



لایحه موتورسواری زنان در مجلس

معاون مسعود پزشکیان به ماجرای موتورسواری زنان واکنش نشان داد. زهرا بهروزآذر در حاشیه هیئت‌دولت گفت: «موضوع موتورسواری زنان یکی از موضوعاتی بود که از ابتدا در دولت مورد توجه بود و از ابعاد مختلف بررسی شد. همچنین استعلامات حقوقی برای آنان انجام گرفت و درنهایت جمع‌بندی دولت بر این بود که قوانین و مقررات کافی ما روی این حوزه داریم و می‌توانیم کار را پیش ببریم. الان هماهنگی‌های ابتدایی آنان انجام شده و در میان دستگاه‌ها، درصدد هستیم که زودتر بتوانیم آن را حل کنیم. زنان ما امروز در عرصه‌های مختلف حضور دارند؛ در اصل ما در عصری هستیم که زنان خلبان داریم؛ در شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی، شبکه‌ترانزیت زنان بسیار فعال و قوی داریم و واقعاً مانعی برای حضور آنان وجود ندارد. الان مهم‌ترین نگرانی ما این است که گواهینامه برای آنان صادر نشده و متأسفانه نمی‌توانند از مزایای بیمه و بقیه مسائل استفاده‌بکنند. بنابراین همه‌تلاش‌مان را می‌کنیم تا با سرعت این موضوع را حل کنیم؛ انش‌الله که با کمک همه حل می‌شود.»



