هوای پاک؛ قانونی برای اجرانکردن!

گروه اجتماعی

اگر احساس کسالت دارید و سرتان درد می‌کند، اگر به دشواری نفس می‌کشید و چشم‌هایتان می‌سوزد، یعنی همچون میلیون‌ها شهروند دیگر در معرض آلودگی هوا قرار دارید؛ اما هنوز از هزاران نفری که جان خود را بر اثر عوارض این پدیده از دست می‌دهند، خوش‌شانس‌ترید!

مطابق بررسی‌های وزارت بهداشت، سال گذشته بیش از ۲۶ هزار نفر به دلیل مرگ و میر منتسب به آلودگی هوا جان خود را از دست دادند که خسارت معادل آن ۱۱/۳ میلیارد دلار برآورد شده و این آمار برای تهران بیش از ۶ هزار مرگ و میر و خسارت معادل آن ۳ میلیارد دلار محاسبه شده است.

آلودگی هوا در حالی به یک بحران تکراری تبدیل شده که تاکنون هشدارها و ضرب‌الاجل‌های مسئولان برای اجرای قانون هوای پاک راه به جایی نبرده است. براساس گزارش‌های منتشرشده از سوی نهادهای نظارتی، این قانون از زمان تصویب در سال ۱۳۹۶ اجرای نامطلوبی داشته و مواردی همچون نوسازی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، اجرای طرح‌های ترافیکی، کنترل و ارتقای معاینه فنی، توسعه حمل‌ونقل پاک، اصلاح سوخت صنایع و نیروگاه‌ها، جابه‌جایی صنایع آلاینده از اطراف شهرها، نصب تجهیزات فیلترانویس آلاینده‌ها در صنایع و نیروگاه‌ها، اجرای طرح کهاب، برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها و سایر مواردی که در قانون مزبور آمده، در ردیف تکالیف بر زمین مانده‌ای است که علت عدم اجرای آن از جانب مجریان، کافی نبودن منابع مالی عنوان شده است. بنابراین برای پیش‌برد احکام مندرج در قانون هوای پاک به تخصیص اعتبارات لازم نیاز است، اما مبتنی بر گزارش حسابرسی نحوه اجرای این قانون از سوی دیوان محاسبات کشور، ترک فعل دستگاه‌ها نیز در این ماجرا محرز است.

۲۳ دستگاه در اجرای این قانون دارای تکالیف اجرایی و نظارتی هستند و طی گزارش‌های سنوات گذشته، احکامی که تأخیرگذاری آن‌ها بر آلودگی هوا دارای وزن و دامنه گسترده‌تری بوده، شناسایی شده و یافته‌های گزارش دیوان محاسبات نشانگر تداوم و تکرار تخلفاتی است که براثر ترک فعل دستگاه‌های اجرایی رخ داده است.

بخشی از یافته‌های احصاءشده در گزارش سالیان قبل، علیرغم انعکاس به مراجع بالادستی و دستگاه‌های اجرایی متولی و ارجاع پرونده به قوه قضائیه ذیل ماده ۲۳۴ قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی و سایر پیگیری‌های مؤکد و مکرر صورت گرفته در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱، تاکنون منجر به اصلاح و یا الزام به اجرای تکالیف مصرح قانونی نگردیده و تحقق احکام قانونی همانند گذشته با تعلل و عدم اهتمام همراه بوده است.

احصاء ۲۲۸ حکم در سال گذشته برای حدود ۲۳ دستگاه اجرایی، نشان می‌دهد برخی تکالیف به لحاظ تأخیرگذاری، گستره اجرا و یا تدارک، پیش‌نیاز اجرای سایر تکالیف بوده و دارای اهمیت و افراست که علیرغم پیگیری‌های متعدد در سنوات اخیر تنها ۹ حکم نسبت به گزارش سال قبل، اجرایی و درمجموع ۲۸ حکم به‌طور کامل عملیاتی شده که بیشتر این احکام مربوط به تدوین و تصویب آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها است و تا کنون در خصوص ۶۲ حکم قانون مزبور همچون گذشته اقدامی صورت نپذیرفته که از مصادیق بارز ترک فعل است. در ادامه بخشی از مهم‌ترین تکالیف قانونی که همچنان تحقق نیافته را بررسی می‌کنیم.

