треба да се обезбеди преку заеми од ЕИБ (*60 мил. евра*) и ЕБОР (*50 мил евра*);

Обезбеден е и грант од 330 00 евра за анализа на потребите поврзани со спроведување на Директивата на ЕУ за поплави (*како дел од регионална иницијатива*).

Препорачливо е овој Концепт кој е подготвен од страна на Еко Свест да се разгледа и и финализира од страна на интерсекторската Работна група и потоа да се презентира пред телото на СЕП за координација на странска помош а поконкретно, аерозагадувањето да се стави на агенда на Подгрупата за животна средина каде во моментот како приоритет за финансирање се земени водите и отпадот. Ова е неопходно и во контекст на програмирањето на средствата од ИПА на кус рок преку годишните акциски програми и среден рок преку т.н финансиски перспективи.

Зелен Фонд за клима на ООН

Фондот е глобална платформа која цели кон обезбедување одговор на климатските промени преку ИНВЕСТИЦИИ во развој отпорен на климатските промени и заснован на ниски емисии на гасови и други материји. Корисници се земјите во развој вклучувајќи ја и РСМ.

Во моментот преку ЗФК се финансираат проекти на глобално ниво во износ од 2.4 милијарди УСД меѓу кои и иницијативата ЗЕЛЕНИ ГРАДОВИ за чие спроведување е задолжен ЕБОР и се однесува на регионите на Источна Европа (вклучувајќи ја РСМ), Азија и Пацификот како и Африка. Вкупниот износ на програмата е 603.4 мил. УСД. На располагање се грантови од ЗФК (25 мил. УСД) и СИДА (29.5 мил. УСД) како и заеми од ЗФК (73.9 м. УСД), ЕБОР (397.7 м. УСД) и други институции (9.1 м. УСД). Контрибуцијата на државите кориснички е проектирана на приближно 11 %.

Во рамките на Програмата за ЗЕЛЕНИ ГРАДОВИ во моментот во РСМ се реализира единствено заемот на Град Скопје од ЕБОР за набавка на 33 автобуси за ЈСП Скопје.

Можности за задолжување

Во табелата подолу како извадок од Фискалната стратегија на РСМ 2020 – 2022 се определени максимални износи на линиските министерства за финансирање на проекти преку заеми:

Табела П2. Максимални износи на расходи финансирани од заеми, во денари

БУЏЕТСКИ КОРИСНИК	2020	2021	2022
Влада на Република Северна Македонија/Фонд за иновации	324,290,000	0	0
Управа за извршување на санкции	369,000,000	430,500,000	553,500,000
Министерство за финансии	1,032,685,000	768,750,000	430,500,000
Министерство за економија	1,200,200,000	0	0
Министерство за транспорт и врски	3,582,829,000	4,611,398,000	6,285,300,000
Министерство за животна средина и просторно планирање	123,000,000	984,000,000	1,906,500,000
Министерство за земјоделство, шумарство и водостопанство	728,353,000	959,400,000	1,141,139,000
Министерство за труд и социјална политика	532,537,000	696,074,000	392,898,000
Министерство за образование и наука	587,032,000	350,550,000	237,670,000
Министерство за информатичко општество и администрација	0	30,750,000	61,500,000
Министерство за здравство	1,502,904,000	4,369,449,000	4,120,500,000

Врз основа на податоци од Фискалната стратегија на РСМ 2020 – 2022 беше составена уште една табела каде се презентирани податоци за тековни и претстојни проекти предвидени за финансирање преку заеми од меѓународни финансиски институции и банки:

Светска Банка	<ul style="list-style-type: none">• Проект за надградба и развој на патната делница Ранковце - Крива Паланка;• Проект за локални патишта;
----------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Проект за подобрување на општинските услуги; • Проект за енергетска ефикасност во јавниот сектор; • Проект за развој на вештини и иновации; • Проект за модернизација на земјоделскиот сектор;
ЕБОР	<ul style="list-style-type: none"> • Шема за кофинансирање во рамки на иницијативата Green Cities (10 мил Евра се одобрени за Град Скопје и ЈСП за набавка на нови автобуси на метан) во рамки на програма на Зелениот климатски фонд; • Програма за национални патишта: изградба на патни делници Штип – Кочани, Штип – Радовиш, Раец – Дреново, како и реконструкција и рехабилитација на 26 патни делници во Република Северна Македонија, со вкупна должина од околу 400 км.; • Во наредниот период се очекува да започне изградбата на автопатската делница Скопје – Блаце; • Изградба на источниот дел од железничката пруга на Коридор VIII - делот кон Република Бугарија, реализација на првата фаза (делница Куманово - Бељаковце) во должина од 30,8 км и втората фаза (делница Бељаковце – Крива Паланка) во должина од 34 км (заем) како и почеток на третата фаза (делница Крива Паланка – Деве Баир, граница кон Р. Бугарија) во должина од 23,4 км; • Проект за набавка на нови влечни и влечени средства во ЈПМЖ Транспорт; • Проект за изградба на пречистителна станица на Градот Скопје.
ЕИБ	<ul style="list-style-type: none"> • Железничка пруга на Коридор VIII - третата фаза (делница Крива Паланка – Деве Баир, граница кон Р. Бугарија) во должина од 23,4 км; • Проект за интерконективен гасовод меѓу Република Северна Македонија и Република Грција; • Втората и третата фаза од проектот „Подобрување на искористувањето на водите од басенот на реката Злетовица“; • Проект за водоснабдување и одведување отпадни води; • Проект за изградба на пречистителна станица на Градот Скопје; • Петта кредитна линија за финансирање мали и средни претпријатија.
Дојче банка и Ерсте груп банка	<ul style="list-style-type: none"> • Изградбата на делниците од националниот гасоводен систем Штип – Неготино - Битола и Скопје - Тетово – Гостивар.
Банка за развој при Советот на Европа – ЦЕБ	<ul style="list-style-type: none"> • Изградба на Регионалната клиничка болница во Штип; • Проект за изградба на фискултурни сали во основните и средните училишта; • Проект за реконструкција на казнено-поправните установи; • Проект за домување на социјално ранливи групи.
КФВ банка	<ul style="list-style-type: none"> • Проект за реконструкција на студентските домови;

	<ul style="list-style-type: none"> • Втора фаза од проектот „Наводнување на јужната долина на реката Вардар“ а ќе започне имплементацијата и на третата фаза од овој проект, како и имплементацијата на проектот ХС Лисиче фаза наводнување и фаза производство на електрична енергија; • Завршување на првата фаза од проектот „Водовод и канализација на општините“.
--	--

Од табелата погоре може да се заклучи дека од вкупно 26 инвестициски проекти за кои се земени или е предвидено да се земат заеми, само 4 проекти (болдирани во Табелата) се непосредно поврзани со целите на политиката за намалување на аерозагадувањето.

Треба да се напомене дека по однос на јавниот долг согласно ревидираната фискална стратегија 2019-2021, на среден рок се очекува умерено зголемување на вкупниот јавен долг до 54,5% од БДП во 2020 година, и потоа намалување на 53,2% од БДП во 2021 година. Иако истиот е под лимитот за среднорочно и долгорочно ниво на јавниот долг од 60% од БДП сепак има потреба од аргументирана дебата за задолжувањето во наредниот среднорочен период бидејќи просторот е скусен а потребите на различните сектори за инвестициски активности се зголемуваат.

