

شماره مسلسل: ۱۸۰۵۱
بهمن ۱۴۰۰

آسیب شناسی قانون هوای پاک – بخش اول: عملکرد



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۸۰۵۱

کد موضوعی: ۲۵۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: آسیب‌شناسی قانون هوای پاک - بخش اول: عملکرد

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه محیط زیست)
تهیه و تدوین‌کنندگان: بهزاد اشجعی، الهه سلیمانی
مدیر مطالعه: مجید حسین‌زاده
ناظر علمی: علیرضا رهایی
همکاران: شبنم ملایونسی، شهرزاد ابوالحسنی اردهائی
ویراستار تخصصی: الهه سلیمانی
ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. قانون
۲. هوای پاک
۳. عملکرد
۴. آسیب‌شناسی
۵. آلودگی

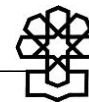


تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۱۱/۱۳

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۳.....	۱. جایگاه قانونگذاری در حل مسئله آلودگی هوا
۶.....	۲. بیان مسئله و اهداف پژوهش
۷.....	۳. مروری اجمالی بر تاریخچه قانونگذاری در حوزه آلودگی هوا
۱۲.....	۴. تشریح قانون هوای پاک
۱۳.....	۵. بررسی میزان پیشرفت اجرای قانون هوای پاک
۵۶.....	جمع‌بندی و نتیجه‌گیری
۵۷.....	منابع و مآخذ



آسیب‌شناسی قانون هوای پاک – بخش اول: عملکرد

چکیده

آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین مشکلاتی است که طی سالیان گذشته در شهرهای کشور پدیدار شده است. شهروندان تهرانی یک سوم سال هوای آلوده تنفس می‌کنند. براساس گزارشات وزارت بهداشت، آلودگی هوا سالیانه حدود ۳۷۰۰ نفر در شهر تهران قربانی می‌گیرد. همچنین میزان مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا در کل کشور به سالیانه ۱۲۰۰۰ نفر می‌رسد که تقریباً هم رده با آمار مربوط به تلفات جاده‌ای در کشور است. براساس گزارش بانک جهانی، آلودگی هوا سالیانه ۲/۶ میلیارد دلار به شهروندان تهران خسارت وارد می‌کند. البته گزارش دیگری وزارت بهداشت در سال ۱۳۹۸ منتشر کرد که در آن خسارت آلودگی هوا بر سلامتی شهروندان تهران را حدود ۲۲۰۰ میلیارد تومان تخمین زده است. براساس همین گزارش میزان خسارت آلودگی هوا در کل کشور سالیانه ۱۹۰۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود. برای حل مسئله آلودگی هوا ابتدا باید به شناخت درستی از این معضل رسید و منابع ایجاد آن مشخص شود. این شناخت به‌وسیله مطالعات سیاهه انتشار آلاینده‌های هوا ایجاد می‌شود که این مطالعات سه بار در شهر تهران و یک بار در ۸ کلانشهر دیگر کشور انجام شده و سهم منابع مختلف از انتشار آلاینده‌های هوا محاسبه شده است. پس از شناخت مسئله نوبت به ارائه راهکار می‌رسد. این راهکارها می‌بایست قابل اجرا باشند و بر مبنای واقعیت و وضعیت فعلی تعیین شوند. راهکارهای حل مسئله آلودگی هوا باید براساس بازدهی، میزان تأثیرگذاری، هزینه و زمان اجرا اولویت‌بندی شوند. پس از احصای این راه‌حل‌ها نوبت به الزام آنها می‌رسد و باید راهکارهای حل مسئله آلودگی هوا به‌صورت قانون تصویب و ابلاغ شوند. در ایران سابقه قانونگذاری در حوزه آلودگی هوا به سال ۱۳۵۴ می‌رسد. از آن تاریخ تا به الان بیش از ۴۰ قانون و مصوبه در خصوص آلودگی هوا در مراجع مختلف تصویب شده‌اند. آخرین قانون جامع در حوزه آلودگی هوا قانون هوای پاک است که در سال ۱۳۹۶ در مجلس شورای اسلامی تصویب شد. این قانون شامل ۳۴ ماده و ۲۹ تبصره و یک آیین‌نامه فنی است که مجموعه راهکارهای کاهش و کنترل آلودگی هوا را به تفکیک منابع شامل می‌باشد. اثربخشی وجود این قانون بر بهبود کیفیت هوا در گرو اجرای آن بوده و هرچقدر در اجرای آن توفیقی حاصل شود به همان میزان می‌توان انتظار حل مسئله آلودگی هوا را داشت. در این گزارش بررسی دقیقی در زمینه پیشرفت اجرای قانون به تفکیک مواد آن انجام شد. به‌طور خلاصه از بین ۵۶

ماده مقرر در قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن اجرای ۲۲ ماده به صورت ضعیف، ۱۷ ماده متوسط و ۱۷ ماده خوب، برآورد کارشناسی شده است. بنابراین بیشترین وزن کیفیت اجرا مربوط به اجرای ضعیف و پس از آن اجرای متوسط و خوب بوده است. با این توصیفات به طور کلی دستگاه‌های اجرایی در اجرای قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن عملکرد ضعیف رو به متوسط داشته‌اند. بدیهی است تا زمانی که نحوه عملکرد بدین صورت باشد نباید انتظار بهبود کیفیت هوا و تحقق هوای پاک را داشت.

مقدمه

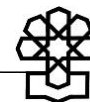
یکی از بزرگ‌ترین مشکلاتی که در حال حاضر گریبان‌گیر کلانشهرهای کشور است، بی‌تردید آلودگی هواست. این معضل در ابتدا در شهر تهران و شهرهای بزرگ کشور پدیدار شد و رفته‌رفته به سایر کلانشهرهای ایران نیز رسید. شهر تهران به‌عنوان نمونه در سال ۱۳۹۹، ۱۲۳ روز هوای آلوده داشت^۱ که برابر با حدود ۳۴ درصد از کل سال است. این یعنی شهروندان تهران یک سوم سال هوای آلوده تنفس می‌کنند. این معضل از چند دهه قبل گریبان‌گیر کشور بوده و سال به سال نیز گسترده‌تر می‌شود.

بنابر نظرسنجی‌های انجام شده از مردم تهران، اولین عاملی که آنها را تشویق به تغییر محل سکونت از تهران به شهر دیگری می‌کند، مشکل آلودگی هوا و ترافیک است. این نشان می‌دهد که در حال حاضر از دید مردم شهر تهران، معضل آلودگی هوا بیشترین مخاطرات را در زندگی آنها ایجاد کرده است. آمارهای مختلف نیز مؤید این امر هستند، براساس گزارش‌های وزارت بهداشت، آلودگی هوا سالیانه حدود ۳۷۰۰ نفر در شهر تهران قربانی می‌گیرد. همچنین میزان مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا در کل کشور سالیانه به ۱۲۰۰۰ نفر می‌رسد که تقریباً هم رده با آمار مربوط به تلفات جاده‌ای در کشور است. براساس آمار ارائه شده، بیشترین علت مرگ‌ومیر در ایران بیماری‌های قلبی و عروقی و تنفسی است که یکی از عوامل مهم آن آلودگی هواست.

از طرفی دیگر براساس گزارش بانک جهانی، آلودگی هوا سالیانه ۲/۶ میلیارد دلار به شهروندان تهران خسارت وارد می‌کند. بر این اساس سرانه خسارت وارده ناشی از آلودگی هوا برای هر شهروند تهرانی در حدود ۳۰۰ دلار در سال است. به‌طور متوسط یک خانواده چهار نفره در شهر تهران سالیانه حدود ۱۲۰۰ دلار معادل ۳۵ میلیون تومان به‌دلیل معضل آلودگی هوا خسارت پرداخت می‌کنند که این خسارات ناشی از تأثیرات مختلف آلودگی هوا بر سلامتی شهروندان تهرانی است.

البته گزارش دیگری وزارت بهداشت در سال ۱۳۹۸ منتشر کرد که در آن خسارت آلودگی هوا بر سلامتی شهروندان تهران را حدود ۲۲۰۰ میلیارد تومان تخمین زده است. براساس همین گزارش میزان خسارت آلودگی هوا در کل کشور سالیانه ۱۹۰۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود.

۱. گزارش سالانه کیفیت هوای تهران، سال ۱۳۹۹.



در کنار موارد بالا آلودگی هوا تأثیرات مخرب روحی و روانی نیز برای شهروندان ایجاد می‌کند. اضطراب، استرس، افسردگی و ناامیدی تنها مواردی از عوارض روحی و روانی ناشی از آلودگی هواست. بنابر مطالعات مختلف صورت گرفته توسط مراکز معتبر بین‌المللی، آلودگی هوا سبب کاهش آستانه صبر و تحمل و انسان می‌شود. بنابراین در روزهای اوج آلودگی هوا میزان پرخاشگری و خشونت در رفتار شهروندان نیز افزایش می‌یابد.

البته غیر از خسارات مرتبط با سلامت جسمی و روانی شهروندان، آلودگی هوا خساراتی را نیز در سایر ابعاد اقتصادی شهر به بار می‌آورد. بنابر برآوردها هر روز که شهر تهران به دلیل آلودگی هوا تعطیل می‌شود در حدود ۱۰۰ میلیارد تومان خسارت ایجاد می‌شود.^۱ همچنین سایر تأثیرات این پدیده بر اکوسیستم شهری، ساختار شهرنشینی، کشاورزی و صنایع غذایی، بنگاه‌های اقتصادی و ... هم به نوبه خود دارای زیان اقتصادی هستند که می‌بایست در مطالعات دیگری بررسی و اندازه‌گیری شوند. بنابراین با لحاظ جمیع موارد ذکر شده می‌توان به اهمیت معضل آلودگی هوا پی برد و به این اندیشید که باید قوانین محکم و مؤثری برای حل این معضل تدوین و اجرا شوند.

۱. جایگاه قانونگذاری در حل مسئله آلودگی هوا

به‌طور کلی برای حل یک مسئله ابتدا باید به درک و شناخت صحیحی از آن دست یافت و پس از درک ابعاد مسئله نوبت به ارائه راهکار می‌رسد. در خصوص معضل آلودگی هوا نیز در قدم اول بایستی درک درست و دقیقی از عوامل پیدایش این پدیده ایجاد و مشخص شود که چه فعالیت‌ها و منابعی باعث آلودگی هوا می‌شود. همچنین این منابع و فعالیت‌ها هر کدام چقدر در ایجاد این معضل سهم دارند. برای این بخش از فرایند حل مسئله مطالعاتی تحت عنوان سیاهه انتشار آلاینده‌های هوا انجام می‌شود که طی این مطالعات منابع مختلف آلاینده هوا و سهم هر کدام در انتشار آلاینده‌های مختلف اندازه‌گیری و محاسبه می‌شود. البته این مطالعات به صورت محلی انجام می‌گیرد و نتایج مربوط به هر شهر با شهرهای دیگر متفاوت است. این مطالعه در شهر تهران تاکنون سه بار در سال‌های ۱۳۷۸، ۱۳۹۳ و ۱۳۹۶ انجام شده است و همچنین در ۹ کلانشهر درگیر آلودگی هوا یعنی تبریز، اصفهان، کرج، مشهد، شیراز، اراک، اهواز، قم و کرمانشاه نیز یک بار در سال ۱۳۹۸ به انجام رسیده و سهم منابع مختلف در آلودگی هوای این شهرها محاسبه شده است. جدول ۱ نتایج آخرین مطالعات سیاهه انتشار آلودگی هوای شهر تهران را به‌عنوان نمونه نشان می‌دهد.

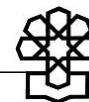
۱. کمیته بودجه و نظارت شورای شهر تهران، سال ۱۳۹۹.

جدول ۱. میزان و سهم انتشار آلاینده‌ها از منابع مختلف در شهر تهران - سال ۱۳۹۶

ذرات معلق		آلاینده‌های گازی		منبع آلاینده
سهم (درصد)	تناژ تولید	سهم (درصد)	تناژ تولید	
۶۰/۸	۶,۳۳۸	۸۲/۹	۵۷۲,۶۰۵	منابع متحرک
۰/۲	۱۸	۰/۳	۲,۰۰۸	فرودگاه
۰/۰	۰	۱/۹	۱۳,۰۷۱	جایگاه سوخت
۰/۲	۱۶	۰/۱	۹۷۲	راه آهن
۲/۳	۲۴۴	۰/۲	۱,۴۶۷	پایانه‌های اتوبوس
۲/۳	۲۳۷	۳/۲	۲۲,۲۵۱	خانگی، تجاری، اداری
۱۲/۱	۱,۲۶۶	۵/۳	۳۶,۸۵۳	نیروگاه
۴/۴	۴۵۴	۴/۱	۲۸,۲۸۰	پالایشگاه
۱۷/۸	۱,۸۵۸	۱/۹	۱۳,۱۵۲	صنایع
۱۰۰	۱۰,۴۳۳	۱۰۰	۶۹۰,۶۶۰	جمع کل

منبع: سیاهه انتشار آلاینده‌های هوای تهران - شرکت کنترل کیفیت هوا سال ۱۳۹۶.

پس از شناخت عوامل ایجاد آلودگی هوا و سهم هریک از منابع، نوبت به ارائه راهکار می‌رسد. راهکارها باید به گونه‌ای باشند که بیشترین تأثیرگذاری در کاهش آلاینده‌گی منابع مختلف بگذارند و از توجیهات فنی مناسبی برخوردار باشند. همچنین این راه‌حل‌ها می‌بایستی قابل اجرا باشند و بر مبنای واقعیت و وضعیت فعلی تعیین شوند. راهکارهای حل مسئله آلودگی هوا باید بر اساس بازدهی، میزان تأثیرگذاری، هزینه و زمان اجرا اولویت‌بندی شوند. البته به‌طور معمول راهکارهای کاهش آلاینده‌گی منابع مختلف مواردی هستند که قبلاً سابقه اجرا داشته باشند و بر اساس تجربیات و با اندک تغییراتی با توجه به یافته‌های جدید علمی گذشته تعیین می‌شوند. در جدول ۲ برخی از راهکارهای معمول برای کاهش آلاینده‌گی منابع مختلف آورده شده است.



جدول ۲. راهکارهای معمول برای کاهش آلاینده‌گی منابع مختلف آلاینده هوا

منبع	راهکارها
منابع متحرک (خودروها، موتورسیکلت‌ها و ...)	نوسازی - برقی سازی - توسعه حمل‌ونقل پاک - توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی - حذف تک سرنشینی - اسقاط خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده - معاینه فنی دقیق - ایجاد مناطق LEZ (Low Emission Zone) - تعیین محدودیت‌های ترافیکی - وضع عوارض تردد - تعویض یا نصب قطعات کاهنده آلاینده‌گی وسایل نقلیه مانند فیلتر ذرات، کاتالیست و ... - مدیریت تقاضای سفر درون شهری - توسعه شهر الکترونیک - واقعی سازی قیمت انواع سوخت - ارتقای استاندارد آلاینده‌گی اجباری خودروها و موتورسیکلت‌های نو - اصلاح ساختار معابر - ارتقای کیفیت سوخت
صنایع	اصلاح کیفیت سوخت ورودی - نصب تجهیزات فیلتراسیون دودکش‌ها - انتقال صنایع آلاینده به نقاط دور از شهرها - وضع عوارض آلاینده‌گی - وضع مالیات سبز - اصلاح ساختار صنایع - افزایش بازدهی فرایندهای صنعتی
نیروگاه‌ها	اصلاح کیفیت سوخت - استفاده از منابع تجدیدپذیر به‌عنوان منبع انرژی - نصب تجهیزات فیلتراسیون - جانمایی نیروگاه‌ها در نقاط دور از شهر - ارتقای گرید بازدهی نیروگاه - واقعی سازی قیمت حامل‌های انرژی
پالایشگاه	افزایش بهره‌وری فرایندها - ممنوعیت فلرینگ - اصلاح ساختار پالایشگاه‌ها - ارتقای استانداردهای تولید و پالایش
پایانه‌های اتوبوسرانی	ممنوعیت کارکرد در جای اتوبوس‌ها - استفاده از فیلترهای موقت برای اتوبوس‌ها در زمان استقرار در داخل پایانه - استفاده از سیستم‌های هوشمند جهت برنامه‌ریزی زمان ورود و خروج و توقف و مسافرگیری اتوبوس‌ها
منابع گرمایشی	افزایش بهره‌وری موتورخانه‌ها و واحدهای گرمایش - الزام به معاینه فنی موتورخانه‌ها - ارتقای استاندارد بهره‌وری در ساخت وسایل گرمایشی - استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر مانند پنل‌های خورشیدی برای گرمایش ساختمان - توسعه ساختمان‌های سبز و انرژی صفر - الزام به عایق‌سازی مناسب در مقررات ساخت‌وساز ساختمان - فرهنگ‌سازی و آموزش برای صرفه‌جویی در مصرف انرژی
فرودگاه‌ها و راه آهن	نوسازی وسایط سفر - الزام به معاینه فنی هواپیماها و موتور قطارها - جانمایی مناسب ایستگاه‌های راه‌آهن و فرودگاه‌ها در حاشیه شهر و در خلاف جهت باد غالب - استفاده از سیستم‌های هوشمند برای برنامه‌ریزی ورود و خروج قطار و هواپیما و زمانبندی حرکت - توسعه شبکه ریلی برقی
جایگاه بنزین	نصب تجهیزات کهباب - نوسازی تجهیزات - استفاده از نازل‌ها و پمپ‌های پیشرفته

البته در کنار راهکارهای فوق راه‌حل‌های دیگری نیز برای حل مسئله آلودگی هوا وجود دارد، اما راه‌حل‌های اصلی همان مواردی است که در جدول ۲ به آنها اشاره شد. پس از تعیین راهکارها، می‌بایست اقداماتی برای اجرایی‌سازی آنها انجام داد. این راه‌حل‌ها باید به‌صورت برنامه‌های مدون و زمان‌بندی شده در چارچوب دستورالعمل‌های اجباری برای همه نهادها و دستگاه‌های مربوطه الزام شوند. طبیعتاً برای ایجاد این الزام به قانون یا مصوبه نیاز است تا برای دستگاه‌ها و نهادهای مربوطه لازم‌الاجرا باشد. این مصوبات و قوانین با توجه به محتوای احکام و مخاطبینشان باید نهاد وضع‌کننده

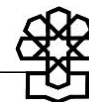
متناسبی آنها را تصویب کند. پس از تصویب این قوانین و ابلاغ آنها، نوبت به اجرای راهکارها می‌رسد و در این صورت تأثیر این فرایند در کاهش آلودگی هوا اتفاق خواهد افتاد. بنابراین هر کجای این چرخه حل مسئله اگر به‌درستی انجام نشود نباید انتظار حل معضل آلودگی هوا را داشت. شکل ۱ نمودار فرایند حل مسئله آلودگی هوا را نشان می‌دهد.

شکل ۱. فرایند حل مسئله آلودگی هوا



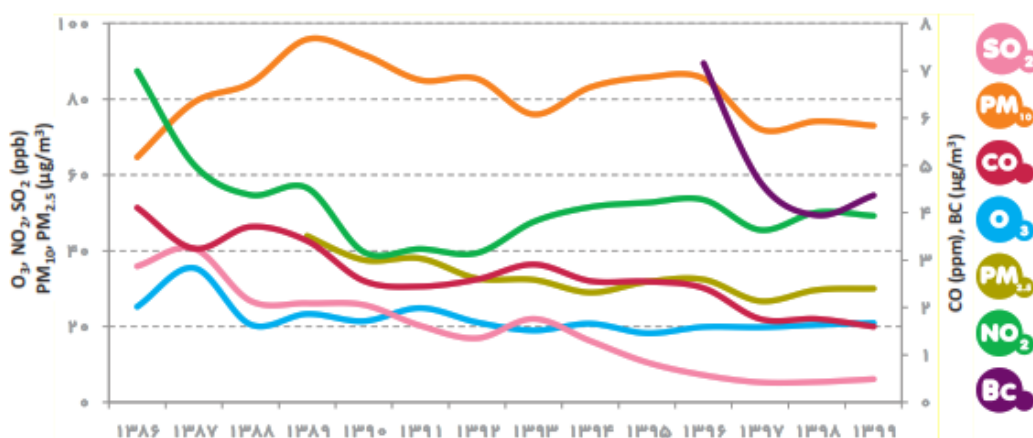
۲. بیان مسئله و اهداف پژوهش

در قسمت قبل اهمیت قانونگذاری در مقابله با آلودگی هوا تشریح و فرایند حل این مسئله بررسی شد. اما مهم‌ترین بخش از فرایند حل معضل آلودگی هوا، اجرای قوانین و مصوبات است که به‌عنوان راهکارهایی برای حل این مسئله تعیین شده‌اند. تا زمانی که راهکارها به مرحله اجرا نرسند نباید انتظار هیچگونه بهبود در کیفیت هوا داشت، کما اینکه صدها قانون و مصوبه هم تصویب شود. برای درک این مسئله کافی است نگاهی به نمودار شکل ۲ ببینیم که غلظت میانگین آلاینده‌های مختلف در هوای شهر تهران را نشان می‌دهد. در این نمودار مشاهده می‌کنید که غلظت میانگین سالیانه اغلب آلاینده‌ها تا سال ۱۳۹۷ روند نزولی داشت ولی از سال ۱۳۹۷ به بعد این روند صعودی شد. دلیل این تغییر روند، توقف اجرای راهکارهای کاهش آلودگی هوا بود. تا سال ۱۳۹۷ اقدامات خوبی نظیر ارتقای کیفیت



سوخت، نوسازی تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها، ممنوعیت تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری، ارتقای استاندارد آلاینده‌گی وسایل نقلیه تولیدی و ... کمابیش اجرا می‌گشت و همین عامل تأثیر خود بر کیفیت هوای شهر تهران را نشان داد. اما پس از سال ۱۳۹۷ به دلایل مختلفی از جمله عدم تخصیص بودجه و منابع مالی، اجرای بیشتر طرح‌های کاهش آلودگی هوا متوقف شد، و با توجه به روند سالیانه افزایشی انتشار آلاینده‌ها که روندی طبیعی است (به دلیل افزایش منابع آلاینده، فرسوده‌تر شدن ناوگان، رشد مصرف انرژی و ...)، غلظت آلاینده‌های مختلف رو به افزایش گذاشت.

شکل ۲. روند غلظت میانگین سالیانه آلاینده‌های مختلف در شهر تهران



منبع: گزارش کیفیت هوای سال ۱۳۹۹ تهران، شرکت کنترل کیفیت هوا.