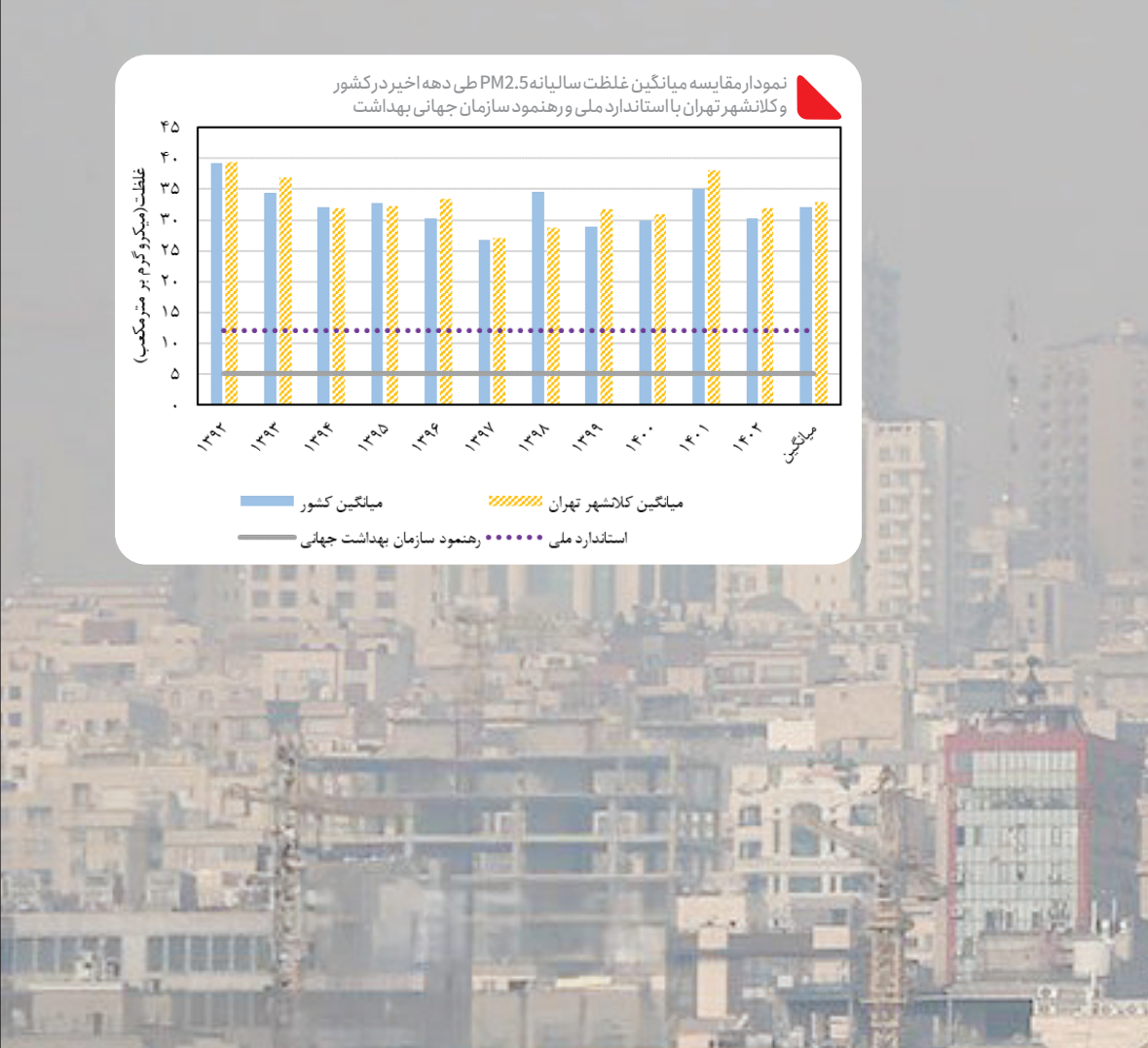
بیشترین تخلفات آموزش و پرورش

مدیرکل هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری آموزش‌وپرورش اعلام کرد: «عمده تخلفات معلمان و کارکنان این وزارتخانه‌به‌دلیل بی‌اطلاعی یا سهل‌انگاری است و تنها ۱۰ درصد تخلفات آگاهانه‌صورت می‌گیرد.» امیر موسوی، نماینده‌وزیر و مدیرکل هیئت‌های رسیدگی به تخلفات اداری وزارت آموزش‌وپرورش، در گفت‌وگو با تسنیم با تشریح وظایف این هیئت‌ها گفت: «قانون‌گذار با ایجاد هیئت رسیدگی به تخلفات، نهادی شبه قضایی برای رسیدگی به تخلفات اداری ایجاد کرده است که تمام این‌های دادرسی، موازین حقوقی و ضوابط قانونی در آن رعایت می‌شود. تصمیمات این هیئت‌ها همانند حکم دادگاه‌های اداری لازم‌الاجراست.»



بازگشت دانشجویان محروم از تحصیل به دانشگاه

وزیر علوم، تحقیقات و فناوری با اشاره به بازگشت تمام دانشجویان محروم شده از تحصیل بنا به دلایلی نظیر اتفاقات سال ۱۴۰۱، تاکید کرد که اگر دانشجویی فکر می‌کند مشمول این فرآیند بازنگری می‌شده است؛ اما همچنان از تحصیل محروم است، حتماً به سازمان دانشجویان مراجعه کند. حسین سیمیایی صراف درباره روند بازگشت دانشجویان و اساتیدی که بنا به دلایل مختلف اعم از اتفاقات ۱۴۰۱ از تحصیل و تدریس در دانشگاه محروم شده بودند، گفت: «ما مانعی برای تحصیل هیچ دانشجویی نداریم. به پرونده تمام دانشجویانی که بنا بر دلایل مختلف، اعم از اتفاقات ۱۴۰۱ از تحصیل محروم شده بودند، رسیدگی شد و همگی به دانشگاه برگشتند.» وزیر علوم، تحقیقات و فناوری همچنین درباره روند بازگشت اساتید محروم شده از تدریس به دانشگاه‌ها، توضیح داد: «این فرآیند برای اساتید متفاوت است. چند ۱۰ استاد دانشگاه به دانشگاه‌ها برگشتند. برخی از اساتید دانشگاه متأسفانه مهاجرت کردند و برخی اساتید دانشگاه نیز ممکن است هنوز به دانشگاه زنگشته باشند که علت آن به استعلام از مراجع ذی‌ربط برمی‌گردد که کارشان به تأخیر افتاده است.»



