نکته

درخواست کمپین معلولان از شورای نگهبان

مصوبه کمک‌هزینه معیشتی را نمی‌خواهیم، ماده ۲۷ را اجرا کنید!

کمپین حمایت از حقوق معلولان با ارسال نامه‌ای به شورای نگهبان، خواستار «خارج کردن شمولیت معلولان از مصوبه کمک هزینه معیشتی و یا تعیین مبلغ کمک هزینه معیشتی مطابق با ماده ۲۷ قانون حمایت از حقوق معلولان» شد.

متن این نامه به شرح زیر است:

احتراماً به استحضار می رساند که در جریان بررسی دقیق لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، شمولیت معلولان شدید و خیلی شدید در جزء ۳ بند «پ» تبصره ۱۲ مغایرت های جدی با اصول قانون اساسی، قوانین دائمی کشور و شرع مقدس اسلام دارد. این موضوع به ویژه در ارتباط با ماده ۲۷ قانون حمایت از حقوق معلولان و ماده ۱۳ قانون برنامه هفتم توسعه قابل توجه است.

ماده ۲۷ قانون حمایت از حقوق معلولان صراحتاً دولت را مکلف کرده است که کمک هزینه معیشتی معلولان واجد شرایط را به میزان حداقل دستمزد سالانه پرداخت کند. این ماده هیچ شرطی از جمله آزمون وسع یا تدوین آیین نامه توسط هیئت وزیران ندارد.

نکته حائز اهمیت این است که قبل از تصویب بند مربوطه در دو سال اخیر که کمک هزینه معیشتی معلولان شدید و خیلی شدید در قانون بودجه سنواتی قید شده، دولت همین کمک هزینه را تحت عنوان ماده ۲۷ پرداخت می کرده است. اما با تغییرات صورت گرفته در قوانین بودجه سنواتی:

۱. درج احکامی مانند جزء ۳ بند «پ» تبصره ۱۲ باعث شده تا میزان معین کمک هزینه معیشتی به صلاح دید و سلیقه دولت تغییر یابد و حقوق قانونی معلولان تضییع شود.

۲. آیا تصویب قانون بودجه سنواتی به گونه‌ای که قانون دائمی (ماده ۲۷) و قانون برنامه هفتم توسعه (ماده ۱۳) را نقض کند، وهن قانون گذاری و قوه محترم مقننه (مجلس و شورای نگهبان) نیست؟!

ماده ۱۳ قانون برنامه هفتم توسعه تأکید دارد:

۱. لایحه و مصوبه مجلس در خصوص بودجه سالانه نباید احکام غیر بودجه‌ای باشد.

۲. این مصوبات نباید منجر به اصلاح قوانین دائمی یا برنامه‌های پنج ساله پیشرفت شود.

با این اوصاف، جزء ۳ بند «پ» تبصره ۱۲ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ به دلیل نقض ماده ۲۷ قانون حمایت از حقوق معلولان و مغایرت با ماده ۱۳ قانون برنامه هفتم، غیرقانونی محسوب می شود.

مغایرت‌ها با اصول قانون اساسی

اصل ۳ بندهای ۹ و ۱۲ قانون اساسی بر رفع تبعیضات ناروا و بی‌ریزی اقتصادی صحیح و عادلانه تأکید دارد، به گونه‌ای که رفاه عمومی فراهم شده و فقر و محرومیت در زمینه هایی همچون تغذیه، مسکن، بهداشت و دیگر نیازهای اساسی برای همه افراد جامعه، به ویژه اقشار آسیب پذیر، برطرف شود. این در حالی است که این مصوبه، تبعیض آشکاری علیه جامعه معلولان به شمار می رود و هیچ اقدام مؤثری در جهت رفع فقر و محرومیت این قشر انجام نمی دهد، بلکه مغایر با اهداف عدالت محور قانون اساسی است.

۲. اصل ۲۹: تأمین اجتماعی، حقی همگانی است که دولت موظف به تأمین آن برای اقشار نیازمند و آسیب پذیر از جمله معلولان است. این مصوبه وظیفه دولت در این زمینه را نقض می کند.

۳. اصل ۴۳ بند ۱: دولت باید نیازهای اساسی افراد را جمله مسکن، خوراک و رفاه اجتماعی را تأمین کند. مبلغ کمک هزینه تعیینی دولت، به هیچ‌عنوان پاسخگوی معیشت معلولان شدید و خیلی شدید نیست و این اصل را نقض می کند.

۴. اصل ۷۵: مصوبات بودجه‌ای نباید با رمالی جدید ایجاد کنند مگر با پیش بینی منابع مالی. این مصوبه بدون تأمین منابع مالی، حقوق قانونی معلولان را تضییع کرده است.

