



مشخصات طرح

دوره هشتم - سال چهارم

شماره ثبت:

۵۸۴

شماره چاپ:

۱۶۴۹

تاریخ چاپ:

۱۳۹۰/۷/۳

نام دفاتر:

مطالعات انرژی،
صنعت و معدن
مطالعات زیربنایی
مطالعات حقوقی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۳۱۰۱۲۰۰۸

تاریخ انتشار:

۱۳۹۰/۸/۱

به نام خدا

اظهاری نظر کارشناسی درباره:

«طرح اصلاح ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹»

مقدمه

با توجه به اهمیت و جایگاه محیط زیست و حفاظت از آن که طبق اصل پنجاهم قانون اساسی جزء وظایف عمومی قلمداد شده است، تصویب قوانین و مقررات و سیاستگذاری در این خصوص ضروری به نظر می‌رسد. زیرا عدم رعایت حد مجاز استانداردهای محیط زیستی در حوزه تولید و مصرف، تبعات منفی زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی را به همراه خواهد آورد و جبران همه آثار چنین ضایعاتی در کوتاه‌مدت ممکن نیست. با عنایت به اینکه طرح «اصلاح ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب سال ۱۳۸۹، کاهش عمر معاینه فنی خودروهای نو را از پنج سال به دو سال به‌عنوان راه‌حلی برای جلوگیری از آلودگی هوا و افزایش حجم انتشار گازهای مضر می‌داند؛ در ادامه بررسی مفاد، ارزیابی طرح و نتیجه‌گیری ارائه خواهد شد.

۱. بررسی مفاد طرح

این طرح به‌دنبال آن است که در ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹، زمان شروع معاینه فنی سالیانه خودروها را از پنج سال به دو سال کاهش دهد. مهمترین دلایل توجیهی ارائه این طرح افزایش میزان آلاینده‌های متحرک به‌عنوان بارزترین عامل در ایجاد آلودگی کلان‌شهرها، عدم پایداری سطح استاندارد زیست‌محیطی تولید خودروها و از میان رفتن امکان کنترل و پایش خودروها به مدت پنج سال و نیز کاهش سطح ایمنی مورد انتظار برای خودروهای درحال تردد، مطرح شده است. همچنین در جای دیگر طرح به ماده (۵) نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب سال ۱۳۷۴ اشاره شده که «هر وسیله نقلیه موتوری که به‌کار گرفته می‌شود باید دارای گواهینامه مخصوصی مبنی بر رعایت حد مجاز خروجی آلوده‌کننده‌های هوا باشد. دارندگان وسایل نقلیه موتوری مکلفند همه‌ساله وسایل نقلیه خود را در مراکز مورد تأیید سازمان حفاظت محیط زیست که توسط شهرداری‌ها ایجاد می‌گردد تحت آزمایش و معاینه قرار داده و گواهینامه مبنی بر رعایت حد مجاز آلودگی را دریافت نمایند (...)». چنانچه در این ماده مشاهده می‌شود دوره انجام معاینه فنی خودروها سالیانه قید شده است و خودروهای نو را مجزا نکرده است.

همان‌گونه که در توجیه دلایل طرح اصلاح ماده (۹) قانون تخلفات رانندگی آمده است، مفاد ماده (۵) نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، برای صیانت از محیط زیست و جلوگیری از آلودگی هوا به کمک کنترل میزان خروجی آلاینده‌های ناشی از وسایل نقلیه موتوری به‌کار گرفته شده است، اما ماده (۹) قانون تخلفات رانندگی تنها به معاینه فنی خودروهای درحال تردد اشاره دارد و خودروها را از سایر وسایل نقلیه موتوری مجزا می‌کند. در صورتی‌که سایر وسایل نقلیه موتوری درحال تردد در شهرها می‌توانند از دیگر منابع آلاینده‌ها باشند.

در بخش بعدی این گزارش عوامل مؤثر بر میزان مصرف سوخت و آلایندگی هوا ناشی از منابع متحرک که منظور خودروها هستند، ارائه می‌شود.

۲. عوامل مؤثر بر میزان مصرف سوخت و آلایندگی هوا ناشی از منابع متحرک (خودروها)

از منظری دو دسته عوامل را می‌توان درباره آلودگی هوا ناشی از منابع متحرک ذکر کرد که عبارتند از:

الف) عوامل ساختاری،

ب) عوامل مؤثر محیطی و غیرساختاری.