رژه فرسوده‌ها در خیابان

براساس ماده ۸ قانون هوای پاک تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی، موظف‌اند وسیله نقلیه خود را پس از رسیدن به سن فرسودگی از رده خارج کنند و عدم اسقاط این خودروها یکی از معضلات اصلی در جهت اجرای قانون است که به گفته داریوش گل علیزاده، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست، سال گذشته کمتر از ۲۵ هزار خودرو اسقاط شدند این در حالی است که یک میلیون خودرو پلاک گذاری شدند. موضوع بسیار نگران‌کننده این است که هرچه سن خودرو بالا برود، میزان مصرف سوخت آن نیز افزایش خواهد یافت و به‌رغم آنکه اسقاط وسایل نقلیه فرسوده ۱۰،۹ درصد در آلودگی پایتخت تأثیرگذار است، حمایت‌های دولتی مانع «از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» شده است.

آبان ۱۴۰۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو در مجلس شورای اسلامی بلاتغییر تصویب و پس از برخی اصلاحات خرداد ۱۴۰۱ از سوی مجلس شورای اسلامی ابلاغ شد؛ قانونی که بند ۱۰ آن به موضوع اسقاط خودروهای فرسوده پرداخته و وظایفی را برای خودروسازان در حوزه اسقاط تکلیف می‌کند. ابلاغ این قانون در شرایطی صورت گرفت که وزارت صمت از سال‌ها قبل با موضوع اسقاط توسط خودروسازان مخالف بود و سرانجام نیز با موافقت دولت، تبصره‌ای به ماده ۱۰ این قانون اضافه شد؛ پیشنهادی که با موافقت دولت به خودروسازان این اختیار را می‌دهد که به جای اسقاط خودروی فرسوده، ۱/۵ درصد از قیمت خودروی تولیدی را پرداخت کنند. الحاق این تبصره به قانون ساماندهی صنعت خودرو به‌رغم برخی مخالفت‌ها از سوی کارشناسان و فعالان حوزه اسقاط به تصویب رسید و از بهمن ماه سال ۱۴۰۱ لازم‌الاجرا گردید. بنابراین حمایت‌هایی از سوی دولت صورت پذیرفته تا «از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» اتفاق نیفتد و عملا در «قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو» از رده خارج کردن این خودروها از سوی تولیدکنندگان نادیده گرفته شده و موجب اخلال در این فرآیند شده است.

مبتنی بر گزارش حسابرسی دیوان محاسبات، اسقاط خودروهای فرسوده به استناد تبصره (۲) ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو، جزء وظایف تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت است. حال اینکه تولیدکنندگان در فاکتور و مستندات فروش خود مبلغی تحت عنوان ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحیه آن را مصرف‌کننده دریافت می‌کنند و حسب بررسی‌ها، درج مبلغ مربوطه در صورت‌حساب‌ها و اخذ آن تحت عنوان ماده (۱۰) این قانون، در خلاء حمایت دولتی و عدم اعطای مشوق و عدم اجرای تکلیف مصرح قانونی توسط تولیدکنندگان وسایل نقلیه، موجب انتقال بار اجرای تکلیف خودروسازان به مصرف‌کننده می‌شود و از طرفی دریافت این مبالغ باسؤال و ابهام مواجه است.

این مسئله زمانی اهمیت می‌یابد، که در نظر داشته باشیم، بیش از سه میلیون خودرو در مرز فرسودگی هستند و در زمره وسایل نقلیه بیش آلاینده بوده و دو یا سه برابر حد مجاز آلودگی تولید می‌کنند. از طرفی آلودگی ناشی از خودروهای فرسوده در حال تردد، ۲۰ برابر یک خودروی استاندارد است. با عدم اجرای اسقاط، این آمار سالانه رو به افزایش بوده و اثرات تجمعی آلایندگی آن‌ها بر کاهش کیفیت هوا مشهود است. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی اشاره کرده است به اینکه بیش از ۴۰ درصد وانت‌ها، ۹۰ درصد مینی‌بوس‌ها، ۳۰ درصد کامیون‌ها، ۱۵ درصد سواری‌ها، ۶۰ درصد تاکسی‌ها و ۸۰ درصد اتوبوس‌ها از سن مرز فرسودگی عبور کرده‌اند که از وضعیت بغرنج کشور در این بخش حکایت دارد.