مغایرت با شرع مقدس اسلام

۱. قاعده لاضرر و لاضرار: در شرع مقدس اسلام، هرگونه ضرر رساندن به افراد جامعه، خصوصاً اقشار آسیب پذیر، نهی شده است. کاهش مبلغ کمک هزینه معیشتی معلولان و محدود کردن آن به مصوبات بودجه‌ای موجب زیان جدی به این قشر می شود.

۲. اصل عدالت اسلامی: تضییع حقوق معلولان با اصول عدالت اسلامی در تعارض است. هرگونه تصمیم گیری که به کاهش رفاه و امنیت معیشتی معلولان منجر شود، مخالف شرع محسوب می شود.

مغایرت با سیاست های کلی تأمین اجتماعی ابلاغی رهبر معظم انقلاب:

مطابق سیاست های ابلاغی رهبر انقلاب، نظام تأمین اجتماعی باید عدالت بنیان، کرامت بخش و جامع باشد. این سیاست ها بر رفع فقر، حمایت از اقشار آسیب پذیر، کاهش تبعیض های ناروا و تضمین سطح خدمات حمایتی از محل منابع دولتی و عمومی تأکید دارند. جزء ۳ بند «پ» تبصره ۱۲ که موجب کاهش کمک هزینه معیشتی معلولان شدید و خیلی شدید و تقلیل حقوق قانونی آنان شده، به طور مستقیم با این سیاست ها مغایرت دارد.

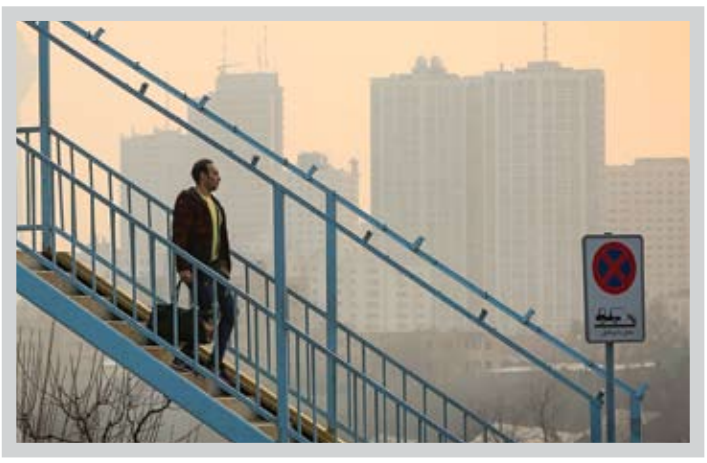
با توجه به موارد فوق، خواهشمند است:

۱. معلولان شدید و خیلی شدید از شمول جزء ۳ بند «پ» تبصره ۱۲ لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ خارج شوند و یا مبلغ کمک هزینه معیشتی ایشان مطابق با ماده ۲۷ قانون حمایت از حقوق معلولان تعیین گردد.

۲. شورای محترم نگهبان با تأکید و پافشاری بر حقوق قانونی افراد دارای معلولیت، نسبت به الزام مجلس شورای اسلامی برای تعیین مبلغ کمک هزینه معیشتی معلولان به میزان حداقل دستمزد سالانه اقدام فرماید.

پیشاپیش از حسن توجه و پیگیری جدی آن شورا در راستای صیانت از حقوق جامعه افراد دارای معلولیت، کمال سپاس را داریم.

نسخه‌ای برای پاکی هوا



گروه اجتماعی

آلودگی هوا سال‌هاست به یکی از بزرگ‌ترین چالش های زیست محیطی کشور تبدیل شده است و در حالی که امسال گزارش های رسمی از افزایش بی سابقه آلودگی هوا خبر می دهد و زنگ خطری جدی برای سلامت عمومی و کیفیت زندگی شهروندان به صدا درآمده اما به نظر می رسد اراده‌ای برای مقابله با این ابرچالش زیست محیطی وجود ندارد.

روزها و هفته هاست که آلاینده ها جولان می دهند و به شکل مرگباری خطوط قرمز سلامت هوا را رد می کنند و همچنان مدارس تعطیل می شوند با این حال تردد در سطح کلان شهرها ادامه دارد و هیچ اتفاق امیدبخشی در مدیریت کاهش آلودگی هوا مشاهده نمی شود. آنچه بر دامنه نگرانی ها افزوده، ناتوانی سیستم اجرایی کشور در بهبود شاخص ها و کنترل وضعیت است! بنابراین سال به سال برشدت آلودگی هوا افزوده می شود. روندهای تولید آلایندگی افزایشی است و نهادهایی که باید خود در صف اول مطالبه و مقابله با آلودگی هوا بایستند و برخی از مسئولیت ها را اجرایی کنند، با وظایف خود فرسنگ ها فاصله دارند، در این میان کاری از دست قانون هوای پاک هم برنمی آید و ظاهرا هیچ دستگاهی خود را موظف به اجرای این قانون و انجام وظایف نمی بیند، گویی در مدیریت آلودگی هوا فاقد قدرت تصمیم گیری و اجرا هستند.