За илустрација а поврзано со секторот животна средина, во моментот за приоритет се земени инфраструктурни проекти поврзани со водите и отпадот и останува на Работната група а пред се на МЖСПП да се обиде да ги наметне проектите за намалување на аерозагадувањето како инвестициски приоритет кој делумно или во поголем обем би се финансирал преку задолжување.

Како што може да се види од Фискалната стратегија, за МЖСПП е утврден лимит за задолжување од приближно 50 мил. евра во периодот 2020 – 2022 (по висина на средства на трето место после МТВ и МЗ) а само за финансирање на пречистителната станица за Град Скопје во тек се преговори за комбинација од заеми грантови во вкупен износ од најмалку 110 мил. евра.

Како да се оптимизира соработката со меѓународните финансиски организации (МФО) во борбата против аерозагадувањето?

Меѓународните финансиски организации (МФО) алоцираат финансиски средства за крупни инвестициски програми во држави како РСМ само ако се убедени дека се спроведуваат комплементарни реформи и дека се остварува мерлив напредок. Ова е поврзано со суштината на нивниот мандат. Оттаму и потребата паралелно со подготовките за обезбедување грантови и меки кредити да се спроведуваат и низа „меки“ реформски мерки кои не изискуваат поголема финансиска поддршка и кои треба да обезбедат ПОВОЛНА И ПРЕДВИДЛИВА ОКОЛИНА ЗА ИНВЕСТИЦИИ.

По однос на инвестициите кои се насочуваат во сектори каде се услугите се испорачуваат врз комерцијална основа (јавен превоз, централно греење, греење на природен гас) МФО

очекуваат да има доследна регулација на цените на тие услуги и тарифите да ги покриваат најмалку оправданите оперативни трошоци и амортизацијата на основните средства.

МФО во начело обесхрабруваат субвенционирање на цените на јавниот превоз, централно греење и греење на природен гас од причина што тие субвенции доколку не се засновани на наменски утврдени фискални инструменти (*даноци, такси и надоместоци поврзани со аерозагадувањето*) најчесто одат на сметка на квалитетот и опфатот на други услуги за населението кои се финансираат од други поопшти фискални инструменти (*ДДВ, ПДД, данокот на недвижен имот па донекаде и надоместокот за уредување на градежно земјиште итн.*). Ова е особено релевантно за РСМ каде сеуште не се аплицира доследно начелото „Загадувачот плаќа“ и не се воспоставени конкретни фискални инструменти за финансирање на мерките за намалување на аерозагадувањето.

Во било која варијанта, финансиската контрибуција на јавниот сектор било преку субвенции или директни инвестиции се акумулира преку собирање средства од даноци, такси и надоместоци кои ги плаќаат граѓаните, домаќинствата и трговските друштва. Следствено, изборот е скусен на две валидни опции:

- Да се воспостават економски регулирани и несубвенционирани цени на овие услуги (*со исклучок за ранливите групи*) при што претпоставка е дека операторите во сопственост на државата и или општините би овозможувале пониски цени поради помалиот притисок за остварување профит во споредба со оператори од приватниот сектор но **само доколку водат оправдана трошкова политика која е предмет на регулација**. Во оваа варијанта треба да се земе предвид дека јавниот сектор во споредба со приватниот се соочува со потешок предизвик за водење оправдана (*домаќинска*) трошкова политика поради различни притисоци пред се од политичките партии по однос на вработувањата, ниските плати во јавниот сектор, непредвидливоста на инвестициите кои се планираат од основачите (*Влада на РСМ или општините*) во услови на проектирање на буџети на годишна основа, немање директен пристап кон пазарот на капитал со исклучок на Владата и задолжувањата на Град Скопје (*се додека не се достигне ризично ниво*), неизвесноста поврзана со нивото на годишни инвестиции во обнова на основните средства доколку се превземе трошокот за амортизација од страна на основачот на тој начин држејќи ги цените пониски итн., во споредба со приватниот сектор кого го мотивира поволна маргина на профит но истата при доследна економска регулација на цени настојува да ја оствари преку економија на обем, ефикасно управување и оптимизација на човечките ресурси и други заштеди преку техничка и технолошка модернизација особено на управувачките процеси и директен пристап на пазарот на капитал. Јавниот сектор би имал предност пред приватниот САМО ДОКОЛУ Е ЕФИКАСЕН И ОБЕЗБЕДУВА ПОНИСКА ЦЕНА ЗА НЕСУБВЕНЦИОНИРАНА УСЛУГА СО ЕДНАКОВ КВАЛИТЕТ.
- Да се воведат **нови давачки** за населението и трговските друштва врз основа на начелото „Загадувачот плаќа“ со кои ќе се полни ИНВЕСТИЦИСКИОТ РЕЗЕРВОАР било за директни јавни инвестиции во основните средства за испорака на услугите и или субвенционирање на цените на услугите преку покривање на дел од оперативните трошоци без оглед дали

операторот е од јавниот или приватниот сектор. И во вторава варијанта предуслов е да се воспостави доследна економска регулација на цените и операторите да водат оправдана трошкова политика. Овие нови давачки можат да се определат за одреден временски период со износ кој би бил повисок поради итноста на предизвиците и постепено би се намалувал пропорционално на намалувањето на просечното аерозагадување се до момент кога со одреден понизок износ би се овозможувала оддржливост на системот.

Со цел на кус рок да се обезбеди ефективна соработка со меѓународните финансиски организации неопходно е:

- Да се зајакне координацијата помеѓу сите институционални чинители, да се утврди и јасно делегира одговорност за спроведување на политиката за намалување на аерозагадувањето, да се обезбеди целосна политичка поддршка за мерките и да се зајакне институционалниот човечки капацитет за програмирање и спроведување на мерките;

- Да се подготват добро аргументирани и соодветно образложени инвестициски планови покривајќи најмалку 4 или 8 и повеќе години проследени со специфични проектни пакети и техничка и финансиска документација (Investment pipeline) засновани на детални студии на економска оправданост кои е пожелно да се подготвуваат со финансиски средства и под директен надзор односно контрола на квалитет од страна на донаторите и МФО бидејќи во суштина треба да ги задоволат нивните ригорозни насоки, стандарди и критериуми;

- Да се објективизираат очекувањата од општините земајќи ја предвид нивната финансиска (не) моќ во моментот да одиграат позначајна улога во намалувањето на аерозагадувањето со овој степен на фискална децентрализација и одговорноста за обезбедување на неопходните финансиски средства барем на среден рок да продолжи да ја носи државата;

- Постепено да се изврши пренос на основните средства на операторите бидејќи за задолжување предуслов е јасно да се знае чија е сопственоста односно кој располага со основните средства;

- Да се унапреди менаџментот на операторите а особено доколку се работи за јавни претпријатија со акцент на сметководственото работење а со цел да се исполнат најдобрите меѓународни сметководствени стандарди и операторите да имаат кредибилни Бизнис планови со кои би се докажала подготвеност за враќање на заемите.

6.2 Човечки ресурси

Предизвикот поврзан со недоволноста на стручно оспособени човечки ресурси за програмирање и водење инвестициски циклуси поврзани со обезбедувањето на квалитет на амбиентниот воздух е СТРАТЕШКИ предизвик кој е дури позначаен на кус рок отколку предизвикот поврзан со мобилизацијата на финансиски ресурси бидејќи му ПРЕТХОДИ на овој предизвик. Без

квалитетни човечки ресурси не може да се програмира и спроведе покрупен ИНВЕСТИЦИСКИ ЦИКЛУС.