در همین رابطه «محمد مشهدی شریف» رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو با بیان اینکه تا شهریورماه امسال فقط ۳۰ هزار خودرو اسقاط شده، گفته است: «سال ۹۳، ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد که یک رکورد قابل توجه محسوب می‌شود. اما در سال ۹۸ این تعداد به یک پنجاهم، یعنی ۷۷۰۰ دستگاه رسید. سال ۹۹، تعداد ۱۳ هزار دستگاه، سال ۱۴۰۰، ۳۰ هزار دستگاه و سال ۱۴۰۱ حدود ۴۵ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد. امسال هم تا آخر شهریورماه ۳۰ هزار خودرو اسقاط شده است. اعداد کنونی قابل مقایسه با میزان اسقاط در سال ۹۳ نیست. باید سازوکارهای تشویقی و تنبیهی به‌گونه‌ای باشد که صاحبان خودروهای فرسوده علاقه‌مند شوند خودروهای خود را تحویل دهند. وقتی قیمت پراید به ارقامی بین ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان می‌رسد، کسی حاضر نمی‌شود خودرویی را که ۲۰ سال کارکرده ارزان بفروشد. باید تناسبی بین خودروی فرسوده و نوباد وگرنه هیچ انگیزه‌ای برای طرفی دریافت این مبالغ باسؤال و ابهام مواجه است.»

قانون به بورس رسید و پس از برخی اصلاحات خرداد ۱۴۰۱ از سوی مجلس شورای اسلامی ابلاغ شد؛ قانونی که بند ۱۰ آن به موضوع اسقاط خودروهای فرسوده پرداخته و وظایفی را برای خودروسازان در حوزه اسقاط تکلیف می‌کند. ابلاغ این قانون در شرایطی صورت گرفت که وزارت صمت از سال‌ها قبل با موضوع اسقاط توسط خودروسازان مخالف بود و سرانجام نیز با موافقت دولت، تبصره‌ای به ماده ۱۰ این قانون اضافه شد؛ پیشنهادی که با موافقت دولت به خودروسازان این اختیار را می‌دهد که به جای اسقاط خودروی فرسوده، ۱/۵ درصد از قیمت خودروی تولیدی را پرداخت کنند. الحاق این تبصره به قانون ساماندهی صنعت خودرو به‌رغم برخی مخالفت‌ها از سوی کارشناسان و فعالان حوزه اسقاط به تصویب رسید و از بهمن ماه سال ۱۴۰۱ لازم‌الاجرا گردید. بنابراین حمایت‌هایی از سوی دولت صورت پذیرفته تا «از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» اتفاق نیفتد و عملا در «قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو» از رده خارج کردن این خودروها از سوی تولیدکنندگان نادیده گرفته شده و موجب اخلال در این فرآیند شده است.

مبتنی بر گزارش حسابرسی دیوان محاسبات، اسقاط خودروهای فرسوده به استناد تبصره (۲) ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو، جزء وظایف تولیدکنندگان در فاکتور و مستندات فروش خود مبلغی تحت عنوان ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحیه آن را مصرف‌کننده دریافت می‌کنند و حسب بررسی‌ها، درج مبلغ مربوطه در صورت‌حساب‌ها و اخذ آن تحت عنوان ماده (۱۰) این قانون، در خلاء حمایت دولتی و عدم اعطای مشوق و عدم اجرای تکلیف مصرح قانونی توسط تولیدکنندگان وسایل نقلیه، موجب انتقال بار اجرای تکلیف خودروسازان به مصرف‌کننده می‌شود و از طرفی دریافت این مبالغ باسؤال و ابهام مواجه است.»

این مسئله زمانی اهمیت می‌یابد، که در نظر داشته باشیم، بیش از سه میلیون خودرو در مرز فرسودگی هستند و در زمره وسایل نقلیه بیش آلاینده بوده و دو یا سه برابر حد مجاز آلودگی تولید می‌کنند. از طرفی آلودگی ناشی از خودروهای فرسوده در حال تردد، ۲۰ برابر یک خودروی استاندارد است. با عدم اجرای اسقاط، این آمار سالانه رو به افزایش بوده و اثرات تجمعی آلایندگی آن‌ها بر کاهش کیفیت هوا مشهود است. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی اشاره کرده است به اینکه بیش از ۴۰ درصد وانت‌ها، ۹۰ درصد مینی‌بوس‌ها، ۳۰ درصد کامیون‌ها، ۱۵ درصد سواری‌ها، ۶۰ درصد تاکسی‌ها و ۸۰ درصد اتوبوس‌ها از سن مرز فرسودگی عبور کرده‌اند که از وضعیت بغرنج کشور در این بخش حکایت دارد.

