

واکنش محیط زیستی‌ها به کاهش یک‌ساله سن معاینه فنی

اقدام اخیر مجلس شورای اسلامی در ارتباط با کاهش سن معاینه فنی از پنج به چهار سال به جای دو سال مورد انتقاد قرار گرفت؛ در تازه‌ترین اظهارات، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران این تصمیم نمایندگان را نشانه لابی پر قدرت وزارت صنعت و خودروسازان دانست و گفت: این اتفاق نشان می‌دهد لابی سازمان محیط زیست در مجلس قوی نیست و این سازمان زود پا پس می‌کشد.

به گزارش ایسکانیوز و به نقل از ایسنا، بعد از گذشت سه سال از تسلیم لایحه هوای پاک به مجلس شورای اسلامی توسط دولت و پس از معطل ماندن این لایحه در مجلس نهم، نمایندگان مجلس دهم تصمیم گرفتند در اولین جلسه سال ۹۶، این لایحه را به صحن علنی برده و بندهای متعدد آن را مورد بررسی قرار دهند.

این موضوع موجبات خوشحالی متخصصان و فعالان محیط زیست کشور را فراهم کرده بود اما این خوشحالی با تصمیم مجلس در مورد دوره معافیت معاینه فنی خودروها دیری نپایید چون یکی از تبصره‌های ماده ۶ لایحه هوای پاک - که درباره دوره معافیت انجام معاینه فنی خودروهای شخصی و دولتی است - توسط نمایندگان دستخوش تغییر و تحول شد. طبق تصویب مجلس، معافیت معاینه فنی از پنج به چهار سال کاهش یافت این درحالیست که پیشنهاد دولت و سازمان حفاظت محیط زیست، کاهش سن معاینه فنی برای خودروهای شخصی از پنج به دو سال بود.

نمایندگان مجلس روزهای آلوده را فراموش نکنند

وحید حسینی - مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران - در این باره در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به اینکه حدود سه سال است، پیگیر این مسئله هستیم که در زمینه معافیت معاینه فنی به استانداردهای دنیا برگردیم، گفت: متأسفانه مجلس شورای اسلامی در زمینه آلودگی هوا به جای اینکه طرف مردم را بگیرد طرف خودروساز را گرفت. این حرکت مجلس به خوبی نشان داد که لابی وزارت صنعت و صنعت خودروسازی کشور در این موضوع چقدر خوب کار می‌کند و از سوی دیگر لابی محیط زیست و امثال ما چقدر ضعیف است. نمایندگان ملت به جای اینکه به فکر روزهای آلوده تهران و سایر کلانشهرها باشند، تصمیم گرفتند دوباره کمکی به خودروساز بکنند؛ خودروسازی که بعضاً با محصولات بی کیفیت با جان و سلامتی مردم بازی می‌کند.

وی ضمن اشاره به تصادفات جاده‌ای کشور در ایام نوروز اظهار کرد: در این ایام تصادفات مرگبار بسیاری رخ داد. بدیهی است که خودرو عامل تصادف نیست بلکه عامل تصادف، فرهنگ رانندگی و رعایت نکردن قوانین است اما وقتی تصادف اتفاق می‌افتد این خودروی بی کیفیت و نایمن است که باعث مرگ افراد و صدمات جانی می‌شود، بنابراین این یکی از معایب خودروهای بی کیفیت است.

سالیان سال موتورهای کاربراتوری به غلط گواهی یورو ۲ و یورو ۳ می‌گرفتند

حسینی با بیان اینکه وجه دیگر این خودروهای بی کیفیت، کشتاری است که در اثر آلودگی هوا در کلانشهرها صورت می‌گیرد، گفت:

براساس آمار جهانی ۲۶ هزار نفر سالانه در کشور به علت آلودگی هوا جان می‌سپارند که بیش از ۸۰ درصد آن مربوط به ناوگان خودرویی است، بنابراین به منظور حل معضل ناوگان خودرویی نیاز به برداشتن چند گام مشخص داریم. استانداردهای سختگیرانه آلاینده‌ها برای خودروهای نو یکی از ضروریات است. سازمان‌های بازرسی معتمد باید گواهینامه‌های آلودگی را به درستی و با دقت صادر کنند. به عنوان نمونه موتور سیکلت‌های کاربراتوری آلوده، سال‌های سال گواهینامه استاندارد آلودگی داشتند. این امر نشان می‌دهد که سیستم حتما یک ضعف عمده دارد که چنین دستگاهی می‌تواند گواهی آلودگی یورو ۲ و یورو ۳ بگیرد، در حالی که هیچ یک از این موتورسیکلت‌ها واجد شرایط دریافت گواهی یورو ۲ و یورو ۳ نبودند.

