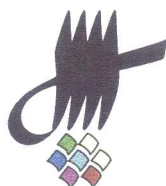




جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

" بسمه تعالی "

جناب آقای دکتر سلاجقه

معاون محترم رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور

موضوع: موارد کاهش آلودگی هوای تهران

سلام علیکم

همانگونه که مستحضرید امسال نیز مطابق سنوات گذشته با فرارسیدن فصل پاییز شاهد افزایش در شاخص آلاینده های هوا هستیم، به طوری که متأسفانه در طی دو هفته اخیر شهروندان تهرانی بصورت ممتد در معرض هوای آلوده و پیامدهای ناشی از آن قرار داشته اند. در چنین شرایطی علاوه بر اختلال در جریان طبیعی زندگی و بروز چالش های جبران ناپذیر اقتصادی-اجتماعی، سبب افزایش روز افزون نارضایتی و مطالبات به حق شهروندان شده است. با عنایت به این که نظارت و پایش کمی و کیفی قانون هوای پاک و سایر اقدامات مرتبط با کاهش آلودگی هوا که از وظایف ذاتی آن سازمان محترم می باشد، از این رو با توجه به جایگاه نظارتی شورای اسلامی شهر تهران به نمایندگی از شهروندان عزیز تهرانی، برخی از مفاد قانونی که از منظر تاثیرگذاری بر کاهش آلودگی هوا جزو اهم موارد قانونی بوده، لیکن تا کنون اقدامات اجرایی مطلوبی را در پی نداشته است به منظور استحضار و صدور دستور پیگیری به شرح ذیل ایفاد می نماید :

۱- ماده ۴ آئین نامه فنی ماده ۲ قانون هوای پاک، حداقل سطح مجاز استاندارد آلاینده گی را برای وسایل نقلیه تولید داخلی و وارداتی تعیین نموده است. در بدو امر در سال ۱۳۹۷ تصویب گردید که کلیه خودروهای تولید داخلی و وارداتی از ابتدای سال ۱۴۰۱ می بایست دارای استاندارد آلاینده گی یورو ۶ باشند. در اواخر سال گذشته هیات محترم دولت اصلاحیه ای در خصوص این ماده تصویب نمود (مصوبه شماره ۱۶۵۶۴۲/ت/۵۸۸۸۴ مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۱۸) که بر اساس آن الزام استاندارد آلاینده گی یورو ۶ برای خودروهای تولید داخلی حذف گردید. به فاصله کمتر از ۹ ماه هیات دولت مصوبه دیگری (مصوبه مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۹) در این خصوص ارائه نمود که طی آن الزام استاندارد آلاینده گی یورو ۶ برای کلیه خودروهای وارداتی بنزینی و دیزلی نیز حذف شده و به این ترتیب



حداقل سطح مجاز آلاینده‌گی برای خودروهای بنزینی وارداتی برابر یورو ۵ و برای کلیه خودروهای دیزلی وارداتی نیز برابر EEV خواهد بود. این مصوبات در خصوص اصلاح آئین نامه فنی ماده ۲ قانون هوای پاک به نوعی عقبگرد در الزامات آلاینده‌گی خودروها است. در شرایطی که اتحادیه اروپا از سال ۲۰۱۴ تولید و ورود خودروهای یورو ۵ به این اتحادیه را ممنوع کرده است، در ایران این استاندارد برای حداقل ۲ تا ۳ سال آینده تمدید گردید.

البته شاید مقایسه این موضوع با ضوابط موجود در اتحادیه اروپا نتیجه گیری درستی نباشد، بنابراین نگاهی به حداقل سطح مجاز آلاینده‌گی برای خودروها در کشورهای دیگر می تواند مفید باشد. بعنوان مثال در کشور چین در حال حاضر استاندارد آلاینده‌گی اجباری برای خودروهای سواری یورو ۵ بوده که براساس قانون، این سطح تا سال آینده میلادی (۲۰۲۳) به یورو ۶ ارتقاء خواهد یافت. همچنین در حال حاضر در کشور هند، استاندارد آلاینده‌گی یورو ۶ برای خودروهای سواری در حال اجرا است. این استاندارد در کشورهای استرالیا، کره جنوبی، سنگاپور و برزیل نیز یورو ۶ یا معادل یورو ۶ است. البته در کشورهایی مانند روسیه و ترکیه در حال حاضر سطح مجاز استاندارد آلاینده‌گی برابر یورو ۵ می باشد.