۴ دارد؟ وزارت کشور گزارش دهد در یک‌سال اخیر چند دستگاه اتوبوس جدید وارد شده یا از تولیدکننده داخلی خریداری شده است؟ چند درصد وسایل نقلیه برقی شده‌اند؟ تا زمانی که گزارش کمی از طرف دستگاه‌ها منتشر نشود، نمی‌توان این برداشت را داشت که تغییر خاصی در زمینه قانون اتفاق افتاده است.»

اشجعی اولویت اول اجرای قانون هوای پاک را بیشترین تأثیر را در این روند دارد، تأمین بودجه می‌داند و توضیح می‌دهد که باید در قانون بودجه یک ردیف مخصوص برای کاهش آلودگی هوادر نظر گرفته و همه بودجه مرتبط با اجرای قانون هوای و بندهای خاص آن نوشته شود: «باید در قانون بودجه مشخص شود چه میزان بودجه برای اجرای همه بندها و احکام نیاز است و متناسب با همان درخواست بودجه دهند؟ مشکل اصلی اینجا حل می‌شود.» اشجعی از نادیده گرفته‌شدن تصمیمات کارشناسی در زمان تصویب بودجه مربوط به قانون هوای پاک می‌گوید و توضیح می‌دهد که این پیشنهادات تحت‌تأثیر موضوعات دیگر قرار می‌گیرند: «زمانی که در کارگروه آلودگی هوا حضور داشتیم، مطالعات زیادی انجام و پیشنهادهائی هم به سازمان برنامه ارائه دادیم ولی همه این پیشنهادات در سطح کلان درگیر موضوعات دیگر مثل، موضوعات سیاسی می‌شود. وقتی در سطح کلان تصمیم‌گیری می‌کنند که برای هر موضوعی چقدر بودجه در نظر گرفته شود، تصمیم گرفته می‌شود آلودگی هوا و محیط‌زیست در اولویت‌های پایین‌تر و بحث‌های زیرساختی و سیاسی در اولویت‌های بالاتر قرار گیرد. این روند هر سال تکرار می‌شود و هر چقدر در سطح کارشناسی تصمیمات دیگری گرفته می‌شود، می‌بینیم که پیش‌نویس قانون بودجه چیز دیگری است و بودجه برای مصارف دیگری هزینه می‌شود.»

اومی‌گوید با وجود اینکه آلودگی هوا سالانه خسارت‌های مالی زیادی به‌همراه دارد و کارشناسان در گزارش‌های خود به آن اشاره و ضرورت تعیین بودجه برای آن را تاکید می‌کردند، اما مسئولان در قوانین بودجه، بیشتر سعی می‌کردند به موارد ملموس بپردازند. روزنامه «هم‌میهن» در گزارشی که دی‌ماه سال قبل منتشر کرد، تغییرات عمده در کیفیت هوای تهران را بررسی کرد و نشان داد که روند رشد آلاینده‌های اصلی هوا در شهر تهران از نیمه‌دوم دهه ۹۰ به‌بعد مثبت بوده است اما در دوسال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۳، شکل ویژه‌تری از خودشان نشان داده‌اند. دی‌اکسید گوگرد، ازون، منوکسیدکربن، دی‌اکسیدنیتروژن هم رفتار متفاوتی را از نیمه‌دوم این دهه آغاز کرده‌اند و در مجموع اتفاقی است که از ابتدای دهه ۹۰ تا امروز شاهد آن بوده‌ایم؛ به‌طور کلی در نیمه‌اول دهه ۹۰، آلودگی در حال کاهش بود اما از نیمه‌دوم این دهه به‌بعد میزان آلودگی بیشتر می‌شود. یکی از مهم‌ترین آلاینده‌های هوا که به‌غیر از تهران، ریه شهرهای دیگر را هم سیاه می‌کند، دی‌اکسید گوگرد است که در سوخت‌های مایع مثل مازوت و نفت‌گاز میزان بالایی دارد. میزان این آلاینده در نیمه‌اول دهه ۹۰ کاهش پیدا می‌کرد اما از نیمه‌دوم به‌بعد شدت پیدا می‌کند؛ روندی که از ابتدای این دهه تا اواسط آن با یک شب رویه‌کاهش همراه بود اما تقریباً از سال ۹۷ میزان این آلاینده در هوای شهر تهران حدود دو تا سه برابر افزایش داشته است. حتی بررسی میزان انتشار آن در فصل‌های مختلف سال هم نشان می‌دهد که این آلاینده در فصل زمستان، حجم بیشتری نسبت به فصل‌های دیگر دارد و قله‌های بیشتری را تجربه می‌کند. این یعنی ما نتوانستیم خودمان را در وضعیت کاهش دی‌اکسید گوگرد نگه داریم.