در همین رابطه «محمد مشهدی شریف» رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو با بیان اینکه تا شهریورماه امسال فقط ۳۰ هزار خودرو اسقاط شده، گفته است: «سال ۹۳، ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد که یک رکورد قابل توجه محسوب می‌شود. اما در سال ۹۸ این تعداد به یک پنجاهم، یعنی ۷۷۰۰ دستگاه رسید. سال ۹۹، تعداد ۱۳ هزار دستگاه، سال ۱۴۰۰، ۳۰ هزار دستگاه و سال ۱۴۰۱ حدود ۴۵ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد. امسال هم تا آخر شهریورماه ۳۰ هزار خودرو اسقاط شده است. اعداد کنونی قابل مقایسه با میزان اسقاط در سال ۹۳ نیست. باید سازوکارهای تشویقی و تنبیهی به‌گونه‌ای باشد که صاحبان خودروهای فرسوده علاقه‌مند شوند خودروهای خود را تحویل دهند. وقتی قیمت پراید به ارقامی بین ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان می‌رسد، کسی حاضر نمی‌شود خودرویی را که ۲۰ سال کارکرده ارزان بفروشد. باید تناسبی بین خودروی فرسوده و نوباد وگرنه هیچ انگیزه‌ای برای طرفی دریافت این مبالغ باسؤال و ابهام مواجه است.»

رژه فرسوده‌ها در خیابان

براساس ماده ۸ قانون هوای پاک تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی، موظف‌اند وسیله نقلیه خود را پس از رسیدن به سن فرسودگی از رده خارج کنند و عدم اسقاط این خودروهایکی از معضلات اصلی در جهت اجرای قانون است که به گفته داریوش گل علیزاده، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست، سال گذشته کمتر از ۲۵ هزار خودرو اسقاط شدند این در حالی است که یک میلیون خودرو پلاک گذاری شدند. موضوع بسیار نگران‌کننده این است که هرچه سن خودرو بالا برود، میزان مصرف سوخت آن نیز افزایش خواهد یافت و به‌رغم آنکه اسقاط وسایل نقلیه فرسوده ۱۰،۹ درصد در آلودگی پایتخت تأثیرگذار است، حمایت‌های دولتی مانع «از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» شده است.

آبان ۱۴۰۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو در مجلس شورای اسلامی بلاتغییر تصویب و پس از برخی اصلاحات خرداد ۱۴۰۱ از سوی مجلس شورای اسلامی ابلاغ شد؛ قانونی که بند ۱۰ آن به موضوع اسقاط خودروهای فرسوده پرداخته و وظایفی را برای خودروسازان در حوزه اسقاط تکلیف می‌کند. ابلاغ این قانون در شرایطی صورت گرفت که وزارت صمت از سال‌ها قبل با موضوع اسقاط توسط خودروسازان مخالف بود و سرانجام نیز با موافقت دولت، تبصره‌ای به ماده ۱۰ این قانون اضافه شد؛ پیشنهادی که با موافقت دولت به خودروسازان این اختیار را می‌دهد که به جای اسقاط خودروی فرسوده، ۱/۵ درصد از قیمت خودروی تولیدی را پرداخت کنند. الحاق این تبصره به قانون ساماندهی صنعت خودرو به‌رغم برخی مخالفت‌ها از سوی کارشناسان و فعالان حوزه اسقاط به تصویب رسید و از بهمن ماه سال ۱۴۰۱ لازم‌الاجرا گردید. بنابراین حمایت‌هایی از سوی دولت صورت پذیرفته تا «از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» اتفاق نیفتد و عملا در «قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو» از رده خارج کردن این خودروها از سوی تولیدکنندگان نادیده گرفته شده و موجب اخلال در این فرآیند شده است.

مبتنی بر گزارش حسابرسی دیوان محاسبات، اسقاط خودروهای فرسوده به استناد تبصره (۲) ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو، جزء وظایف تولیدکنندگان در فاکتور و مستندات فروش خود مبلغی تحت عنوان ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحیه آن را مصرف‌کننده دریافت می‌کنند و حسب بررسی‌ها، درج مبلغ مربوطه در صورت‌حساب‌ها و اخذ آن تحت عنوان ماده (۱۰) این قانون، در خلاء حمایت دولتی و عدم اعطای مشوق و عدم اجرای تکلیف مصرح قانونی توسط تولیدکنندگان وسایل نقلیه، موجب انتقال بار اجرای تکلیف خودروسازان به مصرف‌کننده می‌شود و از طرفی دریافت این مبالغ باسؤال و ابهام مواجه است.»