اما مطابق نقطه نظری که از سوی بهزاد اشجعی، کارشناس آلودگی هوا در گفت وگو با «رسالت» مطرح شده، چندین عامل در اجرایی نشدن قانون نقش دارند که مهم ترینش آن کمبود یا عدم تخصیص منابع مالی است: «دولت باید در زمان تقریر لایحه بودجه فصل جداگانه‌ای برای کاهش آلودگی هوا ایجاد کند و از تمامی منابع در اختیار اعم از درآمدهای مرتبط با سایر منابع عمومی دولت به میزان درخور و تأثیرگذار برای این فصل در نظر بگیرد. در غیر این صورت نباید منتظر بهبود کیفیت هوا بود».

دبیر سابق کمیته فنی صدور مجوزهای خودرویی سازمان حفاظت محیط زیست، جدا از منابع مالی، به راهکارهایی اشاره دارد که در کاهش این پدیده مؤثر است و در این باره تأکید می کند: «باید از تجارت جهانی الگوبرداری کرد اما بهره‌مندی از این تجارب، لزوما در بازه زمانی یک یا دو ساله به بهبود کیفیت هوا منتهی نمی شود. اصولا مقابله با آلودگی هوا و رفع مسائل زیست محیطی امری زمان بر است، از این رو در سیاست گذاری کلان کاهش آلودگی هوا باید برنامه های موقت و کوتاه مدت را در کنار برنامه های بلندمدت که ریشه‌ای این مشکل را رفع کنند، در نظر داشته باشیم. طبیعتا برنامه های کوتاه مدت و ضربتی که هزینهٔ کم‌تری دارند و با شرایط اقتصادی و زیرساختی فعلی ما بخوانند، باید در اولویت قرار بگیرد».

آقای اشجعی چرا قانون هوای پاک در بُعد اجرایی و نظارتی چندان موفق نبوده است، چقدر عدم اجرای این قانون به مسائل بود که جای گره خورده و چقدر اشکالات و ابهاماتی که در این قانون وجود دارد، در عدم اجرای آن نقش داشته است؟

ببینید اجرای قانون مستلزم چندین پارامتر است، نخست اینکه زیرساخت اجرای آن را باید فراهم کرد که مهم ترینش بودجه است. وقتی در قانون، تعدادی حکم برای برخی از نهادهای اجرایی یا نظارتی تعیین می کنید، باید بودجه مورد نیاز را برای اجرای احکام پیش بینی کنید تا دستگاه ها به وظایف خود طبق قانون عمل کنند. مادامی که بودجه را در قانون پیش بینی نکنید، دستگاه های مسئول خود را به انجام وظایف و تکالیف محول شده، ملزم نمی بینند. طبیعتا موارد دیگری هم وجود دارد و زیرساخت هایی باید به لحاظ قانونی، سخت افزاری و نرم افزاری ایجاد بشود که در این بخش نیز به‌ویژه در سال های اخیر برای احکامی که در خود قانون آمده، توفیقی حاصل نشده، به این ترتیب درصد زیادی از قانون هوای پاک به مرحله اجرا درنیامده است. اما همان طور که مطرح کردم، عمده مشکل، متوجه عدم تأمین منابع اعتباری بوده که چندین سال است برای اجرای آن، بودجه‌ای پیش بینی نشده و در چنین شرایطی احکام اجرایی نمی شود. دولت باید در زمان تقریر لایحه بودجه، فصل جداگانه‌ای برای کاهش آلودگی هوا ایجاد کند و از تمامی منابع در اختیار اعم از درآمدهای مرتبط یا سایر منابع عمومی دولت به میزان درخور و تأثیرگذار برای این فصل در نظر بگیرد. در غیر این صورت نباید منتظر بهبود کیفیت هوا بود.

برخی تصور می کنند الگوبرداری از کشورهایی که در مهار پدیده آلودگی هوا موفق عمل کرده‌اند، می تواند ما را از شر آلودگی نجات دهد، آیا شما با این نظرگاه موافق هستید و آیا اساسا الگوبرداری از راهکارهای جهانی با توجه به وضعیت اقتصادی کشور امکان پذیر است؟

