

على الحافة سيارات هجينة في لبنان !

حبيب معلوف

في أول مؤشر لتنفيذ خطة عمل وزارة البيئة والتي تقضي بالتعاون مع باقي الوزارات عقد مؤتمر صحفي نهاية الأسبوع الماضي جمع وزير البيئة بوزيرة المالية أعلن فيه «أن وزارة المال ستلحظ عند طرح الموازنة بندا يتعلق بالإعفاء الجمركي على السيارات الهجينة (الصديقة للبيئة)، لتحفيز استعمالها». كذلك أعلن عن «إطلاق دراسة جدوى اقتصادية (من الناحية الاجتماعية والاقتصادية والصحية) لدراسة إمكان استبدال أسطول سيارات الأجرة بسيارات نظيفة (صديقة للبيئة)، وتشكيل فريق عمل يدرس وضع آلية لتحفيز استعمال التكنولوجيا النظيفة الموفرة للطاقة وحوافز أخرى تشجع استعمال هذا النوع من التكنولوجيا». وقد شرح وزير البيئة ان الهدف الأساسي من هذه الاقتراحات - الإجراءات هو التخفيف من تلوث الهواء وتغير المناخ.

يفترض التنويه بداية أن مجرد تعاون الوزارات في ما بينها، هو تحقيق لمطلب قديم يؤكد على أهمية وحدة الدولة وتعاون مؤسساتها لتسهيل مهمات أي وزارة أو إدارة. كما يمكن اعتبار اقتراح رفع الرسوم الجمركية عن استيراد السيارات الهجينة «الصديقة للبيئة» في لبنان، مفيداً، ولكن بحدود تكاد لا تذكر بالنسبة للمشكلة التي يفترض معالجتها. ولكي يكتمل المشهد، علينا ان نسأل: ما هو المطلوب من هذا الإجراء؟ وما هو الهدف؟ فإذا كان الهدف الرئيسي هو المساهمة بالتخفيف من تلوث الهواء ومن تغير المناخ، فإن إجراء كهذا يعد نقطة في بحر من ما هو مطلوب. أما إذا جاء هذا الخيار كونه الأسهل، وكونه يشكل باكورة بداية التعاون، فيمكن تفهم ذلك.

يسلم معظم الخبراء ان بين 70 و80% من تلوث الهواء في المدن اللبنانية ناجم عن قطاع النقل، ولكن ما هي المشكلة في قطاع النقل، وكيف يمكن مقاربتها. لم تتم مقارنة هذه المسألة امس بالطبع. فالحملة الاهلية للمطالبة بمعالجة تلوث الهواء بدأت منذ العام 1997، وقد تم ربط مسألة تلوث الهواء المديني بقطاع النقل منذ تلك الفترة، بمجرد القيام بدراسات مقارنة مع باقي الدول، وبمجرد مشاهدة تلك الغمامة فوق بيروت، ومجرد تنشق الهواء الذي بات له طعم ولون... ومن دون الحاجة الى اجهزة قياس لا نملكها رسمياً بعد في لبنان، لا بشكل ثابت ولا متحرك.

ولطالما تم تفصيل المشكلة بأنها ناجمة اولاً عن فوضى قطاع النقل وعن السياسات الخاطئة التي تشجع استخدام السيارة الخاصة، بدل تشجيع النقل العام وتنظيمه وتحديث أسطوله. بالإضافة إلى مشكلة المعاينة الميكانيكية والمراسيم التي تحدد معايير الانبعاثات وتحدد مواصفات الوقود المستخدم في قطاع النقل، واعتماد سياسات تشجع استخدام الوقود الأقل تلويثاً.

ولعل المشكلة الأبرز التي لم تحل، والتي طالما اعتبرت صمام الأمان للتخفيف من تلوث الهواء، هي المعاينة الميكانيكية. وقد كان على وزير البيئة والمالية ان يبحنا الموضوع مع وزير الداخلية ولا سيما مسألة جدوى «خصخصة» المعاينة الميكانيكية وتحميل المواطنين رسوماً إضافية من دون جدوى.