پس آنچه مهم است، اجرای راهکارهاست و تا اجرا نباشد، تأثیری در کیفیت هوا شهر حادث نخواهد شد. در گزارش پیش رو نیز به سبب اهمیت همین موضوع، نگاهی دقیق به قانون هوای پاک مصوب سال ۱۳۹۶ مجلس شورای اسلامی خواهد شد که آخرین و به‌روزترین قانون جامع در حوزه آلودگی هواست. در این پژوهش میزان پیشرفت اجرای هرکدام از احکام و راهکارهای مندرج در این قانون مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳. مروری اجمالی بر تاریخچه قانونگذاری در حوزه آلودگی هوا

در ایران مصوبات و قوانین زیادی در حوزه آلودگی هوا وجود دارند که چند مرجع حاکمیتی و دولتی تدوین می‌کنند. بیش از ۴۰ قانون و مصوبه مرتبط با آلودگی هوا وجود دارند که البته تعدادی از آنها با مطرح شدن قوانین جدید لغو شده‌اند. سابقه قانونگذاری در حوزه آلودگی هوا در ایران به بیش از ۴۰ سال قبل برمی‌گردد. اولین قانون مربوط به آلودگی هوا در سال ۱۳۵۴ را مجلس وقت با عنوان «آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی هوا» تصویب کرد. بیست سال بعد در سال ۱۳۷۴ قانون «نحوه

جلوگیری از آلودگی هوا» در مجلس شورای اسلامی تصویب شد که کامل‌تر از قانون قبلی بود. پس از تصویب این قانون فرایند تهیه و تصویب آیین‌نامه‌های اجرایی آن در دستور کار دولت قرار گرفت. در فاصله بین سال‌های ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۳ مصوبات زیادی در حوزه‌های مرتبط با آلودگی هوا، به‌خصوص وسائل نقلیه تصویب شد، چندین جلسه شورای عالی محیط زیست نیز به موضوع آلودگی هوا اختصاص یافت که نشان از اهمیت این موضوع در آن زمان دارد. پس از این بازه زمانی نیز اصلاحیه‌هایی برای مصوبات قبلی و مصوبات جدید معدودی در خصوص آلودگی هوا اتخاذ شدند. از سال ۱۳۹۰ به بعد نیز با حاد شدن موضوع آلودگی هوا مخصوصاً در تهران چند مصوبه مختص آلودگی هوا در هیئت وزیران تصویب شدند و در نهایت در سال ۱۳۹۶ قانون «هوای پاک» که اصلاح شده و تکمیل شده قانون «نحوه جلوگیری از آلودگی هوا» مصوب ۱۳۷۴ مجلس و چند مصوبه دولت بود در مجلس شورای اسلامی تصویب شد که در حال حاضر به‌روزترین قانون موجود در حوزه آلودگی هواست.

نهادهای قانونگذار در حوزه آلودگی هوا

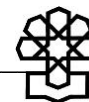
در ایران مجلس شورای اسلامی نهاد اصلی قانونگذاری است و هیئت وزیران در رده زیرین آن مصوبات و آیین‌نامه‌های مختلف جهت اجرایی شدن قوانین را وضع می‌کنند.

علاوه بر این دو نهاد، چند شورا در ساختار حکومت و دولت تعریف شده‌اند که قدرت تصمیم‌گیری در حوزه‌های مربوط به خود را با رعایت قوانین بالادستی دارند.

در حوزه آلودگی هوا نیز شورای عالی محیط زیست که با مسئولیت سازمان حفاظت محیط زیست و مشارکت چند وزارتخانه و نهاد مرتبط و با حضور رئیس‌جمهور تشکیل می‌شود می‌تواند مستقلاً در خصوص مسائل مرتبط با محیط زیست تصمیم‌گیری کند. همچنین از آنجایی که مبحث آلودگی هوا تا حدود زیادی به وضعیت ترافیکی و حمل‌ونقل بستگی دارد، تصمیمات سایر شوراهای عالی نیز می‌تواند در حوزه آلودگی هوا تأثیرگذار باشد.

علاوه بر این نهادها، در سال ۱۳۹۵ طی مصوبه «تشکیل کارگروهی برای اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی هوای کلانشهرها» یک کارگروه با عنوان مصوبه مذکور با مسئولیت معاونت اجرایی نهاد ریاست جمهوری و با مشارکت وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، کشور، نفت، صنعت، معدن و تجارت، امور اقتصاد و دارایی و سازمان‌های محیط زیست، مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، بانک مرکزی جمهوری اسلامی، نیروی انتظامی و شهرداری کلانشهرها تشکیل شد. در دی ماه ۱۳۹۶ و پس از انحلال معاونت اجرایی ریاست جمهوری، مسئولیت این کارگروه برعهده سازمان حفاظت محیط زیست واگذار شد. مصوبات جلسات این کارگروه که به‌صورت ماهیانه تشکیل می‌شود نیز در حوزه آلودگی هوا لازم‌الاجراست.

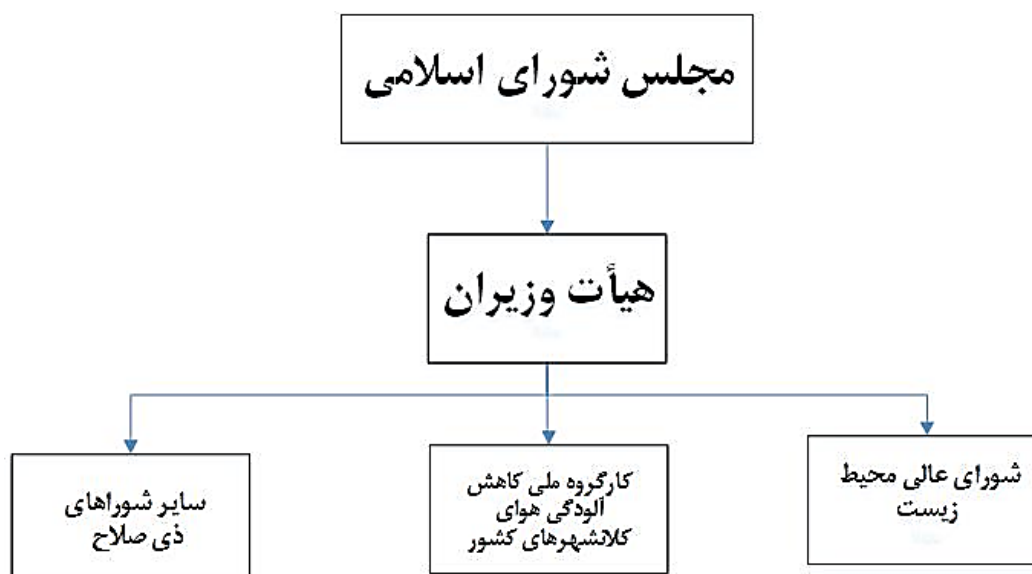
در حوزه‌های محلی نیز شوراهای استانی و شهری می‌توانند قوانینی در خصوص منطقه تحت پوشش خود اخذ کنند.



قوانین و مصوبات می‌تواند به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به حوزه آلودگی هوا مرتبط باشند. قوانین و مصوباتی که فلسفه تصویب آنها کاهش آلودگی هواست، مانند قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب سال ۱۳۷۴ و قانون هوا پاک مصوب سال ۱۳۹۶، مستقیماً به حوزه آلودگی هوا مربوط است. از سوی دیگر مصوباتی مانند آیین‌نامه‌های واردات خودرو یا آیین‌نامه نحوه انجام معاینه فنی به‌طور غیرمستقیم به مسائل مربوط به آلودگی هوا در ارتباط هستند.

شکل ۳ مراجع قانونگذار در حوزه آلودگی هوا را نمایش می‌دهد:

شکل ۳. مراجع قانونگذار در حوزه محیط زیست و آلودگی هوا^۱



دستگاه‌ها و نهادهای هدف قوانین در فرایند و مرجع قانونگذاری مؤثرند، به‌نحوی که اگر یک قانون نهادهایی خارج از دولت را دربرگیرد باید در مجلس شورای اسلامی و یا نهادهای حاکمیتی فرادولتی دیگر تصویب شود. اما اگر نهادهای هدف قانون مذکور تماماً داخل ساختار دولت باشند، مصوبه هیئت وزیران جهت تصمیم‌گیری در خصوص قانون مذکور کافی است به شرط آنکه مصوبات وی ناقض قوانین بالادستی (قانون اساسی، قانون مجلس شورای اسلامی و ...) نباشد. در سطوح پایین‌تر نیز می‌توان از شوراهای عالی تعریف شده در هر حوزه جهت تصمیم‌گیری استفاده کرد. همان‌طور که در بالا اشاره شد شورای عالی محیط زیست به‌طور تخصصی مسائل مرتبط با محیط زیست و آلودگی هوا را بررسی می‌کند. مصوبات شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ترافیک شهرهای کشور نیز می‌تواند در حوزه آلودگی هوا تأثیرگذار باشد. اصولاً فلسفه ایجاد این شوراهای تصمیم‌گیری سریع‌تر در حوزه‌های تخصصی مختلف است و در صورتی که قوانین و مصوبات مورد نظر با همه دستگاه‌های دولتی در ارتباط نبوده و

تنها بخشی از آنها را دربرگیرد، جهت تسریع در تصمیم‌گیری به‌جای طرح در هیئت وزیران می‌تواند در شورای عالی مربوطه مطرح و درخصوص آنها تصمیم‌گیری شود. گفتنی است تصمیمات این شوراها همانند تصمیمات هیئت وزیران برای دستگاه‌های موضوع آن مصوبه لازم‌الاجراست.

قوانین و مصوبات گذشته در حوزه آلودگی هوا

به‌طورکلی قوانین حوزه آلودگی هوا بسته به ماهیت و مرجع قانونگذاری به چند دسته تقسیم می‌شوند. ذیلاً قوانین و مصوبات مربوط به حوزه آلودگی هوا مشخص شده‌اند:

اسناد کلی

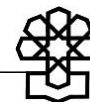
- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران (اصل ۵۰)،
- سیاست‌های کلی نظام در حوزه محیط زیست.

قوانین مجلس شورای اسلامی

- آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۵۴/۰۴/۲۹)،
- برنامه‌های پنج‌ساله توسعه (چهارم، پنجم، ششم)،
- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۷۴/۰۲/۰۳)،
- قانون هوای پاک (مصوب ۱۳۹۶/۰۵/۱۸).

مصوبات هیئت دولت

- تعیین معیارها و ضوابطی که کلیه واردکنندگان و تولیدکنندگان داخلی انواع وسایل نقلیه بنزینی در ساخت و یا ورود موظف به رعایت آن هستند (مصوب ۱۳۷۳/۰۱/۲۴)،
- مصوبه هیئت وزیران راجع به استاندارد گازهای خروجی از اگزوز خودروهای سواری و وانت (مصوب ۱۳۷۸/۰۲/۲۹)،
- مصوبه هیئت وزیران راجع به تولید و ورود مینی‌بوس‌ها و اتوبوس‌های دیزلی فاقد استاندارد مصوب پیرو یک (مصوب ۱۳۷۸/۰۷/۱۲)،
- مصوبه هیئت وزیران راجع به برنامه جامع کاهش آلودگی هوای شهر تهران (مصوب ۱۳۷۹/۰۲/۲۱)،
- آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۷۹/۰۶/۲۸)،
- مصوبه هیئت وزیران راجع به استانداردهای حد مجاز خروجی از کارخانجات و واحدهای صنعتی (مصوب ۱۳۷۹/۰۸/۳۰)،
- مصوبه هیئت وزیران راجع به جایگزینی تاکسی‌های موقت شهر تهران با بیش از پانزده سال عمر با خودروهای نو تولیدی داخلی (مصوب ۱۳۸۱/۰۲/۱۸)،
- آیین‌نامه اجرایی تبصره ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۸۱/۰۴/۰۵)،



- مصوبه هیئت وزیران راجع به رعایت استانداردهای اروپایی در ورود یا ساخت موتورسیکلت (مصوب ۱۳۸۱/۰۸/۱۲)،
- آیین نامه نحوه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده (مصوب ۱۳۸۲/۰۱/۲۴)،
- آیین نامه جایگزینی و امحای تاکسی های فرسوده (مصوب ۱۳۸۲/۰۴/۰۳)،
- آیین نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب ۱۳۸۲/۰۴/۱۰)،
- آیین نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو (مصوب ۱۳۸۲/۰۸/۰۷)،
- مصوبه هیئت وزیران راجع به جدول زمانی استاندارد حد مجاز آلاینده های انواع خودروهای بنزینی، گازوئیلی و دوگانه سوز (مصوب ۱۳۸۳)،
- مصوبه هیئت وزیران راجع به تعیین سن فرسودگی خودروها (مصوب ۱۳۸۳/۰۷/۰۴)،
- تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهور در خصوص اجرای تبصره «۱۳» قانون بودجه سال ۱۳۸۶ کل کشور و ساماندهی و توسعه حمل و نقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده و مدیریت مصرف سوخت و گازسوز کردن خودروها و کاهش تقاضای مصرف (مصوب ۱۳۸۶/۰۴/۳۱)،
- تصویب نامه در خصوص تعیین استانداردهای هوای پاک برای سال های ۱۳۸۸، ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ (مصوب ۱۳۸۸/۰۵/۲۴)،
- آیین نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده (مصوب ۱۳۸۸/۰۳/۱۷)،
- تصویب نامه در خصوص تعیین حد مجاز آلاینده های خروجی از اگزوز خودروها و موتورسیکلت ها (مصوب ۱۳۸۹/۰۶/۳۱)،
- برنامه کاهش آلودگی هوا در هشت شهر بزرگ کشور (مصوب ۱۳۹۰/۱۲/۱۶)،
- تصویب نامه در خصوص الزام دستگاه های اجرایی برای مقابله مؤثر با آلودگی هوا (مصوب ۱۳۹۳/۰۱/۲۴)،
- آیین نامه اجرایی نحوه انجام معاینه فنی و صدور برگ معاینه فنی خودرو (مصوب ۱۳۹۳/۱۰/۱۴)،
- تصویب نامه در خصوص تعیین حد مجاز استانداردهای خروجی از کارخانجات و کارگاه های صنعتی (مصوب ۱۳۹۵/۰۱/۳۱)،
- تصویب نامه در خصوص تشکیل کارگروهی بر اجرای برنامه جامع کاهش آلودگی هوای کلانشهرها (مصوب ۱۳۹۵/۰۳/۰۱)،
- آیین نامه های ذیل قانون هوای پاک.

مصوبات شورای عالی محیط زیست

- استاندارد گازهای خروجی اتومبیل های بنزینی (مصوبه شماره ۱۰۴ مورخ ۱۳۵۹/۰۹/۰۷)،
- کنترل آلودگی هوای تهران (مصوبه شماره ۱۳۵ مورخ ۱۳۷۰/۱۰/۱۲)،
- کنترل آلودگی هوای تهران (مصوبه شماره ۱۳۶ مورخ ۱۳۷۱/۰۳/۰۵)،

- حد مجاز آگزوز خودروهای بنزینی در حال تردد (مصوبه شماره ۱۶۱ مورخ ۱۳۷۷/۰۵/۲۷)،
- کنترل آلودگی هوای تهران (مصوبه شماره ۱۶۲ مورخ ۱۳۷۷/۰۵/۲۷)،
- حد مجاز گازهای خروجی از آگزوز موتورسیکلت‌های دوزمانه و چهارزمانه (مصوبه شماره ۱۹۵ مورخ ۱۳۸۰/۰۷/۲۵)،
- جدول حذف تدریجی اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های دیزلی (مصوبه ۲۴۰ مورخ ۱۳۸۱/۰۸/۲۸).

۴. تشریح قانون هوای پاک

قانون هوای پاک در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۶/۰۴/۲۵ در مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۹۶/۰۵/۱۱ به تأیید شورای نگهبان رسید. این قانون طی نامه شماره ۸۳/۴۰۳۸۲ مورخ ۱۳۹۶/۰۵/۱۸ جهت اجرا از جانب مجلس شورای اسلامی به رئیس‌جمهور ارسال شد. این قانون پیش‌تر به صورت یک لایحه در تاریخ ۱۳۹۳/۰۶/۳۱ طی نامه شماره ۵۰۲۲۰/۷۳۹۹۳ از جانب رئیس‌جمهور جهت بررسی به مجلس شورای اسلامی ارسال شده بود.

قانون هوای پاک مشتمل بر ۳۴ ماده و ۳۹ تبصره بوده و ۸ آیین‌نامه ذیل این قانون تصویب شده است. تا ماده (۱۰) این قانون بیشتر بر منابع متحرک آلاینده هوا تأکید دارد و از ماده (۱۱) به بعد موضوع احکام غالباً به سایر منابع آلاینده هوا مربوط است. از مهم‌ترین مواد این قانون می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

ماده (۲) که آیین‌نامه فنی قانون ذیل این ماده تدوین شده است.

ماده (۶) در خصوص معاینه فنی انواع وسایل نقلیه موتوری.

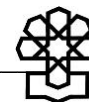
ماده (۸) به موضوع وسایل نقلیه فرسوده و ممنوعیت تردد آنها اشاره دارد.

ماده (۱۱) به هرگونه احداث، توسعه، تغییر خطوط تولید و تغییر محل واحدهای تولید، صنعتی و معدنی را به رعایت ضوابط زیست‌محیطی ملزم می‌کند.

ماده (۱۲) موضوع عوارض آلاینده‌گی واحدهای صنعتی آلاینده را بیان می‌کند.

ماده (۱۸) در خصوص استانداردسازی انواع سوخت‌های مصرفی.

قانون هوای پاک به نسبت قوانین و مصوبات پیش از خود حالت جامع‌تری داشته و تمامی منابع آلاینده هوا را دربرمی‌گیرد. البته نواقص و ایرادهایی نیز دارد که در گزارش‌های بعدی به آنها پرداخته خواهد شد.



۵. بررسی میزان پیشرفت اجرای قانون هوای پاک

پس از بررسی ویژگی‌های قانون هوای پاک و جایگاه آن در حل مسئله آلودگی هوا، نوبت به بررسی میزان پیشرفت اجرای این قانون می‌رسد. همان‌گونه که قبلاً نیز گفته شد مهم‌ترین بخش از حل معضل آلودگی هوا اجرای قوانین و راهکارهاست و هرچقدر در این قسمت پیشرفت ایجاد شود، هوای پاک قابل دسترسی‌تر خواهد بود. در این بخش میزان عملکرد قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن در دو قسمت تشریحی و آماری بررسی خواهد شد. منابع مورد استفاده برای تدوین این بخش به ترتیب اطلاعات ارائه شده در جلسات کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا، گزارش‌های ارائه شده از اجرای قانون هوای پاک سازمان حفاظت محیط زیست، گزارش دیوان محاسبات کشور در خصوص میزان اجرای قانون هوای پاک، آمار و اطلاعات موجود در پایگاه داده‌های دستگاه‌های اجرایی، پرس‌وجو از کارشناسان و متولیان، جستجوی میدانی، وبگردی و درنهایت دانش نویسنده می‌باشد.

گزارش تشریحی

در این قسمت میزان پیشرفت اجرای مفاد قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن به تفکیک ماده و به صورت تشریحی بررسی می‌شود.

ماده (۱)

اصطلاحات به کار رفته در این قانون دارای معانی مشروح زیر است:

۱. آلودگی هوا: عبارت است از انتشار یک یا چند آلاینده اعم از آلاینده‌های جامد، مایع، گاز، پرتوهای یون‌ساز و غیر یون‌ساز، بو و صدا در هوای آزاد، به صورت طبیعی یا انسان ساخت، به مقدار و مدتی که کیفیت هوا را به گونه‌ای تغییر دهد که برای سلامت انسان و موجودات زنده، فرایندهای بوم‌شناختی (اکولوژیکی) یا آثار و ابنیه زیان‌آور بوده و یا سبب از بین رفتن یا کاهش سطح رفاه عمومی شود.
۲. حدود مجاز انتشار آلاینده‌ها: میزان مجاز خروجی آلاینده‌ها از منابع آلوده‌کننده هوا،
۳. منابع آلوده‌کننده هوا به شرح زیر عبارتند از:
 - منابع طبیعی: شامل طوفان‌های گرد و غبار، طوفان‌های شن، آتش‌سوزی جنگل‌ها و مراتع، آتشفشان‌ها و هواویزهای دریایی است.
 - منابع انسان ساخت: شامل:
 - الف) منابع متحرک: هرگونه منبعی از قبیل وسایل نقلیه موتوری و غیرموتوری که در اثر حرکت ایجاد آلودگی می‌کند.
 - ب) منابع ثابت: هرگونه منبعی از قبیل صنایع، عملیات معدنی، کشاورزی، بخش‌های خدماتی،

تجاری، اداری و خانگی که در محلی ثابت سبب انتشار آلاینده‌ها می‌شود.

۴. سازمان: برای رعایت اختصار، در این قانون واژه «سازمان» به جای «سازمان حفاظت محیط زیست» آورده می‌شود.

۵. مواقع اضطرار: مواقعی است که با استمرار پایداری جوی (براساس اعلام سازمان هواشناسی) و با افزایش میزان غلظت آلاینده‌ها (براساس اعلام وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و با همکاری سازمان) شرایط به گونه‌ای در کوتاه‌مدت، سلامت انسان و محیط زیست را دچار مخاطره جدی نماید.

مشروح عملکرد

صرفاً یک‌سری تعاریف واژه‌های مندرج در متن قانون است و به اقدام خاصی نیاز ندارد.

ماده (۲)

تمامی اشخاص، دستگاه‌ها و مؤسسات اعم از دولتی و غیردولتی دستگاه‌هایی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر و یا تصریح نام است و تمامی اشخاص مستقر در مناطق آزاد تجاری - صنعتی، مناطق ویژه اقتصادی، شهرک‌ها و نواحی صنعتی موظفند تا مقررات این قانون را رعایت نمایند.

*سازمان مسئول نظارت بر حسن اجرای این قانون می‌باشد.

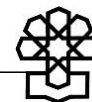
آیین‌نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلاینده‌های موضوع این قانون توسط سازمان تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروح عملکرد

سازمان حفاظت محیط زیست آیین‌نامه فنی ماده (۲) قانون هوای پاک را تهیه کرد و در تاریخ ۱۳۹۷/۰۷/۳۰ به شماره ۱۰۰۶۰۲/ت ۵۵۰۷۲ به تصویب هیئت وزیران رسید. این آیین‌نامه شامل ۲۷ ماده و ۷ تبصره است و برای راهکارهای کاهش آلودگی هوا از منابع مختلف الزاماتی تعیین شده است. ذیلاً گزارش اجرای مواد مختلف این آیین‌نامه را بررسی می‌کنیم.