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با اشاره به اینکه در بحث مدیریت آلودگی ناوگان خودرویی با مکانیزم معاینه فنی مواجه هستیم، اظهار کرد: در شرایط حاضر، استانداردسازی مراکز معاینه فنی صورت گرفته و اتصال این مراکز به سیستم یکپارچه انجام شده است همچنین حدود مجاز معاینه فنی سختگیرانه‌تر شده اما مسئله اینجاست که نباید برای خودروی نو یک فاصله زمانی پنج ساله فرض می‌کردیم تا بعد از طی این مدت به معاینه فنی برسد بلکه باید طبق استانداردهای دنیا حداکثر دوره معافیت از معاینه فنی برای خودروهای نو را دو سال قرار می‌دادیم.

پیام مجلس به خودروساز: اصلا نگران نباش

به گفته حسینی، در شرایطی که گارانتی خودرو دو ساله است؛ معافیت خودرو از معاینه فنی از پنج سال تنها به چهار سال تغییر کرده است. با این کار یک پیام روشن به خودروساز داده می‌شود که اصلا نگران نباش چون بعد از پایان دوره دو ساله گارانتی خودرو، دو سال بعد، خودرو برای معاینه فنی می‌رود و اگر به دلیل آلاینده‌ها از معاینه فنی رد شد، مصرف‌کننده باید از جیب خودش برای تعمیر و تعویض قطعات هزینه کند.

وی تاکید کرد: این پیام بسیاری بدی است. امیدوارم نمایندگان مردم در فصل بعدی آلودگی هوا در قبال این کارشان جوابی برای مردم داشته باشند و پاسخ دهند که چرا باید از سلامت مردم چشم‌پوشی کنند و نفع عده‌ای را در نظر بگیرند.

این استاد دانشگاه صنعتی شریف با اشاره به اینکه اگر نگاهی به قوانین دنیا در زمینه آلودگی بیندازیم متوجه می‌شویم برای گارانتی تجهیزات کنترل آلاینده‌ها هشت سال زمان قید شده است، گفت: یعنی وقتی مصرف‌کننده وارد سیکل معاینه فنی می‌شود خاطرش جمع است که تا هشت سال خودرویش در معاینه فنی به هر دلیل از مرحله معاینه فنی آلودگی رد شود؛ این خودرو همچنان گارانتی است و می‌تواند به خودروساز برگشته و خودرویش را تجهیز کند.

تجهیزات کنترل آلاینده‌ها باید گارانتی طولانی مدت داشته باشند

حسینی با تاکید بر اینکه تجهیزات کنترل آلاینده‌ها باید گارانتی طولانی مدت داشته باشند، تصریح کرد: این اقدام از این جهت اهمیت دارد که مطمئن شویم خودروساز در تجهیزات کنترل آلاینده‌ها از قطعات باکیفیت استفاده می‌کند اما در شرایط حاضر این امکان برای خودروساز وجود دارد که هر کاتالیست بی‌کیفیتی را روی خودرو نصب، تست‌های آلاینده‌ها را پاس و گواهینامه آلودگی را اخذ کند و خودرو را در بازار بفروشد و مطمئن باشد وقتی این خودرو به معاینه فنی می‌رسد، در صورت ایجاد مشکل برای هر قطعه و تجهیز کنترل آلودگی هیچ خطری متوجه او نیست.

وی با بیان اینکه این اقدام فشاری را به سیستم معاینه فنی تحمیل می‌کند، گفت: اگرچه معاینه فنی یک سامانه است ولی با مردم طرف است. وقتی تعداد زیادی از مردم با توجه به سختگیرانه‌تر شدن حدود مجاز معاینه فنی، رد شوند و همه آنها بنا باشد از جیب خود هزینه کاهش آلودگی خودرو را بپردازند مطمئن باشید تبعات بسیاری خواهد داشت و نوعی بازدارندگی در بین مردم نسبت به انجام معاینه فنی ایجاد می‌کند.