صرف توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، کاهش آلودگی هوای و... در شهرها شود. اما این بند در مجلس حذف شد و به‌جای آن احکام دیگری تحت نام حمل‌ونقل در بودجه لحاظ شد. برای مثال مجلس در لایحه بودجه ۱۴۰۴ به دولت اجازه داد تا ۵۰ هزار میلیارد تومان اوراق در این حوزه منتشر کند که ۷۰ درصد آن به موضوع حمل‌ونقل و برقی‌سازی اتوبوس‌ها و از رده خارج کردن وسایل حمل‌ونقل آلاینده و اسقاطی مربوط است.

بهزاد اشجعی، عضو سابق کارگروه ملی کاهش آلودگی هوای کلانشهرها که در تدوین این گزارش حضور داشته است، به هم‌میهن می‌گوید که قانون هوای پاک ایراداتی دارد اما متوقف کردن آن به‌بهانه بر طرف کردن ایرادات، راهکار درستی نیست؛ چون همین قانون با ایرادات فعلی، احکام مفیدی هم برای کاهش آلودگی دارد که اگر اجرا شوند، تأثیر زیادی روی بهبود کیفیت هوا خواهند داشت: «در این سال‌ها درصد کمی از این قانون اجرا شده و گزارش‌های متعدد هم همین را نشان می‌دهند و وضعیت اجرای بسیاری از احکام آن مطلوب نیست، بسیاری از احکام قانون هوای پاک اصلاً اجرا نشده‌اند، بسیاری از آنها ناقص اجرا شده و درصد بسیار کمی هم به‌طور کامل اجرا شده است. با این وضعیت اجرای قانون هوای پاک، نباید انتظار داشته باشیم که کیفیت هوا تغییر محسوسی داشته باشد و بهبودی در این زمینه اتفاق بیفتد. باید به‌سمت اجرای آن برویم و در این میان ایرادات آن را به‌صورت هم‌زمان بر طرف کنیم. این قانون با همه مشکلات‌اش، قابلیت اجرا دارد و باید این‌دو به‌صورت موازی پیگیری شوند.»