ماده (۲)

این ماده به تولید و توزیع سوخت استاندارد یورو۴ در کشور اشاره دارد و مشخصاً مخاطب آن وزارت نفت است. برای ارزیابی عملکرد، گزارشات مربوط به سال ۱۳۹۹ بررسی می‌گردد. در سال ۱۳۹۹ در کل کشور حدود ۳۰ میلیون لیتر در روز بنزین یورو۴ و ۲۸ میلیون لیتر گازوئیل یورو۴ توزیع شده است که کمتر از اعداد ذکر شده در قانون یعنی به ترتیب ۷۰ و ۵۵ میلیون لیتر بنزین و گازوئیل یورو۴ می‌باشد.



سوخت یورو ۴ در شهرها و جایگاه‌های مواصلاتی دارای اولویت تقریباً به صورت کامل توزیع شده است اما میزان کل توزیع این سوخت‌ها از مقادیر تعیین شده در قانون کمتر است.

ماده (۳)

در این ماده موضوع تدوین استاندارد ملی برای انواع سوخت‌ها و تولید سوخت براساس استاندارد ملی عنوان شده است. استاندارد ملی انواع سوخت‌ها قبلاً تدوین شده بود، اما با وجود این ماده سازمان ملی استاندارد موظف است استانداردهای تدوین شده پیشین را بازبینی نماید. این استانداردها تاکنون نهایی و ابلاغ نشده‌اند. وزارت نفت نیز براساس استانداردهای پیشین اقدام به تولید و توزیع سوخت می‌نماید.

ماده (۴)

ماده (۴) آیین‌نامه فنی قانون هوای پاک به موضوع جدول زمانبندی حداقل استاندارد آلاینده‌گی الزامی برای تولید و واردات خودروها اشاره می‌کند و به نوعی با ماده (۴) خود قانون در ارتباط است. براساس این جدول زمانبندی، خودروهای سبک تولید داخلی باید از ابتدای سال ۱۳۹۸ به استاندارد آلاینده‌گی یورو ۵ ارتقاء می‌یافتند که این موضوع به ابتدای سال ۱۳۹۹ به تعویق افتاد و نهایتاً اجرایی شد. همچنین کلیه خودروهای سبک و سنگین تولید داخلی و وارداتی می‌بایست از ابتدای سال ۱۴۰۱ دارای استاندارد آلاینده‌گی یورو ۶ باشند. در حال حاضر تمامی خودروهای تولید داخلی و وارداتی براساس حداقل استاندارد الزامی مربوطه تولید و وارد می‌شوند.

ماده (۵)

این ماده به سازمان محیط زیست حکم داده که رویه‌های نظارت خود بر آلاینده‌گی وسایل نقلیه تولید داخلی و وارداتی را اصلاح و به‌روزرسانی نماید. از زمان ابلاغ مصوبه آیین‌نامه ماده (۲) قانون هوای پاک در مهرماه ۱۳۹۷، سازمان حفاظت محیط زیست با تشکیل کمیته فنی متشکل از متخصصین و کارشناسانی از داخل و خارج از سازمان نسبت به اصلاح رویه‌های خود اقدام نموده است. از جمله اقداماتی که در این راستا صورت گرفته می‌توان به تدوین دستورالعمل‌های فنی و اجرایی برای شفاف‌سازی و افزایش دقت در فرایند صدور مجوزهای خودرویی و نظارت بر آلاینده‌گی محصولات تولیدی و وارداتی اشاره نمود. تاکنون دستورالعمل‌های ذیل با همکاری نخبگان و صاحب‌نظران و مشارکت ذی‌نفعان تدوین و برای اجرا ابلاغ گشته است:

- دستورالعمل فرایند صدور گواهی‌نامه تأیید نوع آلاینده‌گی،
- دستورالعمل نحوه اجرای فرایند ارزیابی انطباق آلاینده‌گی خودروهای تولید داخلی،
- دستورالعمل نحوه نمونه‌برداری از خودروهای سبک تولید داخلی برای نظارت بر آلاینده‌گی،

- دستورالعمل نحوه نمونه‌برداری از موتورسیکلت‌های تولید داخل برای نظارت بر آلاینده‌گی،
 - دستورالعمل نحوه انجام آزمون‌های آلاینده‌گی یورو ۴ برای وسایل نقلیه دو و سه چرخ،
 - دستورالعمل ارزیابی شرکت‌های بازرسی همکار سازمان برای اجرای فرایندهای تأیید نوع و تطابق تولید آلاینده‌گی،
 - دستورالعمل نحوه ارزیابی آزمایشگاه‌های همکار برای انجام آزمون‌های آلاینده‌گی خودروهای سبک،
 - دستورالعمل نحوه انجام آزمون‌های آلاینده‌گی خودروهای دیزلی،
 - دستورالعمل فرایند صدور مجوز شماره‌گذاری برای وسایل نقلیه وارداتی.
- البته تاکنون رویه‌های صدور تأیید نوع آلاینده‌گی وسایل نقلیه به روش مکانیزه تغییر نیافته است.

ماده (۶)

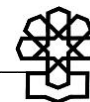
در این ماده سازمان محیط زیست مکلف شده که برای اطمینان از احراز استاندارد آلاینده‌گی روی کلیه تولیدات وسایل نقلیه، نسبت به انجام نمونه‌برداری و آزمون‌های دوره‌ای اقدام نماید. این فرایند که مسبوق به سابقه هم بوده، پس از ابلاغ این آیین‌نامه با جدیت و دقت بیشتری پیگیری شد. در سال ۱۳۹۹ به‌ازای تولید هر ۱۲۰۰ دستگاه خودرو در کشور یک دستگاه برای انجام آزمون‌های آلاینده‌گی نمونه‌برداری شد که این عدد در سال‌های قبل از ۱۳۹۷ در بهترین حالت برابر ۱۸۰۰ دستگاه بود. همچنین در بخش موتورسیکلت نیز تا قبل از سال ۱۳۹۷ آزمون‌های ادواری در بخش آلاینده‌گی انجام نمی‌شد که با تصویب این آیین‌نامه در بخش موتورسیکلت نیز مانند خودرو آزمون‌های ادواری آلاینده‌گی از طرف سازمان حفاظت محیط زیست الزامی گشت و در سال ۱۳۹۹ به‌ازای تولید هر ۱۵۰۰ دستگاه موتورسیکلت در کشور یک دستگاه نمونه‌برداری و مورد آزمون قرار می‌گیرد.

ماده (۷)

در ماده (۷) آیین‌نامه فنی قانون به سازمان ملی استاندارد مأموریت داده شده که برای تمامی تجهیزات کنترل‌کننده آلاینده‌گی وسایل نقلیه از جمله کاتالیست، فیلتر ذرات و ... استاندارد ملی تدوین و اجباری کند. این حکم در ماده (۴) خود قانون نیز اشاره شده است. تاکنون هیچکدام از استانداردهای مربوطه اجباری و پیاده‌سازی نشده است.

ماده (۸)

وزارت صنعت، معدن و تجارت در ماده (۸) مکلف شده که حقوق ورودی خودروهای برقی، هیبریدی و پایه گازسوز را به حداقل برساند. این اقدام صرفاً برای خودروهای تمام برقی و هیبریدی با حجم موتور کمتر از ۱۵۰۰ سی‌سی افتاده و برای خودروهای پایه گازسوز تعرفه برابر خودروهای بنزینی است. همچنین برای



خودروهای هیبریدی نیز تعرفه گمرکی با افزایش حجم موتور تا ۴۵ درصد افزایش می‌یابد.

ماده (۹)

در این ماده وزارت نفت مکلف شده قیمت سوخت گاز را برای خودروهای گازسوز به‌نحوی تعیین نماید که مزیتی نسبی در مقایسه با سوخت بنزین برای مصرف‌کنندگان داشته باشد که این مورد اجرا شده است.

ماده (۱۰)

مطابق ماده (۱۰) آیین‌نامه فنی، پلیس راهور موظف است در زمان شماره‌گذاری وسایل نقلیه، اطلاعات مربوط به تجهیزات کاهنده آلاینده‌گی آن به‌گونه‌ای ثبت نماید که در زمان انجام معاینه فنی در سامانه سیمفا قابل مشاهده و بازرسی باشد. با وجود ارسال اطلاعات مربوطه از جانب سازمان حفاظت محیط زیست به پلیس، تاکنون اقدامی برای ثبت این دست اطلاعات در سامانه پلیس راهور صورت نگرفته است.

ماده (۱۱)

در ماده (۱۱) شماره‌گذاری هر موتورسیکلت بنزینی منوط به ارائه گواهی اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت فرسوده تعیین شده. در حال حاضر موتورسیکلت‌های فرسوده در کشور اسقاط نمی‌شوند و موتورسیکلت‌سازان برای عدم جلوگیری از شماره‌گذاری تولیداتشان از گواهی اسقاط خودروها و امکان معادل‌سازی آنها با گواهی اسقاط موتورسیکلت (ارزش گواهی اسقاط یک خودروی سواری به‌اندازه گواهی اسقاط ۷ موتورسیکلت است) استفاده می‌نمایند.

ماده (۱۲)

این ماده به نوعی عامل تشویق موتورسیکلت‌سازان برای تولید موتورسیکلت‌های برقی است. با این حال به‌دلیل اینکه مشتریان موتورسیکلت‌های برقی در کشور کم بوده و استقبال چندانی از این موتورسیکلت‌ها نمی‌شود، موتورسیکلت‌سازان اقبال چندانی به استفاده از امکانات این ماده ندارند.

ماده (۱۳)

در ماده (۱۳) آیین‌نامه به شرکت‌های حمل‌ونقل پیک موتوری حکم داده شده که برای اخذ مجوز فعالیت یا تمدید مجوز فعالیت خود بایستی تمامی ناوگان خود را برقی کنند. این ماده تاکنون هیچ اقدامی نداشته و تقریباً تمامی ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل پیک موتوری بنزینی هستند و صرفاً چند شرکت انگشت‌شمار در تهران و مشهد دارای ناوگان برقی می‌باشند.

ماده (۱۴)

پیرو ماده (۱۳)، در ماده (۱۴) آیین‌نامه فنی نیز تمامی دستگاه‌های موضوع ماده (۵) قانون مدیریت خدمات کشوری مکلف شده‌اند موتورسیکلت‌های تحت مالکیت خود را در شهرهای دارای اولویت برقی کنند که تاکنون هیچ اقدامی توسط هیچ دستگاهی در این خصوص انجام نشده است.

ماده (۱۵)

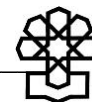
این ماده به تدوین حدود مجاز معاینه فنی آلاینده‌گی وسایل نقلیه با توجه به مشخصات آنها اشاره دارد که این حدود در سال ۱۳۹۹ توسط سازمان حفاظت محیط زیست تدوین و ابلاغ شده و در حال اجراست.

ماده (۱۶)

این ماده به وزارت نفت حکم داده که طرح کهاب (کاهش، هدایت، انتقال و بازیابی بخار بنزین) را در کل کشور اجرایی کند. سابقه این موضوع به سال ۱۳۸۷ برمی‌گردد و با گذشت بیش از ۱۳ سال هنوز طرح کهاب در کشور تکمیل نشده است. این طرح در سه بخش باید بر روی انبارهای سوخت، تانکرهای حامل سوخت و جایگاه‌های توزیع سوخت اجرا شود. از این بین در بخش انبارها صرفاً در سه انبار در تهران، کرج و بندرعباس تکمیل شده و در دو انبار دیگر نیز به صورت پایلوت انجام شده است و در ۲۸ انبار دیگر موجود در کشور اقدامی صورت نگرفته. در بخش تانکرها نیز از بین حدود ۱۲۰۰۰ تانکر حمل سوخت فعال در کشور تقریباً ۴۲۰۰ تانکر مجهز شده‌اند و در مابقی آنها اقدامی انجام نشده است. در بخش جایگاه‌های توزیع سوخت نیز ابتدا ذکر این نکته ضروری است که طرح کهاب در جایگاه‌ها شامل دو مرحله است، مرحله اول در مخازن و مرحله دوم در نازل‌ها، که مرحله اول تقریباً در تمامی جایگاه‌های کشور اجرا شده اما مرحله دوم در هیچ‌کدام از ۳۴۰۰ جایگاه فعال در کشور انجام نشده است.

ماده (۱۷)

مطابق این ماده کلیه دستگاه‌های موضوع ماده (۵) قانون مدیریت خدمات کشوری موظف شده‌اند در شهرهای با اولویت آلودگی هوا در خرید یا به‌کارگیری وسایل نقلیه سنگین و نیمه‌سنگین صرفاً از خودروهای با عمر زیر پنج سال یا دارای فیلتر ذرات معلق و یا گازسوز و برقی استفاده کنند. در سال ۱۳۹۹ تعداد ۳۳۹ دستگاه انواع تجهیزات سنگین و نیمه‌سنگین توسط دستگاه‌های مزبور در شهرهای با اولویت آلودگی هوا خرید/به‌کارگیری شده که از این تعداد صرفاً ۱۷ دستگاه که دستگاه متولی آن شرکت پخش فراورده‌های نفتی بوده است، از ضوابط مندرج در این ماده تخطی نموده.

**ماده (۱۸)**

در این ماده سازمان ملی استاندارد مکلف شده که استاندارد ملی راهبری ایستگاه‌های پایش و تجهیزات آنها را تدوین و اجباری کند. براساس آخرین گزارشات، این استانداردها تدوین شده اما تاکنون اجباری نشده است.

ماده (۱۹)

در ماده (۱۹) آیین‌نامه فنی سازمان ملی استاندارد موظف بوده که فهرست تجهیزات مورد تأیید پایش آلودگی هوا را جهت استفاده دستگاه‌های دولتی و عمومی تعیین نماید. این فهرست در بسایت این سازمان موجود است. در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ مجموعاً ۷۱ مورد خرید تجهیزات پایش آلودگی هوا توسط نهادهای دولتی و عمومی ثبت شده که از این بین پنج مورد خارج از فهرست مورد تأیید سازمان ملی استاندارد بوده است.

ماده (۲۰)

در این ماده به تمامی ارگان‌هایی که تجهیزات پایش آلودگی هوا دارند وظیفه داده شده که اطلاعات ایستگاه‌های خود را به صورت وب سرویس در اختیار سایر نهادها گذاشته و اطلاعات تمامی ایستگاه‌های پایش کشور در سامانه جامع پایش آلودگی هوا که توسط سازمان حفاظت محیط زیست ایجاد شده است تجمیع گردد. در حال حاضر ۳۱۴ ایستگاه پایش آلودگی هوا در کشور وجود دارد که بخشی از آنها تحت مالکیت سازمان حفاظت محیط زیست و مابقی تحت مالکیت شهرداری‌ها، دانشگاه‌های علوم پزشکی، ادارات هواشناسی و برخی از پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها قرار دارد که از این تعداد صرفاً ۲۰۴ دستگاه اطلاعات خود را در اختیار سامانه جامع پایش قرار داده‌اند.

ماده (۲۱)

ماده (۲۱) آیین‌نامه فنی به لزوم برخط کردن و اطلاع‌رسانی داده‌های کیفیت هوای شهرها توسط سازمان حفاظت محیط زیست اشاره دارد که این مهم انجام شده و خدماتی اینترنتی و نرم‌افزاری برای این منظور راه‌اندازی گشته‌اند.

ماده (۲۲)

براساس این ماده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مکلف شده که هزینه‌های ایجاد شده ناشی از بیماری‌ها و مرگ‌ومیرهای منتسب به آلودگی هوا را در کلانشهرهای با اولویت آلودگی هوا برآورد نماید. وزارت مذکور این مطالعه را در سال ۱۳۹۸ بر مبنای اطلاعات سال ۱۳۹۶ در ۱۰ استان و ۱۰

کلانشهر کشور انجام داده و بر مبنای نتایج این مطالعه کل خسارات ناشی از آلودگی هوا از لحاظ سلامتی در این ۱۰ استان بین ۱۳۶۰۰ تا ۲۴۲۰۰ میلیارد تومان برآورد شده است. همچنین خسارت مذکور در کلانشهر تهران نیز حدود ۲۹۰۰ میلیارد تومان تخمین زده شده است.

ماده (۲۳)

مطابق این ماده وزارت نیرو مکلف است برای آن نیروگاه‌هایی که در سال ۱۳۹۷ بیش از ۳۰ روز از سوخت مازوت استفاده کرده‌اند تجهیزات کاهش و کنترل آلاینده‌گی نصب نماید. هیچگونه اقدامی تاکنون در این خصوص از سوی وزارت مزبور انجام نشده است.

ماده (۲۴)

در ماده (۲۴) آیین‌نامه فنی سازمان حفاظت محیط زیست مکلف شده که مطالعات سیاهه انتشار آلاینده‌های هوا را برای کلانشهرهای دارای اولویت آلودگی هوا تدوین و در سامانه پویا بارگذاری نماید. این مطالعه در سال ۱۳۹۸ شروع شده و در سال ۱۳۹۹ برای ۹ کلانشهر کشور به اتمام رسید. نتایج این مطالعه در سامانه اینترنتی به نشانی www.Emissioninventory.doe.ir موجود می‌باشد.

ماده (۲۵)

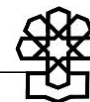
مضمون این ماده ایجاد رشته‌ها و گرایش‌های مرتبط با آلودگی هوا توسط وزارت علوم، تحقیقات و فناوری است که این رشته‌ها و گرایش‌ها در حال حاضر موجود می‌باشند.

ماده (۲۶)

در این ماده نیز به وزارت علوم، تحقیقات و فناوری حکم داده شده تا از ظرفیت آزمایشگاه‌های تخصصی عضو شبکه آزمایشگاه‌های علمی ایران (شاعا) به‌نحوی بهره‌برداری کند تا برای انجام آزمایشات مربوط به پایش آلودگی هوا و منابع آلاینده هوا نیازی به آزمایشگاه‌های خارجی نباشد. فهرست آزمایشگاه‌های مذکور تدوین و ابلاغ شده است اما با این وجود برای انجام برخی آزمایشات مربوط به پایش آلودگی هوا و اندازه‌گیری منابع آلاینده، مانند آلاینده‌گی خودروهای دیزلی، وابستگی به آزمایشگاه‌های خارجی وجود دارد.

ماده (۳)

در مواقع اضطرار، سازمان با همکاری وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران باید ممنوعیت‌ها یا



محدودیت‌های موقت زمانی، مکانی و نوعی را برای پیشگیری از اثرات زیان‌بار و مقابله با منابع آلوده‌کننده هوا برقرار نماید و بلافاصله مراتب را از طریق رسانه‌های همگانی، به اطلاع عموم برساند. با برطرف شدن شرایط اضطراری و کاهش آلودگی هوا، سازمان نسبت به رفع ممنوعیت و محدودیت برقرار شده، اقدام و مراتب را به‌نحو مقتضی به عموم اطلاع می‌دهد.

تبصره «۱» - میزان و نحوه جریمه نقدی و توقف واحدهای مشمول متمد از دستور سازمان و دارندگان وسایل نقلیه موتوری که وارد محدوده ممنوعه می‌شوند بنابر پیشنهاد مشترک سازمان و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به تصویب هیئت وزیران رسیده و جهت اقدام قانونی لازم به مجلس شورای اسلامی ارسال می‌گردد.

تبصره «۲» - در این شرایط تمامی دستگاه‌ها و ارگان‌های ذی‌ربط در محدوده ضوابط قانونی موظف به همکاری و رعایت الزامات اعلامی سازمان می‌باشند. مسئولان و مدیران مستنکف از این حکم، مشمول ماده (۵۷۶) قانون مجازات اسلامی (کتاب پنجم - تعزیرات) می‌شوند.

تبصره «۳» - سازمان موظف است آیین‌نامه اجرایی مدیریت شرایط اضطرار و به‌روزرسانی آن را با همکاری وزارتخانه‌های «بهداشت، درمان و آموزش پزشکی»، «کشور» و «صنعت، معدن و تجارت» و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران تهیه کند و حداکثر شش ماه پس از ابلاغ این قانون به تصویب هیئت وزیران برساند.

مشروح عملکرد

آیین‌نامه شرایط اضطرار آلودگی هوا به شماره ۹۵۲۰۱/ت/۵۵۰۷۱ در تاریخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۸ به تصویب هیئت وزیران رسید. همچنین دستورالعمل این آیین‌نامه که مجموعه اقدامات و الزامات دستگاه‌های اجرایی در مواقع اضطرار آلودگی هوا را تعیین می‌کند نیز تدوین و به تصویب هیئت وزیران رسید. پیشنهاد مربوط به تبصره «۱» این ماده نیز توسط دولت تعیین و در تاریخ ۱۳۹۷/۰۶/۱۱ به مجلس شورای اسلامی ارسال گشته است.

بنابراین ماده (۳) قانون در بخش آیین‌نامه‌نویسی و تدوین دستورالعمل عملکرد خوبی داشته است. اما در اجرای این آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها اهمال صورت گرفته و نقص‌هایی وجود دارد. مهم‌ترین موارد نقصان در اجرای این ماده، آیین‌نامه و دستورالعمل‌هایش می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

۱. تشکیل کارگروه‌های اضطرار آلودگی هوا در استان‌ها با وقفه، نامنظم و خارج از چارچوب تعیین شده در آیین‌نامه صورت می‌گیرد. براساس فرایند تعیین شده در آیین‌نامه شرایط اضطرار آلودگی هوا، حداقل ۹۶ ساعت قبل از وقوع شرایط مزبور می‌بایست کمیته اضطرار آلودگی هوا تشکیل شود. اما بعضاً مشاهده می‌کنیم که این کمیته حتی چند روز پس از شروع مواقع اضطرار تشکیل جلسه می‌دهد که این امر موجب از دست رفتن فرصت پیشگیری و اقدام مناسب شده و به‌طور کلی ماهیت کمیته

مذکور را زیر سؤال می‌برد. کارگروه شرایط اضطرار آلودگی هوا بایستی چند روز پیش از وقوع شرایط اضطرار تشکیل جلسه داده تا با اتخاذ تصمیمات مؤثر، اولاً از وقوع شرایط اضطرار پیش‌بینی شده جلوگیری یا شدت آن را کاهش دهد و ثانیاً مراتبی را تعیین کند که مردم شهر کمترین خسارت جانی را در نتیجه وقوع شرایط اضطرار آلودگی هوا ببینند.

