

گفتگوی دیجیاتو با مدیرعامل تاکسیرانی تهران: نوسازی ناوگان در بن بست خودروسازان داخلی - دیجیاتو

پگاه طوسی | سه شنبه، ۰۴ اردیبهشت ۱۳۹۷

از 80 هزار تاکسی که در تهران تردد دارند 10 هزار تاکسی به سن فرسودگی رسیده‌اند اما هنوز در صف نوسازی معطل مانده و باید هر بار که به محدوده طرح وارد می‌شوند، جریمه بپردازند.

این اولین باری نیست که طرح نوسازی ناوگان تاکسی‌ها با عدم همکاری خودروسازان داخلی متوقف می‌شود. دو سال قبل هم پس از راه افتادن کمپین «نه به خودرو داخلی» و کاهش فروش مقطعی خودروهای داخلی، خودروسازان شناخته شده از خرید گواهی اسقاط تاکسی‌های فرسوده سرباز زدند و خرید گواهی اسقاط را بلا استفاده دانستند.

عدم همکاری خودروسازان در نوسازی ناوگان تاکسیرانی هر بار با دلایلی تازه تکرار می‌شود، امسال نیز همین موضوع تکرار شده و به جز تبعات آلاینده‌گی زیست محیطی، 10 هزار تاکسیران را بلا تکلیف کرده که با نزدیک شدن به اجرای طرح جدید ترافیک، اضطراب آنها برای پرداخت جریمه بیشتر بخاطر ورود به محدوده طرح بیشتر شده است.

بر اساس قوانین راهنمایی و رانندگی کلیه خودروها که سن بیشتر از 4 سال دارند، برای تردد در معابر ملزم به داشتن معاینه‌فنی هستند و هر خودرویی که معاینه‌فنی نداشته باشد، 50 هزار تومان جریمه خواهد شد.

البته با اجرای طرح ترافیک جدید، این جریمه برای خودروهای فاقد معاینه‌فنی که وارد محدوده طرح می‌شوند، بیشتر خواهد شد؛ چراکه به جز جریمه 50 هزار تومانی باید جریمه ورود غیر قانونی به محدوده طرح را هم بپردازند.

تحمیل خودروهایی که فروخته نمی‌شود



سوال اینجاست که چرا سازمان تاکسیرانی از سایر خودروها که کیفیت قطعات بهتر و آلاینده‌گی کمتری دارند، برای ناوگان تاکسیرانی استفاده نمی‌کند؟ درحالی‌که محدود شدن تاکسی‌ها به چند مدل خودرو نتیجه‌ای جز نارضایتی تاکسیرانان و البته شهروندان در پی ندارد.

«علیرضا قنادان» مدیرعامل «سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران» در گفتگو اختصاصی با دیجیاتو به الزام سازمان تاکسیرانی در خرید از دو خودروساز داخلی تاکید کرد و درباره عدم همکاری آنها برای فروش محصولات باکیفیت به تاکسیرانان گفت:

«متأسفانه خودروسازان نگاه مناسبی به تاکسیرانی ندارند. خودروسازان خودروهایی که در انبار مانده و فروش نرفته، به تاکسیرانی تحمیل می‌کنند؛ چون می‌دانند تاکسیرانان ناگزیر به پذیرش هستند و هیچ انتخاب دیگری ندارند. بنابراین خودروهای بی‌کیفیت که عملاً قابل استفاده نیست، وارد چرخه تاکسیرانی می‌شود، این موضوع باید به صورت اصولی حل شود.

با وجود این شرایط ایران خودرو صدور پیش فاکتور برای نوسازی تاکسی‌های فرسوده را هم متوقف کرده است. گروه خودروسازی سایپا هم خودرو مناسب تاکسیرانی ندارد. این درحالی‌ست که پیشنهادات خوبی از سایر شرکت‌های خودروساز داریم اما ناگزیر هستیم از محصولات ایران خودرو و سایپا استفاده کنیم. در نتیجه این الزام و انحصار می‌بینیم که تاکسیرانان و شهروندان ناراحت هستند.»

از ابتدا تا سن فرسودگی



سمند EF7 یکی از خودروهایی‌ست که به کابوس رانندگان تاکسی تبدیل شده. کاسه نم‌ی یکی از قطعات تقریباً پرهزینه این خودروست که تاکسیرانان سال گذشته برای تهیه آن حدود دو ماه در صف انتظار بودند. آریو هم خودرو دیگری است که کمک فنر آن بلای جان راننده‌ها شده و تنها دو نمایندگی مجاز اصلی در جاده دماوند و سه راه آذری با حذف گارانتی، تعمیر این خودرو را قبول می‌کنند. قنادان درباره بی‌کیفیت بودن خودروهای جدید تاکسیرانان می‌گوید:

«تاکسیرانان زیادی گزارش داده‌اند که خودرو تعویض شده‌شان در یک سال اول چندین بار تعمیر شده، این گزارشات نشان می‌دهد خودروهای جدید کیفیت لازم برای تاکسی شدن را ندارند؛ چراکه تاکسی‌ها روزانه به طور متوسط 200 کیلومتر پیمایش دارند و ضروری‌ست که رانندگان خودروهایی با کیفیت داشته باشند.

متأسفانه تاکسیرانان بعد از خرید خودرو نمی‌توانند خودروشان را تعویض کنند. در صورتیکه آنها بخواهند تاکسی را بفروشند بیکار خواهند شد، بنابراین ناگزیرند تا زمان فرسودگی با همان خودرو کار کنند.»

انحصار، اجبار، جریمه

تمامی خودروهایی که به سن فرسودگی رسیده‌اند، معاینه‌فنی دریافت نمی‌کنند، تاکسی‌ها هم از این قانون مستثنی نیستند. حالا با نزدیک شدن اجرای طرح جدید ترافیک کلیه خودروهایی که

قصد تردد در محدوده طرح را دارند ملزم به اخذ معاینه‌فنی هستند؛ معاینه‌ای که تاکسی‌های فرسوده قادر به دریافت آن نیستند.

به گفته قنادان 10 هزار تاکسی فرسوده وجود دارد که تعمیر آنها ممکن نیست و باید اسقاط شوند: «متأسفانه خودروساز روند نوسازی را متوقف کرده است و با اجرای طرح جدید ترافیک، 10 هزار تاکسی فرسوده با تردد در محدوده طرح جریمه خواهند شد.»



آلودگی هوا، تردد تاکسی‌های بی‌کیفیت با سطح استهلاک بالا که تعمیر آنها هزینه‌بردار است، همگی نتیجه انحصار خودروسازان داخلی و الزام سازمان تاکسیرانی به استفاده از محصولات آنهاست؛ محصولاتی که کیفیت لازم برای تاکسی شدن را ندارند و به جز نارضایتی رانندگان و شهروندان چهره شهر را زشت می‌کنند.

بدتر آنکه دریافت همین خودروها برای نوسازی ناوگان فرسوده تاکسیرانی حالا با عدم صدور پیش فاکتور از سوی خودروساز روبرو شده و تردد تاکسی‌های فرسوده را به شهر تحمیل کرده است.

[دیجیاتو](#)