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با اشاره به اینکه دو سال پیش در زمان تدوین پیش‌نویس لایحه هوای پاک پیشنهاد کردم که تجهیزات کنترل آلاینده‌ها را به طور مادام‌العمر گارانتی کنیم، تاکید کرد: با توجه به اینکه در کل عمر یک خودرو بیشتر از دو کاتالیست مصرف نمی‌شود می‌توانستیم به راحتی این اقدام را انجام دهیم و در شرایطی که هر ساله قیمت خودروها به هر دلیل افزایش می‌یابد بهتر است در هنگام فروش اولیه خودرو، کمی با افزایش قیمت این موضوع را لحاظ کنند تا اگر هر خودرویی به دلیل آلودگی رد شد صاحب خودرو بی‌دغدغه بتواند از گارانتی تجهیزات کنترل آلودگی استفاده کند.

به گفته حسینی، در شرایطی که رانندگان بدانند در معاینه فنی آلودگی رد می‌شوند و باید با پرداخت ۷۰۰ هزار تومان کاتالیست را تعویض کنند حتما نسبت به انجام معاینه فنی بازدارندگی خواهند داشت.

وی در مورد اقدام ضروری سازمان‌های مربوطه از جمله سازمان حفاظت محیط زیست در برابر این تصمیم مجلس، با تاکید بر اینکه راه تلاش کردن، لابی کردن، اظهارنظر تخصصی و کارشناسی و ارائه استدلال‌های متقن، هشدار دادن در مورد سلامت مردم و حمایت از جان ایرانیان هنوز باز است، اظهار کرد: ما همچنان تلاش می‌کنیم این قانون را اصلاح کنیم، بنابراین امیدوارم سازمان حفاظت محیط زیست به نمایندگی از ما قوی‌تر عمل کند. این اتفاق نشان می‌دهد لابی سازمان محیط زیست در مجلس قوی نیست و این سازمان زود پا پس می‌کشد. این مثال رفتاری را در قانون فیلتر دوده هم داشتیم که سازمان محیط زیست از موضع خود عقب نشینی کرد. همه اینها گواه این است که ما به حضور پر رنگ‌تر، لابی قوی‌تر و تلاش بیشتر از طرف سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان متولی این امر نیاز داریم.

به گزارش ایسنا، پیش از این نیز تعدادی از مدیران ارشد محیط زیست کشور نسبت به این قانون واکنش نشان دادند؛ برای مثال سعید متصدی - معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست - از تغییر دوره معافیت معاینه فنی خودروها از پنج به چهار سال انتقاد کرد و به ایسنا، گفت: در دنیا نمونه‌های بسیاری وجود دارد که خودروهای تولیدی تنها یک سال معافیت از معاینه فنی دارند ولی متأسفانه در کشور ما با توجه به تصمیم مجلس شورای اسلامی این دوره، چهار سال تصویب شد.

نواب حسینی منش - رئیس ستاد معاینه فنی شهر تهران - نیز از مصوبه مجلس در خصوص کاهش سن معافیت معاینه فنی گلایه و در گفت و گو با ایسنا، اظهار کرد: کاهش یک ساله سن معاینه فنی دودی از تهران دوا نمی‌کند. تنها ۳۰۰ هزار خودرو شامل این تغییر سن می‌شوند که باید نسبت به دریافت معاینه فنی به مراکز معاینه فنی مراجعه کنند.

از سوی دیگر معصومه ابتکار - معاون رئیس‌جمهور و رییس سازمان حفاظت محیط زیست - با بیان اینکه امیدوار بودیم مجلس به عمر دو سال معاینه فنی خودروها رأی دهد، گفت: مجلس شورای اسلامی در رأس امور قانون‌گذاری کشور قرار دارد. ما نیز تمام توضیحات و پیشنهادات لازم را ارائه داده بودیم اما اینکه نمایندگان چطور درباره این مسائل تصمیم‌گیری می‌کنند، چه اولویت‌هایی برایشان مهم است و چرا معافیت معاینه فنی را به جای دو سال به چهار سال کاهش دادند، پرسش‌هایی است که نمایندگان مجلس باید به آن‌ها پاسخ دهند.