ممکن است اصلاحیه این مصوبه به دلیل این که اولاً تعداد خودروهای تولیدی و وارداتی سالیانه در مقایسه با تعداد خودروهای در حال تردد بسیار کم بوده و ثانیاً حجم انتشار آلاینده‌گی خودروهای در حال تردد با توجه به درصد فرسودگی آنها بسیار بیشتر از خودروهای نو شماره است در سال های اخیر چندان محسوس نباشد، لیکن بی تردید تأثیر این اقدام بر آلودگی هوا به ویژه در شهرهای بزرگ در سال های آتی به شدت چشم گیر خواهد بود. به این لحاظ که با گذشت زمان و حذف خودروهای فرسوده فعلی، غالب ناوگان در حال تردد را همین خودروهای یورو ۵ و یورو ۴ تشکیل داده و در آن زمان تأثیر این اقدام که به جای خودروهای یورو ۶ خودروی یورو ۵ تولید و وارد گردیده محسوس و ملموس خواهد بود.

البته توجه خودروسازان و وزارت صمت برای اخذ این مصوبات در دسترس نبودن سوخت معادل با استاندارد یورو ۶ در کشور است که این موضوع از منظر فنی مورد تأیید نیست، چرا که خودروی یورو ۶ می تواند از سوخت یورو ۵ یا یورو ۴ استفاده نموده و این اقدام در بدترین حالت، صرفاً قدری هزینه های تعمیر و نگهداری از خودروها را افزایش خواهد داد. همچنین براساس گزارشات وزارت نفت بیش از نیمی از سوخت تولیدی در کشور دارای

استاندارد یورو ۵ است، بنابراین سوخت با کیفیت برای خودروهای یورو ۶ در کشور تولید می شود، اما ایراداتی در توزیع آن وجود دارد که می بایست با مدیریت مطلوب رفع گردد و حذف الزام استاندارد یورو ۶ به این دلیل دارای توجیه منطقی نیست. لذا از آن سازمان محترم مورد انتظار است تا با تصویب هرگونه اصلاحاتی از این قبیل در قوانین کشور مخالفت نموده و برای ابطال آنها پیگیری موثری صورت دهد که حداقل در این موارد چنین اقدامی مشاهده نشد.

۲- در ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، تردد و حمل بار و مسافر توسط وسایل نقلیه فرسوده ممنوع شده است. در تبصره ۲ همین ماده تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت در کشور مکلف شده اند که در ازای تولید هر ۴ دستگاه خودرو یا موتورسیکلت، حسب مورد گواهی اسقاط یک دستگاه خودرو یا موتورسیکلت معادل را جهت دریافت مجوز شماره گذاری ارائه نمایند. این تبصره در جهت کمک به خروج ناوگان فرسوده و اسقاط آنها تدوین شده است. وسایل نقلیه فرسوده نقش اصلی در آلودگی هوای کلانشهرها را دارند و در شهر تهران حدود ۳۸ درصد از انتشار آلاینده ها سهم ناوگان فرسوده است. این درحالی است که درصد فرسودگی ناوگان حمل و نقل در کشور به خصوص در بخش حمل و نقل عمومی بسیار بالاست و مطابق آمار پلیس راهور ناجا ۷۴ درصد از اتوبوسهای درون شهری گازسوز، ۷۹ درصد از اتوبوس های درون شهری دیزلی، ۵۵ درصد از تاکسی ها، ۵۰ درصد از اتوبوس های برون شهری، ۲۴ درصد از کامیون ها و ۷۶ درصد از موتورسیکلت ها در کل کشور فرسوده هستند. از مجموع حدود ۳۵ میلیون دستگاه وسیله نقلیه پلاک شده در کشور بیش از ۱۱ میلیون دستگاه فرسوده هستند. همه این آمارها از وضعیت بحرانی ناوگان وسایل نقلیه فرسوده در کشور حکایت دارد که علاوه بر معضل آلودگی هوا، بانی مشکلات دیگری مانند تصادفات و افزایش سرانه مصرف سوخت و ... نیز هستند.