Во подготовката на овој КОНЦЕПТ се стекнавме само со делумни сознанија за предизвиците поврзани со недостатокот на човечките ресурси бидејќи поради временското ограничување не бевме во состојба да реализираме подетално мапирање и да спроведеме евентуална функционална анализа и оценка на компетенции како и да оствариме подетален увид во потребите за стручни обуки. Притоа нашите консултации со членовите на интерсекторската работна група по однос на ова прашање резултираа со следниве наоди:

- По однос на инцепкцискиот надзор истакнат беше СТРАТЕШКИ проблем со недоволно човечки ресурси илустрирано со фактот дека во моментот на предизвици поврзани со аерозагадувањето работат тројца инспектори од Државниот инспекторатот за животна средина на ниво на држава плус тројца инспектори од Град Скопје;
- Изградба на соодветни стручни капацитети на локално ниво е КЛУЧЕН СТРАТЕШКИ ПРЕДИЗВИК. Во овој контекст особено помалите општини треба да ги користат можностите утврдени со Законот за меѓуопштинска соработка обезбедувајќи притоа економија на обем. Ова особено се однесува на издавањето на еколошките дозволи за операторите на локално ниво;
- Постои итна потреба од обуки за спроведување на акциските планови за борба против аерозагадувањето (*укажување на ЗЕЛС*);
- Од страна на ЗЕЛС предложено е Б-интегрирани дозволи (*дури и А-интегрирани*) да се побаруваат и издаваат електронски со поставениот систем од ЗЕЛС, но МЖСПП не дозволило.

Сепак, прегледот на достапните акти за организација и систематизација на работните места дава одредени сознанија за состојбата со организациски единици кои носат во моментот подиректна одговорност за спроведувањето на политиките поврзани со борбата против аерозагадувањето. Поврзаните наоди се презентирани во табелата подолу.

ИНСТИТУЦИЈА	ОРГАНИЗАЦИСКИ ЕДИНИЦИ
МЖСПП	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Управа за животна средина: Сектор за животна средина и Сектор за индустриско загадување и управување со ризик; ▪ Сектор – Македонски информативен центар за животна средина - Одделение за мониторинг на квалитет на воздух; ▪ Државен инспекторат за животна средина. <p>Покрај вработените во Одделението за мониторинг на квалитет на воздух, во Секторот – МИЦЖС на оваа проблематика се ангажирани и двајца вработени во одделението за аналитика и известување (<i>работат целосно на управување со квалитет на воздухот во смисла на собирање, обработка и анализа на податоци за емисии во воздух, како и подготовка на инвентар на емисии на загадувачки супстанции и учествуваат во подготовка на подзаконски акти за емисии во воздух</i>), а едно лице од одделението за катастри и моделирање работи на</p>

	подготовка на оценка на квалитет на воздух и моделирање и учествува во работата на ИРГ.
МЕ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сектор за енергетика; ▪ Сектор за индустриска и инвестициска политика; <p>Нема организациска единица исклучиво посветена на енергетската ефикасност.</p>
Агенција за енергетика	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Одделение за енергетика. <p>Нема организациска единица исклучиво посветена на енергетската ефикасност.</p>
МЗ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Институт за јавно здравје – Сектор за здравствена екологија. <p>Нема организациска единица исклучиво посветена на оценка и превземање превентивни и други мерки поврзани со аерозагадувањето.</p>
МТВ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сектор за патен сообраќај.
Град Скопје	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сектор за сообраќај со 4 одделенија; ▪ Сектор за заштита на животната средина и природата со 4 одделенија од кои едно е непосредно задолжено за квалитет на амбиентниот воздух; ▪ Сектор – Инспекторат на Град Скопје со пет одделенија (ниту едно не е насловено како одделение за животна средина или контрола на аерозагадувањето)

Од табелата може да се заклучи дека во моментот постојат само две организациски единици непосредно поврзани со квалитетот на амбиентниот воздух и аерозагадувањето и тоа Секторот - МИЦЖС при МЖСПП и одделението за квалитет на амбиентниот воздух во рамки на Секторот за животна средина при Град Скопје.

За да се надмине овој ДЕФИЦИТ препорачуваме:

- По однос на Секторот – МИЦЖС при МЖСПП моментално ангажираните лица во управувањето со квалитетот на воздухот се недоволни и итно е потребно зајакнување на капацитетите преку вработување на нови стручни кадри, особено во делот на ефикасно спроведување на мониторингот на квалитетот на воздухот, подготовка на инвентарите на емисии и подготовка и следење на имплементацијата на националните и локалните плански документи;

- МЖСПП покрај организациските единици во Секторот за МИСЖС да оформи организациска единица во рамки на Управата за животна средина која ќе биде непосредно одговорна за подготовка и спроведување на одредбите од Законот за квалитет на амбиентниот воздух кои се однесуваат на управни постапки како и од претстојниот Закон за емисии од индустријата но и за програмирање, планирање и спроведување на соодветни мерки вклучувајќи водење на комплексен ИНВЕСТИЦИСКИ ЦИКЛУС за намалување на аерозагадувањето;- МЕ и Агенцијата за енергетика да оформат засебни организациски единици за енергетска ефикасност непосредно одговорни за подготовка и спроведување на одредбите од Законот за енергетска ефикасност а во поддршка на идниот Фонд за енергетска ефикасност кој треба да биде задолжен за програмирање, планирање и спроведување на соодветни мерки вклучувајќи водење на комплексен ИНВЕСТИЦИСКИ ЦИКЛУС.

Во споредба со квантитативниот и квалитативен ДЕФИЦИТ на човечки ресурси кај најодговорните институции (*пред се МЖСПП и МЕ*), стручни човечки ресурси се обезбедени од страна на операторите на системите за централно греење а во моментов е во тек процес на кадровско екипирање на ЈП Градски енергетски системи (Град Скопје). По однос на гасификацијата човечките ресурси се сконцентрирани во МЕ и Агенцијата за енергетика како и во АД ГАМА. Во контекст на економската регулација на централното греење и гасификацијата, компетентна и кадровски добро екипирана служба постои во рамки на Регулаторната Комисија за енергетика и води.

7. РАЗВОЈ НА СЦЕНАРИЈА

Овој КОНЦЕПТ за стратешки пристап низ ВОДЕЊЕ ПРОЦЕС кој е подготвен од страна на Еко Свест е само појдовна точка. Истиот е заснован на погоре презентираниот анализа на јаките и слабите страни на засегнатите страни и можностите и заканите во опкружувањето. За да се одговори соодветно на промени на околностите пристапот треба да биде флексибилен. Ова може да се обезбеди само доколку поблиску се дефинираат различни сценарија врз основа на претпоставени фактори на влијание притоа „капитализирајќи“ на јаките страни и искористувајќи ги сите расположиви можности во опкружувањето.

Подолу презентираниот сценарија се всушност комбинации на начини и ресурси и се однесуваат на воочените ТЕСНИ ГРЛА и ДЕФИЦИТИ при спроведување на политиката за обезбедување квалитет на амбиентниот воздух преку намалување на аерозагадувањето.