این مسئله زمانی اهمیت می‌یابد، که در نظر داشته باشیم، بیش از سه میلیون خودرو در مرز فرسودگی هستند و در زمره وسایل نقلیه بیش آلاینده بوده و دو یا سه برابر حد مجاز آلودگی تولید می‌کنند. از طرفی آلودگی ناشی از خودروهای فرسوده در حال تردد، ۲۰ برابر یک خودروی استاندارد است. با عدم اجرای اسقاط، این آمار سالانه رو به افزایش بوده و اثرات تجمعی آلایندگی آن‌ها بر کاهش کیفیت هوا مشهود است. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی اشاره کرده است به اینکه بیش از ۴۰ درصد وانت‌ها، ۹۰ درصد مینی‌بوس‌ها، ۳۰ درصد کامیون‌ها، ۱۵ درصد سواری‌ها، ۶۰ درصد تاکسی‌ها و ۸۰ درصد اتوبوس‌ها از سن مرز فرسودگی عبور کرده‌اند که از وضعیت بغرنج کشور در این بخش حکایت دارد.

در همین رابطه «محمد مشهدی شریف» رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو با بیان اینکه تا شهریورماه امسال فقط ۳۰ هزار خودرو اسقاط شده، گفته است: «سال ۹۳، ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد که یک رکورد قابل توجه محسوب می‌شود. اما در سال ۹۸ این تعداد به یک پنجاهم، یعنی ۷۷۰۰ دستگاه رسید. سال ۹۹، تعداد ۱۳ هزار دستگاه، سال ۱۴۰۰، ۳۰ هزار دستگاه و سال ۱۴۰۱ حدود ۴۵ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد. امسال هم تا آخر شهریورماه ۳۰ هزار خودرو اسقاط شده است. اعداد کنونی قابل مقایسه با میزان اسقاط در سال ۹۳ نیست. باید سازوکارهای تشویقی و تنبیهی به‌گونه‌ای باشد که صاحبان خودروهای فرسوده علاقه‌مند شوند خودروهای خود را تحویل دهند. وقتی قیمت پراید به ارقامی بین ۳۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان می‌رسد، کسی حاضر نمی‌شود خودرویی را که ۲۰ سال کارکرده ارزان بفروشد. باید تناسبی بین خودروی فرسوده و نوباد وگرنه هیچ انگیزه‌ای برای طرفی دریافت این مبالغ باسؤال و ابهام مواجه است.»

دیزلی صرفا خریداری شده، ولی شماره‌گذاری نشده و به مرحله بهره‌برداری نرسیده است.

مردادماه سال جاری بود که شهردار تهران خبر داد به زودی اتوبوس‌ها و تاکسی‌های جدید در سیستم حمل‌ونقل تهران به کار گرفته می‌شود. پس از آن در مهرماه سال جاری خبر رسید که برای واردات ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان حمل‌ونقل عمومی قراردادی منعقد شده است. علیرضا زاکانی در جریان سفر به چین هم اعلام کرد که قرارداد هزار دستگاه اتوبوس دو کابین ۱۸ متری گازسوز و هزار دستگاه اتوبوس ۱۲ متری برقی، ۱۰ هزار دستگاه ون برقی، ۱۰ هزار دستگاه تاکسی برقی و ۱۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی به ارزش یک میلیارد و ۴۰ میلیون دلار منعقد شده است، با این حال همچنان کمبودها جبران نمی‌شود. پیش از این علیرضا زاکانی اذعان کرده بود که تهران حداقل به ۱۰ هزار اتوبوس نیاز دارد و اکنون فقط حدود ۳۰۰۰ اتوبوس فعال داریم که بخش عمده آن‌ها فرسوده‌اند و به نوسازی نیاز دارند.