در طی سالهای اخیر با توجه به معضلات گریبان گیر صنعت خودرو و کاهش میزان تولید و از طرفی ممنوعیت واردات، قیمت خودروها و موتورسیکلت ها در بازار بشدت افزایش یافته است. در چنین شرایطی میل و رغبتی برای اسقاط خودروها و موتورسیکلت های فرسوده وجود ندارد و طرح های نوسازی دولت نیز به کندی پیش می رود. در این شرایط اجرای تبصره ۲ ماده ۱۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده می توانست کمک شایانی به حل گره اسقاط وسایل نقلیه فرسوده بنماید. با این حال هرچقدر تبصره ۲ ماده ۱۰ در راستای خروج وسایل نقلیه

فرسوده کمک کننده است، لایحه الحاق به تبصره ای که از جانب هیئت دولت جهت تصویب به مجلس شورای اسلامی ارسال گردید و در مجلس محترم نیز با انجام اصلاحاتی تصویب شد می تواند تأثیرات منفی و معکوسی در این خصوص داشته باشد. متن الحاقی به تبصره ۲ ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است به شرح ذیل می باشد:

"در صورت عدم وجود گواهی اسقاط خودرو یا موتورسیکلت به اندازه کافی در سامانه اسقاط تحت مدیریت وزارت صنعت، معدن و تجارت، منجر به اختلال در روند تولید، تولیدکنندگان خودرو یا موتورسیکلت می توانند با پرداخت یک و نیم درصد (۱,۵٪) قیمت آن به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت مجوز شماره گذاری دریافت نمایند. منابع حاصل پس از گردش خزانه داری کل کشور بصورت صد در صد (۱۰۰٪) تخصیص یافته، صرف پرداخت تسهیلات بانکی و یا کمک های بلاعوض به متقاضیان اسقاط خودرو یا موتور سیکلت فرسوده (با اولویت موتورسیکلت و حمل و نقل عمومی) خواهد شد. مسئولیت اسقاط خودرو در کشور با وزارت صنعت، معدن و تجارت است."

بنابر الحاقیه فوق در شرایط ایجاد اختلال در شماره گذاری خودرو ناشی از عدم وجود یا کیفیت گواهی اسقاط خودروهای فرسوده در بازار که تشخیص این موضوع نیز به وزارت صمت واگذار شده است، خودروسازان می توانند با پرداخت مبلغ ناچیزی مجوز شماره گذاری دریافت نمایند. این موضوع عملاً کلیت الزام به ارائه گواهی اسقاط را برای خودروسازان زیر سوال خواهد برد و به این ترتیب مجدداً چرخه اسقاط وسایل نقلیه فرسوده قفل خواهد شد. در این خصوص نیز نه تنها مخالفتی از جانب سازمان حفاظت محیط زیست برای عدم تصویب الحاقیه صورت نگرفت، بلکه نمایندگان آن سازمان محترم در جهت موافقت با تصویب این الحاقیه عمل نموده اند.

۳- انتشار بخارات بنزین از جایگاه های عرضه سوخت یکی از مهمترین عوامل آلودگی هواست و این عامل جزو معدود منابعی است که علاوه بر ضرر و زیان ناشی از ایجاد آلودگی هوا، زیان اقتصادی دیگری از منظر ائتلاف سوخت در کشور ایجاد می نماید.



براساس آمار سیاهه انتشار آلاینده های هوا در شهر تهران بیش از ۱۴ درصد از انتشار سالیانه ترکیبات آلی فرار (VOCs) ناشی از جایگاه های سوخت است. ترکیبات آلی فرار منتشره از این جایگاه ها زمینه ساز تولید آلاینده اُزن تروپوسفری هستند که در سال های اخیر خطر این آلاینده در حال افزایش روزافزون است.

بنابراین کنترل و جلوگیری از این تبخیر اهمیت دوچندان پیدا می کند. راهکار جلوگیری از انتشار این ترکیبات در جایگاه های عرضه سوخت نیز طرح کهاب (کاهش، هدایت، انتقال و بازیافت بخارات بنزین) است در ایران اقدامات مربوط به اجرای آن از سال ۱۳۸۵ و همزمان با پیمان کیوتو شروع شد و اولین مصوبه در این خصوص در سال ۱۳۸۷ تصویب گردید که مطابق آن وزارت نفت مکلف شد طرح کهاب را در تمامی مسیر انبارش تا مصرف بنزین در کشور اجرا نماید. از مجموع بیش از ۳۰ انبار سوخت در کشور کمتر از ۱۰ عدد از آنها در حال اجرای طرح کهاب هستند. از حدود ۱۲ هزار تانکر حمل سوخت در کشور نیز حدود ۷۰ درصد هنوز به الزامات طرح کهاب مجهز نشده اند. در جایگاه های توزیع سوخت نیز بخش دوم این طرح که تجهیز نازل هاست به هیچ وجه عملیاتی نشده است.