الگوبرداری اتفاق بدی نیست. باید بررسی کرد که این مسئله در برخی از کشورهای جهان چگونه حل شده و راهکارهایشان چه بوده است و اقدامات آن ها برای کنترل و مدیریت آلودگی هوا از کدام نقطه آغاز و به کجا ختم شده است. بنابراین ما هم باید بتوانیم همان مسیر را برویم، چرخ را نباید از نو اختراع کرد. لازم است از تجارب کشورهای دیگر بهره‌مند شد، اما مسئله این است که هر کشوری به لحاظ جنس مسئله آلودگی هوا و مباحث زیستی، اجتماعی، اقتصادی و مدیریت مصرف و حامل های انرژی شرایط مختص به خود را دارد، طبیعتا نمی توان برای تمامی کشورها یک نسخه واحد پیچید اما راهکارهای اصلی کاهش آلودگی هوا در تمامی نقاط جهان شبیه به هم است و معمولا اقداماتی برای کاهش ترافیک و مدیریت منابع ساکن، بسته به اینکه ساختار و سیستم کشورها تا چه حد با یکدیگر یکسان بوده، در دستور کار قرار می گیرد. بدون تردید راهکارهای مقابله با آلودگی هوا مورد و مفاهیمی ساده‌ای را شامل می شوند و راهکارهای عجیب و غریب و پیچیده‌ای نیستند، از این رو بهتر است مبتنی بر شرایط خاص کشور و اینکه کدام آلاینده ها معیار و مسئله اصلی هستند، از تجربیات سایر کشورها بهره‌مند و در عین حال برنامه مخصوص به خود را تدوین و اجرایی کنیم، البته این موضوع شهر به شهر هم متفاوت است، کما اینکه در ایران هم برنامه هایی که برای کاهش آلودگی هوا در شهرهای مختلف ارائه شده تفاوت هایی با یکدیگر دارند.

همان طور که می دانید در سال های اخیر برخی از کارشناسان تأکید می کنند که باید در مهار آلودگی به سراغ پیاده سازی نسخه پکن رفت، پکن با اتخاذ مجموعه‌ای از راهکارهای جامع و هوشمند مبارزه جدی با آلودگی هوا را آغاز کرده، از جمله اعمال کنترل سختگیرانه بر کارخانه های زغال سنگ، جمع آوری خودروهای فرسوده، توسعه سیستم حمل ونقل عمومی، جایگزینی خودروهای فسیلی با ناوگانی از خودروهای برقی، آیا کشور ما امکان پیاده سازی این موارد را دارد و آیا می تواند در این مسیر گام بردارد؟

همان طور که در سؤال قبلی هم مطرح کردم برنامه کاهش آلودگی هوا در هر کشور و شهری مختص به همان منطقه است و می تواند اشتراکاتی با کشورها و شهرهای دیگر داشته باشد، اما نباید صرفا یک برنامه را به طور مشخص کپی و پیاده سازی کرد، باید با توجه به شرایط کنونی کشور، میزان اثرگذاری راهکارها و برنامه ها را سنجید. به عنوان مثال در مورد راهکارهای پکن برای کاهش آلودگی هوا به بحث نیروگاه ها و کارخانه های زغال سنگ اشاره کردید که درصد زیادی از برق این کشور از طریق همین سوخت در نیروگاه ها تأمین می شد، در حال حاضر نیز تا حدود زیادی به همین صورت است. کشور چین روی این مسئله سرمایه گذاری کرده، چون یکی از منابع اصلی آلودگی هوا، همین مسئله است، طبیعتا اتخاذ این راهکار در ایران اثرگذار نخواهد بود، چون نیروگاه زغال سنگ سوزندا ریم. اما راهکارهای دیگری که در سؤال اشاره کردید، نظیر توسعه سیستم های حمل ونقل عمومی، جایگزینی خودروهای فسیلی با خودروهای برقی و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در ایران تأثیرگذار خواهد بود، چون درصد زیادی از آلودگی هوا در ایران به همین موارد، یعنی حمل ونقل و فرسوده بودن خودروها برمی گردد. به گفته مسئولین بیش از ۸۸ درصد اتوبوس های موجود در تهران در سن فرسودگی قرار دارند. مطابق اظهارات رئیس سازمان حفاظت از محیط زیست، «در زمینه اسقاط خودروهای فرسوده حدود ۲۷ میلیون خودرو باید از چرخه فعالیت خارج شوند. اما از سال ۱۳۹۶ تاکنون فقط ۴۴۰ هزار و سیله نقلیه اسقاط شده، یعنی ۱/۶ درصد از تکلیف قانونی محقق شده است. ارتقا کیفیت سوخت مصرفی وسایل نقلیه موتوری یکی دیگر از مواد قانون است که مطابق آن باید از سال ۱۳۹۹ سوخت توزیعی کشور استاندارد ملی (یورو ۴) را دارا باشد. اما اکنون روزانه از ۱۱۲ میلیون لیتر سوخت توزیعی، ۴۴ میلیون لیتر سوخت «یورو ۴» در کشور توزیع می شود (معادل ۳۹ درصد) در ناوگان حمل ونقل عمومی، سهم حمل ونقل با اتوبوس و مترو از سفرهای شهری بیش از ۵۰ درصد باشد. اما اکنون سهم حمل ونقل با اتوبوس و مترو فقط ۱۳ درصد است.» تمامی این موارد باید مورد توجه باشد.