۲. اقدامات و وظایف تعیین شده در دستورالعمل شرایط اضطرار آلودگی هوا به‌طور کامل اجرا نشده و تصمیمات مأخوذه با رده‌بندی وضعیت آلودگی حادث شده تناسب ندارد. معمولاً در جلسات کارگروه اضطرار تصمیماتی مانند ممنوعیت تردد خودروهای دودزا، محدودیت تردد خودروهای دیزلی، محدودیت در فعالیت و سوخت مصرفی صنایع و نیروگاه‌های اطراف شهر و به‌ندرت تعطیلی مدارس به‌عنوان صورتجلسه اعلام می‌شود. درحالی‌که مواردی مانند تعطیلی یا تأخیر در شروع به‌کار ادارات و نهادهای عمومی و صنفی، ممنوعیت ورزش در فضای باز، لغو برنامه‌های فرهنگی، هنری و ورزشی، محدودیت تردد خودروها و موتورسیکلت‌ها در زمان و مکان‌های از پیش تعیین شده، توزیع ماسک و ... که در دستورالعمل مربوطه متناسب با رده‌بندی کیفی هوا مقرر شده‌اند معمولاً اجرا نمی‌شوند.

ماده (۴)

تولید انواع وسایل نقلیه موتوری و واردات آنها مستلزم رعایت حدود مجاز انتشار آلاینده‌های موضوع این قانون، اعلامی از سوی سازمان می‌باشد.

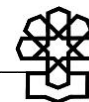
استاندارد ساخت و تولید حد مجاز مصرف سوخت و واردات قطعات واجد استاندارد مرتبط با احتراق و یا مؤثر بر آلودگی وسایل نقلیه از قبیل اگزوز، صافی (فیلتر) و واکنش‌ساز (کاتالیست) توسط سازمان ملی استاندارد ایران تعیین، کنترل و نظارت می‌شود و با متخلفان برخورد قانونی صورت می‌گیرد.

شماره‌گذاری انواع وسایل نقلیه موتوری اعم از داخلی و وارداتی مستلزم رعایت حدود مجاز انتشار آلاینده‌های موضوع این قانون و اخذ تأییدیه سازمان می‌باشد. سازمان موظف است از ادامه تولید و ورود وسایل نقلیه‌ای که حدود مجاز انتشار آلاینده‌های تعریف شده موضوع این قانون را رعایت نمی‌نمایند، جلوگیری نماید. پیش فروش یا فروش این‌گونه وسایل نقلیه موتوری ممنوع است.

تبصره - سازمان مکلف است با همکاری سازمان ملی استاندارد ایران طی مدت اجرای قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، حدود مجاز انتشار آلاینده‌ها را به استاندارد روز دنیا ارتقا دهد.

مشروح عملکرد

این ماده از مهم‌ترین مواد قانون هوای پاک بوده و به الزامات آلودگی انواع وسایل نقلیه تولید داخلی یا وارداتی اشاره دارد. در این ماده برای سه دستگاه وظایفی مشخص شده، سازمان ملی استاندارد،



سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت صنعت به‌عنوان نهاد سیاستگذار صنعت خودرو. حال وظایف هریک از این سه دستگاه را جداگانه بررسی می‌کنیم.

سازمان ملی استاندارد: وظیفه تدوین و نظارت بر استانداردهای مصرف سوخت و قطعات مرتبط با احتراق و آلاینده‌گی وسایل نقلیه را برعهده دارد. از بین این موارد صرفاً استاندارد مربوط به مصرف سوخت قبلاً تدوین شده و اجرا می‌گردد و در حال حاضر در شُرُف بازننگری است. اما در خصوص استاندارد قطعات مرتبط با احتراق و آلاینده‌گی وسایل نقلیه مانند کاتالیست^۱، فیلتر ذرات^۲، کاهنده اکسیدهای نیتروژن^۳، کاهنده اکسیدهای دیزلی^۴، کنیستر^۵ و ... هنوز استاندارد ملی تدوین نشده و صرفاً در برخی موارد پیش‌نویس استاندارد تهیه گشته است. عدم تدوین و نظارت بر این استانداردها می‌تواند تأثیرات زیادی در افت کیفیت هوای شهرها بگذارد. به‌عنوان مثال در حال حاضر برخی از تولیدکنندگان کاتالیست خودروهای بنزینی در حال تولید و توزیع کاتالیست‌های تقلبی هستند که فاقد هرگونه پوشش کاتالیزوری است و صرفاً یک قوطی فلزی می‌باشد که هیچ تأثیری در کاهش آلاینده‌گی خودرو ندارد. متأسفانه این کاتالیست‌های تقلبی به‌وفور تولید و در بازار توزیع می‌گردند و به‌دلیل قیمت پایین مورد استقبال مردم نیز قرار می‌گیرند. تاکنون نهادهای نظارتی نیز نتوانسته‌اند برخورد مناسبی با این واحدها داشته باشند و دلیل آن هم صرفاً این است که در حال حاضر هیچ‌گونه الزام کیفی و استاندارد برای تولید کاتالیست خودرو وجود ندارد و قانوناً تولید این‌گونه کاتالیست‌ها تخلف یا جرم محسوب نمی‌شود. علاوه بر این در صنعت خودروسازی نیز بعضاً کاتالیست غیراستاندارد و فاقد الزامات کیفی و بازدهی مناسب روی خودروها نصب می‌شود و به همین دلیل است که معمولاً پس از چند سال کاتالیست خودروهای در حال تردد دچار افت شدید عملکردی شده و آلاینده‌گی خودروها به‌شدت افزایش پیدا می‌کند. بنابراین تدوین استاندارد کیفی انواع قطعات کاهنده آلاینده‌گی وسایل نقلیه مهم‌ترین وظیفه سازمان ملی استاندارد در قانون هوای پاک است که عملاً مغفول مانده.

سازمان حفاظت محیط زیست: وظیفه این سازمان در این ماده جلوگیری از تولید یا ورود وسایل نقلیه‌ای است که حدود مجاز انتشار آلاینده‌های موضوع این قانون را رعایت نمی‌کنند. به‌طور کلی این سازمان در اجرای وظیفه مذکور عملکرد خوبی داشته و کلیه خودروهای تولید داخلی یا وارداتی حدود مجاز انتشار آلاینده‌ها را رعایت می‌نمایند. البته از سال ۱۳۹۶ به‌علت ممنوعیت واردات خودرو، عملاً حیطة این ماده به وسایل نقلیه تولید داخلی محدود شد و وسایل نقلیه بسیار محدودی در طول این چند سال وارد کشور شده‌اند. در خصوص وسایل نقلیه تولید داخلی نیز که به سه دسته خودروهای سبک، خودروهای سنگین و موتورسیکلت دسته‌بندی می‌شوند، حداقل استاندارد آلاینده‌گی الزامی براساس جدول ذیل است:

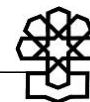
1. Catalyst
2. Diesel Particulate Filter (DPF)
3. Selective Catalytic Reduction (SCR)
4. Diesel Oxidation Catalyst (DOC)
5. Canister

جدول ۳. جدول زمانبندی حداقل استاندارد آلاینده‌گی الزامی برای تولید وسایل نقلیه

دسته‌بندی	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱ به بعد
خودروهای سبک	یورو ۴		یورو ۵		یورو ۶	
خودروهای سنگین	یورو ۴ + فیلتر ذرات یا EEV					
موتورسیکلت	یورو ۳		یورو ۴		یورو ۵	

تمامی خودروها و موتورسیکلت‌های تولید داخل پیش از دریافت مجوز شماره‌گذاری تأییدیه مربوط به رعایت سطح آلاینده‌گی الزامی را از جانب سازمان حفاظت محیط زیست دریافت کرده‌اند. همچنین این سازمان در حین تولید خودروها و موتورسیکلت‌ها نیز به‌صورت منظم اقدام به نمونه‌برداری و انجام آزمایش روی نمونه‌های اخذ شده از خطوط تولید می‌کند در حال حاضر حدود ۴۵۰ مدل انواع خودرو و موتورسیکلت در داخل کشور تولید می‌شوند که همگی دارای تأییدیه استاندارد آلاینده‌گی مربوطه از سازمان حفاظت محیط زیست هستند. با این وجود برای اجرای هرچه بهتر و دقیق‌تر این نظارت از جانب سازمان محیط زیست موارد ذیل می‌بایست تحقق یابد:

- افزایش امکانات مالی و سرمایه انسانی سازمان محیط زیست،
 - ایجاد آزمایشگاه‌های مرجع برای انجام آزمون‌های آلاینده‌گی انواع وسایل نقلیه داخل کشور همسطح با آخرین استانداردهای جهانی،
 - ایجاد سامانه یکپارچه برای ارتباط با سایر نهادهای ناظر بر صنعت خودرو مانند سازمان ملی استاندارد، وزارت صنعت، معدن و تجارت و پلیس راهور ناجا جهت بهبود کیفیت و چابکی نظارت،
 - ایجاد ارتباط با نهادهای مرجع بین‌المللی در خصوص صحت‌گذاری استانداردهای وسایل نقلیه،
 - انجام آزمون‌های آلاینده‌گی واقعی برای صدور تأییدیه آلاینده‌گی وسایل نقلیه تولید داخل.
- وزارت صنعت، معدن و تجارت: این وزارتخانه که نقش سیاست‌گذاری و پشتیبانی از صنعت خودرو را دارد، الزام تولیدکنندگان به رعایت استانداردهای آلاینده‌گی قانونی و فراهم آوردن امکانات مناسب برای خودروسازان جهت جاری‌سازی این استانداردهاست. اما برخلاف نقش مذکور، این وزارتخانه همواره سعی در حذف یا کاهش الزامات کیفی تولید وسایل نقلیه بوده و به‌جای ترغیب تولیدکنندگان به رعایت الزامات قانونی، سعی در ایجاد راه فرار از این الزامات برای تولیدکنندگان مذکور داشته است. از نمونه این تلاش‌ها می‌توان به تعویق زمان اجرای استاندارد آلاینده‌گی یورو ۵ خودروهای سبک از ابتدای سال ۱۳۹۸ به ابتدای سال ۱۳۹۹ و همچنین تعویق الزام استاندارد آلاینده‌گی یورو ۵ موتورسیکلت‌ها از ابتدای سال ۱۴۰۰ به ابتدای سال ۱۴۰۱ اشاره کرد که همه این موارد صرفاً با پیگیری وزارت صنعت، معدن و تجارت محقق شد.
- بنابراین به‌طور خلاصه از بین مخاطبان احکام مندرج در ماده (۴) قانون هوای پاک، صرفاً عملکرد سازمان حفاظت محیط زیست مناسب بوده و عملکرد سازمان ملی استاندارد و وزارت صنعت، معدن و



تجارت از زمان تصویب قانون تا به امروز ضعیف بوده است.

ماده (۶)

تمامی خودروسازهای داخلی و واردکنندگان خودروهای خارجی مکلفند خودروهای مشتریان خود را تا حداقل دو سال تمام یا چهل هزار کیلومتر (به مجرد تحقق هرکدام از آنها) ضمانت (گارانتی) کامل نمایند. کلیه قطعات، لوازم و تجهیزات مکانیکی، الکترونیکی، هشداردهنده و تعویضی متعلق به خودروها که وظیفه کنترل انتشار آلاینده‌های خودرو را برعهده دارند طی این مدت مشمول ضمانت کامل می‌باشند و در صورت خرابی، هزینه اصلاح، تعمیر، تنظیم و تعویض قطعه، به صورت رایگان، حسب مورد برعهده خودروساز داخلی یا نمایندگی خودروساز خارجی است.

تبصره - واردکنندگان و عرضه‌کنندگان خودروهای خارجی موظفند علاوه بر رعایت حداقل ضمانت مندرج در این ماده، سایر خدمات و ضمانت‌های مازاد شرکت سازنده را نسبت به بهره‌برداران داخلی اعمال نمایند.

مشروح عملکرد

در حال حاضر مطابق مواد (۱۲) و (۱۳) آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو دوره گارانتی قطعات خودرو برابر دو سال یا ۴۰ هزار کیلومتر تعیین شده که برابر بازه زمانی مندرج در ماده (۵) قانون هوای پاک است و این ماده در حال اجراست. بنابراین عملکرد مفاد این ماده قابل قبول است، ولی درعین حال این مفاد دارای ایرادهایی است که نیاز به اصلاح دارد. در گزارش‌های بعدی درخصوص اصلاح مفاد قانون هوای پاک، این ایرادها تشریح و پیشنهاد اصلاحی ارائه خواهد شد.

ماده (۶)

به منظور اطمینان از صحت عملکرد خودرو در زمینه‌های فنی و ایمنی و کنترل آلاینده‌های هوا و صدا، انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه‌سنگین، سنگین، موتورسیکلت که توسط بخش‌های دولتی، عمومی و غیردولتی به کار گرفته می‌شوند، در دوره‌های زمانی منظم و توسط مراکز مورد تأیید سازمان الزامی است.

تبصره «۱» - دوره معافیت انجام معاینه فنی، از زمان تولید، برای وسایل نقلیه شخصی و دولتی چهار سال و برای وسایل نقلیه عمومی یک سال تعیین می‌شود. راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی موظف است در صورتی که دارنده وسایل نقلیه موضوع این ماده با اتمام دوره معافیت یا انقضای اعتبار گواهی معاینه فنی از مراجعه به مراکز مجاز معاینه فنی و دریافت گواهی معاینه فنی خودداری نماید،

ضمن متوقف نمودن خودرو، در ازای هر روز تردد بدون گواهی مذکور، نسبت به صدور قبض جریمه مطابق با قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی جهت دارنده خودرو اقدام نماید.

تبصره «۲» - در صورتی که متصدیان و کارکنان مراکز مجاز معاینه فنی و یا مأموران و ناظران بر عملکرد آنان، برخلاف مقررات موضوع این ماده، اقدام به صدور گواهی معاینه فنی نمایند به حداکثر مجازات جرم صدور گواهی خلاف واقع، موضوع ماده (۵۴۰) قانون مجازات اسلامی (کتاب پنجم - تعزیرات و مجازات‌های باز دارنده مصوب ۱۳۷۵/۳/۲ و اصلاحات و الحاقات بعدی) محکوم می‌شوند.

تبصره «۳» - مراکز معاینه فنی که از ضوابط تأسیس، فعالیت و تعرفه انجام معاینات مربوط تخلف نمایند با اعلام سازمان، وزارت کشور یا وزارت راه و شهرسازی به جزای نقدی درجه شش موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۲/۱ محکوم و در صورت تکرار تخلف حسب مورد به تعلیق پروانه فعالیت از یک ماه تا یک سال و یا لغو دائم پروانه فعالیت محکوم می‌شوند. وجوه حاصل از اجرای این ماده پس از واریز به خزانه در چهارچوب قوانین بودجه سنواتی جهت ساماندهی، آموزش و ارتقای نظارت بر مراکز معاینه فنی توسط سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به مصرف می‌رسد.

تبصره «۴» - نرخ بهای خدمات صدور گواهی معاینه فنی موضوع این ماده توسط وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی تعیین و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

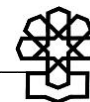
تبصره «۵» - صدور گواهی معاینه فنی وسایل نقلیه ریلی، هوایی و دریایی براساس استانداردها و ضوابط سازمان‌های بین‌المللی مرتبط توسط دستگاه اجرایی ذی‌ربط انجام می‌گیرد و مسئولیت کنترل و نظارت بر گواهینامه مذکور برعهده سازمان است.

تبصره «۶» - فروشندگان خودرو مکلفند در هنگام انجام معامله، نسبت به ارائه گواهی معتبر معاینه فنی اقدام نمایند.

مشروح عملکرد

ماده (۶) قانون هوای پاک به لزوم انجام معاینه فنی دوره‌ای وسایل نقلیه در حال تردد اشاره دارد و یکی از مهم‌ترین و مؤثرترین مواد قانون هوای پاک است. الزام معاینه فنی برای همه وسایل نقلیه منجر به فیلتر شدن وسایل نقلیه فرسوده و بیش‌آلاینده از ترافیک شهرها می‌شود که این دسته از وسایل نقلیه بیشترین سهم را در انتشار آلاینده‌ها به هوا دارند. بنابراین حذف ناوگان بیش‌آلاینده از بین خودروهای در حال تردد می‌تواند سهم بسزایی در بهبود کیفیت هوای شهرها بگذارد.

در حال حاضر بیش از ۶۰۰ مرکز معاینه فنی فعال در کل کشور برای انواع خودروهای سبک، سنگین و موتورسیکلت وجود دارند که بخشی زیرمجموعه وزارت کشور و بخش دیگری زیرمجموعه



وزارت راه و شهرسازی فعالیت می‌کنند. وظیفه نظارت بر فعالیت این مراکز برعهده سازمان حفاظت محیط زیست و وزارتخانه مربوطه است. با وجود این نظارت‌ها تخلفات و ایرادهای زیادی در مراکز معاینه فنی کشور وجود دارند که قسمتی به‌صورت عمدی و قسمتی نیز سهواً صورت می‌گیرد. وجود این تخلفات و ایرادها، قابلیت اطمینان گواهی‌های معاینه فنی صادره در کشور را تحت‌الشعاع قرار داده است. در هر صورت هدف این ماده این است که همه وسایل نقلیه در زمان تردد در کشور دارای گواهی معاینه فنی باشند، چیزی که تا به امروز محقق نشده است. با توجه به حجم عظیم پایش و نظارت مربوط به معاینه فنی همه وسایل نقلیه در حال تردد، این امر می‌بایست به‌صورت مکانیزه و هوشمند انجام شود. به آن معنا که به‌جای بررسی مورد به مورد گواهی معاینه فنی وسایل نقلیه توسط مأموران پلیس راهنمایی و رانندگی، از دوربین‌های پیشگر در همه سطح شهرها و جاده‌ها بهره‌گیری شود. این دوربین‌ها با خوانش پلاک وسایل نقلیه در حال تردد و استعلام دارا بودن یا نبودن گواهی معاینه فنی برای خودروها از طریق یک مرکز داده واحد، اقدام به جریمه خودکار وسایل نقلیه فاقد معاینه فنی معتبر می‌نماید. این سامانه با نام سیمفا (سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران) در سال ۱۳۹۵ راه‌اندازی شد و از چند جزء سخت‌افزاری و نرم‌افزاری تشکیل شده است و شهرداری‌ها، وزارت کشور، پلیس راهور ناجا و مراکز معاینه فنی نهادهای درگیر با این سامانه هستند. بنابراین ماده (۶) قانون هوای پاک از عملکرد مراکز معاینه فنی تا جریمه‌کرد وسایل نقلیه در سامانه سیمفا را شامل می‌شود که در اینجا عملکرد هر نهاد مربوط به این زنجیره به‌صورت جدا بررسی می‌شود:

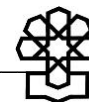
مراکز معاینه فنی: همان‌طور که در بالا توضیح داده شد این مراکز زیرمجموعه وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی فعالیت می‌کنند. با توجه به نظارت‌های میدانی صورت گرفته از این مراکز اشکال‌ها و تخلفات زیادی در فرایند انجام آزمون‌ها، فرایندهای پذیرش، ثبت و بایگانی اطلاعات، کیفیت تجهیزات، مشخصات ظاهری مراکز، تخصص و کارآمدی نیروهای انسانی و ... مشاهده شده است. در یکی از نظارت‌های صورت گرفته روی ۹ مرکز معاینه فنی خودروهای سنگین در شهر تهران ۱۷۴ مورد ایراد و تخلف شناسایی شد، یعنی تقریباً ۲۰ تخلف در هر مرکز که آمار بسیار بالایی است.^۱ البته باید این را هم در نظر گرفت که این مراکز به‌دلیل فعالیت در مرکز، تحت نظارت‌های شدیدتری قرار دارند، بنابراین انتظار می‌رود سایر مراکز معاینه فنی در شهرهای دیگر وضعیت به نسبت وخیم‌تری داشته باشند. وجود همین تخلفات و ایرادها در مراکز معاینه فنی منجر به کاهش قابلیت اطمینان گواهی‌های معاینه فنی شده و به همین دلیل مشاهده می‌کنیم که بعضاً خودروهای دارای معاینه فنی نیز در زمان تردد در شهر آلاینده‌گی بسیار بالایی دارند. در یک فقره اندازه‌گیری تصادفی از میزان آلاینده‌گی خودروهای سنگین در حال تردد در یکی از معابر شهر تهران که در سال ۱۳۹۸ با همکاری پلیس راهور ناجا و شهرداری تهران انجام شد، از بین ۱۸۴ خودرویی که گواهی معاینه فنی معتبر

۱. گزارش پروژه بازرسی از مراکز معاینه فنی سنگین شهر تهران، ستاد مرکز معاینه فنی خودروهای شهرداری تهران.

بودند، حدود ۵۰ درصدشان در آزمون آلاینده‌گی مردود شدند که بیشترین عامل این اتفاق همان ایرادها و تخلفاتی است که در زمان اخذ گواهی معاینه فنی صورت گرفته بود. بنابراین به‌طور خلاصه مراکز معاینه فنی فعال در کشور، عملکرد متوسطی در اجرای وظایف خود داشته‌اند و این مراکز نیاز به بازنگری و اصلاح ساختاری دارند.

وزارت کشور: این وزارتخانه علاوه بر وظیفه نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی خودروهای سبک، وظیفه ایجاد بستر سامانه سیمفا را برعهده دارد. این سامانه از طریق اتحادیه حمل‌ونقل همگانی کشور که یک مجموعه صنفی زیرمجموعه دفتر حمل‌ونقل ترافیک وزارت کشور فعالیت می‌کند، ایجاد و راهبری می‌شود. اطلاعات مربوط به نتیجه آزمون‌های معاینه فنی براساس اطلاعات خودرو در این سامانه ثبت گشته و قابل استعلام و بهره‌برداری است. همچنین وزارت کشور به‌عنوان نهاد بالادست دو ارگان پلیس راهور ناجا و شهرداری‌ها وظیفه ایجاد هماهنگی و تعامل بین این دو نهاد را برعهده دارد. بنابراین وزارت کشور در حوزه ماده (۶) قانون هوای پاک سه وظیفه اصلی دارد. درخصوص وظیفه اول که همان نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی خودروهای سبک است، با توجه به حجم تخلفات و ایرادهایی که در مراکز معاینه فنی صورت می‌گیرد مشخص است که نظارت قوی و مؤثری وجود ندارد. در حوزه دوم که وظیفه ایجاد بستر سامانه سیمفا و ارائه خدمات فنی به نهادهای بهره‌بردار است، این وزارتخانه عملکرد مطلوبی داشته و هم‌اکنون سامانه سیمفا به‌طور کامل بهره‌برداری و قابل استفاده است. البته ناگفته نماند که ایرادهایی نیز درخصوص ارائه دسترسی به سایر نهادهای ناظر مانند سازمان حفاظت محیط زیست و امکان اخذ گزارش‌های مدیریتی از این سامانه وجود دارد. اما درخصوص وظیفه سوم که ایجاد هماهنگی و تعامل بین شهرداری‌ها و پلیس راهور ناجاست، وزارت کشور عملکرد مطلوبی نداشته و در حال حاضر اختلاف‌های زیادی بین این نهادها در اجرای ماده (۶) قانون هوای پاک وجود دارد که تشریح خواهد شد.