سوخت‌های تولیدی مطابق با استاندارد ملی مصوب، عرضه نشده است

در این میان، سوخت هم نقش بسیار مهمی در کاهش آلودگی هوا دارد. میانگین مصرف روزانه بنزین در کشور ۹۰ میلیون لیتر است ولی در برخی روزها به علت اوج مسافرت به ۱۰۵ میلیون لیتر هم می‌رسد. همچنین مصرف روزانه گازوئیل نیز ۹۵ میلیون لیتر است که آن هم در روزهایی به ۱۰۵ میلیون لیتر رسیده است و به گفته داریوش گل علیزاده، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت از محیط زیست در شش ماهه اول امسال روزانه ۱۱۶ میلیون لیتر مصرف بنزین داشتیم و همین حالا هم آمار مصرف سوخت بالا است. در ماده ۱۸ قانون هوای پاک، وزارت نفت مکلف است سوخت تولیدی کشور از جمله بنزین، نفت گاز، نفت کوره و نفت سفید را مطابق با استاندارد ملی مصوب عرضه کند. سازمان محیط زیست هم مکلف شده از تولید سوخت غیراستاندارد جلوگیری کند. در حالی که مطابق گزارش کمیسیون اصل نود مجلس شورای اسلامی، وزارت نفت، استانداردهای لازم را در استفاده نیروگاه‌ها از سوخت مازوت به کار نگرفته و سوخت‌های تولیدی کشور از جمله بنزین، نفتگاز، نفت کوره و نفت سفید مطابق با استاندارد ملی مصوب، عرضه نشده است. استفاده از سوخت‌های فاقد استاندارد علاوه بر افزایش غلظت آلاینده دی‌اکسید گوگرد، برافزایش غلظت ذرات معلق نیز اثرگذار است. بخش مهم این گزارش به استفاده از مازوت و سوخت‌های بی‌کیفیت اشاره دارد: «وزارت نیرو در تأمین برق مورد نیاز کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر استفاده نکرده و به دلیل شرایط خاص تحریمی کشور، مصرف مازوت در حال افزایش است و طبق اعلام مرکز اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست از ۱۶ نیروگاه کشور، ۱۴ نیروگاه مصرف مازوت دارند.» کمیسیون اصل نود در گزارش خود با انتقاد از سازمان استاندارد نوشته است: «مطابق ماده ۱۸ قانون هوای پاک سازمان ملی استاندارد باید از واردات سوخت فاقد استاندارد جلوگیری نماید. در این باره نه تنها هیچ دستورالعملی توسط سازمان استاندارد ابلاغ نشده بلکه تا کنون گزارشی از نحوه اجرای این ماده علیرغم تکلیف قانونی ارائه نشده است.»

باتوجه به اینکه در گزارش سنوات قبل دیوان محاسبات، بر عدم وجود استاندارد ملی انواع سوخت اعم از بنزین، نفتگاز و نفت کوره (مازوت) تأکید شده و پیگیری‌های فراوانی در این خصوص انجام گرفته، استاندارد انواع سوخت از جمله بنزین، نفت گاز و نفت کوره تا پایان سال ۱۴۰۱ تدوین و به تصویب رسیده که این امر را می‌توان گام مهمی در راستای اجرای قانون هوای پاک تلقی کرد. با اجباری شدن استانداردها، سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان محیط زیست موظف به جلوگیری از تولید و واردات سوخت غیراستاندارد هستند. در حال حاضر وضعیت تولید و عرضه سوخت به علت عدم سولفورزدایی از سوخت کشور و تعویق طرح‌های سولفورزدایی نامناسب است. مطابق پایش‌های صورت گرفته از سوی سازمان محیط زیست، میزان گوگرد در انواع سوخت مصرفی نیروگاه‌ها و صنایع، بالاتر از حد مجاز است. در حال حاضر وزارت نفت برمبنای استانداردهای تولیدی خود سوخت مورد نیاز کشور را تأمین و توزیع می‌نماید که میزان گوگرد آن در نفت کوره، از ۳ تا ۳٫۵ درصد حجمی متغیر است. در حالی که استاندارد روز دنیا کمتر از یک درصد و براساس استاندارد سازمان بین‌المللی دریانوردی ۵ دهم درصد و استاندارد مصوب ملی ۸ دهم درصد است. مطابق نمونه‌گیری‌های صورت گرفته از سوی سازمان محیط زیست طی فصول مختلف سال ۱۴۰۱، میزان گوگرد موجود در سوخت نفتگاز و مازوت مصرفی عمده نیروگاه‌ها و برخی جایگاه‌های توزیع سوخت، بسیار بالاتر از حد مجاز (برای نفتگاز طبق استاندارد یورو ۵۰،۴ پی پی ام و برای نفت کوره ۸ هزار پی پی ام) بوده است. مطابق ماده (۲۳) آیین‌نامه فنی ماده (۲) قانون مزبور، وزارت نیرو تا پایان تیرماه سال ۱۳۹۸ مکلف به نصب تجهیزات کاهش نشر آلاینده‌های هوا در نیروگاه‌هایی بود که حدود مجاز انتشار آلایندگی را رعایت نمی‌کردند، که باتوجه به استفاده نیروگاه‌ها از سوخت‌های پرگوگرد و تداوم عدم تأمین کامل سوخت گازطبیعی نیروگاه‌ها، نصب تجهیزات کنترلی اجرانشده است. در سال‌های اخیر اختلاف موجود بین وزارتخانه‌های نفت و نیرو در خصوص نحوه توزیع سوخت استاندارد و نصب تجهیزات کنترلی حذف سولفور در نیروگاه‌ها و رفع مسئولیت هر دستگاه اجرایی با دلایلی چون تحریم‌های اقتصادی، عدم تأمین منابع مالی و عدم سرمایه‌گذاری و محول نمودن اجرای وظایف قانونی به یکدیگر، در عمل منجر به عدم اجرای تکالیف مصرح قانونی در مواد (۱۳) و (۱۸) قانون هوای پاک و ماده (۲۳) آیین‌نامه فنی ماده (۲) قانون مزبور گردیده است، بنابراین خروجی چنین تخلفات آشکاری، تهدید سلامت عموم مردم و ایجاد تبعات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی است. طبق بند ٤ تصویب‌نامه اصلاح ماده (۱۶) آیین‌نامه فنی ماده (۲) قانون هوای پاک، وزارت نفت مکلف به تکمیل طرح کهاب (کاهش، هدایت، انتقال و بازیافت بخارات بنزین) در تمام مبادی مربوطه اعم از انبارهای نفت، جایگاه‌های عرضه سوخت و نفتکش‌هاست. براساس بند (٤) تصویب نامه، تجهیز تمام نفتکش‌هایی که اقدام به حمل بنزین به جایگاه‌ها می‌کنند، تا پایان سال ۱۳۹۹ به تجهیزات طرح کهاب الزامی بوده است. تا پایان سال ۱۴۰۱ از ٤٤۸۱ نفتکش، ۲۱۹۹ یعنی حدود ٤۹ درصد نفتکش‌ها به تجهیزات کهاب مجهز شده‌اند. باوجود عدم اجرای این تکلیف قانونی، هیئت وزیران به پیشنهاد وزارت نفت، مهلت اجرای این طرح را برای جایگاه‌های سوخت، انبارها و نفتکش‌ها به تعویق انداخته و در خصوص نفتکش‌ها این مهلت از پایان سال ۱۳۹۹ به پایان سال ۱۴۰۳ تغییر یافته است که این امر به افزایش سالانه آلودگی‌ها منجر می‌شود. به این ترتیب قانون هوای پاک رشدی لاک پشتی داشته و در یک اتفاق نظر کارشناسی تا ۹۰ درصد الزامات آن اجرایی نشده و درنهایت ما مردم هوای آلوده شهرهایمان را دم و بازدم می‌کنیم!