یکی از راهکارهایی که سالیان قبل بانک جهانی ارائه کرده بود، افزایش قیمت بنزین بود که گفته شده باعث صرفه جویی بیشتری در منابع شده و همچنین به کاهش مسافت طی شده با خودرو می انجامد و در نتیجه بهبود کیفیت هوا را به دنبال خواهد داشت و درآمد حاصل از این بخش می تواند صرف توسعه ناوگان حمل ونقل عمومی شود. چقدر با این راهکار موافقید و اجرای آن را در کاهش آلودگی هوا مؤثر می دانید؟

افزایش قیمت بنزین و به طور کلی اتخاذ هر راهکاری که به کاهش استفاده از خودروی شخصی منجر شود، به طور مستقیم در کاهش آلودگی هوا اثرگذار است. این راهکارها می تواند شامل افزایش قیمت بنزین، افزایش عوارض شهری یا عوارض مناطق ترافیکی باشد، اما باید شکل اجرا را هم مدنظر قرار داد. آیا با توجه به شرایطی که در اقتصاد کشور حاکم است، می توان افزایش قیمت بنزین را عملی کرد؟ این اقدام چه اثرات جانبی ای خواهد داشت؟ بنابراین راهکارها را باید براساس شرایط فعلی کشور مورد ارزیابی قرار دارد. ممکن است با اتخاذ این راهکار، مسئله آلودگی هوا حل شود اما یکسری تبعات اقتصادی و اجتماعی به دنبال دارد. همه این ها را باید به صورت یکپارچه دید و سپس راهکار منتخب و بهترین شیوه اجرایی را برگزید تا دارای کمترین تبعات و آثار سوء باشد. افزایش قیمت بنزین به خودی خود در جهت کاهش آلودگی هوا اقدامی مثبت است اما آیا تنها راهکار همین است، آیا نمی شود راهکارهای دیگری اتخاذ کرد که تأثیرگذاری بیشتر و در عین حال تأثیرات سوء کم تری داشته باشد؟ به این موارد باید پاسخ داد. شاید بهتر باشد که قیمت بنزین به شرطی افزایش یابد که مابه‌التفاوت درآمد کسب شده از سوی دولت، در بخش های دیگر زندگی مردم ازجمله در بخش مسکن و بهداشت هزینه شود، به این ترتیب مخارج زندگی شهروندان در سایر بخش ها کاهش می یابد. بنابراین دارای افزایش هزینه زندگی ناشی از بالا رفتن قیمت بنزین و یا واقعی کردن نرخ حامل های انرژی که هرکدام به نوعی منجر به تشدید آلودگی هوا می شوند، باید مابه‌التفاوت آن را در سایر حوزه های زندگی شهروندان صرف کرد تا تعادل برقرار شده و به لحاظ اقتصادی مشکل حادی بروز نکند، ولی این موضوع، چندوجهی است و صرفا به آلودگی هوا مربوط نمی شود، باید ابعاد دیگری هم به طور کامل دیده شود.

فکر می کنید گره لاینحل ماندن مهار آلودگی هوا چیست، به ظاهر راهکارهای زیادی وجود دارد، اما مشکل کجاست که هیچ یک عملی نمی شود؟

بله اشاره کردم که راهکارهای زیادی وجود دارد و تا حدودی هم مشخص است، اغلب این راهکارها در قوانین و برنامه های ما ازجمله در قانون هوای پاک وجود دارند. ولی مشکل در اجراست. مادامی که راهکاری را اجرایی نکرده و بازخورد ش را نگیرید، متوجه نمی شوید درست یا غلط است. البته مطالعات ابتدایی و تئوریکال باید حتما انجام بشود اما تا وقتی به مرحله اجرا و عملیاتی نرسد، مشخص نمی شود این راهکار اثرگذار بوده یا خیر. بنابراین بیشتر راهکارها اجرایی نشده اند و در چنین حالتی نمی توان انتظار داشت که آلودگی هوای ما از بین برود و یا کیفیت هوا بهبود پیدا کند. فکر می کنم یک عامل اصلی هم بیشتر ندارد، اینکه مسئله آلودگی هوا در اولویت های کلان کشور جایگاه خاصی ندارد و وقتی اولویت پیدا نمی کند، طبیعتا نه بودجه‌ای برای آن تخصیص داده می شود، نه زیرساختی برای آن فراهم و نه هماهنگی و ساختار لازم برای اجرای قانون ایجاد می شود. البته مشکلات دیگری هم وجود دارد که دست به دست هم داده و باعث شده قانون هوای پاک اجرایی نشود. با این حال مسئله اصلی به نظرم در اولویت نبودن آلودگی هوا در برنامه ریزی های کلان کشور است.