شهرداری‌ها: پیش‌تر گفته شد که با توجه به حجم عظیم پایش و تحلیل داده‌ها برای نظارت بر معاینه فنی وسایل نقلیه در حال تردد، لازم است از سیستم‌ها و تجهیزات هوشمند برای این منظور استفاده شود. شهرداری‌های کل کشور وظیفه نصب تجهیزاتی مانند دوربین پلاک‌خوان در نقاط مختلف شهر و تأمین سرور برای جمع‌آوری اطلاعات این دوربین‌ها را برعهده دارند. این تجهیزات صرفاً در کلانشهرهای بزرگ آن هم به‌صورت محدود نصب شده و در سایر شهرها این تجهیزات نصب نشده‌اند. در همان کلانشهرها نیز صرفاً یک منطقه خاص از شهر مجهز به دوربین پلاک‌خوان برای کنترل معاینه فنی است و وسایل نقلیه در سایر نقاط شهر می‌توانند آزادانه بدون هیچ نظارتی تردد کنند. بنابراین می‌توان گفت به غیر از تهران و سایر کلانشهرها، شهرداری‌های سایر شهرها در اجرای ماده (۶) قانون هوای پاک عملکرد ضعیف داشته‌اند. در بین کلانشهرها نیز صرفاً عملکرد شهرداری تهران در اجرای ماده (۶) قانون هوای پاک خوب بوده و سایر کلانشهرها عملکرد متوسطی داشته‌اند.



پلیس راهور ناجا: وظایف پلیس راهور ناجا در حوزه ماده (۶) قانون هوای پاک در دو بخش است که هر دو بخش نرم‌افزاری است. وظیفه اول این پلیس پاسخ به استعمال دوربین‌های پلاک‌خوان شهرداری‌ها در خصوص مشخصات وسایل نقلیه در حال تردد است. ذکر این توضیح در اینجا ضروری است که وضعیت معاینه فنی و سایر مشخصات وسایل نقلیه در سامانه سیمفا براساس شماره پلاک آنها ثبت نشده بلکه برحسب شماره شناسایی وسیله^۱ بایگانی شده است که این امر به دلیل ثابت نبودن پلاک وسایل نقلیه است. تنها مرجعی نیز که اطلاعات شماره پلاک وسایل نقلیه را برحسب کد شناسایی آنها در اختیار دارد پلیس راهور ناجاست. بنابراین دوربین‌های پلاک‌خوان موجود در سطح شهر با خوانش پلاک وسایل نقلیه، ابتدا می‌بایست کد شناسایی وسایل نقلیه را از پلیس راهور ناجا استعمال کنند. متأسفانه پلیس راهور ناجا در بسیاری از شهرها از پاسخگویی به استعمال دوربین‌های پلاک‌خوان شهرداری‌ها امتناع می‌ورزند و به درصد کمی از استعمال‌های روزانه پاسخ می‌دهند. به عنوان مثال سقف استعمال‌های روزانه برای شهرداری تهران توسط پلیس راهور تهران بزرگ در سال ۱۳۹۹ برابر ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار استعمال در روز تعیین شده بود، این در حالی است که برای این شهر با توجه به حجم تردهای روزانه و تعداد وسایل نقلیه در حال تردد حداقل ۵ میلیون استعمال در روز برای کنترل معاینه فنی خودروها و موتورسیکلت‌ها مورد نیاز است. یا به عنوان مثال این سقف برای شهرداری مشهد برابر ۵۰ هزار استعمال در روز تعیین شده بود که به هیچ وجه پاسخگویی دوربین‌های پلاک‌خوان شهرداری مشهد نبوده است. با این روند حتی اگر وسایل نقلیه از مناطق دوربین‌دار نیز تردد کنند، کمتر از ۵۰ درصد احتمال جریمه آنها وجود دارد. بنابراین پلیس راهور ناجا در وظیفه اول که پاسخگویی به استعمال دوربین‌های پلاک‌خوان شهرداری‌هاست عملکرد ضعیفی داشته است. البته پلیس راهور در این خصوص ضعف سرورها را علت این اتفاق می‌داند و همچنین معتقد است که براساس بند «الف» ماده (۱۰۸) قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه تمامی این تجهیزات نصب شده توسط شهرداری‌ها باید در اختیار پلیس راهور قرار گیرد که این استدلال توسط معاونت حقوقی ریاست جمهوری رد شد.

وظیفه دوم پلیس راهور در چارچوب ماده (۶) قانون هوای پاک جریمه کردن وسایل نقلیه فاقد معاینه فنی است. پس از استعمال شماره شناسایی وسایل نقلیه و بررسی وضعیت معاینه فنی آنها، در صورت عدم دارا بودن معاینه فنی معتبر شماره پلاک وسیله نقلیه از جانب سامانه سیمفا به منظور ثبت کد جریمه به سامانه پلیس راهور ارسال می‌شود و این پلیس وظیفه جریمه کردن آن وسیله نقلیه را دارد. با این حال صرفاً درصدی از این وسایل نقلیه توسط پلیس راهور مشمول کد جریمه معاینه فنی می‌شوند و برای مابقی اقدام خاصی صورت نمی‌گیرد. برای مثال در استان اصفهان سال ۱۳۹۹ حدود ۹۰۰ هزار خودروی شخصی فاقد گواهی معاینه فنی صرفاً برای ۲۵۰ هزار دستگاه کد جریمه معاینه فنی صادر شده است، یعنی تقریباً ۲۸ درصد. بنابراین در این بخش نیز پلیس راهور عملکرد متوسطی داشته است.

1. Vehicle Identification Number (VIN)

ماده (۷)

شهرداری‌ها، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط موظفند نحوه تردد وسایل نقلیه موتوری و سامانه (سیستم) حمل‌ونقل شهری را به‌صورتی طراحی و ساماندهی کنند که ضمن کاهش آلودگی هوا جوابگوی سفرهای روزانه شهری باشد.

تبصره - آیین‌نامه اجرایی این ماده که در برگیرنده ساعات و محدوده مجاز تردد شهری، پیش‌بینی استفاده مطلوب و بیشتر از وسایل نقلیه عمومی می‌باشد توسط وزارت کشور، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و سازمان حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

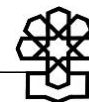
مشروح عملکرد

هدف ماده (۷) قانون هوای پاک وضع محدودیت‌های ترافیکی در مناطق خاصی از شهرهاست که به دنبال آن با کاهش حجم تردها و توزیع متوازن سفرها در شهر از انتشار آلاینده‌ها کاست. آیین‌نامه اجرایی این ماده در تاریخ ۱۳۹۷/۰۶/۲۷ توسط هیئت وزیران تصویب شد و در آن مقرر شد که پیشنهاد محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های ترافیکی به پیشنهاد سازمان حفاظت یا شهرداری یا پلیس راهور ارائه شده و شورای هماهنگی حمل‌ونقل و ترافیک شهرها به تصویب برسد که این امر در بسیاری از استان‌ها تاکنون محقق نشده است. در حال حاضر صرفاً شهرهای تهران، مشهد و قم دارای طرح‌های محدودیت و ممنوعیت ترافیکی هستند و اجرای ماده (۷) قانون هوای پاک در سایر شهرهای کشور تاکنون توفیقی نداشته است.

ماده (۸)

تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی مالک وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه‌سنگین، سنگین، موتورسیکلت مکلفند وسایل نقلیه خود را پس از رسیدن به سن فرسودگی از رده خارج کنند و مسئولیت خود را از این جهت، نزد یکی از مؤسسات بیمه داخلی تحت نظارت بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران بیمه کنند. تعیین سن فرسودگی و بیمه انواع وسایل نقلیه موتوری موضوع این ماده براساس آیین‌نامه‌ای است که حداکثر ظرف مدت سه ماه پس از ابلاغ این قانون به پیشنهاد مشترک سازمان و وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد ایران و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

حمل بار و مسافر، صدور گواهی معاینه فنی، تخصیص بیمه شخص ثالث، خرید و فروش، نقل‌وانتقال و تردد وسایل نقلیه موتوری فرسوده ممنوع می‌باشد. پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران خودروهای فرسوده را به ازای هر روز تردد با عنوان ورود و تردد وسایل نقلیه غیرمجاز در معابر، محدوده‌ها و مناطقی که ممنوع اعلام شده است، جریمه می‌کند.



تبصره «۱» - دولت موظف است از محل صرفه‌جویی حاصل از بهبود و مدیریت سوخت ناشی از اجرای این قانون، سازوکار و تسهیلات لازم جهت جایگزینی خودروهای فرسوده حمل‌ونقل عمومی با خودروهای نو را فراهم کند.

تبصره «۲» - دولت مکلف است در بودجه سالیانه ردیفی به‌منظور اعطای تسهیلات ارزان‌قیمت جهت جایگزین کردن خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده موجود با کارمزد چهار درصد (۰.۴٪) با بازپرداخت ده‌ساله تعیین کند و به‌تصویب مجلس شورای اسلامی برساند.

مشروح عملکرد

ماده (۸) قانون هوای پاک نیز یکی از مهم‌ترین مواد این قانون است که به موضوع وسایل نقلیه فرسوده می‌پردازد، وسایلی که بیشترین سهم در انتشار آلاینده‌ها را به هوا دارند. براساس آمار سال ۱۳۹۹ درصد فرسودگی ناوگان مختلف در کشور و در شهر تهران به‌صورت جدول ۴ آمده است.

جدول ۴. درصد فرسودگی ناوگان مختلف در تهران و کشور (براساس آیین‌نامه قدیم)

درصد فرسودگی (تهران)	درصد فرسودگی (کشور)	تعداد (حدودی)	ناوگان
۴	۴	۱۹ میلیون	خودروهای سواری شخصی
۳۰	۵۰	۳۲۰ هزار	تاکسی
۱۸	۲۵	۲ میلیون	وانت
۷۰	۷۰	۱۳۰ هزار	اتوبوس و مینی‌بوس
۲۲	۲۷	۹۰۰ هزار	کامیون و کامیونت و کشنده
۸۰	۹۰	۱۱ و نیم میلیون	موتورسیکلت
۴۰	۳۷	۳۳ میلیون	مجموع

مأخذ: آمار شماره‌گذاری پلیس راهور ناجا.

مطابق جدول ۴ مجموعاً ۴۰ درصد از وسایل نقلیه در حال تردد در کشور براساس آیین‌نامه قبلی ماده (۸) قانون هوای پاک فرسوده محسوب می‌شوند. در این بین میزان فرسودگی در ناوگان حمل‌ونقل عمومی (اتوبوس و مینی‌بوس و تاکسی) و موتورسیکلت از همه بیشتر است و این موضوع نگران‌کننده‌ای است، به این دلیل که این ناوگان بیشترین سهم از تردهای روزانه و همچنین بیشترین تماس با مردم را دارند و از این حیث اهمیت میزان آلاینده‌گی این ناوگان بیش از سایر ناوگان‌هاست. آیین‌نامه ماده (۸) قانون هوای پاک در تاریخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۸ به تصویب هیئت وزیران رسید که در این آیین‌نامه سن فرسودگی هر دسته‌بندی از وسایل نقلیه مشخص شده است. مطابق متن ماده (۸) قانون هوای پاک وسایل نقلیه فرسوده به‌ازای هر روز تردد در شهر می‌بایست جریمه شوند، اما از زمان

تصویب آیین‌نامه مذکور تا سال ۱۴۰۰ حتی یک برگه جریمه مربوط به تردد وسایل نقلیه فرسوده در کل کشور صادر نشد. سال ۱۳۹۹ در پی شکایت یکی از شهروندان به دیوان عالی عدالت اداری در خصوص مناسب نبودن شاخص سن به‌عنوان معیار تعیین فرسودگی وسایل نقلیه، دیوان مذکور رأی به ابطال آیین‌نامه مصوب سال ۱۳۹۷ داد. پس از ابطال آیین‌نامه سال ۱۳۹۷، آیین‌نامه جدید ماده (۸) قانون هوای پاک براساس پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست را دولت تصویب کرد. در آیین‌نامه جدید از سن وسایل نقلیه صرفاً به‌عنوان شاخص مرز فرسودگی استفاده شده و وسایل نقلیه پس از رسیدن به سن مرز فرسودگی صرفاً شامل نظارت‌های بیشتر، دفعات بیشتر معاینه فنی در طول سال و افزایش میزان عوارض و مالیات می‌شوند، و وسیله نقلیه‌ای در آیین‌نامه جدید فرسوده فرض می‌شود که دو بار متوالی در آزمون معاینه فنی مردود شود. بنابراین در حال حاضر معاینه فنی معیار فرسوده بودن وسایل نقلیه است. آیین‌نامه جدید شاخص فرسودگی وسایل نقلیه در تاریخ ۱۴۰۰/۰۳/۱۲ به تصویب هیئت وزیران رسید. اما آیین‌نامه جدید نیز مانند آیین‌نامه قبلی اجرا نمی‌شود. براساس آیین‌نامه جدید خودروهای شخصی بالاتر از ۱۵ سال باید دو بار در سال معاینه فنی اخذ کنند، درحالی‌که چنین چیزی اتفاق نمی‌افتد. بنابراین می‌توان گفت ماده (۸) قانون هوای پاک از زمان تصویب تاکنون اجرا نشده است که مسئولیت این موضوع با پلیس راهور ناجاست.

همچنین تبصره «۲» این ماده که به دولت وظیفه اعطای تسهیلات با نرخ سود ۴ درصد جهت جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده را داده است نیز تاکنون محقق نشده. این موضوع باید در لایحه بودجه سالیانه کشور ذکر شود که در لوایح بودجه سال‌های ۱۳۹۷، ۱۳۹۸، ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ اثری از این ردیف بودجه مشاهده نشده بود.

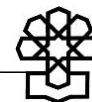
ماده (۹)

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 دویست‌هزار نفر جمعیت را ظرف مدت پنج سال از محل منابع درآمدی ماده (۶) این قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر نمود سود بازرگانی واردات خودروهای برقی - بنزینی (هیبریدی) و خودروهای الکتریکی و موتورسیکلت برقی، به انجام برساند.

تبصره - خودروهای برقی - بنزینی، موتورسیکلت و خودروهای الکتریکی تولید داخل از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف می‌باشند.

مشروح عملکرد

ماده (۹) قانون هوای پاک نیز یکی از مواد مغفول این قانون است. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی



درون شهری یکی از مهم‌ترین راهکارها برای کاهش انتشار آلاینده‌ها به هواست، به این دلیل که این ناوگان‌ها بیشترین تأثیر را در آلودگی هوای شهرها دارند. به‌عنوان مثال براساس مطالعات سیاهه انتشار شهر تهران، ناوگان حمل‌ونقل عمومی این شهر (مجموع اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها، کامیون‌ها، تاکسی‌ها و وانت‌ها) روی هم رفته ۲۳/۷ درصد از گازهای آلاینده و ۳۶/۷ درصد از ذرات معلق شهر را به هوا منتشر می‌کنند. با این حال متأسفانه روند نوسازی این ناوگان سال‌هاست که متوقف شده و خودروهای کمی توسط شهرداری‌ها خریداری شده‌اند. از زمان تصویب قانون هوای پاک تاکنون کمتر از ۲۰ هزار تاکسی نوسازی شده‌اند که این عدد در مقابل حدود ۲۰۰ هزار تاکسی فرسوده در حال تردد در کشور رقم بسیار ناچیزی است. همچنین در بخش اتوبوس‌های درون‌شهری نیز فقط مجموعاً کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه در شهرهایی مثل تهران، کرج، قم، مشهد، همدان، یزد، کرمان، اراک، تبریز و زاهدان نوسازی شده‌اند که عدد بسیار پایینی است. برای درک بهتر این موضوع باید به این نکته توجه کنیم که فقط در تهران حدود ۵ هزار دستگاه اتوبوس فرسوده وجود دارد.

ماده (۱۰)

وزارت کشور موظف است از محل درآمدهای عمومی شهرداری‌ها و بودجه عمومی خود در قانون بودجه (هریک به میزان پنجاه درصد)، ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری را به میزان سالانه پنج درصد (۵٪) با اولویت کلانشهرها و شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت افزایش دهد.

مشروح عملکرد

در بررسی گزارش عملکرد مربوط به ماده (۹) مشخص شد که اجرای آن تقریباً مغفول مانده است. با توجه به اینکه لازمه توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در ابتدا نوسازی ناوگان موجود فعلی است، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که ماده (۱۰) قانون هوای پاک که به موضوع توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی اشاره دارد نیز تاکنون اجرا نشده است.

ماده (۱۱)

هرگونه احداث، توسعه، تغییر خط تولید و تغییر محل واحدهای تولیدی، صنعتی و معدنی، مستلزم رعایت مقررات ابلاغی از سوی سازمان می‌باشد. سازمان موظف است حداکثر ظرف مدت یک ماه به استعلام‌های درخواست جواز تأسیس و بهره‌برداری، پاسخ دهد و در صورت عدم موافقت آن سازمان، دلایل آن را به استعلام‌کننده به‌صورت کتبی ارائه کند. عدم پاسخ در مدت یادشده، به‌منزله تأیید می‌باشد.

در هر استان، کمیسیونی با عضویت یکی از معاونان استاندار با تعیین استاندار (رئیس)، مدیرکل محیط زیست استان (دبیر)، مدیرکل استاندارد و تحقیقات صنعتی استان، مدیرکل صنعت، معدن و

تجارت استان، رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان، مدیرکل سازمان بازرسی استان و فرماندار مربوطه تشکیل می‌شود.

در صورت اعتراض متقاضی، مرجع استانی فوق به اختلافات فی‌مابین، حداکثر ظرف مدت یک ماه رسیدگی می‌کند و در صورت آلاینده نبودن (براساس قوانین و دستورالعمل‌های ابلاغی سازمان)، مجوز مقتضی را صادر و در غیر این صورت، تقاضا را رد می‌کند. دبیرخانه کمیسیون در اداره کل حفاظت محیط زیست هر استان مستقر می‌باشد.

تبصره «۱» - کمیسیون مکلف است مبنای نظرات خود را در مورد موضوع این ماده از جمله در خصوص محدوده، حریم و فاصله با شهر و روستا را صرفاً با توجه به آلاینده‌گی آنها تعیین کند.

تبصره «۲» - متخلفان از مصوبات و تصمیمات سازمان و کمیسیون (در صورت بررسی در کمیسیون)، ضمن پرداخت جریمه رفع آلاینده‌گی، مکلف به جبران خسارت وارده می‌باشند.

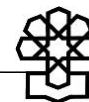
در صورت عدم جبران و یا ترمرد از تصمیمات سازمان و یا کمیسیون، موضوع مجدداً در کمیسیون مطرح می‌شود و با تصویب کمیسیون، ضمن توقف فعالیت با شکایت اداره کل محیط زیست، متخلف به مرجع قضایی معرفی می‌شود و با حکم این مرجع به جزای نقدی درجه چهار موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۲/۱، محکوم می‌شود.

تبصره «۳» - واحدها و پروژه‌های بزرگ و متوسط در حال فعالیت یا جدید که برحسب قوانین و مقررات مشمول ارزیابی زیست‌محیطی می‌باشند، موظف به نصب و راه‌اندازی سامانه‌های پایش برخط لحظه‌ای (آنلاین) و ارسال اطلاعات روزآمد به مرکز پایش سازمان می‌باشند. صدور و تمدید پروانه‌های بهره‌برداری آنها، منوط به اجرای این تبصره است.

تبصره «۴» - کلیه مراکز، واحدهای صنعتی و تولیدی، حسب تشخیص سازمان مکلفند نسبت به نمونه‌برداری و اندازه‌گیری آلودگی هوا، در فاصله زمانی ممکن و در چهارچوب خوداظهاری، در پایش اقدام کنند.

مشروح عملکرد

مفاد ماده (۱۱) قانون هوای پاک به صورت شکلی و رسمی رعایت می‌شود، اما در عمل بعضاً مشاهده می‌کنیم که پروژه‌ها و طرح‌هایی مجوز استقرار یا احداث می‌گیرند که دارای آثار مخرب زیست‌محیطی جدی هستند. فرایند بررسی اهدای مجوز برای احداث یا تغییر در طرح‌ها و پروژه‌ها به این صورت است که ابتدا استعلام زیست‌محیطی از سازمان حفاظت محیط زیست اخذ می‌شود. این سازمان با بررسی مدارک و مستندات ارائه شده متقاضی، در خصوص استعلام صورت گرفته اعلام نظر می‌کند. یکی از ایرادهایی که سابقاً در این خصوص وجود داشت، زمان‌بر بودن بیش از حد پاسخگویی سازمان



حفاظت محیط زیست به استعلامات واصله بود که بعضاً ۱۰ سال بررسی یک استعلام به طول می‌انجامید. اکنون این رویه به حداکثر سه ماه رسیده است ولی با این وجود با حکم مندرج در ماده که حداکثر مدت زمان پاسخگویی را برابر یک ماه در نظر گرفته فاصله دارد. براساس قانون بررسی‌هایی که درخصوص این استعلام‌ها صورت می‌گیرد صرفاً از جنبه زیست‌محیطی و تخصصی است و سازمان حفاظت محیط زیست در این حوزه عملکرد خوبی داشته است و بسیاری از طرح‌ها و پروژه‌های مخرب محیط زیست را کمیته ارزیابی اثرات زیست‌محیطی این سازمان مردود و یا مشروط می‌کنند. اما متأسفانه براساس متن ماده (۱۱) قانون هوای پاک در صورت مردودی طرح‌ها در سازمان حفاظت محیط زیست، استعلام مربوطه در کمیسیون درون استانداری محل اجرای طرح مجدداً بررسی می‌شود که در این کمیسیون نماینده سازمان حفاظت محیط زیست صرفاً نقش دبیر را داشته و سایر اعضای صاحب رأی نمایندگان دستگاه‌های اجرایی هستند که اکثراً در طرح‌های مذکور نوعی ذی‌نفع محسوب می‌شوند. همچنین استاندارد که ریاست جلسه را برعهده دارند نیز در بیشتر استان‌ها صرفاً دغدغه توسعه صنعت و آبادی استان خود را دارند. بنابراین با توجه به این نکات، دیدگاه کمیسیون استانی غالباً حمایت از تولید و توسعه است و صرفاً دیدگاه حفاظت از محیط زیست در این کمیسیون‌ها حاکم نیست. به همین دلیل بیشتر طرح‌هایی که سازمان حفاظت محیط زیست مردود شده‌اند در کمیسیون استانی مجدداً بررسی و تأیید می‌شوند و در نتیجه مشاهده می‌کنیم که طرح‌ها و پروژه‌هایی که مخرب محیط زیست هستند در نهایت مجوز استقرار، احداث یا بهره‌برداری می‌گیرند. بنابراین به‌طور خلاصه در اجرای ماده (۱۱) قانون هوای پاک سازمان حفاظت محیط زیست عملکرد خوب و کمیسیون استانی عملکرد ضعیفی دارند.