انجام معاینه فنی، تعداد وسایل نقلیه‌ای که اقدام به اخذ معاینه فنی نموده‌اند، کاهش یافته است. در کشور ۱۲۹۵۸۴۸۷ دستگاه وسیله نقلیه در مرز فرسودگی‌اند، که بخش بزرگی از آن با ۱۱۳۷۰۷۶۱ دستگاه مربوط به موتورسیکلت و ٤٦۷٤۱۲۹ مربوط به خودروهای سواری بنزینی (شخصی و تاکسی) است. همچنین ۱۲۵۱۱٦۹٤ دستگاه وسیله نقلیه کاربراتوری در کشور وجود دارد که بخش بزرگ آن متعلق به موتورسیکلت‌های کاربراتوری است. لذا به دلیل عدم اسقاط وسایل نقلیه فرسوده به طور کامل و عدم معاینه فنی، اثرات آلودگی آن‌ها همواره رو به افزایش بوده، و منجر به کاهش کیفیت هوا شده است.

فرسودگی ۸۰ درصدی ناوگان حمل‌ونقل عمومی

مطابق ماده ۹ قانون هوای پاک مصوب مجلس شورای اسلامی «وزارت کشور موظف است با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران)، زمینه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای دویست هزار نفر جمعیت را ظرف مدت پنج سال از محل منابع درآمدی ماده (۶) این قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر درصد سود بازرگانی واردات خودروهای برقی بنزینی (هیبریدی) و خودروهای الکتریکی و موتورسیکلت برقی، به انجام برساند، با این حال علیرغم گذشت چندسال از اجرای این قانون، اقدام مؤثری در خصوص نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی صورت نپذیرفته است. برمبنای آمارهای منتشرشده، بیش از ۵۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی ما غیرفعال و فرسوده قطعی است و کیفیت ناوگان هم فرسودگی ۸۰ درصدی دارد. مطابق گزارش حسابرسی دیوان محاسبات، یکی از آسیب‌های مهم در عدم اجرای کامل این تکلیف، منوط کردن اجرای آن به تحقق منابع درآمدی است که با گذشت چندین سال از اجرای قانون، مبالغ آن با هزینه‌های انجام تکلیف قانونی تطابق نداشته و تکافوی انجام این هزینه‌ها را نمی‌دهد.