Уште на самиот почеток при образложување на овој КОНЦЕПТ напоменаваме дека за обемот на неопходните финансиски ресурси сеуште не е постигнат меѓусекторски (институционален) консензус ниту пак е постигнат доволен степен на јасност и прецизност. Последните податоци за неопходните финансиски средства се засновани на проценки направени во 2010 година и се однесувале на периодот до 2020 година. Во меѓувреме не е спроведуван соодветен мониторинг ниту е соодветно известено за обемот и ефектите од јавните и приватните инвестиции во овој период односно колку од тие инвестиции се реализирани и колку преостануваат да се реализираат.

При немање на соодветни проценки а во очекување истите да се интегрираат во 5 – годишниот Национален План за заштита на амбиентниот воздух најрано во 2021 година, во моментот **најблиска проценка на износ на инвестициски циклус фокусиран примарно на доведување на ПМ 10 цврстите честички во со закон утврдените граници би бил еквивалент на износот од приближно 300 мил. евра (3,2 % од остварениот БДП во 2018 година намален за инвестициите во соодветни мерки за периодот 2016 – 2019 г)** како проценета штета врз здравјето на населението и поврзани трошоци во здравствениот систем, загубени животи а со тоа и загубени економски можности.

Согласно погоре наведените аргументи како сектори кои претставуваат инвестициски приоритет би ги издвоиле: јавниот превоз, проширувањето на постоечките мрежи и изградба на нови мрежи за централно греење, секундарната и терцијарна гасификација, енергетската ефикасност (започнувајќи од јавните објекти) како и продолжување со добро таргетирани и оправдани субвенции.

СЦЕНАРИО А: Продолжува постоечкиот пристап

- Се инвестираат приближно 20 мил. евра годишно од кои половина се заем;
- За заокружување на примарниот циклус неопходни ќе бидат 15 години односно аерозагадувањето постепено ќе се намалува под услов инвестициите особено по однос на основните средства да бидат одржливи односно да се предвидат доволно средства и фискални инструменти за покривање на оперативните трошоци и амортизацијата;
- Сценариото е со низок степен на прифатливост особено од страна на јавноста и вон-институционалните актери кои бараат побрз и посериозен одговор преку мобилизација на многу повеќе ресурси и решавање на проблемот во што е можно покус рок;
- Сценариото е РЕАКТИВНО а одлагањето или развлекувањето на поинтензивната мобилизација на финансиски средства може да предизвика поголеми потреби на среден рок поради потенцијално влошување на контекстот и околностите како последица на ненавремено спроведување мерки и неспроведување поефективни мерки.

СЦЕНАРИО Б: Мобилизирани се 300 мил. евра во период до 2024 г.

- Се мобилизираат и инвестираат приближно 75 мил. евра годишно;
- Минимум една третина од овие средства се заеми (цирка 100 мил. евра) а максимум две третини се инвестиции од буџетите на државата, Град Скопје и општините и грантови од донатори (*пред се преку ИПА и Инвестициска рамка за Западен Балкан - Western Balkans Investment Framework, Зелениот фонд за клима и билатерална поддршка*)
- Итно се спроведени меѓу-секторски преговори (*интерсекторска Работна Група, Подгрупа за животна средина при СЕП, Економски совет на Владата на РСМ и Влада на РСМ*) кои резултираат со ревидирање на Програмата за економски реформи (*во консултација со Европската Комисија*) и Фискалната Стратегија каде се предвидува зголемен плафон за задолжување за МЖСПП, МЕ и евентуално МТВ за вкупно 100 мил. евра (под 1% од БДП) за оваа намена. Овде напоменуваме дека до лимитот за задолжување од 60 % од БДП има

уште минимум 5 % што значи дека постои можност но истовремено ќе се јават тензии помеѓу секторите околу приоритетите;

- Сценариото е со највисок степен на прифатливост од страна на јавноста и вон-институционалните актери кои бараат брз и сериозен одговор преку мобилизација на доволно ресурси и решавање на проблемот во што е можно покус рок;
- Сценариото е ПРОАКТИВНО и поинтензивната мобилизација на финансиски средства пропорционално ќе ги задоволи потребите на среден рок и ќе превенира влошување на контекстот и околностите бидејќи иститот ќе го обликува односно ќе влијае врз него преку навремено спроведување на ефективни мерки;
- Сепак, за да ова сценарио се оствари ќе биде неопходно на кус рок да се подготви Инвестициски план со сета претходна документација започнувајќи со студии на економска оправданост како основа за понатамошна подготовка на изведбена техничка и финансиска документација. Ова од своја страна изискува брзо мобилизирање на квалитетни човечки ресурси и многу подобрена координација;
- Ова сценарио бара и брзи измени и дополнувања на нормативната рамка со цел воведување на фискални инструменти со кои ќе се зголемат изворните приходи на општините за заштита на животната средина вклучувајќи спроведување на поефикасни мерки за намалување на аерозагадувањето.

СЦЕНАРИО В: Мобилизирани се 300 мил. евра во период до 2028 г.

- Се мобилизираат и инвестираат приближно 40 мил. евра годишно (удвоен износ по однос на базата 2020 г.) во првите 4 години и по 35 мил. евра во последните четири години;
- Минимум една третина од овие средства се заеми (цирка 100 мил. евра) а максимум две третини се инвестиции од буџетите на државата, Град Скопје и општините и грантови од донатори (*пред се преку ИПА и Инвестициска рамка за Западен Балкан - Western Balkans Investment Framework, Зелениот фонд за клима и билатерална поддршка*);
- Итно се спроведени меѓу-секторски преговори (*интерсекторска Работна Група, Подгрупа за животна средина при СЕП, Економски совет на Владата на РСМ и Влада на РСМ*) кои резултираат со ревидирање на Програмата за економски реформи (*во консултација со Европската Комисија*) и Фискалната Стратегија каде се предвидува зголемен плафон за задолжување за МЖСПП и МЕ и евентуално МТВ за вкупно 50 мил. евра (нешто под 0.5% од БДП) за оваа намена за периодот до 2024 г. со претпоставка дека ќе биде остварен позначаен раст на БДП а со тоа и релаксирање на просторот за понатамошно задолжување за оваа намена (дополнителни 50 мил. евра). Бараниот промени по однос на плафоните за задолжување не се толку драматични како во Сценариото Б и претпоставка е дека полесно ќе се дојде до меѓуресорски КОНСЕНЗУС;
- Сценариото е со помал степен на прифатливост од страна на јавноста и вон-институционалните актери во споредба со Сценариото Б но би било прифатливо сценарио доколку е проследено со соодветно ниво на транспарентност и инклузивност бидејќи

обезбедува сериозен одговор преку мобилизација на доволно ресурси и решавање на проблемот на среден рок;

- Сценариото е ПРОАКТИВНО и поинтензивната мобилизација на финансиски средства пропорционално ќе превенира вложување на контекстот и околностите бидејќи вложувањата ќе го обликуват опкружувањето преку континуирано спроведување на ефективни мерки;
- Ова сценарио е и НАЈРЕАЛНО да се спроведе земајќи предвид дека со постоечкиот капацитет на институциите за подготовка на Инвестициски план со сета претходна документација започнувајќи со студии на економска оправданост како основа за понатамошна подготовка на изведбена техничка и финансиска документација, ќе им бидат потребни минимум две години. Тие две години подготовки ќе можат паралелно да бидат искористени за мобилизирање на квалитетни човечки ресурси и воспоставување цврсти облици на организација и ефикасна координација;
- Ова сценарио ќе овозможи во период од најмногу две години да се подготви јавноста и да се спроведе на доследен начин инклузивен процес на измени и дополнувања на нормативната рамка со цел воведување на фискални инструменти со кои ќе се зголемат изворните приходи на општините за заштита на животната средина вклучувајќи спроведување на поефикасни мерки за намалување на аерозагадувањето.