به این ترتیب می توان گفت درصد زیادی از طرح کهاب در کشور پس از ۱۳ سال هنوز به اجرا در نیامده است. براساس محاسبات صورت گرفته توسط مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در خصوص شهر تهران اگر فایده ناشی از کاهش آلودگی هوا را هم به صرفه جویی ناشی از مصرف سوخت اضافه نماییم عایدی اقتصادی اجرای طرح کهاب در جایگاه های عرضه سوخت در مقایسه با هزینه اجرای آن دارای منافع اقتصادی بالا در مدت زمان بازگشت سرمایه کمتر از یک سال برآورد شده است. بنابراین تکمیل طرح کهاب در شهر تهران کاملاً از منطق و توجیه اقتصادی برخوردار بوده و بازگشت سرمایه آن به سرعت اتفاق خواهد افتاد. علیهذا با وجود توجیه بسیار مطلوب اقتصادی طرح کهاب، اجرای آن مغفول مانده و پیگیری موثری از جانب آن سازمان محترم در این خصوص صورت پذیرفته است.

۴- نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی درون شهری یکی از مهمترین راهکارها برای کاهش انتشار آلاینده های هوا می باشد، بعنوان مثال براساس مطالعات سیاهه انتشار شهر تهران، ناوگان حمل و نقل عمومی این شهر (مجموع اتوبوسها، مینی بوس ها، کامیون ها، تاکسی ها و وانت ها) روی هم رفته ۷/۲۳ درصد از گازهای آلاینده و ۷/۳۶



درصد از ذرات معلق شهر را به هوا منتشر می کنند. با این حال متأسفانه روند نوسازی این ناوگان سال هاست که متوقف شده و خودروهای کمی وارد ناوگان حمل و نقل عمومی کشور شده اند از زمان تصویب قانون هوای پاک تاکنون کمتر از ۲۰ هزار تاکسی نوسازی شده اند که رقم بسیار ناچیزی است .

مزید استحضار حدود ۲۰۰ هزار تاکسی فرسوده در کشور در حال تردد هستند که از این میان حدود ۴۰ هزار تاکسی فقط در شهر تهران تردد دارند. همچنین در بخش اتوبوسهای درون شهری نیز فقط مجموعاً کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه در شهرهایی مثل تهران، کرج، قم، مشهد، همدان، یزد، کرمان، اراک، تبریز و زاهدان نوسازی شده اند که عدد بسیار پایینی است. برای درک بهتر این موضوع باید به این نکته توجه کنیم که فقط در تهران بیش از ۵ هزار دستگاه اتوبوس فرسوده وجود دارد. در سال های گذشته شهرداری تهران از محل اعتبارات خود بودجه مناسبی را برای توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی صرف نموده، اما بدون کمک دولت اقدام مطلوب و اثرگذاری در این حوزه قابل انجام نیست. براساس قانون بودجه سال ۱۴۰۱ چیزی در حدود ۴۶۰ میلیارد تومان از جانب دولت برای کمک به نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی غیرریلی در نظر گرفته شده که رقم بسیار ناچیزی است. بنابراین از آن سازمان محترم انتظار می رود که پیگیری موثری برای تأمین و تخصیص بودجه مطلوب و اثرگذار از جانب دولت برای کمک به افزایش سرعت نوسازی و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی به خصوص برای شهر تهران صورت پذیرد و این مهم در لایحه بودجه ۱۴۰۲ لحاظ گردد.

وفق موارد مطروحه، خواهشمند است دستور فرمائید پیگیری موثر و شایسته ای در راستای اجرای تمامی احکام مندرج در قانون هوای پاک، بالأخص موارد مذکور از جانب آن سازمان محترم صورت پذیرفته و از اهرم های نظارتی در دسترس برای تحقق این موارد استفاده گردد. لذا مورد امتنان است؛ دستور فرمائید نتیجه اقدامات صورت گرفته را جهت تنویر افکار عمومی به کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر تهران ارسال نمایند.

با احترام
مهدی پیرهادی

رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری

شورای اسلامی شهر تهران