طبق ماده ۱۰ قانون هوای پاک، وزارت کشور موظف است از محل درآمدهای عمومی شهرداری‌ها و بودجه عمومی خود در قانون بودجه (هریک به میزان پنجاه درصد)، ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون شهری را به میزان سالانه پنج درصد با اولویت کلان شهرها و شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت افزایش دهد. اما با زهم با استناد بر گزارش دیوان محاسبات، در اجرای این تکلیف قانونی اقدام مؤثری به عمل نیامده است و براساس گزارش‌های استانی، نوسازی‌های محدود صورت گرفته از محل درآمدهای عمومی شهرداری‌ها، بسیار پایین‌تر از میزان ۵ درصد مندرج در قانون است و حسب بررسی‌ها، طی سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ نیز همانند سنوات گذشته، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی طبق تکالیف مندرج در قانون انجام نشده و عمده نوسازی‌ها مربوط به ناوگان تاکسیرانی با استفاده از منابع تبصره (۱۸) بودجه کل کشور، آورده شهرداری تهران و تسهیلات نظام بانکی بوده است. همچنین بخشی از اتوبوس‌های طبق ماده ٦ قانون هوای پاک، انجام معاینه فنی دوره‌ای تمام وسایل نقلیه الزامی است. ولی بررسی‌ها از عدم انجام معاینه فنی توسط موتورسیکلت‌ها و بالغ برنیمی از خودروهای سبک و سنگین حکایت دارد. سال ۱۴۰۰، از تعداد ۱۰۰۹۰۳۲٦ موتورسیکلت تنها ۲٤۰ مورد اقدام به اخذ معاینه فنی نموده‌اند. در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱ نیز از تعداد ۱۰۱۳۷٦۰۱ موتورسیکلت، تنها ٤۵۲ مورد معاینه فنی را اخذ کرده‌اند. طی سال ۱۴۰۰ از مجموع ۱٦۹۹٤۳۱۳ خودروی سبک مشمول معاینه فنی تنها ۸۸۷۱٤۳۱ خودرو یعنی ۵۲ درصد و در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱ از ۱۸٤۹۱۲۹٦ خودروی سبک مشمول معاینه فنی تنها ٦۵۰۸۳٤۳ خودرو یعنی ۳۵ درصد اقدام به اخذ معاینه فنی نموده‌اند. سال ۱۴۰۰، از مجموع ۱۵٦۳۹۹۳ وسیله نقلیه سنگین مشمول انجام معاینه فنی، تعداد ٦۰۳۳۹۷ وسیله، یعنی حدود ۳۹ درصد و در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱ از تعداد ۱۵۹۷٤۰۵ وسیله نقلیه سنگین، ۵۸۸۰٦۱ خودرو یعنی حدود ۳۷ درصد اقدام به اخذ معاینه فنی نموده‌اند. لذا عمده خودروهایی که برای اخذ معاینه فنی اقدام کرده‌اند، مربوط به بخش عمومی بوده و سهم خودروهای شخصی بسیار کمتر است. درصورتی که معاینه فنی کارآمدترین و ارزان‌ترین ابزاری است که می‌توان با استفاده از آن، انتشار آلایندگی از منبع را کنترل کرد. هرچند معاینه فنی برای خودروها الزامی است و پلیس خودروهای بدون معاینه فنی را جریمه می‌کند اما در همین حال مواردی از جعل خودروهای فرسوده و موتورسیکلت‌های آلاینده را جدی نگرفتند و مادامی که به جای اقدامات بنیادین مانند حمایت همه‌جانبه از توسعه مترو و اتوبوسرانی به اقدامات نمادین مانند تعطیلی مدارس بسنده کنیم و دولت‌ها نسبت به اجرای قانون دچار نقصان شده و نسبت به جان شهروندان بی‌توجه باشند، در به روی همین پاشنه می‌چرخد.

بنابراین باوجود افزایش تعداد وسایل نقلیه مشمول معاینه فنی، شاهد کاهش تعداد خودروهای اخذ معاینه فنی هستیم. در سال ۱۴۰۰، ۱۲۹۵۸٤۸۷ دستگاه وسیله نقلیه در مرز فرسودگی‌اند، که بخش بزرگی از آن با ۱۱۳۷۰۷۶۱ دستگاه مربوط به موتورسیکلت و ٤٦۷٤۱۲۹ مربوط به خودروهای سواری بنزینی (شخصی و تاکسی) است. همچنین ۱۲۵۱۱٦۹٤ دستگاه وسیله نق