Сценаријата Б и В бараат и што е можно побргу да се расчисат следниве постоечки дилеми од страна на засегнатите страни и да се донесат конечни одлуки и тоа:

- Одлука за алоцирање на тековната Програмата за намалување на аерозагадувањето со која е поддржан Планот за чист воздух особено доколку се случи посакуваното зголемување на финансиските средства: А) да остане и понатаму дел од буџетот на Генералниот Секретаријат на Влада; Б) да стане дел од буџетот на МФ и да се спроведува преку организирање на проектна единица и ангажирање на надворешна експертиза за управување со програмата за што МФ има искуство стекнато преку спроведување на слични програми со Светската банка а земајќи и предвид дека МФ има клучна улога во преговорите со меѓународните финансиски организации и е носител на подготовката на ПЕР и Фискалната стратегија, В) да се трансформира во една интегрирана програма на МЖСПП или Г) две буџетски програми управувани од страна на МЖСПП и МЕ како дел од нивните буџети при што на последните две варијанти влијание има и состојбата со човечките ресурси кои во моментот не се на најсоодветно квантитативно и квалитативно ниво;
- Одлука за продолжување на постоечката состојба со фрагментиран систем за централно греење во Град Скопје или интегрирање на системот каде водечка улога би се обезбедила за новото ЈП Градски енергетски системи;
- Одлука за определување на носител на терцијарната гасификација во Град Скопје при што се можни две алтернативи: А) Одговорноста да биде пренесена на ЈП Градски енергетски системи (заложба на Град Скопје) или Б) Терцијарната гасификација да се концесионира или склучи јавно-приватно партнерство (заложба на Владата на РСМ односно МЕ)

- Одлука за структурниот формат на Фондот за енергетска ефикасност заснована на консултациите поврзани со предлогот за нов Закон за енергетска ефикасност при што се можни три варијанти: А) фондот да претставува специјална буџетска програма на МЕ или АЕ, Б) да биде самостојно (self standing) тело или В) да се приклучи кон Македонската Банка за поддршка на развојот поради неговиот карактер на риволвинг (повратен) фонд и искуството и капацитетот на МБПР за управување со слични фондови и програми;

Како што и претходно наведовме, препорачливо е пред носење на конечните одлуки да се подготват студии за економска оправданост со анализа на трошоците и придобивките за сите погоре наведени дилеми и варијанти и да се избере модел кој ќе гарантира најрационално управување од аспект на идни вложувања.

8. ПРИОРИТЕНИ ЧЕКОРИ И ВРЕМЕНСКА РАМКА

Чекори	Период
ЧЕКОР 1: Овој Концепт кој е подготвен од страна на Еко Свест да се разгледа и и финализира од страна на интер-секторската Работна група а со цел да се сподели сопственоста врз документот.	Ноември – декември 2019 г.
ЧЕКОР 2: Препораките од концептот (оние за кои ќе се постигне консензус на ИРГ) да се интегрираат во предлог План за чист воздух за периодот 2020 – 2021 г. заедно со мониторинг рамка со индикатори за базна 2018 г. и рамка за известување на квартална, полугодишна и годишна основа.	Декември 2019 г.
ЧЕКОР 3: МЖСПП да подготви Информација за Владата на РСМ со предлог заклучоци врз основа на финалниот КОНЦЕПТ (за кој е обезбеден интер-секторски консензус) и истата заедно со предлог План за чист воздух за периодот 2020 – 2021 г. за да се стави на дневен ред за разгледување на Економскиот Совет на Владата и потоа на седница на Владата на РСМ. Соодветни средства за спроведување на Планот за чист воздух за периодот 2020 – 2021 г. да се планираат во Буџетот на РСМ за 2020 г.	Декември 2019 г.
ЧЕКОР 4: КОНЦЕПТОТ и усвоениот План за чист воздух за периодот 2020 – 2021 г. да се презентираат пред телото на СЕП за координација на странска помош а поконкретно, на дневен ред на Подгрупата за животна средина.	Јануари 2020 г.

<p>Чекор 4: Да се подготват добро аргументирани и соодветно образложени инвестициски планови покривајќи најмалку 4 или 8 и повеќе години проследени со специфични проектни пакети и техничка и финансиска документација (Investment pipeline) засновани на детални студии на економска оправданост кои е пожелно да се подготвуваат со финансиски средства и под директен надзор односно контрола на квалитет од страна на донаторите и МФО</p> <p>Паралелно да се спроведуваат активности за:</p> <ul style="list-style-type: none"> - мобилизирање на финансиски ресурси и квалитетни човечки ресурси; - воспоставување цврсти облици на организација и ефикасна координација; - подготовка на јавноста и - спроведување на инклузивен процес на измени и дополнувања на нормативната рамка со цел воведување на фискални инструменти со кои ќе се зголемат изворните приходи на општините за заштита на животната средина вклучувајќи спроведување на поефикасни мерки за намалување на аерозагадувањето. 	<p>Јануари 2020 г. – Декември 2021 г.</p>
---	---

9. МОНИТОРИНГ, ИЗВЕСТУВАЊЕ И ЕВАЛУАЦИЈА

Мониторингот како процес на собирање податоци и информации е од стратешко значење за носењето одлуки ако сакаме истите да бидат засновани на прецизни сознанија. Истовремено, мониторингот е континуиран процес кој изискува време и ресурси и треба соодветно да се планира и буџетира.

Мониторингот на квалитетот на амбиентниот воздух го врши МЖСПП преку Државниот автоматски систем за квалитет на воздух, како и Институтот за јавно здравје (ИЈЗ) со Центрите за јавно здравје во Скопје и Велес. Дополнително, мониторинг на квалитетот на воздухот го вршат и поедини инсталации кои имаат обврска согласно барањата на ИСКЗ дозволата.

Државниот автоматски мониторинг систем за квалитет на амбиентен воздух, се состои од 17 фиксни и една мобилна мониторинг станица и тоа: 5 мерни станици во Скопје, 2 мерни станици во Битола, и по една мерна станица во Велес, о. Илинден, Кичево, Куманово, Кочани, Тетово, Кавадарци, Гостивар, Струмица и с. Лазарополе.

Постоечката мрежана мониторинг станици треба итно да се обнови и прошири во сите градови / општини и поголемите села а за таа цел се направат дополнителни напори за обезбедување на соодветни финансиски средства. Обновата и проширувањето на мрежата на мониторинг станици е СТРАТЕШКИ предуслов за димензионарање на соодветни мерки и мерење на ефектите од нивното спроведување и од таа причина треба да се смета за инвестициски приоритет.