دلیل اجرا نشدن کامل این قانون چیست؟ اشجعی توضیح می‌دهد که اجرا نشدن قانون، عوامل متعددی دارد که یکی از آنها نبود جایگاه حاکمیتی مناسب برای نظارت بر اجرای قانون هوای پاک است؛ چون دستگاهی که برای نظارت بر اجرای این قانون انتخاب شده، اختیارات لازم را در این خصوص ندارد و باید یک نهاد بالاتر انتخاب می‌شد: «اوایل تصویب قانون معاونت اجرایی ریاست جمهوری مسئولیت نظارت بر اجرای آن را داشت. باتوجه به نقش سازمان محیط‌زیست باید اختیاراتی برای آن در نظر گرفته می‌شد که بتواند وظیفه نظارتی خود را به‌خوبی انجام دهد.» از نگاه او، یکی از مهم‌ترین عوامل آن تأمین نشدن نقدینگی است و بسیاری از احکام این قانون نیازمند تخصیص بودجه مناسب است: «این یکی از ایرادات قانون است که حکم را تعیین کرده اما منابع اجرای آن را مشخص نکرده است. در کنار آن باید هماهنگ‌نبودن دستگاه‌های اجرایی، مشکلات فنی متن قانون و برخی تناقضات را هم اضافه کرد. تا زمانی که اولویت اصلی در حاکمیت اصلی و دولت‌ها تغییر پیدا نکند، نمی‌توان آمیدی به اجرای این قانون داشت. در غیر این صورت هر چه جلسه برگزار و مصوبه تصویب شود، به نتیجه نمی‌رسد؛ چون آلودگی هوا و محیط‌زیست در اولویت نبوده است. بیشتر مواردی که می‌بینیم، نمایشی است و هر دولتی در شروع کار خود ممکن است تظاهر کند که به محیط‌زیست اهمیت می‌دهد اما در ادامه باید ببینیم چه اجرا شده است؟ آیا در قانون، بودجه‌ای به آن تخصیص پیدا کرده است؟ برای مواردی که در قانون باید اجرا می‌شد، چه تصمیمی گرفته شده است؟ اینکه تصمیم گرفته شده که کیفیت سوخت افزایش یابد، جدید نیست، پیش از آن در مصوباتی در سال‌های ۹۳ و ۹۵ و حتی قانون سال ۱۳۹۴، بحث کیفیت سوخت مطرح بود، باید در اجرا ببینیم چه اتفاقی می‌افتد. وزارت نفت باید گزارش دهد چند درصد بنزینی که تولید می‌شود، کیفیت یورو ۲۰ و یورو

هوا در شهر تهران در سال ۱۴۰۳ دو هزار و ۸۸۰ میلیون دلار، معادل ۲۰۷ هزار میلیارد تومان بوده و بیشترین تعداد مرگ‌های منتسب به آلودگی هوا در شهر تهران اتفاق افتاده است که به‌دلیل جمعیت بیشتر است اما غلظت آلاینده‌ها در شهرهای اطراف تهران هم بسیار بالا بوده است؛ شهرهایی مثل ورامین، قرچک، اسلامشهر، پاکدشت، رباط کریم و به‌نوعی استان تهران در سال ۱۴۰۳ غلظت آلاینده بسیار بالایی داشتند و جمعیت زیادی با این حجم از آلودگی روبه‌رو بودند.

آنطور که نتیجه بررسی‌های مرکز تحقیقات آلودگی هوا و تغییر اقلیم دانشگاه شهید بهشتی نشان می‌دهد، تعداد مرگ منتسب به آلودگی هوا در سال ۱۴۰۳ در ۸۳ شهر به‌طور میانگین ۳۵ هزار و ۵۴۰ نفر، حداقل ۲۳ هزار و ۷۶۶ نفر و حداکثر ۴۶ هزار نفر بوده است که به‌دلیل مواجهه طولانی با ذرات معلق رخ داده است. در شهر تهران هم این آمار به‌طور میانگین ۷ هزار و ۳۴۲ مرگ منتسب، حداقل ۴۹۲۸ مرگ و حداکثر ۹۴۷۴ مرگ منتسب برآورد شده است. به گفته شاهسوسنی، معاون این مرکز، در سال گذشته در تهران ۱۶ درصد از مرگ‌هایی که به‌دلیل بیماری اسکیمیک قلبی اتفاق افتاده، منتسب به مواجهه طولانی با ذرات معلق ۲/۵ میکروم بوده است و تقریباً ۱۷ درصد از مرگ‌هایی که سال گذشته به‌علت سکته مغزی در تهران رخ داده به همین علت بوده است. علاوه بر این، تقریباً ۱۷/۵ درصد از مرگ‌های به‌دلیل سرطان ریه در شهر تهران و ۱۳/۸ درصد از مرگ‌های به‌علت بیماری‌های مزمن ریوی، به همین علت بوده است.