چرا همواره در مواجهه با آلودگی هوا تنها اقدامی که صورت پذیرفته، تعطیلی بوده است، گزینه تعطیلی تا چه حدی در سایر کشورهای جهان به عنوان راهکاری در زمان آلودگی هوا مدنظر بوده است؟

اگرچه گفته شده این اقدام برای حفظ سلامت شهروندان به ویژه کودکان است اما مسئله این است که گزینه تعطیلی در کشور ما تنها اقدامی است که برای مواجهه با آلودگی هوا انجام می شود و از این نظر انتقاد برانگیز شده است.

همین طور است. راهکار مقابله با آلودگی هوا تعطیلی نیست. تأثیر اجرای طرح هایی همچون تعطیلی مراکز آموزشی یا ادارات در کاهش آسیب های ناشی از آلودگی هوا مقطعی و کم دامنه است؛ بنابراین ضمن تخصیص منابع مالی، همه دستگاه ها موظف اند با عمل به وظایف مصرح قانونی به نحوی عمل کنند که آثار اجرایی عملکرد آن ها در کاهش آلودگی هوا به صورت مستمر برای مردم ملموس باشد. اما در مجموع باید متوجه بود که تعطیلی صرفا تصمیمی برای پیشگیری از اثرات سوء آلودگی هوا بر سلامت شهروندان است و بیشتر جنبه بهداشت عمومی دارد. البته در روزهایی که میزان آلایندگی بالاست، تعطیلی ادارات و مدارس به کاهش تردد ها و توقف فعالیت صنایع منجر می شود. طبیعتا با حذف منابع انتشار، غلظت ذرات معلق در هوای شهرها کاهش می یابد و از یک حدی بیشتر نمی شود. اولویت اصلی در این زمان حفظ سلامت شهروندان است و تعطیلی جدی ترین تصمیم گیری برای این مسئله است. با این حال باید برنامه ریزی هایه گونه‌ای باشد که کیفیت هوا در حد مطلوب باقی بماند و کار به تعطیلی نکشد. این تعطیلی ها اثرات سوء دیگری دارد و به سایر جنبه های زیست شهروندان آسیب می رساند و بار مالی هنگفتی را به جامعه و سیستم اقتصادی کشور تحمیل می کند. اگر خسارت هایی که این تعطیلی ها به بار می آورد، به عنوان بودجه در بخش کاهش آلودگی هوا صرف شود، تصمیم معقولانه تری است تا اینکه اجازه دهیم هوا آلوده شود و بعد تعطیل کرده و خسارتش را بپردازیم.

فکر می کنید فوری ترین نسخه برای مقابله با آلودگی هوا چه نسخه‌ای است؟

ببینید قانون هوای پاک به روزترین و کامل ترین برنامه برای کاهش آلودگی هواست که در آن به راهکارهای اصلی اشاره شده، اما پس از گذشت هفت سال از تصویب این قانون، همچنان بخش زیادی از تکالیف اجرایی نشده است. از مجموع ۱۶ محور عملیاتی قانون هوای پاک و از ۲۲۸ حکم شناسایی شده برای ۲۳ دستگاه اجرایی، ۲۸ حکم انجام شده، ۱۳۸ حکم به صورت ناقص اجرایی شده، و ۶۲ حکم نیز انجام نشده است. طبیعتا در صورت اجرای کامل هم، یک دهه بعد تأثیرات اولیه این قانون در کیفیت هوا نمایان خواهد شد. در سایر کشورهای جهان نیز به همین صورت است و اگر تاریخچه مقابله با آلودگی هوا در کشورهای مختلف را مطالعه و بررسی کنید، می بینید که این مسئله یک شبه حل نشده، گاهی ده تا بیست سال زمان صرف شده تا کیفیت هوا به یک حد مطلوبی رسیده است. اصولا مقابله با این پدیده و رفع مسائل زیست محیطی زمان بر هست و راهکارهای طولانی مدتی دارند.

یعنی باید در صورت اجرای قانون، یک دهه منتظر بمانیم تا به کیفیت هوای مطلوب برسیم؟

قاعدتا علاوه بر راهکارهای اصلی، یک سری راهکارهای زود بازده و ضربتی هم باید اجرایی شود. نه فقط در مورد قانون هوای پاک که با دو سال الگوبرداری از تجارب جهانی هم لزوما در بازه زمانی یک یا دو ساله به بهبود کیفیت هوا منتهی نمی شود. اصولا مقابله با آلودگی هوا و رفع مسائل زیست محیطی امری زمان بر است، از این رو در سیاست گذاری کلان کاهش آلودگی هوا باید برنامه های موقت و کوتاه مدت را در کنار برنامه های بلندمدت که ریشه‌ای این مشکل را رفع کنند، در نظر داشته باشیم. طبیعتا برنامه های کوتاه مدت و ضربتی که هزینهٔ کم‌تری دارند و با شرایط اقتصادی و زیرساختی فعلی ما بخوانند، باید در اولویت قرار بگیرد.