الف) عوامل ساختاری

از مهمترین عوامل ساختاری مؤثر بر مصرف سوخت و میزان آلایندگی هوا، تکنولوژی موتور، کیفیت محصولات و عمر خودرو است. نکته قابل ذکر درباره تکنولوژی موتور خودروها این است که امروزه در دنیا میزان مصرف سوخت و آلاینده‌های ناشی از آن؛ با استفاده از طراحی‌های جدید بر مبنای تغییر اصول احتراق موتورهای داخلی و استفاده از تکنولوژی جدید، کاهش چشمگیری یافته است (تولید موتورهای سبز). بهره‌گیری از سیستم پاشش سوخت، سیستم دینامیک مؤثر، سیستم روشن و خاموش خودکار (به‌ویژه در ترافیک و پشت چراغ قرمز)، سیستم تغییر ظرفیت موتور و... نمونه‌هایی از این سیستم‌ها هستند.

از سوی دیگر میزان عمر خودرو نیز رابطه مستقیمی با میزان مصرف سوخت و افزایش میزان انتشار آلودگی در هوا دارد، اما باید گفت که یکی از معیارهای کیفی خودروهای تولیدی شرکت‌های بین‌المللی یا استانداردهای جهانی، قابلیت سطح کیفیت حداقل پنج‌ساله برای خودروهای تولیدی است، به عبارت دیگر سیاست‌های بازدارنده و یا کنترلی برای استفاده از خودروهای بالاتر از پنج سال در نظر گرفته شده و خودروهای با عمر کمتر از پنج سال (با توجه به تضمینی بودن کیفیت آنها) شامل تخفیفاتی است که به‌عنوان سیاست تشویقی برای استفاده از این‌گونه خودروها قلمداد می‌شود.

ارتقای کیفیت در نوع محصولات، قطعات و نوع تکنولوژی به‌کار گرفته شده در تولید انواع خودروهای داخلی عامل مهم دیگری است که می‌تواند در میزان مصرف سوخت خودرو و انتشار آلاینده‌های حاصل از مصرف سوخت مؤثر باشد.

لازم به‌ذکر است که رویکرد تغییر سنوات سررسید معاینه فنی خودروهای نو تا پنج سال در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸) سیاستی بود که قانونگذار محترم به‌عنوان یکی از راه‌های اجبار تلویحی قطعه‌سازان و خودروسازان برای افزایش کیفیت، توان رقابتی و نوع تکنولوژی به‌کار رفته در تولید خودروهای داخلی، مد نظر قرار داده بود؛ اما رویکرد مذکور فاقد صراحت و شفافیت ایجاد ارتباط با اهداف مستتر در آن بود، از این روی برقراری زمینه‌های ایجاد ضوابط تکمیلی برای قانون مذکور، الزامی به‌نظر می‌رسد.

ب) عوامل مؤثر محیطی و غیرساختاری

از مهمترین عوامل محیطی و غیرساختاری مؤثر بر مصرف سوخت و میزان آلایندگی هوای ناشی از خودروها می‌توان به کیفیت سوخت مصرفی، شرایط اقلیمی و جغرافیایی و سرویس‌های دوره‌ای اشاره کرد.

بررسی کیفیت سوخت و ترکیب مواد آن و تجهیزات به‌کار گرفته شده در فرآوری سوخت از عمده‌ترین مسائلی هستند که بر میزان آلایندگی ناشی از مصرف سوخت اثر می‌گذارد. بنابراین تجدیدنظر در برنامه‌های اتخاذ شده در نوع مواد مورد استفاده در سوخت تولیدی و رعایت استانداردها و معیارهای علمی و پذیرفته شده جهانی، به‌عنوان یکی از راهکارهای اصلی به‌منظور تولید سوخت با کیفیت و در نتیجه کاهش مصرف سوخت خودروها و میزان آلاینده‌های ناشی از آن به‌شمار می‌رود. شرایط اقلیمی و جغرافیایی از عوامل محیطی به حساب می‌آیند که از آنها گریزی نیست.

۳. ارزیابی طرح

با توجه به مطالبی که مطرح شد، به‌نظر می‌رسد بروز یا موضوعیت یافتن مسئله کاهش زمان سررسید معاینه فنی خودروهای نو از پنج سال به دو سال عمر به‌منظور کاهش آلودگی هوا از عوامل متعددی نشئت گرفته است؛ عواملی که نسبت تأثیر هرکدام