او توضیح می‌دهد که طبق بررسی‌های این مرکز در سال ۱۴۰۳، ۶۷ درصد روزهای سال در شهر تهران در محدوده قابل قبول، ۲۴ درصد در محدوده ناسالم برای گروه‌های حساس و ۹ درصد هم در محدوده ناسالم برای همه گروه‌ها بوده است: «از سال ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۳ در شهر تهران تقریباً یک‌درصد از روزهای سال هوا در محدوده خوب یا پاک، ۶۶ درصد در محدوده قابل قبول، ۲۹ درصد هم در محدوده ناسالم برای گروه‌های حساس و ۴ درصد هم ناسالم برای همه گروه‌ها بوده است. تعداد روزهای قابل قبول در برخی از سال‌ها افزایش و در برخی کاهش داشته، همچنین تعداد روزهای ناسالم برای همه گروه‌ها، نسبت به سال قبل از آن، افزایش داشته است.»

▼ قانون هوای پاک، بدون بودجه

مردامده سال ۱۴۰۲ مرکز پژوهش‌های مجلس گزارشی از ایرادات قانون هوای پاک و دلایل اجرا نشدن آن منتشر کرد که طبق آن ۱۷ ماده از این قانون باید اصلاح و برای رفع خلاهای آن حداقل ۱۰ ماده دیگر اضافه‌شود. از بین ۵۶ ماده این قانون و این‌نامه فنی آن ۲۲ ماده به‌صورت ضعیف، ۱۷ ماده متوسط و ۱۷ ماده خوب اجرا شده‌اند. کمبود منابع مالی، در اولویت‌نبودن مسئله آلودگی هوا، نبود نظارت کافی و موثر، ناهماهنگی بین دستگاه‌های مجری و عملکرد جزیره‌ای، تفسیر شخصی از متون قانون و درنهایت ایرادات متن قانون به‌عنوان مهم‌ترین عوامل اجرای ناقص قانون هوای پاک اعلام شده‌اند. نکته دیگری که در متن این گزارش به آن اشاره شده، بودجه اجرای قانون است که از زمان تصویب آن بودجه مطلوبی برای اجرا در نظر گرفته نشده است؛ در شرایطی که اجرای بسیاری از احکام آن نیازمند منابع مالی است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ مقرر شده بود، معادل ۳۵ درصد عوارض آلاینده‌گی و صولی موضوع مواد (۲۷) و (۴۰) قانون مالیات بر ارزش افزوده،

▼ قانون هوای پاک، بدون بودجه

مردامده سال ۱۴۰۲ مرکز پژوهش‌های مجلس گزارشی از ایرادات قانون هوای پاک و دلایل اجرا نشدن آن منتشر کرد که طبق آن ۱۷ ماده از این قانون باید اصلاح و برای رفع خلاهای آن حداقل ۱۰ ماده دیگر اضافه‌شود. از بین ۵۶ ماده این قانون و این‌نامه فنی آن ۲۲ ماده به‌صورت ضعیف، ۱۷ ماده متوسط و ۱۷ ماده خوب اجرا شده‌اند. کمبود منابع مالی، در اولویت‌نبودن مسئله آلودگی هوا، نبود نظارت کافی و موثر، ناهماهنگی بین دستگاه‌های مجری و عملکرد جزیره‌ای، تفسیر شخصی از متون قانون و درنهایت ایرادات متن قانون به‌عنوان مهم‌ترین عوامل اجرای ناقص قانون هوای پاک اعلام شده‌اند. نکته دیگری که در متن این گزارش به آن اشاره شده، بودجه اجرای قانون است که از زمان تصویب آن بودجه مطلوبی برای اجرا در نظر گرفته نشده است؛ در شرایطی که اجرای بسیاری از احکام آن نیازمند منابع مالی است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ مقرر شده بود، معادل ۳۵ درصد عوارض آلاینده‌گی و صولی موضوع مواد (۲۷) و (۴۰) قانون مالیات بر ارزش افزوده،