لقد تمت خصخصة المعاينة (بالرغم من اعتراضاتنا آنذاك)، تحت حجة ان الدولة، عبر مراكزها وأجهزتها المتواضعة، لا تستطيع ان تعين أكثر من 300 نقطة في الآليات التي يفترض ان تخضع للمعاينة. إلا أن الرأي الآخر كان يقول، ان النقاط الأساسية التي يفترض معاينتها لا تتجاوز الخمس نقاط، بينها مراقبة الانبعاثات، والتي يمكن ملاحظتها بالعين المجردة، او عبر الاستعانة بجهاز «سي او تيستر» غير المكلف أبداً، وبأجهزة كومبيوتر،

وقد قدرت كلفة تجهيز مراكز الدولة في المناطق كافة آنذاك بما لا يتجاوز مئة ألف دولار أميركي! وحينها كان يمكن إما إعفاء المواطن من رسم المعاينة، طالما كان يدفع هذا الرسم من دونها، او وضع نصف الرسم او الرسم كاملا (20 ألف ليرة لبنانية آنذاك)... ولكن على ان يذهب الى خزينة الدولة وليس الى شركة خاصة. ولطالما كتب وقيل: لماذا المعاينة الميكانيكية اذا لم يطبق قانون السير؟ أي لماذا ندفع رسوم معاينة (35 ألف ليرة لبنانية الآن) الى شركة، طالما ان مراقبة ومتابعة حسن الالتزام تقعان على عاتق وزارة الداخلية وأجهزتها، أي على عاتق الدولة؟ وقد برهنت الأيام صحة وجهة النظر هذه، إذ نلاحظ اليوم الفلتان في انبعاثات السيارات والشاحنات والآليات كافة والتي يمكن ملاحظتها بالعين المجردة، بينما تذهب الرسوم الى شركة خاصة، فتخسر الخزينة ويخسر المواطن والبيئة والصحة العامة! مع الإشارة الى ابتداء مراكز للغش قريبة من مراكز المعاينة أصبحت معروفة ولا تتم مراقبتها أو ضبطها.

فهل سيتم التصدي لهذه المسألة قريبا ومقاربة قضية تلوث الهواء من بابها العريض لا من مدخل ضيق جدا، هو تشجيع استيراد سيارات هجينة يفترض ان تكون غالية الثمن (بالنسبة للسيارات العادية) بالرغم من رفع الرسوم عنها، والتي لن يستوردها الا قلة قليلة جدا؟

في هذه الحال، كان يفترض ضمن مجال التعاون، ان يشمل وزارتي النقل والداخلية ايضا. الاولى التي تقع على عاتقها مهمة التنظيم والثانية التي اوكلت اليها مهمة تطبيق قانون السير والمعاينة الميكانيكية. بالاضافة طبعا الى وزارة الطاقة الموكل اليها وضع مواصفات الوقود.

ولكي لا تخسر الخزينة من خلال رفع الرسوم عن السيارات الهجينة، نقتراح ان تتم مضاعفة الرسوم على السيارات ذات الدفع الرباعي، لا سيما تلك التي تستخدم في ما يسمى «رياضة تسلق الجبال»، والتي تتسبب بإطاراتها العريضة بتدمير التنوع البيولوجي على قمم الجبال، وإعادة تشجيع رياضة المشي.

في الختام، لا نعرف ما اذا كان يصح تسمية السيارات الهجينة (التي تعمل على نظامي البنزين والكهرباء) بالسيارات «الصديقة للبيئة». على الأرجح ان التسمية لا تصح طالما ان هذه السيارات في عملية تصنيعها تستهلك طاقة ومواد أولية، او التي تتحول بعد استهلاكها الى نفايات. يمكن ان تصح التسمية على الأرجل والحمير او البغال او الجمال ... كوسائل نقل صديقة للبيئة فعلا.

لقد سبقنا الأردن في التشريع لاستيراد السيارات الهجينة، ولكن نلقت الى تصريح وزير البيئة الأردني منذ أكثر من أسبوع، والذي وصف السيارات الهجينة التي تدخل الى الأردن بـ«النفايات الأميركية»، لكي ننبه لضرورة وضع مواصفات ومقاييس لهذه السيارات قبل السماح بإدخالها، والتنبيه لـ«شطارة» السماسرة عندنا وللصراع بين الشركات العالمية والتسابق في ما بينها لتسويق منتجاتها، ولا سيما تلك المنتجات القديمة التي لم تكن ناجحة في الأسواق الأوروبية والأميركية، والتي يتم السعي الى تسويقها في البلدان النامية مثلنا، مع العلم ان تطوير هذه السيارات يحصل بشكل سريع جدا، ويمكن لسيارات أنتجت في العام 2005 ان تصنف في خانة التكنولوجيا القديمة!

مما يعيد التأكيد ان المطلوب عندنا كأولوية اقتصادية وبيئية، اعتماد سياسات تخفف من استخدام السيارات الخاصة، مهما كانت، وتشجيع ودعم النقل العام، وإعادة إحياء مشاريع سكك الحديد... الخ وهي الإجراءات الأفضل للتخفيف من تلوث الهواء فعلا.