همچنین درخصوص تبصره «۳» این ماده عملکرد متوسطی وجود داشته است به گونه‌ای که حدود نیمی از واحدها و پروژه‌های متوسط و بزرگ در کشور که مشمول ارزیابی اثرات زیست‌محیطی می‌شوند، اقدام به نصب پایشگرهای برخط نکرده‌اند. معمولاً گران بودن تجهیزات پایش، عدم امکان واردات این تجهیزات به دلیل تحریم‌ها، عدم خدمات پس از فروش این تجهیزات، عدم امکان نصب و جانمایی و ... به‌عنوان دلایل عدم اجرای حکم این تبصره از جانب مالکان صنایع و پروژه‌ها مطرح می‌شود. درخصوص تبصره «۴» این ماده هم میزان عملکرد نسبتاً خوب برآورد می‌شود و درصد بالایی از صنایع نسبت به انجام خوداظهاری میزان آلاینده‌گی به‌صورت دوره‌ای اقدام می‌کنند.

ماده (۱۲)

سازمان مکلف است همه مراکز و واحدهای صنعتی، تولیدی، عملیات معدنی، خدماتی، عمومی و کارگاهی را که آلودگی آنها بیش از حد مجاز مصوب است، مشخص کرده و مراتب را با تعیین نوع، میزان آلودگی، وسعت منطقه تحت تأثیر و حساسیت منطقه به مالکان یا مسئولان یا مدیران عامل و یا

بالاترین مقام تصمیم‌گیر واحد ابلاغ کند تا در مهلت معینی که توسط سازمان تعیین می‌شود نسبت به رفع آلودگی یا تغییر تولید یا تغییر فرایند تولید یا تعطیلی کار و فعالیت خود (براساس نوع آلودگی و ماهیت فرایند کنترلی) اقدام نمایند. در طی مدت تعیین تکلیف این واحدها، طبق مفاد این قانون، به واحدهای مذکور، جریمه ایجاد و انتشار آلودگی تعلق می‌گیرد.

تبصره «۱» - تصمیم‌گیری در خصوص تعطیلی کامل کار و فعالیت کارخانجات، معادن بزرگ و واحدهای آلاینده بزرگ که تأثیرات ملی و منطقه‌ای دارند برعهده ستادی متشکل از وزیر صنعت، معدن و تجارت، رئیس سازمان، استاندار و بالاترین مقام دستگاه ذی‌ربط است.

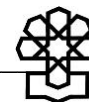
تبصره «۲» - در صورت عدم اجرای مفاد این ماده، در پایان مهلت مقرر، سازمان از ادامه فعالیت آنها جلوگیری نموده و متخلف را جهت پیگرد قضایی، طبق مفاد این قانون به مرجع صالح قضایی معرفی می‌کند. واحد تولیدی، علاوه بر جبران خسارات وارده، به پرداخت جریمه نقدی معادل سه تا پنج برابر خسارات وارده به محیط زیست محکوم می‌شود.

مجازات مقرر در این تبصره در خصوص مالکان، مسئولان و مدیران کارخانجات، واحدها و کارگاه‌های تولیدی، صنایع نفتی و گازی، نیروگاه‌ها و سایر واحدهای تولیدی، خدماتی و معدنی آلوده‌کننده نیز که پس از تعطیلی، رأساً و بدون کسب اجازه از سازمان مبادرت به بازگشایی و ادامه فعالیت آنها نمایند، اعمال می‌شود.

تبصره «۳» - حدود مجاز انتشار آلاینده‌های هوا توسط سازمان پیشنهاد می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروح عملکرد

حدود مجاز انتشار آلاینده‌های هوا برای صنایع و منابع ساکن از جانب سازمان حفاظت محیط زیست به هیئت دولت پیشنهاد و در تاریخ ۱۳۹۷/۰۶/۲۷ به تصویب رسید. تمامی واحدهای صنعتی که بیش از حدود مجاز تصویب شده آلاینده به هوا منتشر کنند پس از صدور اخطار جزو صنایع آلاینده محسوب شده و مشمول پرداخت عوارض آلاینده‌گی می‌شوند. بنابراین در بخش شناسایی صنایع آلاینده نحوه عملکرد خوب ارزیابی می‌شود. همچنین مطابق تبصره «۲» این ماده پس از شناسایی واحدهای آلاینده در صورت عدم تمکین واحد مربوطه از اجرای اقدامات اصلاحی یا تعطیلی، پیگیری قضایی باید در دستور کار قرار گیرد که در این بخش هم میزان عملکرد خوب ارزیابی می‌شود. اما در مرحله بعدی که برخورد قضایی با واحدهای آلاینده متخلف است تقریباً اقدام خاصی صورت نگرفته و هیچ برخوردی با این واحدها انجام نمی‌شود. بنابراین در اجرای ماده (۱۲) قانون هوای پاک صرفاً در بخش شناسایی واحدهای آلاینده و اخذ عوارض از آنها، صدور اخطاریه و معرفی به مراجع قضایی اقدامات مناسب بوده اما برخورد قضایی با متخلفان این ماده انجام نشده است.



همچنین در خصوص تبصره «۱» ماده (۱۲) صرفاً پالایشگاه‌های مستقر در استان‌های تهران، هرمزگان، خوزستان، بوشهر، فارس، مرکزی و کهگیلویه و بویراحمد، نیروگاه‌های استان تهران، مازندران، مرکزی و قزوین و همچنین کارخانجات سیمان استان تهران مشمول تأثیرات ملی و منطقه‌ای تشخیص داده شده‌اند که براساس گزارش‌های واصله اقدام‌هایی نظیر اصلاح کیفیت سوخت و تجهیزات فیلتراسیون در دستور کار قرار دارد که البته در بیشتر این واحدها تاکنون به نتیجه نرسیده است. در مجموع میزان عملکرد ماده (۱۲) قانون هوای پاک متوسط ارزیابی می‌شود.

ماده (۱۳)

حداکثر یک سال پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، تمامی مراکز صنعتی، تولیدی، عملیات معدنی، خدماتی، عمومی و کارگاهی اعم از دولتی و غیردولتی موظفند از سوخت استاندارد مصوب استفاده کنند. در صورت عدم وجود سوخت مناسب، واحدهای مذکور مکلفند به هرنحو ممکن ترتیبی اتخاذ نمایند تا آلاینده‌های منتشره، در حدود مجاز انتشار آلاینده‌های هوا باشد.

مشروح عملکرد

با وجود عدم دسترسی به سوخت باکیفیت، تقریباً بیشتر مراکز مذکور اقدام خاصی برای کنترل آلاینده‌های منتشره خود نکرده‌اند.

ماده (۱۴)

در مواردی که کاهش یا از بین بردن آلودگی ناشی از مراکز صنعتی، تولیدی، معدنی، خدماتی، عمومی و کارگاهی به تشخیص سازمان فقط از طریق انتقال تمام یا بخشی از خطوط تولید یا تأسیسات یا اماکن آنها به نقاط مناسب امکان‌پذیر می‌باشد و یا فعالیت مراکز مذکور در مناطق مسکونی سلامت ساکنان آن مناطق را به خطر بیندازد، مالکان و مدیران واحد موظفند در مهلت تعیین شده در طرح انتقال، نسبت به انتقال واحد مربوطه اقدام کنند. مستنکف از مفاد این ماده به پرداخت جزای نقدی معادل سه درصد (۳٪) درآمد سالانه ناخالص همان واحد محکوم می‌شود.

تبصره - مکان، زمان، مهلت و منابع اعتباری و تسهیلات و تشویقات لازم جهت انتقال واحدهای فوق‌الذکر براساس آیین‌نامه‌ای است که با پیشنهاد سازمان و با همکاری وزارتخانه‌های ذی‌ربط حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروح عملکرد

تاکنون بیش از یکصد واحد صنعتی یا تولیدی مشمول ماده (۴) قانون هوای پاک شده‌اند، به این معنی

که به‌غیر از انتقال واحد مذکور راهکار دیگری برای رفع آلاینده‌گی آنها وجود ندارد. اما از بین این واحدها تعداد انگشت‌شماری تعطیل و یا منتقل شده‌اند و در خصوص مابقی اقدام خاصی صورت نگرفته است. حتی در برخی موارد پس از پیگیری‌های قضایی نیز محکومیتی برای واحد مربوطه صادر نشده است. همچنین براساس ماده (۵) آیین‌نامه ماده (۱۴) می‌بایست سازوکاری برای ارائه تسهیلات به صنایع جهت انتقال آنها اعطا شود که به‌جز استان البرز در سایر استان‌ها اقدامی در این خصوص صورت نگرفته است. بنابراین من‌حیث‌مجموع عملکرد اجرای این ماده ضعیف توصیف می‌شود.

ماده (۱۵)

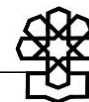
شهرک‌ها، مراکز و واحدهای صنعتی و تولیدی جدیدالاحداث مکلفند برحسب اقلیم، حداقل ده درصد (۱۰٪) از فضای تخصیص داده شده جهت احداث واحد مربوطه را به ایجاد فضای سبز مشجر و غرس درختان مناسب منطقه اختصاص دهند. بهره‌برداری از واحدهای مذکور منوط به رعایت این ماده و تأیید آن توسط سازمان است.

مشروح عملکرد

در برخی از استان‌ها اطلاعات مورد نیاز برای بررسی میزان تحقق ماده (۱۵) قانون هوای پاک در دسترس نیست. با این حال در بسیاری از مراکز و شهرک‌های صنعتی الزام به تخصیص ۱۰ درصد مساحت به فضای سبز مشجر رعایت شده و صرفاً در برخی از شهرک‌ها و مراکز صنعتی اطراف تهران و مشهد این اصل رعایت نشده است. البته برخی از واحدهای متخلف موفق به کسب پروانه بهره‌برداری نیز شده‌اند که این موضوع نوعی تخلف است. به‌عنوان مثال در شهرک صنعتی قلعه میر تهران (بین اسلامشهر و رباط کریم) اکثر واحدهای جدیدالاحداث فضای سبز مشجر کمتر از ۱۰ درصد دارند و همگی نیز موفق به کسب پروانه بهره‌برداری شده‌اند. روی هم‌رفته میزان اجرای ماده (۱۵) قانون هوای پاک نیز خوب ارزیابی می‌شود.

ماده (۱۶)

کسانی که از انجام بازرسی مأموران سازمان برای نمونه‌برداری و تعیین میزان آلودگی ناشی از فعالیت مراکز صنعتی، تولیدی، معدنی، خدماتی، عمومی و کارگاهی ممانعت کنند و یا اسناد و مدارک و اطلاعات مورد نیاز سازمان را در اختیار ایشان نگذارند و یا اسناد و مدارک و اطلاعات خلاف واقع ارائه نمایند، به حداقل جزای نقدی درجه هفت و در صورت تکرار به حداقل جزای نقدی درجه چهار موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شوند.



تبصره «۱» - تمامی مراکز و واحدهای متوسط پنجاه نفر به بالا موضوع این قانون برای انجام امور مربوط به نمونه‌برداری، اندازه‌گیری، پایش و کنترل مستمر آلودگی هوا مکلف به ایجاد واحد سلامت، بهداشت و محیط زیست (HSE) و به‌کارگیری متخصص محیط زیست می‌باشند.

تبصره «۲» - آزمایشگاه‌های معتمد و همکار نیز در صورت ارائه گزارش غیرواقع، به جزای نقدی درجه شش موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم و در صورت تکرار، تعلیق یا لغو امتیاز می‌شوند.

تبصره «۳» - بازرسی سازمان از مراکز طبقه‌بندی شده، مطابق آیین‌نامه‌ای است که به پیشنهاد مشترک سازمان، وزارتخانه‌های «دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح» و «اطلاعات» و سازمان انرژی اتمی حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروح عملکرد

تاکنون حدود ۱۹۰ مورد ممانعت از ورود کارشناسان پایش سازمان محیط زیست و یا ارائه اطلاعات غلط به این کارشناسان در کشور گزارش شده که برخی از آنها پس از صدور اخطار نسبت به همکاری مبادرت ورزیده‌اند و مابقی نیز پس از معرفی به دادستانی مشمول پرداخت جریمه شده‌اند.

درخصوص تبصره «۱» این ماده نیز از بین ۲۸۷۹ واحد شناسایی شده در کشور که بالای ۵۰ نفر نیرو دارند ۲۶۲۶ واحد در مجموعه خود بخش سلامت، بهداشت و محیط زیست ایجاد کرده‌اند و در هرکدام از این بخش‌ها حداقل یک نیروی متخصص محیط زیست مشغول به کار است. بنابراین اجرای این تبصره نیز خوب ارزیابی می‌شود.

در راستای اجرای تبصره «۲» ماده (۱۶) قانون هوای پاک در سال ۱۳۹۹ نیز ۱۳ آزمایشگاه معتمد سازمان حفاظت محیط زیست جهت پیگرد قضایی به دادستانی معرفی شده‌اند که اکثر آنها مشمول پرداخت جریمه نقدی گشته‌اند.

آیین‌نامه مربوط به تبصره «۳» نیز در تاریخ ۱۳۹۷/۰۶/۲۷ توسط هیئت وزیران تصویب شده و بازرسی از مراکز امنیتی و طبقه‌بندی شده با هماهنگی مراکز استانی در حال انجام است. بنابراین به‌طور کلی میزان اجرای ماده (۱۶) قانون هوای پاک خوب ارزیابی می‌شود.

ماده (۱۷)

تمامی بهره‌برداران منابع ثابت آلوده‌کننده هوا، ملزم به رعایت حدود مجاز انتشار آلاینده‌ها در موتورخانه‌ها و سامانه‌های احتراقی خود هستند. همچنین این مراکز مکلفند ضمن اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از انتشار آلاینده‌ها در هوای آزاد، از سوخت مناسب (ترجیحاً گاز شهری) استفاده کنند و ملزم به انجام معاینه فنی سالانه سامانه موتورخانه و سامانه‌های احتراقی توسط شرکت‌های تأیید صلاحیت شده از سوی سازمان

ملی استاندارد ایران، مطابق با حدود مجاز انتشار آلاینده‌ها می‌باشند.

تبصره «۱» - مالکان، مسئولان یا رؤسای مراکز اداری، بهداشتی، درمانی، خدماتی، عمومی و تجاری که موجبات آلودگی هوا را فراهم کنند در صورتی که پس از یک مرتبه تذکر کتبی توسط سازمان، اقدامی برای رفع آلودگی در مهلت مقرر انجام ندهند، به جزای نقدی درجه هشت موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی حسب مورد محکوم می‌شوند و در صورت تکرار، علاوه بر حداکثر جزای نقدی مذکور، با درخواست سازمان و حکم مرجع قضایی صالح به تعطیلی موقت از شش ماه تا دو سال محکوم می‌شوند.

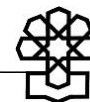
تبصره «۲» - منابع آلاینده خانگی در کلانشهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت، صرفاً مشمول جزای نقدی می‌شوند.

تبصره «۳» - آیین‌نامه اجرایی این ماده از جمله روش‌های تشویقی در مرحله نخست و سپس روش‌های الزام‌آور و نحوه نظارت بر اجرای آن و هزینه‌های معاینات مراکز معاینه‌های دوره‌ای موضوع این ماده توسط سازمان با همکاری وزارتخانه‌های نفت، کشور، راه و شهرسازی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سازمان ملی استاندارد ایران ظرف مدت سه ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تدوین می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروع عملکرد

ماده (۱۷) قانون هوای پاک از موادی است که در استان‌ها کاملاً به صورت سلیقه‌ای اجرا می‌شود. در بخش اول که مربوط به درج معاینه فنی موتورخانه‌ها در مقررات ملی ساختمان است تاکنون اقدامی از جانب وزارت راه و شهرسازی انجام نگرفته ولی با این حال در بسیاری از استان‌های کشور در زمان صدور پروانه ساختمان‌ها معاینه فنی موتورخانه ذکر می‌شود.

مطابق زمانبندی مندرج در دستورالعمل آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۷) ساختمان‌های دولتی از زمان ابلاغ قانون، ساختمان‌های غیرمسکونی غیردولتی از ابتدای سال ۱۳۹۹ و ساختمان‌های مسکونی از ابتدای سال ۱۴۰۰ باید نسبت به اجرای دستورالعمل اقدام بورزند که از این بین صرفاً درصدی از ساختمان‌های دولتی در حال انجام معاینه فنی ادواری سامانه‌های احتراقی خود هستند و در سایر ساختمان‌ها این معاینه انجام نمی‌شود. در همان بخش ساختمان‌های دولتی نیز از بین ۷۲۰۰۰ ساختمان دولتی در کشور صرفاً ۲۸۰۹ ساختمان در بین سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ برای موتورخانه‌های خود معاینه فنی انجام داده‌اند. علاوه بر این بستر نرم‌افزاری اجرای ماده (۱۷) نیز تاکنون تکمیل نشده است. سامانه اطلاعات مشترکان که بایستی سازمان ملی استاندارد راه‌اندازی کند تاکنون عملیاتی نشده و اطلاعات مشترکان نیز از جانب شرکت ملی گاز به طور کامل در اختیار سازمان ملی استاندارد



ایران قرار داده نشده است. بنابراین به‌طور کلی وضعیت اجرای این ماده ضعیف برآورد می‌شود.

ماده (۱۸)

وزارت نفت مکلف است حداکثر تا سه سال پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، سوخت تولیدی کشور از جمله بنزین، نفت‌گاز، نفت‌کوره و نفت‌سفید را مطابق با استاندارد ملی مصوب عرضه کند. سازمان مکلف است از تولید سوخت غیراستاندارد جلوگیری نماید.

پس از مهلت موضوع این قانون، سازمان ملی استاندارد موظف است از واردات سوخت فاقد استاندارد ملی جلوگیری به‌عمل آورد. وزارت نفت، سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان موظفند گزارش عملکرد موضوع این ماده را هر شش ماه یکبار منتشر کنند.

مشروح عملکرد

وزارت نفت تاکنون گزارش دقیقی از کیفیت سوخت‌های تولیدی در کشور ارائه نداده است. استاندارد انواع سوخت‌ها پیش از این هم وجود داشت اما پس از ابلاغ این قانون سازمان ملی استاندارد اقدام به بازنگری استاندارد قبلی کرد و تاکنون استاندارد جدید نهایی و الزام نشده است. باین‌حال مطابق ادعای وزارت نفت، تمام سوخت تولیدی در کشور دارای الزامات زیست‌محیطی هستند. اما حداقل در بخش مازوت مشاهده می‌شود که میزان محتوای گوگرد این سوخت ۳سه‌ونیم برابر حد مجاز در استاندارد ملی است. در بخش بنزین و گازوئیل نیز براساس آخرین گزارش‌های پایش کیفیت سوخت سازمان حفاظت محیط زیست، به‌ترتیب ۷۲ و ۵۹ درصد از نمونه‌های اخذ شده از جایگاه‌های سوخت بنزین و گازوئیل از شاخص‌های سوخت مرجع استاندارد آلاینده‌ی یورو ۴ تبعیت نمی‌کنند، شاخص‌هایی که مبنای تدوین استاندارد ملی سوخت است.

ماده (۱۹)

وزارت نیرو مکلف است نسبت به توسعه، تولید و عرضه انرژی‌های تجدیدپذیر و پاک بهینه به‌نحوی اقدام نماید که حداقل سی درصد (۳۰٪) افزایش سالانه ظرفیت مورد نیاز برق کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر تأمین شود.

مشروح عملکرد

توسعه انرژی‌های پاک از راهکارهای اصلی و بلندمدت برای بهبود کیفیت هوا و همچنین کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است. در این ماده وزارت نیرو مکلف شده که حداقل ۳۰ درصد از میزان افزایش نیاز برق کشور را از منابع تجدیدپذیر تأمین کند، درحالی‌که این میزان از زمان تصویب قانون به بعد

حداکثر برابر ۱۱ درصد بوده است. براساس آمار منتشره از جانب ساتبا (سازمان انرژی‌های تجدیدپذیر و بهره‌وری انرژی) درصد تأمین افزایش مصرف برق از طریق منابع تجدیدپذیر در سال‌های ۱۳۹۶، ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به ترتیب برابر ۱۱، ۹ و ۷ درصد در کشور بوده است که با حداقل تعیین شده در ماده (۱۹) قانون هوای پاک فاصله زیادی دارد. علاوه بر این کمبود، روند کاهشی توسعه منابع تجدیدپذیر انرژی در کشور نیز نگران‌کننده است. عمده این منابع نیز از انرژی‌های بادی و خورشیدی بوده‌اند. بنابراین در این قسمت عملکرد ضعیف ارزیابی می‌شود.

ماده (۲۰)

انباشت پسماندهای بیمارستانی و صنعتی در معابر عمومی و فضای باز یا سوزاندن آنها و انباشتن پسماندهای خانگی و ساختمانی در معابر عمومی و فضای باز خارج از مکان‌های تعیین شده توسط شهرداری‌ها و دهیاری‌ها یا سوزاندن آنها و همچنین سوزاندن بقایای گیاهی اراضی زراعی پس از برداشت محصول ممنوع بوده و متخلف حسب مورد به جزای نقدی درجه شش موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شود.