Собраните податоци од мрежата на мониторинг станици се анализираат и интегрираат во неколку редовни публикации на МЖСПП и тоа:

- **Годишен извештај од обработени податоци за квалитетот на животната средина** кој е подготвен од страна на Македонскиот информативен центар за животна средина во рамки на МЖСПП. Овој Извештај се подготвува од 2003 година и овозможува оценка на трендовите како и резултатите од спроведувањето на политиките поврзани со заштитата на животната средина. Во последниот Извештај на безмалку 60-тина страници се презентирани податоци и анализи поврзани со квалитетот на амбиентниот воздух и истите можат да послужат за дефинирање на индикаторите на базната 2018 г., во контекст на мерење на резултатите од спроведувањето на Планот за чист воздух. За пресметките како и приказот на податоците на количините на загадувачките супстанции се користи категоризацијата по сектори и NFR категории согласно извештаите на Европската Агенција за животна средина (ЕЕА). За полесно разбирање на податоците и индикаторите МЖСПП публикува и годишен **Индикаторски Извештај**. На тој начин со одбрани индикатори за поедини медиуми и области на животната средина, на стручната но и на пошироката јавност им се презентира состојбата со животната средина, трендовите и напредокот во поедините области;
- На секои две години започнувајќи од 2007 г. Државниот завод за статистика на РСМ во соработка со МЖСПП објавува тематска едиција наречена **Статистика на животната средина**. Последната едиција е објавена за 2017 г. Во неа, во засебно поглавје на 4 страници се презентирани клучните индикатори поврзани со квалитетот на амбиентниот воздух и климатските промени.

Во структурата на Планот за чист воздух недостасува поглавје посветено на мониторинг, известување и евалуација. Оттаму и препораката што е можно поскоро да се дефинираат индикатори на базична состојба (2018) и индикатори на успех (поврзани со поединечните цели и крајната цел на Планот), да се дефинираат обврски за членовите на интерсекторската работна група поврзани со вршење редовен мониторинг на спроведувањето на Планот за чист воздух и известување за резултатите како и за методот за евалуација на постигнатите резултати.

Во тек на консултациите при подготовка на овој КОНЦЕПТ од страна на МЖСПП беше укажано дека постои итна потреба од подлабок увид во степенот на реализација на Плановите за намалување на аерозагадувањето на г. Скопје и другите општини за што е **СТРАТЕШКИ НЕОПХОДНО ДА СЕ РАЗВИЕ СООДВЕТЕН СИСТЕМ ЗА ИЗВЕСТУВАЊЕ**.

10. ПРИМЕНА НА НАЧЕЛАТА НА ДОБРОТО ВЛАДЕЕЊЕ

Отчетност и одговорност

Носителите на процесот за спроведување на Планот за чист воздух треба редовно да известуваат и да понесат одговорност за резултатите од одлуките.

Транспарентност

На јавноста треба да и се овозможи да го следи и разбере процесот на спроведување на Планот за чист воздух и одлуките кои се носат во рамки на тој процес.

Овие две начела се непосредно поврзани со потребата од итно воспоставување на оптимален и функционален систем за мониторинг, известување и евалуација на Планот за чист воздух.

Владеење на правото

Сите одлуки кои се носат во рамки на процесот на спроведување на Планот за чист воздух треба да се конзистентни со одредбите од ЗКАВ и други релевантните закони и подзаконски акти и да се спроведуваат на објективен и независен начин.

Инклузивност, партиципација и ориентација кон консензус

При носењето на одлуки во рамки на процесот на спроведување на Планот за чист воздух треба да се земат предвид ставовите на сите релевантни засегнати страни, истите да се третираат

равноправно и да се направат сите можни обиди за пронаоѓање заеднички именител на интересите, штитејќи го притоа јавниот интерес.

Ефикасност и ефективност

При спроведување на Планот за чист воздух треба да се оптимализираат односно да се користат алоцираните (расположиви) ресурси на најдобар можен начин, обезбедувајќи економија на обем и максимална вредност односно придобивки за инвестираните средства.

11. КОМУНИКАЦИЈА

Ефективна СТРАТЕШКА комуникација го обликува опкружувањето.

Препорачливо е спроведувањето на Планот за чист воздух да биде проследено со подготовка и спроведување на Стратегија за комуникација која треба да вклучи: ситуациона анализа, цели, целни групи, начини и алатки потребни за имплементацијата вклучувајќи листа на добро осмислени пораки и синопсис за водење кампањи за јакнење на јавната свест како и механизам за нејзина евалуација. Дополнителна причина за итна подготовка на комуникациска стратегија е што се спроведуваат низа мерки од низа чинители без притоа да се оптимализираат ефекти за јакнење на јавната свест.

Посебно внимание треба да се обрне на сложените ситуации како што се денови и периоди со енорно аерозагадување. Поради тоа, во рамките на Планот за комуникации како дел од СТРАТЕГИЈАТА треба да се вклучи посебен план на активности за сложените ситуации (покрај протоколите за предупредување) вклучувајќи алатки и опис на пакет активности кои треба да се преземат. Истото се однесува и на ситуации во кои треба да се применат ЗАБРАНИ (режим на сообраќај, употреба на фосилни горива и други несоодветни горива за затоплување и сл.)

Целта на КОМУНИКАЦИСКАТА СТРАТЕГИЈА е да се обезбедат јасни насоки за МЖСПП и другите клучни институции како и Владата на РСМ за начините на комуникација со јавноста и медиумите поради различни причини – информирање, убедување, спречување на недоразбирања, презентирање на ставови или намалување на пречки.

При спроведувањето на КОМУНИКАЦИСКАТА СТРАТЕГИЈА институциите треба директно да соработуваат со здруженијата на граѓани (ЗГ) во спроведување на компатиблини мерки. Потенцијалот на ЗГ нема докрај да биде искористен ако се сведе на учество на состаноци.

ЗГ се чесен брокер и потенцијален медијатор за обезбедување на активно учество на граѓаните а особено за креирање на партнерства со општините во кои граѓаните имаат активна улога и се ангажираат во процесот на креирање политики. ЗГ им олеснуваат на граѓаните при валидизирање на актуелните политики или предлагање алтернативни политики и обликување на дијалогот.

Последно, но не и најмалку важно, ЗГ се најдобро позиционирани за олеснување на консултациите како двонасочен однос во кој улогата на граѓаните се состои од обезбедување повратни информации за централната власт и општинските органи, обично во форма на влезни податоци, предлози за креирање политики и евалуација на имплементацијата на политиките.

Од своја страна ЗГ треба да превземат обврска да доставуваат извештаи до ИРГ или до МЖСПП како координатор на ИРГ за нивното учество во меѓународните проекти и пристапот и искористеноста на меѓународните фондови, како и да известуваат за своите учества и постигнатите резултати.

АНЕКС 1: Листа на прегледани емпириски материјали

1. Извештај на ЕК за напредокот на РСМ (мај, 2019 г.);
2. Стратешки приоритети на Владата на РСМ;
3. ПРОГРАМА ЗА РАБОТА НА ВЛАДАТА 2017 – 2020;
4. Две години влада – Извештај за клучните резултати;
5. План за економски раст;
6. Програма на економски реформи 2019 – 2021 (јануари 2019 г.);
7. Фискална стратегија на Република Северна Македонија за 2020 – 2022 (мај 2019 г.);
8. План за чист воздух – Програма за намалување на аерозагадувањето;
9. Годишен Извештај од обработени податоци за квалитетот на животната средина за 2018 г. (МЖСПП);
10. Air Quality in Europe – 2018 Report (ЕЕА);
11. Energy possibilities for Macedonia - A review of available options (Еко Свест);
12. Годишен Извештај на Град Скопје за 2018 г.;
13. Колку чини животот? Економска проценка на ефектите по човековото здравје и живот од македонските термоелектрани (Еко-свест, 2014 г.);
14. НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ЗАШТИТА НА АМБИЕНТНИОТ ВОЗДУХ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА, МЖСПП 2012 г.;
15. Статистика на животната средина, ДЗС, 2017 г.;
16. КРАТКОРОЧЕН АКЦИОНЕН ПЛАН ЗА ЗАШТИТА НА АМБИЕНТНИОТ ВОЗДУХ ВО ГРАД СКОПЈЕ И ОПШТИНИТЕ ВО ГРАД СКОПЈЕ (2017 г.);
17. ПЛАН ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА КВАЛИТЕТОТ НА ВОЗДУХОТ ВО АГЛОМЕРАЦИЈА СКОПСКИ РЕГИОН (2017 г.);