یکی از آلاینده های مهم هوا، ذرات معلق هستند که معمولا اتوبوس های دیزلی به مقدار قابل توجهی آن را تولید می کنند. در دنیای امروز، بهترین راه برای کاهش انتشار ذرات معلق، فیلترهای جاذب هستند. این فیلترها تا حدود ۹۰ درصد ذرات معلق را کاهش می دهند. نصب این فیلترها در اتوبوس های دیزلی شهری می تواند راهکاری کم هزینه و مؤثر در کاهش آلودگی های شهری باشد.

تاکسی هایی از مهم ترین روش های حمل ونقل درون شهری به حساب می آیند و جزو منابع متحرک آلاینده هوا هستند که صرفا با نوسازی آن ها و نصب کاتالیست های با کیفیت می توان میزان آلودگی شان را کاهش داد. این کاتالیست ها در زمان تولید روی خودروها نصب می شوند و ابتدا بازدهی خوبی در پایین آوردن میزان آلاینده ها دارند اما با گذشت زمان و میزان پیمایش خودروها، میزان بازدهی این کاتالیست ها کم می شود. بی تردید نوسازی تاکسی ها هزینه بالایی دارد اما تعویض این کاتالیست ها هزینه خیلی کمی دارد و با همین روش نسبتا کم هزینه و بی دردسر می توان در کاهش آلودگی هوای کلان شهرها تأثیر جدی گذاشت.

سند کمپانی و برگ سبز خودرو سواری پراید هاچ بک مدل ۱۹۹۴ به شماره انتظامی ۲۱۶ص۵۱ ایران ۱۷ به شماره موتور ۰۰۵۰۸۲۰۶ و شماره شاسی ۰۰۷۸۶۱۲۰ به مالکیت مهرانگیز اسلام پناه چونقرالو مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

پروانه ساختمانی به نام اینجانبان حجت و منصور و قدرت اله دیوسالار فرزند قدرت اله و منصور به شماره کارت ملی ۴۸۳۹۷۸۳۳۶۵ و ۲۲۲۰۰۹۶۲۵۴ و ۲۲۲۹۰۸۶۱۱۶ صادره از بخشداری مرکزی نور دهستان میانبند- روستای حسین آباد به شماره ۳۹ و به تاریخ صادره ۹۱/۳/۲۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و شناسنامه مالکیت خودرو سواری پراید صبا جی تی ایکس به رنگ سفید مدل ۱۳۸۰ به شماره پلاک ایران ۶۹- ۱۹۶ص۵۷ و به شماره موتور ۰۰۲۵۲۱۶۵ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۰۷۲۱۰۹۷ به نام آقای علیرضا رند فرزند محمد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو سواری ساپیا مدل ۱۴۰۱ به شماره انتظامی ۶۹- ۳۱۲ج۱۳ و شماره موتور M۱۵/۹۸۴۹۲۲۳ شماره شاسی N۵۷۷۱۰۵۸ NAS۸۵۱۱۰۰ به مالکیت سلواترک مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

پرونده گاز منزل اینجانب ناصر میرشاهی فرزند میرحسین به شماره ملی ۳۶۷۰۸۱۳۴۰۳ با کد پرونده ۱۲۸۱ و به تاریخ ثبت و صدور ۱۴۰۱/۰۴/۲۵ و ۱۴۰۱/۱۲/۲۰ واقع در شهرستان زابل به آدرس بلوار آیت الله بختیاری (ره) خیابان مالک اشتر ۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود در صورت پیدا نمودن مدارک با شماره ۰۹۱۵۳۴۲۹۰۵۸ تماس حاصل نمایند.

سند کمپانی (فاکتور فروش) و برگ سبز (شناسنامه) و کارت پلاک متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو ۴۰۵ مدل ۱۳۹۱ به رنگ خاکستری متالیک به شماره پلاک ۶۴۷ل۶۳ ایران ۷۳ به شماره موتور ۱۲۴K۰۱۲۸۰۳۷ به شماره شاسی NAAM۰۱CA۴DR۵۹۴۶۰۵ به نام محمدرضا عباسی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز (شناسنامه) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو پارس مدل ۱۳۹۸ به رنگ سفید روغنی به شماره پلاک ۲۵۶ص۱۵ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۳۵۶۳۰۷K۱۲۴ به شماره شاسی NAAN۰۱CE۳K۵۱۴۶۴۹ به نام سما ویدادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبزسواری پراید صبا مدل ۱۳۸۱ رنگ سبزبشمی به شماره انتظامی ۸۲۴ه۵۳ ایران ۵۳ و شماره موتور ۰۰۴۰۳۲۵۳ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۱۸۶۸۶۹۴ به نام پوریا مقدم امین مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه مالکیت برگ سبز خودرو سواری پژو پارس TU۵ مدل ۱۳۹۲ به شماره انتظامی ۶۱- ۲۳۵ص۶۵ به شماره شاسی NAAN۱۱FC۱DK۶۶۴۰۵۰ به شماره موتور ۱۳۹B۰۰۱۹۹۴۸ به مالکیت آهو فیضی فرزند محمدصالح مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مدارک کامل موتورسیکلت هوندا ۱۲۵ مدل ۱۳۹۳ شماره شهربانی ۷۸۱- ۳۴۲۸ آبی راکب و متصرف حسین محمدی نام پدر ذوالفقار کد ملی ۵۲۴۱۷۷۸۹۵۱ برگ فروشگاهی خریدار برگ سبز و کارت موتور و بیمه نامه و کارت ملی و شناسنامه از درجه اعتبار ساقط می باشد.