وزارت جهاد کشاورزی مکلف است مفاد این ماده را به طرق مقتضی به اطلاع بهره‌برداران بخش کشاورزی، عشایری و منابع طبیعی برساند.

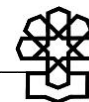
تبصره «۱» - تعاریف پسماندهای مندرج در این ماده مطابق قانون مدیریت پسماند مصوب ۱۳۸۳/۲/۲۰ می‌باشد.

تبصره «۲» - دولت و شهرداری‌ها موظفند ظرف مدت سه سال پس از ابلاغ این قانون برای شهرهای مختلف زمینه‌های تبدیل این پسماندها به انرژی یا کود را با کمک بخش خصوصی فراهم کنند.

تبصره «۳» - در موارد استثنایی که آتش زدن نباتات یا بقایای گیاهی تنها راه دفع آفات و بیماری‌ها و آلودگی‌های گیاهی باشد، براساس شرایطی که توسط وزارت جهاد کشاورزی و با تأیید سازمان تدوین و ابلاغ می‌شود، اقدام می‌گردد.

مشروح عملکرد

تاکنون ۴۱۶ مورد از تخلفات مربوط به این ماده را ادارات کل حفاظت محیط زیست استان‌ها در کل کشور به مراجع ذیصلاح گزارش کرده‌اند. در بین متهمان علاوه بر مراکز صنعتی، کارگاهی و تولیدی، متأسفانه شمار زیادی نیز از مراکز دولتی و عمومی مانند شهرداری‌ها و دانشگاه‌های علوم پزشکی وجود دارند. از بین پرونده‌های بررسی شده مراجع قضایی بخشی از موارد تبرئه شده‌اند، بخش دیگر مشمول پرداخت جریمه نقدی و مابقی صرفاً با اخذ تعهد کتبی مختومه گشته یا مشمول جرائم دیگری



شده‌اند. با این حال انباشت پسماند در محل‌های غیرمجاز و آتش زدن آنها و همچنین آتش زدن غیرقانونی بقایای مزارع به‌خصوص در استان‌های شمالی و شرقی به یک امر عادی بدل شده و نشان می‌دهد وجود این ماده قانونی تأثیر خاصی بر این اقدامات نداشته. بر این اساس کیفیت عملکرد این ماده نیز ضعیف توصیف می‌شود.

ماده (۲۱)

وزارت راه و شهرسازی موظف است هنگام تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی شهرها، شهرک‌ها و شهرهای جدید و طرح‌های هادی روستایی یا توسعه این مناطق، به‌نحوی برنامه‌ریزی کند که فصل جداگانه‌ای از مطالعات طرح به بررسی مسائل زیست‌محیطی اختصاص یابد و طراحی شهرها و شهرک‌ها و مجتمع‌های مسکونی از نظر فضای سبز و فضای باز، همجواری کاربری‌ها و رعایت حریم‌های قانونی، شبکه معابر و حمل‌ونقل، ضوابط تراکم ساختمانی، متناسب با شرایط اقلیمی، معیارهای زیست‌محیطی مورد تأیید سازمان و ضوابط، شرایط و استانداردهای پیوست سلامت مورد تأیید وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی باشد.

مشروح عملکرد

اقدام خاصی از جانب وزارت راه در این خصوص صورت نگرفته است.

ماده (۲۲)

حداکثر تا ۱۰ سال پس از ابلاغ این قانون، شهرداری‌های شهرهای بالای پنجاه هزار نفر جمعیت موظفند با همکاری وزارت نیرو و ادارات منابع طبیعی شهرستان، سرانه فضای سبز خود را حداقل به پانزده مترمربع برسانند. تولید و تأمین نهال مورد نیاز (گونه‌های با نیاز آب کم، مقاوم و بومی) برعهده ادارات منابع طبیعی و عملیات کاشت، نگهداری و بهره‌برداری برعهده شهرداری‌ها می‌باشد. وزارت نیرو موظف به تأمین منابع آب مورد نیاز از محل پساب شهر ذی‌ربط، مشروط به استفاده از روش‌های نوین آبیاری توسط شهرداری می‌باشد.

آیین‌نامه اجرایی این ماده ظرف مدت شش ماه از تاریخ ابلاغ این قانون توسط وزارت کشور با همکاری وزارتخانه‌های نیرو، جهاد کشاورزی، راه و شهرسازی و سازمان تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروح عملکرد

۲۰۹ شهر با جمعیت بالای ۵۰ هزار نفر در کشور وجود دارد. در هفت استان کشور مطالعه درخصوص

گونه‌های گیاهی با نیاز به آب کم و بومی شناسایی و ابلاغ شده است. در ۱۸ استان اداره جهاد کشاورزی نهال‌های مورد نیاز را در اختیار شهرداری‌ها قرار داده‌اند. در هشت استان کشور پساب مورد نیاز جهت آبیاری نهال‌ها و فضاهای سبز تخصیص یافته و در باقی موارد یا هیچ بخشی از پساب برای این منظور به شهرداری‌ها تخصیص نیافته و یا به قیمت آزاد فروخته می‌شود. نهایتاً حدود ۱۵ میلیون متر مربع فضای سبز در ۱۵ استان کشور ایجاد و یا در حال عملیاتی شدن است و این در حالی است که برای تحقق سرانه تعیین شده در ماده (۲۲) قانون هوای پاک مبنی بر ۱۵ متر مربع، حدود ۹۰۰ میلیون متر مربع فضای سبز مورد نیاز است. عملکرد این ماده از قانون در مجموع ضعیف بوده است.

ماده (۲۳)

دولت مکلف است با رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی به منظور ایجاد همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی جهت جلوگیری از ایجاد رخداد گردوغبار و نیز کاهش خسارات و پیامدهای مخرب آن در سطح کشور و منطقه با هماهنگی و همکاری نهادهای بین‌المللی ذی‌ربط و مشارکت کشورهای مؤثر و متأثر منطقه، اقدامات لازم را به عمل آورد.

مشروح عملکرد

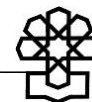
با توجه به شرایط تحریم و افت میزان همکاری‌ها و روابط بین‌المللی و دیپلماتیک، تقریباً هیچ اقدام خاصی در خصوص اجرای این ماده صورت نگرفته است.

ماده (۲۴)

وزارت جهاد کشاورزی (سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری) مکلف است علاوه بر اجرای طرح‌های بیابان‌زدایی مقرر، جهت مهار کانون‌های مستعد بیابان‌زایی و تولید گردوغبار در داخل کشور رأساً یا با مشارکت مردم، دستگاه‌های اجرایی محلی و سازمان‌های بین‌المللی با رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی و سازمان‌های مردم‌نهاد داخلی، سالیانه حداقل معادل سیصد هزار هکتار نسبت به اجرای اقدامات مقابله با پدیده گردوغبار با اولویت عملیات بیابان‌زدایی در مناطق بحرانی و کانون‌ها و زیست‌بوم‌های حساس اقدام کند. دولت مکلف است اعتبارات مورد نیاز برای اجرای عملیات موضوع این ماده را هر ساله در بودجه‌های سالیانه منظور نماید.

مشروح عملکرد

تاکنون بیش از ۲۰۰ کانون مولد گردوغبار در کشور شناسایی شده‌اند که بیشتر آنها در مناطق جنوبی



و شرقی هستند. وسعت کل مناطقی که عملیات مهار کانون گردوغبار روی آنها به انجام رسیده برابر ۲۷۹۷۶۵ هکتار است. روش‌های استفاده شده عمدتاً استفاده از کاشت نهال، مدیریت روان آب‌ها، حفاظت و بهره‌برداری از مراتع و مالچ‌پاشی بوده‌اند. این عدد در مقایسه با کل وسعت کانون‌های گردوغبار در کشور که برابر حدود ۳۵ میلیون هکتار است عدد ناچیزی است. حتی وسعت کانون‌های بسیار بحرانی گردوغبار داخل کشور نیز چیزی در حدود ۲ میلیون هکتار وسعت دارند که صرفاً معادل ۱۴ درصد از این وسعت تاکنون مهار شده است. با این توصیف وضعیت اجرای این ماده قانونی نیز ضعیف برآورد می‌شود.

ماده (۲۵)

سازمان مکلف است با همکاری وزارت نیرو نیاز آبی زیست‌محیطی رودخانه‌ها، تالاب‌ها، خورها، دریاچه‌ها و زیست‌بوم‌ها را تعیین و وزارت نیرو متناسب با شرایط تر سالی، عادی و خشکسالی سالیانه نسبت به تخصیص حقایبه موارد فوق اقدام کند.

مشروح عملکرد

در مطالعات صورت گرفته بر ۱۱۵ تالاب در کشور نیاز آبی سالیانه این تالاب‌ها مجموعاً حدود ۲۳ میلیارد متر مکعب است. البته نیاز آبی تالاب‌ها در شرایط تر سالی، خشکسالی یا عادی باهم متفاوت است و این نیاز ۲۳ میلیارد متر مکعبی برای شرایط عادی محاسبه شده. از این میزان سالیانه به‌طور میانگین در حدود ۱۳ میلیارد متر مکعب حقایبه از جانب وزارت نیرو در گذشته برای تمامی تالاب‌های کشور در نظر گرفته شده است که برابر ۵۶ درصد از نیاز آبی تالاب‌ها در شرایط عادی است. بنابراین عملکرد وزارت نیرو در تأمین حقایبه تالاب‌ها، دریاچه‌ها و زیست‌بوم‌های کشور در چارچوب ماده (۲۵) قانون هوای پاک متوسط ارزیابی می‌شود.

ماده (۲۶)

وزارت راه و شهرسازی (سازمان هواشناسی کشور) با همکاری سازمان مکلف است، حداکثر ظرف مدت دو سال پس از ابلاغ این قانون، شبکه ملی هشدار و پیش‌آگاهی رخدادهای سیل، طوفان و گردوغبار را تکمیل کند.

مشروح عملکرد

شبکه ملی هشدار و پیش‌آگاهی رخدادهای طوفان و گردوغبار راه‌اندازی شده اما تاکنون درخصوص شبکه ملی هشدار و پیش‌آگاهی سیل اقدام خاصی از جانب وزارت راه و شهرسازی صورت نگرفته است.

ماده (۲۷)

وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی (سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری)، راه و شهرسازی و کشور از محل اعتبارات مندرج در ردیف‌های بودجه‌ای و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها از محل منابع مالی در اختیار اعم از عوارض و وجوه عمومی طی پنج سال که به تأیید سازمان می‌رسد، مکلفند حریم سبز بزرگراه‌ها و کمربند سبز شهرها و روستاهای تحت تأثیر رخدادهای گردوغبار را با روش آبیاری مدرن و با اولویت استفاده از پساب‌های شهری و روستایی، ایجاد نمایند.

تبصره «۱» - وزارت نیرو مکلف است منابع آب مورد نیاز را از آب مازاد حاصل از تغییر روش آبیاری سنتی به روش آبیاری نوین در مناطق موضوع این ماده تأمین کرده و تخصیص دهد و در صورت کسری منابع، تخصیص لازم را از محل پساب تولیدی یا منابع دیگر تأمین کند.

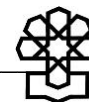
تبصره «۲» - وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) مکلف است حداقل بیست درصد (۲۰٪) از منابع در اختیار خود را به توسعه کمربند سبز موضوع این ماده اختصاص دهد و به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها پرداخت نماید.

مشروح عملکرد

حدود ۱۰۵۰۰ هکتار فضای سبز در حاشیه بزرگراه‌ها و کمربند سبز اطراف شهرها و روستاها در کل کشور ایجاد شده‌اند. روش آبیاری این فضاها اکثراً از پساب و بخشی از سایر منابع آبی بوده و روش‌های آبیاری قطره‌ای و مدرن و همچنین سنتی و با استفاده از تانکر در حال به‌کارگیری است. براساس اعلام نظر ادارات کل حفاظت محیط زیست استان‌ها در بیشتر موارد توسعه فضای سبز با اولویت‌های مورد نظر قانون منطبق بوده است.

ماده (۲۸)

سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران و سایر رسانه‌های دولتی مکلفند برنامه‌های تولید شده در زمینه فرهنگ‌سازی، ظرفیت‌سازی، آموزش و اطلاع‌رسانی مورد تأیید از سوی سازمان در خصوص آگاهی و مقابله با پدیده آلودگی هوا، رخدادهای گردوغبار را در صورتی که ضوابط رسانه‌ای در آن رعایت شده باشد، در قالب برنامه‌های آگهی و یا آموزشی رسانه‌ای با اخذ پنجاه درصد (۵۰٪) بها، اطلاع‌رسانی و پخش کنند. طریقه جبران هزینه سازمان صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران و سایر رسانه‌های دولتی در بودجه سالیانه پیش‌بینی می‌شود.



مشروح عملکرد

براساس گزارش‌های ارسالی از مراکز استان‌ها در سال ۱۳۹۹ مجموعاً ۲۷۸۵ ساعت برنامه در خصوص آلودگی هوا به صورت گفتگوهای زنده، مصاحبه، اخبار، فیلم‌های آموزشی و پویانمایی و ... در شبکه‌های ملی و استانی صدا و سیما پخش شده و غالباً نیز هزینه‌ای برای پخش این موارد دریافت نشده است. البته عملکرد برخی از استان‌ها در این خصوص بسیار ضعیف بوده است، برای مثال عملکرد صدا و سیمای استان کرمان فقط ۹ دقیقه در سال ۱۳۹۹ بوده که بسیار ضعیف به نظر می‌رسد. به طور کلی صدا و سیما در حوزه پوشش خبری و گفتگوی زنده عملکرد خوبی در حوزه مبارزه با آلودگی هوا داشته اما در حوزه فرهنگ‌سازی و آموزش عملکرد این سازمان ضعیف است.

ماده (۲۹)

ایجاد هرگونه آلودگی صوتی توسط منابع ثابت و متحرک، ممنوع می‌باشد. در مورد منابع ثابت، مرتکب به جزای نقدی درجه هفت موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شود.

تبصره «۱» - نیروی انتظامی مکلف است راننده وسایل نقلیه موتوری را برای بار اول ملزم به پرداخت جریمه نقدی معادل یک میلیون (۱,۰۰۰,۰۰۰) ریال، در صورت تکرار برای بار دوم به پرداخت دو برابر جریمه مذکور و در صورت تکرار بیش از دوبار، به پرداخت جریمه نقدی معادل سه میلیون (۳,۰۰۰,۰۰۰) ریال محکوم نماید.

تبصره «۲» - آیین‌نامه اجرایی این ماده توسط سازمان و با همکاری دستگاه‌های مربوطه حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروح عملکرد

آلودگی صوتی مانند آلودگی هوا از معضلات جدی کلانشهرهای کشور است و با هر سال با افزایش وسایل نقلیه و توسعه شهرها وضعیت آن وخیم‌تر می‌شود. بنابراین در کنار رسیدگی و توجه به موضوع آلودگی هوا باید اقدام‌هایی نیز در جهت کنترل و کاهش انتشار آلاینده‌های صوتی صورت پذیرد. ماده (۲۹) قانون هوای پاک و آیین‌نامه اجرایی آن تنها الزامات قانونی در راستای مبارزه با آلودگی صوتی هستند که به نظر کافی نمی‌رسند و باید الزامات جامعی در این خصوص وضع شود. باین حال همین الزامات مختصر نیز آن طور که باید اجرا نشده‌اند.

از زمان تصویب آیین‌نامه اجرایی این ماده، ۱۷۷ مورد شکایت در خصوص آلاینده‌های صوتی در کشور پیگیری شده که بیشتر آنها یا به طریقی حل و فصل شده یا شکایت در نهایت بلااثر گردیده است. همچنین در بخش منابع متحرک نیز بهترین راهکار ایجاد الزامات مربوط به آلاینده‌های صوتی در زمان انجام آزمون‌های معاينه فنی است که دستورالعمل و حدود مجاز آن تدوین و ابلاغ شده اما مراکز به صورت

سلیقه‌ای در مراکز معاینه فنی کشور انجام می‌شود. همچنین اطلاعات مربوط به این آزمون نیز در سامانه سیمفا ثبت نمی‌شود و عملاً کنترلی بر آلاینده‌گی صوتی خودروها و موتورسیکلت‌ها وجود ندارد. شبکه ملی پایش و اطلاع‌رسانی آلودگی صوتی که در ماده (۱۱) آیین‌نامه اجرایی این ماده ذکر شده تاکنون راه‌اندازی نشده است. وزارت کشور نیز طرح جامع مدیریت کاهش آلودگی صوتی را مطابق ماده (۱۰) آیین‌نامه اجرایی این ماده به انجام نرسانده است. همچنین دستورالعمل کنترل و کاهش آلودگی صوتی ناشی از فعالیت‌های ساختمانی که در ماده (۹) آیین‌نامه این ماده ذکر شده از سوی وزارت راه و شهرسازی تدوین نشده است. میزان جریمه‌کرد خودروهای آلاینده صوتی نیز در کل کشور برابر ۳۱۰۰ میلیون تومان بوده که رقم بسیار ناچیزی است. بنابراین وفق توضیحات ارائه شده، عملکرد این ماده ضعیف توصیف می‌شود.

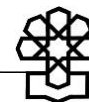
ماده (۳۰)

سازمان مکلف است با همکاری سازمان انرژی اتمی ایران و وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات نسبت به جلوگیری از انتشار خارج از حدود تعیین شده کلیه امواج رادیویی، الکترومغناطیسی، پرتوهای یون‌ساز و غیر یون‌ساز اقدام و به‌منظور حصول اطمینان از عدم افزایش میزان و شدت امواج و پرتوهای یون‌ساز و غیر یون‌ساز از حدود تعیین شده در هوای آزاد، شبکه پایش مربوطه را راه‌اندازی کند. اشخاص حقیقی و حقوقی که حدود تعیین شده انتشار امواج و پرتوهای موضوع این ماده را رعایت نکنند، برای اولین بار به جزای نقدی درجه پنج موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم و در صورت تکرار علاوه بر حداکثر جزای نقدی، به ضبط اموال و تجهیزات مرتبط نیز محکوم می‌شوند.

تبصره - حدود تعیین شده انتشار امواج و پرتوهای موضوع این ماده توسط سازمان انرژی اتمی ایران و با همکاری مشترک سازمان، وزارتخانه‌های ارتباطات و فناوری اطلاعات و بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سازمان ملی استاندارد ایران با رعایت ماده (۲۲) قانون حفاظت در برابر اشعه مصوب ۱۳۶۸ ظرف مدت شش ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تدوین می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

مشروح عملکرد

حدود مجاز انتشار امواج رادیویی و الکترومغناطیسی و پرتوهای یون‌ساز و غیر یون‌ساز تدوین و به تصویب هیئت وزیران رسیده اما با توجه به ایراد گرفته شده از جانب هیئت نظارت بر مصوبات مجلس شورای اسلامی تاکنون ابلاغ و اجرا نشده است. در خصوص جریمه افراد متخلف و همچنین ایجاد شبکه پایش امواج اقدام خاصی صورت نگرفته است.

**ماده (۳۱)**

نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و یگان حفاظت سازمان مکلفند به‌عنوان ضابط دادگستری، در موارد وقوع جرائم مشهود مذکور در این قانون رأساً یا در صورت اعلام سازمان یا با اطلاع از وقوع جرائم غیرمشهود مندرج این قانون با نظر دادستان شهرستان ذی‌ربط اقدام لازم را در چهارچوب قوانین و مقررات با واحدهای آلوده‌کننده یا اشخاص حقیقی یا حقوقی مربوط به‌عمل آورند.

مشروح عملکرد

اجرای این ماده نیاز به تعامل بیشتر میان نیروی انتظامی و یگان حفاظت محیط زیست و همچنین قوه قضائیه با سازمان حفاظت محیط زیست است. در حال حاضر اختیارات لازم برای سازمان حفاظت محیط زیست و یگان حفاظت جهت برخورد با متخلفان قانون هوای پاک وجود ندارد.

ماده (۳۲)

برای رسیدگی به تخلفات و جرائم موضوع این قانون، به تشخیص رئیس قوه قضائیه شعبه‌ای تخصصی در هر حوزه قضایی اختصاص می‌یابد.

تبصره «۱» - آن دسته از کارکنان سازمان که دوره آموزش ضابط دادگستری را زیر نظر دادستان مربوط طی کرده باشند، برای اجرای مفاد این قانون به‌عنوان ضابط دادگستری تعیین می‌شوند.

تبصره «۲» - وزارت جهاد کشاورزی (سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری) و سازمان، در دعاوی حقوقی و کیفری ناشی از فعالیت‌ها، وظایف و تکالیف قانونی مربوطه موضوع این قانون، از پرداخت هرگونه هزینه دادرسی معاف هستند.

مشروح عملکرد

از زمان ابلاغ قانون هوای پاک ۶۶۰ مورد پرونده شکایت از جانب نهادهای مجری و ناظر در چارچوب قانون هوای پاک به دادستانی‌های کل کشور ارجاع شده است. در بسیاری از استان‌ها شعبه‌ای جهت بررسی پرونده‌های موضوع قانون هوای پاک تعیین شده که البته این شعب اختصاصی نیستند. در اغلب موارد نیز هزینه دادرسی پرونده‌های مذکور از جانب سازمان جنگل‌ها، مراتع و یا سازمان حفاظت محیط زیست اخذ نشده به‌جز پرونده‌های بررسی شده در استان کرمانشاه. بنابراین میزان عملکرد این ماده خوب ارزیابی می‌شود.

ماده (۳۳)

صد درصد (۱۰۰٪) درآمدهای حاصل از اجرای این قانون به حساب خزانه‌داری کل کشور واریز تا صرفاً در قالب بودجه سنواتی جهت تکالیف این قانون و مقابله با منابع آلوده‌کننده هوا هزینه شود. بیست درصد (۲۰٪) از وجوه مذکور از طریق مؤسسه عمومی غیردولتی صندوق ملی محیط زیست به منظور ارائه تسهیلات به منابع آلاینده هوا جهت رفع و کاهش آلودگی هوا اختصاص می‌یابد. تعدیل میزان جریمه خسارت‌های وارده به محیط زیست مندرج در این قانون هر دو سال یکبار توسط سازمان با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط تهیه و در لایحه بودجه به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد.