از آنها با توجه به سهم آن در مسئله می‌تواند متفاوت باشد، بدان معنا که مسئله آلودگی هوا و افزایش حجم انتشار گازهای مضر به عوامل متعددی همچون تکنولوژی موتور، کیفیت محصولات عرضه شده به بازار، عمر خودرو، کیفیت سوخت مصرفی، شرایط اقلیمی و جغرافیایی و سرویس‌های دوره‌ای و... بستگی دارد، اما کیفیت تولید خودروها و کیفیت سوخت عرضه شده در کشور را می‌توان به‌عنوان عمده‌ترین دلایل آلودگی ناشی از منابع متحرک نام برد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که برخی از خودروهای عرضه شده در داخل کشور از استانداردهای ملی مربوطه برخوردار نیستند. برای مثال هنوز دو شرکت بزرگ خودروساز در کشور خودروهایی تولید می‌کنند که با توجه به استاندارد ۴۲۴۱ و ۲-۴۲۴۱ معیار و نحوه برچسب‌گذاری مصرف سوخت که براساس استاندارد یورو (۲) تنظیم شده، مردود محسوب می‌شوند، این درحالی است که هم‌اکنون در برخی از کشورهای اروپایی استاندارد (آلایندگی) یورو (۵) اجرا می‌شود. هرچند که به‌کارگیری استانداردها در سطح یورو (۵) هم‌اکنون برای سازندگان خودروهای داخلی توصیه نمی‌شود، اما انتظار این است که حداقل استانداردهای ملی در مورد میزان مصرف سوخت و آلایندگی رعایت شود.

ذکر این نکته لازم است که با فرض تحقق وعده وزارت نفت برای تولید و عرضه سوخت با کیفیت یورو (۴)، مهمترین عامل فعالی که در جهت کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا ناشی از منابع متحرک باقی می‌ماند، سطح کیفیت و تکنولوژی خودروها است که ارتقای آن نیازمند کارهای اساسی و تحول در طراحی و ساخت خودروهاست. هرچند دستیابی به این مهم در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست، اما نیازمند اتخاذ قوانین، سیاست‌ها و برنامه‌های مناسب از سوی نهادهای مسئول و گسترش هرچه بیشتر تحقیق و توسعه از سوی سازندگان خودرو است. این نکته، موضوعی است که توسط قانونگذار با تصویب «قانون ارتقاء کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی» در تاریخ ۱۳۸۹/۳/۲۳ مورد توجه قرار گرفته است. از اهداف تصویب این قانون ارتقای کیفیت تولید خودرو، کاهش مصرف سوخت، اجرای کامل استانداردهای اجباری ۵۱ گانه و استانداردهای مورد نیاز قطعه‌سازی، استانداردهای ایمنی و آلایندگی و همچنین رقابت‌پذیر نمودن و توسعه شبکه و کیفیت خدمات پس از فروش خودروسازان و مراکز ذکر شده است و هم‌اکنون پیگیری جهت اجرای دقیق و کامل این قانون از سوی نهادهای نظارتی ضروری به‌نظر می‌رسد.

مطابق قانون تخلفات رانندگی، رویکرد صدور معاینه فنی برای خودروها به مدت یک سال از نظر مراجع مربوطه معتبر است، اما به‌نظر می‌رسد از اعتماد و صحت لازم برای کل دوره برخوردار نیست. درواقع تنها راهکاری برای اصلاح دوره‌ای یا مقطعی معاینه ایجاد شده در خودروها محسوب می‌شود. یعنی با توجه به سطح کیفیت فعلی خودروهای تولید داخل می‌تواند تنها به‌عنوان راهکاری کوتاه‌مدت و منفعل نه فعال تا زمان ارتقای کیفیت خودروها مد نظر قرار گیرد. باید توجه داشت که این کار عملاً جبران ضعف تولیدکنندگان خودروی داخلی را به مصرف‌کننده تحمیل می‌کند.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

همان‌گونه که اشاره شد عوامل متعددی در آلودگی محیط زیست ناشی از منابع متحرک در کلان‌شهرها مؤثر است، اما مهمترین این دلایل کیفیت محصولات تولیدی و کیفیت سوخت مصرفی خودروها هستند. با فرض ارتقای کیفیت سوخت، مهمترین عاملی که باید مورد توجه قرار گیرد، افزایش کیفیت محصولات تولیدی است؛ به‌طوری که برای مدت حداقل پنج سال کیفیت و ایمنی آنها از سوی سازندگان خودرو یا بیمه‌های طرف قرارداد با آنها تضمین شده باشد. ظرفیت‌های قانونی برای تحقق ارتقای کیفی خودروها با توجه به «قانون ارتقاء کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی» وجود دارد و تنها مسئله‌ای که باقی می‌ماند، اجرا و نظارت بر اجرای دقیق این قانون است.

بنابراین کاهش مدت معاینه فنی برای خودروهای نو از پنج سال به دو سال نمی‌تواند به‌عنوان راهکاری مناسب در جهت حفظ محیط زیست و کنترل ایمنی خودرو مطرح شود و تنها هزینه‌هایی را به مصرف‌کننده تحمیل می‌کند. لذا تصویب طرح اصلاح ماده (۹) قانون تخلفات رانندگی توصیه نمی‌شود.