اصل سند کمپانی و اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) سواری سیستم پژو تیپ آر دی ۱۶۰۰ مدل ۱۳۸۳ به رنگ سفید صدفی روغنی به شماره موتور ۱۱۷۸۳۰۴۷۸۲۵ و شماره شاسی ۸۳۱۵۱۶۴۸ به شماره پلاک انتظامی ایران ۳۴- ۲۱۳و۷۱ و به نام مالک محمد خبیری پور مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی سواری پراید صبا (جی تی ایکس) به رنگ شیری روغنی مدل ۱۳۸۱ به شماره موتور ۰۰۳۰۴۸۴۹ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۱۷۶۹۵۰۷ به شماره انتظامی ۲۹ه۵۸۲ ایران ۳۶ به نام محمد ضامنی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) و کارت پلاک خودروی سواری پراید جی تی ایکس آی به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۸۹ به نام عبدالشکور رئیسی به شماره انتظامی ۱۴۷س۵۱ ایران ۹۵ به شماره موتور ۳۵۹۶۲۸۱ شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۹۵۲۷۸۶۸ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودروی سواری پژو PARS XU۷P به رنگ سفید مدل ۱۴۰۱ به نام عابده آسکانی به شماره انتظامی ۰۹۲۶ن۰۴ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۲۵K۰۰۵۰۲۱۵ به شماره شاسی NAANA۱۵E۲NH۰۷۷۵۳ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند و فاکتور فروش و سند مالکیت (برگ سبز) و کارت هوشمند سوخت خودروی کامیونت ون زامیاد Z۲۴NIB به رنگ آبی روغنی مدل ۱۳۹۸ به نام علی نجف زاده به شماره انتظامی ۶۳۱ق۳۷ ایران ۲۶ به شماره موتور Z۲۴۸۳۰۸۹۲ به شماره شاسی NAZPL۱۴۰BL۰۵۷۰۹۰۴ به علت سهل انگاری مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی کامیون لبه دار بغل بازشو جک آراز تیپ ۱۰۸۳KRI مدل ۱۳۸۸ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور ۰۰۷۶۶۸۲۷ و شماره شاسی NAX۰۱۰۸۳۸۸۰۱۰۰۷۸۴ به نام مسلم اله یاری به شماره انتظامی ۸۸۳ه۸۶ ایران ۸۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کارت پلاک و برگ سبز کامیون کمپرسی جین بی تیپ BTT۳۰۹۰SY مدل ۱۳۹۰ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور ۰۸۰۶۳۲۰۰ و شماره شاسی NAX۰۳۰۹۰۸۸۰۱۰۱۷۷۴ به شماره انتظامی ۸۶۱ه۱۵ ایران ۴۷ به نام رحمت اله ترابی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کارت پلاک و برگ سبز کامیون لبه دار بغل بازشو جک آراز تیپ ۱۰۸۳KRI مدل ۱۳۸۸ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور ۰۰۷۶۶۸۳۲ شماره شاسی NAX۰۱۰۸۳۸۸۰۱۰۰۷۹۶ به نام عبدالنعیم دهانی به شماره انتظامی ۵۸۶ه۷۵ ایران ۸۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

کارت پلاک و برگ سبز کامیون لبه دار بغل بازشو جک آراز تیپ ۱۰۸۳KRI مدل ۱۳۸۷ به شماره موتور ۰۰۶۵۰۰۹۵ و شماره شاسی NAX۰۱۰۸۳۸۷۰۱۰۰۱۵۴ به نام مسلم اله یاری به شماره انتظامی ۲۶۲ع۶۴ ایران ۸۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو تویوتا کمری ۲۴۰۰ مدل ۲۰۰۶ به شماره پلاک ۶۷- ۱۹۹س۶۲ به شماره موتور ۳۲۲۰۸۹ شماره شاسی ۲۶X۵۷۷۳۸۱ به نام امیرمسعود فرهادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبزسواری پراید سفید معمولی م