مشروح عملکرد

با توجه به عدم اجرای کامل این قانون، درآمدهای مورد انتظار نیز در بخش جرائم و عوارض مربوطه محقق نشده است. از همان میزان درآمد عملیاتی نیز میزان تخصیص به صندوق ملی محیط زیست کمتر از مقدار مندرج در این ماده بوده است. با توجه به عدم تخصیص بودجه به بیشتر استان‌ها اقدامی نیز به منظور ارائه تسهیلات به منابع آلاینده هوا جهت رفع یا کاهش آلودگی آنها صورت نگرفته است. همچنین با وجود گذشت بیش از چهار سال از ابلاغ این قانون، هیچ تجدیدنظری در تعدیل میزان جرائم و عوارض مندرج در قانون انجام نشده است.

ماده (۳۴)

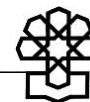
از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۷۴/۲/۳ و اصلاحات و الحاقات بعدی آن، تصمیم قانونی راجع به آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۹ کمیسیون‌های مشترک مجلسین، قانون راجع به اجازه تأسیس مؤسسه استاندارد ایران مصوب ۱۳۹۲/۳/۲، قانون مواد الحاقی به قانون تأسیس مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران مصوب ۱۳۴۹/۹/۲۴ و اساسنامه مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران مصوب ۱۳۴۴/۴/۹ نسخ و اصلاحات ذیل اعمال می‌گردد:

الف) متن ذیل به انتهای بند «۲۰» قانون شهرداری‌ها مصوب ۱۳۳۴/۴/۱۱ کمیسیون‌های مشترک مجلسین الحاق می‌شود:

«این بند با رعایت قانون هوای پاک اجرایی می‌گردد.

ب) در تبصره «۱» ماده (۲) قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶/۳/۲۳ عبارت «یک سال» به «دو سال» و «سی هزار کیلومتر» به «چهل هزار کیلومتر» اصلاح می‌شود.

پ) در ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ عبارت «بیش از پنج



سال» به عبارت «برای خودروهای شخصی و دولتی چهار سال و برای وسایل نقلیه عمومی یک سال» اصلاح می‌شود.

ت) کلمه «مؤسسه» مندرج در عنوان و متن قوانین زیر به کلمه «سازمان» اصلاح می‌شود:

۱. قانون عضویت مؤسسه استاندارد ایران در سازمان بین‌المللی استانداردها مصوب ۱۳۴۳/۸/۲۰.

۲. قانون اجازه عضویت مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران در انجمن جهانی سازمان‌های تحقیقات صنعتی و فنی و کمیته اروپایی بتون و عضویت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در کمیته مذکور مصوب ۱۳۵۶/۳/۳۰.

۳. قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران مصوب ۱۳۷۱/۱۱/۲۵ و اصلاحیه‌های مصوب ۱۳۷۶/۳/۱۳ و ۱۳۸۵/۱/۲۰ آن.

مشروح عملکرد

نیازی به اقدام ندارد.

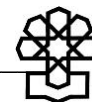
بررسی آماری

پس از بررسی گزارش‌های تشریحی از میزان عملکرد قانون هوای پاک در قسمت قبل، در این قسمت به صورت خلاصه برای هر ماده آماری ذکر شده‌اند که با بررسی آنها میزان پیشرفت اجرای مفاد قانون قابلیت درک بیشتری داشته باشد. همچنین در ستون آخر جدول نیز اظهار نظر کارشناسی در خصوص کلیات پیشرفت اجرای ماده مربوطه در سه دسته‌بندی ضعیف (رنگ قرمز)، متوسط (رنگ زرد) و خوب (رنگ سبز) براساس آمار ارائه شده و اطلاعات قسمت قبل تعیین شده‌اند.

جدول ۵. خلاصه آماری میزان پیشرفت اجرای مفاد قانون هوای پاک

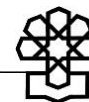
وضعیت کلی اجرا	خلاصه آماری از پیشرفت اقدامها		ماده
متوسط	میزان تولید گازوئیل یورو ۴ محقق شده از ۵۵ میلیون لیتر در روز	میزان تولید بنزین یورو ۴ محقق شده از ۷۰ میلیون لیتر در روز	۲ آیین‌نامه فنی
	۲۸ میلیون لیتر در روز	۳۰ میلیون لیتر در روز	
ضعیف	صفر عنوان	تعداد استانداردهای ملی انواع سوخت‌ها که از زمان ابلاغ آیین‌نامه فنی تدوین و اجباری شده است	۳ آیین‌نامه فنی
خوب	بله	آیا تولید انواع خودروها در کشور براساس استاندارد اجباری الزامی انجام می‌شود؟	۴ آیین‌نامه فنی

وضعیت کلی اجرا	خلاصه آماری از پیشرفت اقدام‌ها		ماده
خوب	۹ عنوان	تعداد دستورالعمل‌های تدوین شده توسط سازمان حفاظت محیط زیست برای به‌روزرسانی فرایند نظارتی بر آلاینده‌گی وسایل نقلیه تولید داخلی و وارداتی	۵ آیین‌نامه فنی
خوب	تعداد نمونه‌برداری سالیانه به‌ازای تولید موتورسیکلت ۱۰۰۰۰۰	تعداد نمونه‌برداری سالیانه به‌ازای تولید خودرو ۱۰۰۰۰۰	۶ آیین‌نامه فنی
	۶۷ دستگاه	۸۳ دستگاه	
ضعیف	صفر عنوان	تعداد استانداردهای ملی تدوین شده برای قطعات کاهنده آلاینده‌گی وسایل نقلیه	۷ آیین‌نامه فنی
متوسط	۵ تا ۴۵ درصد	میزان تعرفه واردات انواع وسایل نقلیه موضوع ماده (۹) آیین‌نامه فنی	۸ آیین‌نامه فنی
خوب	بله	آیا مصرف گاز به‌عنوان سوخت خودرو نسبت به بنزین مزیت دارد؟	۹ آیین‌نامه فنی
ضعیف	صفر	تعداد خودروهایی که در زمان شماره‌گذاری کد تجهیزات آلاینده‌گی آنها توسط پلیس راهور ثبت شده است	۱۰ آیین‌نامه فنی
خوب	بله	آیا به‌ازای تولید هر موتورسیکلت بنزینی گواهی اسقاط ارائه می‌شود؟	۱۱ آیین‌نامه فنی
متوسط	تعداد موتورسیکلت‌های برقی تولید شده در سال ۱۳۹۹	تعداد موتورسیکلت‌های تولید شده در سال ۱۳۹۹	۱۲ آیین‌نامه فنی
	۹۴۳۱ دستگاه	۲۱۱,۰۰۰ دستگاه	
ضعیف	۳ شرکت	تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل پیک موتوری که ناوگان برقی دارند	۱۳ آیین‌نامه فنی
ضعیف	صفر	تعداد دستگاه‌های اجرایی که موتورسیکلت‌های تحت مالکیت خود را برقی کرده‌اند	۱۴ آیین‌نامه فنی
خوب	بله	آیا حدود مجاز معاینه فنی انواع وسایل نقلیه ابلاغ و اجرا می‌شود؟	۱۵ آیین‌نامه فنی
متوسط	طرح کهاب در چند درصد از جایگاه‌های بنزین کشور کامل شده است؟	طرح کهاب در چند درصد از تانکرهای حمل سوخت کشور اجرا شده است؟	۱۶ آیین‌نامه فنی
	صفر درصد	۳۵ درصد	
خوب	۹۵ درصد	درصد خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین خریداری/به‌کارگیری شده توسط دستگاه‌های دولتی و عمومی که گازسوز/برقی/دیزلی با عمر کمتر از ۵ سال/دیزلی فیلتردار بوده‌اند	۱۷ آیین‌نامه فنی



وضعیت کلی اجرا	خلاصه آماری از پیشرفت اقدامها		ماده
متوسط	تدوین شده ولی اجباری خیر	آیا استاندارد ملی راهبری ایستگاه‌های پایش و تجهیزات آن تدوین و اجباری شده است؟	۱۸ آیین‌نامه فنی
خوب	۹۳ درصد	درصد تجهیزات خریداری شده برای پایش آلودگی هوا در کشور که مطابق با فهرست اعلامی سازمان ملی استاندارد بوده است	۱۹ آیین‌نامه فنی
متوسط	۶۵ درصد	درصد ایستگاه‌های پایش آلودگی هوا در کشور که اطلاعات آن در اختیار سامانه ملی پایش آلودگی هوا قرار دارد	۲۰ آیین‌نامه فنی
خوب	بله	آیا داده‌های کیفیت هوای شهرها برخط شده و در معرض عموم قرار دارد؟	۲۱ آیین‌نامه فنی
خوب	۱۰ استان	تعداد استان‌هایی که مطالعه میزان خسارت مرگ‌ومیر و بیماری‌های منتسب به آلودگی هوا در آنها انجام شده است	۲۲ آیین‌نامه فنی
ضعیف	صفر نیروگاه	تعداد نیروگاه‌هایی که بیش از ۳۰ روز مصرف مازوت داشته و تجهیزات فیلتراسیون برای آنها نصب گردیده است	۲۳ آیین‌نامه فنی
خوب	۹ کلانشهر	تعداد کلانشهرهایی که مطالعه سیاهه انتشار آلاینده‌ها برای آنها انجام شده است	۲۴ آیین‌نامه فنی
خوب	بله	آیا گرایش‌ها و رشته‌های مرتبط با آلودگی هوا در دانشگاه‌ها وجود دارد؟	۲۵ آیین‌نامه فنی
متوسط	خیر	آیا وابستگی به آزمایشگاه‌های خارجی جهت آزمایشات پایش آلودگی هوا و منابع آلاینده رفع شده است؟	۲۶ آیین‌نامه فنی
متوسط	تعداد مصوبات اجرا شده	تعداد مصوبات کارگروه‌ها	تعداد کارگروه‌های اضطرار تشکیل شده در کشور در سال ۱۳۹۹
	۵۳۵	عنوان ۵۹۲	
متوسط	بله	آیا وسایل نقلیه تولید داخلی و وارداتی حدود مجاز انتشار آلاینده‌های موضوع قانون هوای پاک را رعایت می‌کنند؟	۴
	خیر	آیا استاندارد کیفی تجهیزات مرتبط با احتراق و آلاینده‌ها و وسایل نقلیه تدوین و اجرا شده است؟	
خوب	بله	آیا تجهیزات کاهنده آلاینده‌ها و وسایل نقلیه تولید داخلی گارانتی دو ساله دارند؟	۵

وضعیت کلی اجرا	خلاصه آماری از پیشرفت اقدام‌ها		ماده	
متوسط	تعداد کل جریمه‌های ثبت شده موضوع ماده (۶) قانون هوای پاک در سال ۱۳۹۹		تعداد کل معاینه فنی‌های اخذ شده توسط انواع خودروها و موتورسیکلت‌ها در سال ۱۳۹۹ در کل کشور	
	۱,۰۸۸,۰۰۰ فقره (به جز تهران)			۵,۳۳۰,۰۰۰ فقره
ضعیف	صفر	تعداد طرح‌های ترافیکی تصویب شده موضوع ذیل ماده (۷) قانون هوای پاک		
ضعیف	کل تسهیلات پرداخت شده برای جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده		تعداد قبض جریمه صادر شده برای وسایل نقلیه فرسوده	
	۱۱۷,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال			صفر جریمه
ضعیف	تعداد کل اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های نوسازی شده در کشور بعد از سال ۱۳۹۶		تعداد کل تاکسی‌های نوسازی شده در کشور بعد از سال ۱۳۹۶	
	۸۶۶ دستگاه			۱۹۹۵۶ دستگاه
ضعیف	صفر دستگاه	تعداد اضافه شده به ناوگان حمل‌ونقل عمومی در کشور		
متوسط	تعداد اعلام‌هایی که با پاسخ منفی مواجه شده‌اند		تعداد کل اعلام‌های مربوط به احداث، توسعه، تغییر خط تولید و محل واحدهای تولیدی، صنعتی و معدنی	
	۶۰۳۴ اعلام			۵۳۶۶۹ اعلام
	۵۱ درصد	درصد از پروژه‌ها و طرح‌های بزرگ و متوسط که مشمول ارزیابی اثرات زیست‌محیطی بوده و تجهیزات پایش برخط آلاینده‌ها را نصب نموده‌اند		
متوسط	تعداد واحدهای بزرگ آلاینده در کشور که تعطیلی آنها تأثیرات ملی و منطقه‌ای دارد		چند درصد از واحدهای صنعتی، تولیدی و ... در کشور نسبت به اندازه‌گیری آلاینده‌های خود اقدام نموده‌اند؟	
	۴۴ واحد			۷۸ درصد
ضعیف	تعداد واحدهایی که به نحوی آلاینده‌های خود را کنترل نموده‌اند		تعداد واحدهایی که از سوخت نامناسب استفاده می‌نمایند	
	۵۴ واحد			۱۲۳ واحد
ضعیف	تعداد واحدهایی که منتقل شده‌اند		تعداد واحدهای صنعتی، تولیدی، خدماتی و ... که برای رفع آلاینده‌های آنها راهی به جز انتقال وجود ندارد	
	۲ واحد			۵۴ واحد
خوب	۳۴	تعداد واحدهای جدید احداث که کمتر از ۱۰ درصد از فضای خود را به فضای سبز مشجر اختصاص داده‌اند		
خوب	تعداد آزمایشگاه‌های معتمد متخلف که به مراجع قضایی معرفی شده‌اند		تعداد موارد ممانعت از ورود یا ارائه اطلاعات غلط به مأمورین پایش	
	میزان درصد واحدهای بالای ۵۰ نفر که واحد HSE دارند			



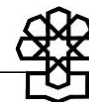
وضعیت کلی اجرا	خلاصه آماری از پیشرفت اقدامها			ماده
	۱۳ آزمایشگاه	۹۱ درصد	۱۹۰ مورد	
ضعیف	تعداد کل ساختمان‌های دولتی در کشور		۷۲۰۰۰ ساختمان	۱۷
	تعداد ساختمان‌های اداری که موتورخانه خود را معاینه فنی کرده‌اند		۲۸۰۹	
متوسط	میزان درصد از جایگاه‌هایی که بنزین در آخرین گزارشات پایش سوخت سازمان محیط زیست حاوی بنزین بودند		۲۸ درصد	۱۸
	میزان درصد از جایگاه‌هایی که بنزین در آخرین گزارشات پایش سوخت سازمان محیط زیست حاوی گازوئیل یورو ۴ بودند		۴۱ درصد	
ضعیف	درصد تأمین افزایش مصرف برق از طریق منابع تجدیدپذیر در سال ۱۳۹۸	درصد تأمین افزایش مصرف برق از طریق منابع تجدیدپذیر در سال ۱۳۹۷	درصد تأمین افزایش مصرف برق از طریق منابع تجدیدپذیر در سال ۱۳۹۶	۱۹
	۷ درصد	۹ درصد	۱۱ درصد	
ضعیف	۴۱۶	تعداد تخلفات گزارش شده در خصوص تخلفات ماده (۲۰) قانون هوای پاک به مراجع ذیصلاح		۲۰
ضعیف	صفر طرح	تعداد طرح‌های تفصیلی شهرها، شهرک‌ها و شهرهای جدید و طرح‌های هادی روستایی که ضوابط زیست‌محیطی را لحاظ نموده‌اند		۲۱
ضعیف	۱۵ میلیون متر مربع	میزان کل فضای سبز ایجاد شده در شهرهای بالای ۵۰ هزار نفر		۲۲
ضعیف	اقدامی صورت نگرفته است			۲۳
ضعیف	وسعت کل مناطق کانون گردوغبار در کشور		۳۵,۰۰۰,۰۰۰ هکتار	۲۴
	وسعت مناطقی که عملیات مهار گردوغبار در آنجا اجرا شده		۲۷۹,۷۶۵ هکتار	
متوسط	نیاز آبی سالیانه کل تالاب‌های کشور		۲۳ میلیارد متر مکعب	۲۵
	میزان حق‌آبه اختصاص یافته به‌طور میانگین به تالاب‌های کشور		۱۳ میلیارد متر مکعب	
متوسط	شبکه ملی هشدار سیل	شبکه ملی هشدار طوفان	شبکه ملی هشدار گردوغبار	۲۶
	راه‌اندازی نشده	راه‌اندازی شده	راه‌اندازی شده	
خوب	۱۰,۵۰۰ هکتار	میزان فضای سبز ایجاد شده در حاشیه بزرگراه‌ها، کمربند سبز شهرها و روستاها در کل کشور		۲۷
متوسط	۲۸۷۵ ساعت	مجموع مدت زمان برنامه‌های اختصاص یافته به موضوع آلودگی هوا در شبکه‌های صدا و سیما		۲۸
ضعیف	تعداد کل شکایات آلودگی صوتی در کشور		۱۷۰ مورد	۲۹
	میزان کل جرائم آلاینده‌گی صوتی خودروها		۳۱,۰۰۰ میلیون ریال	
ضعیف	صفر ریال	میزان کل جرائم مربوط به آلاینده‌گی امواج رادیویی،		۳۰

وضعیت کلی اجرا	خلاصه آماری از پیشرفت اقدام‌ها		ماده
	الکترومغناطیسی، پرتوهای یون‌ساز و غیر یون‌ساز		
متوسط	-		۳۱
خوب	تعداد پرونده‌های تشکیل شده در قوه قضائیه در چارچوب قانون هوای پاک	تعداد استان‌هایی که حداقل یک شعبه برای رسیدگی به جرائم قانون هوای پاک اختصاص داده‌اند	۳۲
	۶۶۰ پرونده	۱۷ استان	
ضعیف	اطلاعاتی در خصوص درآمدهای حاصل از اجرای قانون و تخصیص آن در دسترس نیست		۳۳

بنابراین براساس خلاصه آماری مندرج در جدول ۵ از بین مجموعاً ۵۶ حکم ماده مقرر در قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن، ۲۲ مورد عملکرد ضعیف، ۱۷ مورد عملکرد متوسط و ۱۷ مورد عملکرد خوب داشته‌اند. به صورت درصدی نیز اجرای ۳۹/۳ درصد از مواد ضعیف، ۳۰/۳۵ درصد متوسط و ۳۰/۳۵ درصد خوب بوده است که از این لحاظ بیشترین وزن مربوط به عملکرد ضعیف بوده و عملکردهای متوسط و خوب وزن یکسانی دارند.

جمع بندی و نتیجه گیری

گزارش پیش‌رو بخش اول از سلسله پژوهش مربوط به آسیب‌شناسی قانون هوای پاک است. هدف این بخش از گزارش بررسی میزان عملکرد قانون هوای پاک است. قانون هوای پاک مهم‌ترین و به‌روزترین قانون در حوزه مبارزه با آلودگی هواست و در سال ۱۳۹۶ در مجلس شورای اسلامی تصویب گشت. این قانون شامل ۳۴ ماده و ۲۹ تبصره و یک آیین‌نامه فنی است که مجموعه راهکارهای کاهش و کنترل آلودگی هوا را به تفکیک منابع شامل می‌شود. اثربخشی وجود این قانون بر بهبود کیفیت هوا در گرو اجرای آن بوده و هرچقدر در اجرای آن توفیقی حاصل شود به همان میزان می‌توان انتظار حل مسئله آلودگی هوا را داشت. در این گزارش با استفاده از اطلاعات مندرج در گزارش‌های منتشره از جانب سازمان حفاظت محیط زیست و سایر نهادهای ناظر در خصوص عملکرد قانون هوای پاک و همچنین سایر اطلاعات و پایگاه‌های داده مربوطه، بررسی دقیقی در زمینه پیشرفت اجرای قانون به تفکیک مواد آن انجام شد. این بررسی در دو بخش تشریحی و آماری صورت گرفت. به‌طور خلاصه از بین ۵۶ ماده مقرر در قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن اجرای ۲۲ ماده به صورت ضعیف، ۱۷ ماده متوسط و ۱۷ ماده خوب، برآورد کارشناسی شده است. بنابراین بیشترین وزن کیفیت اجرا مربوط به اجرای ضعیف و پس از آن اجرای متوسط و خوب بوده است. با این توصیفات به‌طور کلی دستگاه‌های اجرایی در اجرای قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن عملکرد ضعیف رو به متوسط داشته‌اند. بدیهی است تا زمانی که



نحوه عملکرد بدین صورت باشد نباید انتظار بهبود کیفیت هوا و تحقق هوای پاک را داشت. در بخش بعدی از سلسله پژوهش آسیب‌شناسی قانون هوای پاک ایرادهای قانون و موانع اجرای آن بررسی خواهد شد و پیشنهادهای لازم برای رفع این موانع ارائه خواهد شد.

منابع و مآخذ

۱. گزارش جامع سیاهه انتشار شهر تهران، شرکت کنترل کیفیت هوای شهرداری تهران، ۱۳۹۸.
 ۲. خلاصه گزارش سیاهه انتشار آلاینده‌های هوا ۹ کلانشهر کشور، سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۹۹.
 ۳. گزارشات میزان پیشرفت عملکرد مصوبات آلودگی هوا، دبیرخانه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا، سازمان حفاظت محیط زیست.
 ۴. ارزیابی بار اقتصادی مرگ‌ومیر زودرس و بیماری ناشی از آلودگی هوای استان‌ها و کلانشهرهای منتخب ایران در سال ۱۳۹۶، مرکز سلامت محیط و کار، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.
 ۵. صورتجلسات کارگروه ملی کاهش آلودگی هوای کلانشهرها، سازمان حفاظت محیط زیست.
 ۶. گزارش عملکرد قانون هوای پاک، دیوان محاسبات کشور.
 ۷. گزارش کیفی هوای شهر تهران، سال ۱۳۹۹، شرکت کنترل کیفیت هوای شهرداری تهران.
 ۸. گزارشات پایش کیفیت سوخت در جایگاه‌های کشور، دفتر پایش فراگیر سازمان حفاظت محیط زیست.
 ۹. قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۷، ۱۳۹۸، ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ کشور.
 ۱۰. دستورالعمل‌های کمیته فنی صدور گواهینامه‌های خودرویی، مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست.
 ۱۱. آمار تولید خودرو، انجمن تولیدکنندگان خودرو.
 ۱۲. آمار تولید موتورسیکلت، انجمن صنعت موتورسیکلت ایران.
 ۱۳. کتابچه مقررات صادرات و واردات، ۱۳۹۹.
 ۱۴. وبسایت دستگاه‌های اجرایی.
15. <https://cabinetoffice.ir/>
 16. <https://rc.majlis.ir>
 17. Air pollution in Tehran: Health cost, Sources, And policies discussion paper, World bank group, March 2018