18. ПРЕДЛОГ ПЛАН ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ЗАГАДУВАЊЕТО НА АМБИЕНТНИОТ ВОЗДУХ ВО МАКЕДОНИЈА (Еко Свест, 2016 г.);
19. Стратегија за животна средина и климатски промени 2014-2020 (МЖСПП);
20. АКЦИСКИ ПЛАН ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ НА АКЦИСКИОТ ПЛАН ЗА ОБНОВЛИВИ ИЗВОРИ НА ЕНЕРГИЈА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ДО 2025 ГОДИНА СО ВИЗИЈА ДО 2030 ГОДИНА (МЕ, 2017 г.);
21. ПРОГРАМА ЗА ПРОМОЦИЈА НА ОБНОВЛИВИ ИЗВОРИ НА ЕНЕРГИЈА И ПОТТИКНУВАЊЕ НА ЕНЕРГЕТСКА ЕФИКАСНОСТ ВО ДОМАЌИНСТВАТА ЗА 2019 ГОДИНА (МЕ, 2019 г.);
22. Индустриска стратегија на Република Македонија 2018-2027, со Акциски план (МЕ, 2018 г.);
23. СТРАТЕГИЈА ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА ЕНЕРГЕТСКАТА ЕФИКАСНОСТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ДО 2020 ГОДИНА (МЕ, 2010 г.);
24. Закон за енергетска ефикасност;
25. Закон за квалитет на амбиентниот воздух.

АНЕКС 2: ДОБРИ ПРАКТИКИ

„Klima: aktiv mobil“ - АВСТРИЈА

„Klima: aktiv mobil“ е Национална програма за промовирање на управувањето со мобилноста, преземена од австриското Федерално Министерство за земјоделство и шумарство, животна средина и водостопанство и поддржана од Австриската трговска комора, австриското здружение на градови и австриската асоцијација на Општините како дел од имплементацијата на Австриската стратегија за клима и пакетот за клима и енергетика на ЕУ. Обезбедува национална рамка за мотивирање и поддршка на компаниите и јавните услуги, градови, општини и региони, оператори за забава и туризам, градежни компании и развивачи на недвижности, училишта и младински групи за развој и спроведување мерки за намалување на емисијата на CO₂ од сродни транспортни активности. „Klima: aktiv mobil“ поддржува мерки насочени кон управување со мобилност, вклучително и алтернативни возила и обновлива енергија, интелегентна мултимодална мобилност, ековозење, велосипедизам, одење, ориентирана кон побарувачката јавен превоз и подигање на свеста.

Успешните исходи на **klima:aktiv mobil** вклучуваат:

- 8.400 проекти за подвижност соодветна на климатски услови иницирани / реализирани од околу 6.400 бизниси, 900 градови, општини и региони, 800 организации за туризам и рекреација и 300 училишта;
- годишна заштеда: 640,000 тони CO₂;
- финансиска поддршка за проекти за мобилност во износ од 88,9 милиони евра, од средства на BMLFUW преку klimaaktiv mobil, Фонд за клима и енергија и австриска шема за поддршка

на животната средина, вклучително и 1,4 милиони евра од фондовите на ЕУ (EAFRD), кои предизвикаа обем на инвестиција од 510 милиони евра;

- Обезбедени или создадени околу 6.000 таканаречени зелени работни места;
- финансиска поддршка за околу 20.200 алтернативни возила, вклучително и 17.900 електрични возила;
- финансиска поддршка за околу 200 проекти за велосипедизам, вклучително и промоција на велосипедизам во сојузните држави и во градовите;
- обука на 1.700 партнери за мобилна компетентност, како што се обучувачи за ЕкоДривинг, техничари за велосипеди, тренери за мобилност кај млади и сертификација на 30 училишта за возење;
- поддршка за знаење за 60.000 деца и 3.500 наставници во 300 училишта и, со тоа, заштедени 800.000 патувања со автомобили;
- околу 100 проекти за мобилност за млади, спроведени со повеќе од 15,000 млади вклучени.

Иницијатива за ЕКОДРИВИНГ

Иницијативата EcoDriving во соработка со возачките училишта на Австриската економска комора и австриските клубови за автомобили ÖAMTC и АРБÖ нудат практични обуки за еко-возење за оператори на автомобили, камиони, автобуси и трактори. Посебен фокус на klimaaktiv mobil е ставен на промовирање на активна подвижност како возење велосипед и одење. Упатството за подвижност на децата се развиени заедно со австриското истражување за друштво за патишта, железница и сообраќај. Учеството на младите во Европскиот процес на животна средина и здравството и во пан-европската програма за транспорт, здравје и животна средина (ПЕП) е интегрирано во австрискиот Национален младински совет. BMNT е првото министерство во Австрија што воспостави систем за управување со мобилност и план за патување на компанијата.

ПРОМОЦИЈА НА ВЕЛОСИПЕДИЗМОТ

За спроведување на националната стратегија за велосипедизам „Masterplan Cycling 2015-2025“ се поддржани инвестиции во велосипедска инфраструктура, системи за изнајмување велосипеди и кампањи за подигнување на свеста, особено за програмите за велосипедизам на австриските региони, градови и општини. Покрај тоа, поддржани се и карго-велосипеди и паркинг за велосипеди. Федералните држави Салцбург и Форарлберг нудат додатоци преку нивните програми за регионална поддршка.

ПРОГРАМА ЗА ЈАКНЕЊЕ НА ЈАВНАТА СВЕСТ

Klimaaktiv mobil мотивира да се префрлите на одржливи режими на транспорт и поддржува кампањи како „Österreich Radelt zur Arbeit“ и „Kindermeilen“. Организирање на конференции за klimaaktiv mobil, доделување на награди за партнери на klimaaktiv mobil, како и поддршка на настани, како што е El-Motion (за е-мобилност), одржување на националниот самит за велосипеди и самитот за пешачење „прошетка и простор“.

ОБУКА И СЕРТИФИКАЦИЈА

Овој столб на иницијативата се фокусира на квалификувани обучувачи за еко-возење и за сертификарање на училиштата за возење. Другите шеми за обука вклучуваат обука на механичари за велосипеди (во соработка со австрискиот институт за економски промоција WIFI), програма за обука на Академијата за велосипедизам и курс за тренери за мобилност кај млади (во соработка со Федералното Министерство за семејства и млади ФМФИ и Универзитетскиот колеџ за аграрна и еколошка педагогија).

Хелсинки - ФИНСКА

Градот Хелсинки спроведува револуционерна „мобилност на барање“ (mobility – on - demand) систем кој цели сопственоста на возилата да биде ирелевантна до 2025 г., односно да се дестимулира на начин што на граѓаните ќе им бидат понудени алтернативни опции и тоа споделени возила, велосипеди, автобуси и други превозни средства со прегледна за користење апликација. Одлуката е делумно заснована и на наодите од анкетното истражување кое покажува дека за младата генерација поседувањето возило не е статусен симбол.

<https://www.urbangateway.org/news/helsinki-aims-develop-mobility-demand-2025>

Лондон – ОБЕДИНЕТО КРАЛСТВО

Шемата за наплата на надоместок за застој (метеж) во сообраќајот во Лондон беше воведена во февруари 2003 година. Со шемата се наплаќа дневна цена за возилата да влезат и патуваат во зоната за застој (централниот дел на Лондон) од 21 квадратни километри помеѓу 7 и 18 часот за време на работните денови. Шемата е поддржана од инфраструктура на камери за препознавање на таблички (ANPR) поставени на влезните места во зоната на метеж и на локации во зоната. На возилата што возат во зоната се наплатува 10 фунти дневно. Возилата ослободени од шемата вклучуваат лиценцирани такси, автобуси, мотоцикли, возила за инвалиди лица, вклучувајќи држачи на „сина ознака“ и возила со 9 места или повеќе. Резидентите во зоната на сообраќаен метеж (од кои околу 40.000 домаќинства поседуваат автомобил) имаат право на попуст од 90% од цената.

Како резултат на оваа мерка во зоната на метеж, протоците на патниот сообраќај се намалија за 15% и просечната дневна брзина во сообраќајот е зголемена за 20% (од 19 км на час на 23 км на час). Застојот во зоната е намален за 30%. Намален е број на автомобили во централната зона за за 65.000 - 70 000 на ден. Употребата на автобуси се зголеми внатре и надвор од зоната. Во однос на квалитетот на воздухот, утврдено е дека се намалени емисиите на азотни оксиди и честички за 12% и јаглерод диоксид за 19%.

Во контекст на оваа мерка вреди да се напомене дека во моментот повеќе од половина од аерозагадувањето во Лондон се должи на емисијата на гасови од бензински и дизел возила.

Возилата за достава чинат 30% од целиот сообраќај во централен Лондон и моментално, 97% од нив се дизелски. Од таа причина, градските власти спроведуваат дополнителна мерка за замена на тешките возила на претпријатијата кои се занимаваат со снабдување на стоки со поеколошки модели, како оние на електричен погон. До овој момент набавени се од буџетот на градот Лондон (1.1 мил фунти) и пуштени се во употреба 25 електрични комбиња за достава за време на сезоната на големи празнички попусти. Новите комбиња се едни од најголемите електрични возила кои моментално се во употреба и тие имаа околу 80.000 испораки неделно за време на празниците, од кои дури 18.600 на Црниот петок, денот на големите попусти.

Париз - Франција

Системот за споделување велосипеди „Велиб“ во Париз беше лансиран на 15 јули 2007 година. Системот опфаќа околу 18.000 велосипеди и 1.200 станици за велосипеди, сместени низ Париз и во некои општини. Системот се користи за 110 000 патувања на ден. За да го користат системот, корисниците треба да извршат претплата, што му овозможува на претплатникот неограничен број на закупнини. Претплатата чини 1,70 € на ден, 8 € / недела, 29 € / година (Велиб 'класик), или 39 € / годишно (Страст за Велиб). Со претплата, изнајмувањето велосипед е бесплатно за првиот половина час од секое индивидуално патување; може да се направи неограничен број на такви бесплатни патувања дневно. Патувањето што трае подолго од 30 минути, наплатува од 1 до 4 евра за секој нареден период од 30 минути. Системот е финансиран од рекламната корпорација JCDecaux.

Аутолиб е програма за јавни автомобили. Вклучува 683 станици (62% од крајната цел) и 1735 електрични возила, во Париз и 46 градови од агломерацијата кои се приклучија на Париз на овој проект. Autolib се користи за 3200 патувања на ден. Мрежата Autolib е отворена во декември 2011 година. Услугата се изведува во договор за јавна набавка со компанијата Болоре за период од 10 години.

Програмата за ребаланс на јавниот простор во Париз цели кон намалување на просторот доделен на автомобилите и промена на сообраќајниот режим во насока на бавен режим и приоритет за јавниот превоз. Планот на Париз за прераспределување на јавниот простор вклучува неколку мерки:

- Спуштање на границата на брзината до 30км / ч во 35 области (20% од територијата);
- На главните патишта: создавање нова дистрибуција на јавниот простор, приоритет на пешаците, велосипедистите и автобусите (автобуски ленти физички одделени);
- План за велосипеди, вклучувајќи создавање мрежа на ленти за велосипеди од 600 км;
- Нова трамвајска линија на булеварите на прстените низ градот;
- Рехабилитација на градските влезови за подобрување на урбаниот карактер и квалитетот на животната средина

Гетеборг - Шведска

Наплатата на надоместок = такса на метеж во центарот на Гетеборг вклучително и некои главни патишта што минуваат низ градот. Воведена е од 1 јануари 2013 година и е инспирирана од воведување на слична такса во Стокхолм. Примарната цел на оваа такса е да се намали сообраќајниот метеж и да се подобри состојбата со животната средина во центарот на Гетеборг и да се добие дополнителен извор за финансирање за големи проекти за изградба на патишта и

железница во и околу Гетеборг. Постојат електронски контролни пунктови на сите влезови во оваа област.

Со велосипед на работа – Република Ирска

Шемата „Со велосипед на работа“ беше воведена во јануари 2009 година, со цел да се намали сообраќајниот метеж, да се намалат емисиите и да се подобри просечното ниво на здравје и фитнес. Шемата опфаќа велосипеди и додатоци за велосипеди (т.е. брави, светла, шлемови, огледала, пумпи, комплети за поправка на гуми, рефлексивна облека, итн.). Се дава еднократна помош по вработен до максимална вредност од 1.000 € или компанијата се ослободува од давачки во противвредност на набавените велосипеди и опрема.

Супер брзи патеки – Автопат за велосипеди – Копенхаген, Гронинген и Лондон

Проектот има за цел да создаде патеки кои нудат брзо, удобно и безбедно возење на велосипед. Патеките се градат во области со многу работници и студенти и ги поврзуваат зоните на домување со зоните за работа. На вкрстување со автомобилски сообраќај на велосипедите им се дава предност со употреба на зелени бранови. На тој начин се обезбедува возење на велосипед со просечна брзина од 20 км на час. Удобноста е обезбедена со употреба на висококвалитетен асфалт и одржување на патеките. Безбедноста се постигнува со јасно обележување и оддалеченост од автомобилите, вклучувајќи напредни стопирачки линии, за да се направат велосипедистите повеќе видливи за возачите.

Берлин – Германија

Прогласена е зона на ниска емисија („Umweltzone“) за камиони и автомобили во центарот на Берлин во рамките на прстенот „S-Bahn“ (внатрешниот град Берлин и приградската железничка пруга). Зоната опфаќа околу 88 км² од многу густо изградена област со еден милион жители. На сила овој режим е од 1 јануари 2008 година. Ограничувањата во сообраќајот се применуваат трајно вклучувајќи и забрани за возење во зависност од нивото на загадување на воздухот. Ограничувањата се однесуваат на четирите воспоставени класи на автомобили и камиони според евро-стандардите за возила со дизел мотори. Со повторно поставување на филтер за честички на дизел, возилото може да се надгради до следната подобра класа на загадувачи. Се користат налепници за секоја класа.

Тирана – Албанија

За 4 години, изградени се повеќе од 40 км велосипедски ленти, издадени се неколку лиценци за електрични такси-возила кои секојдневно работат во Тирана, тестиран е првиот електричен автобус и започната е првата зелена автобуска линија.