

دراسة عن

## مشروع تخريد السيارات الملاكي القديمة من وأفضل للصحة والبيئة (وهو إختياري)

قفزت مبيعات السيارات الألمانية داخل ألمانيا إلى أعلى قيمها في شهر فبراير الماضي 2009 مقارنة بشهر فبراير لمدة 10 سنوات متتالية، وذلك بفضل الحوافز التي قدمتها الحكومة والتي تعطي كل مشتري يرغب في التخلص من سيارته الملاكي القديمة التي يزيد عمرها عن 9 سنوات مبلغ 2500 يورو ، الأمر الذي أدى إلى بيع 277800 سيارة في فبراير وحده، وتبعت حكومة ألمانيا حكومات إنجلترا وفرنسا لتحفيز مالكي السيارات الملاكي لتغيير سياراتهم القديمة بأخرى جديدة بقيم مختلفة للتحفيز كانت في فرنسا مثلا 1000 يورو ثم وصل نظام التحفيز إلى أسبانيا، وأكدت جميع الحكومات هناك نجاح المشروع لاعتقادهم جميعا أن تبديل السيارة له فائدة الحصول على سيارة أمن وأنظف للبيئة.

والسؤال هل يلائم تطبيق مشروع استبدال الملاكي القديم بسيارات جديدة مصر ماديا واجتماعيا؟ ومن أين التمويل؟

أفضل إجابة على هذا السؤال مشروع استبدال التاكسي، خاف السائقون في البداية وتوهموا أنه ليس في الصالح، وتوهم البعض عن جهل أنه يخدم فقط الصناع ورجال الأعمال، وذهب البعض برغم كل العبء المادي الذي تحملته الدولة أنه لتحصيل أموال للدولة! ثم هاهم يتسابقون في استبدال التاكسي القديم حتى قبل مواعيد الترخيص، لأن الحوافز المقدمة جعلت قسط التاكسي الجديد ربما أقل من فرق استهلاك البنزين ومصاريف الصيانة والأعطال للتاكسي القديم، خلاف الأوقات المهذرة عند الميكانيكي للإصلاح ، وطبعاً وفي المقدمة راحة السائق الذي يجلس لساعات طوال في سيارة أفضل وأجدد وأمنه، ومهم جدا أيضا أنها جاذبة أكثر من

القديمة عند عميل (زبون) التاكسي، كما أنها بالتكليف أصبحت بالإضافة لراحة السائق وراحة الركاب تساعده لتوصيل عملاء لم يستطع التعامل معهم في السابق، نظام متكامل لا توجد له سلبية واحدة، ربما التأثير الوحيد كان على ميزانية الدولة وما تحملته من خفض في حاصلات ضريبة المبيعات والجمارك ، والنتيجة الحقيقية والعملية أننا بدأنا نرى تاكسي في الشارع لا تفوح منه رائحة البنزين غير المحترق ولا غازات العادم الضارة بل نرى شكلا للتاكسي يتمناه الجميع ، السائق لراحته الجسمية وتركيزه أثناء القيادة بنتائجه الإيجابية للأمان و لمستخدمي التاكسي من راحة ومتعة وأمان وللمارة جميعا لحمايتهم من التلوث سواء من العادم أو حتى من الشكل وأدى أيضا إلى زيادة الطلب على السيارات المحلية بما لذلك من أثر إيجابي على صناعة السيارات والصناعات المغذية لها وتوفير فرص العمل.

وإذا تم تحفيز السيارات الملاكي فبدون شك سيكون لذلك آثار إيجابية، أولها الحفاظ على البيئة والتخلص من الآثار السيئة لغازات العادم المنبعثة من محركات قديمة متهالكة، حتى حينما كانت جديدة لا توفي متطلبات البيئة الحديثة والتي تحققها المحركات الجديدة التي تتحسن عام بعد عام، فما بالنا بالمحركات القديمة التي اعتاد الميكانيكي في ضبطها على زيادة معدل استهلاك الوقود لتغطية العديد من مشاكل المحركات الأمر الذي يؤدي لتلوث غازات العادم بأول أكسيد الكربون السام والذي نعاني منه جميعا يستوي في ذلك قائد السيارة نفسها أو المارة أو قائدي السيارات الأخرى القريبة وبالتأكيد البيئة بشكل عام، والفائدة الثانية والتي لا تقل أهمية عن البيئة هي الأمان الذي تحققه السيارات الحديثة، ويتوهم البعض أن قوة هيكل السيارات القديمة توفر أمان أكثر من الحديثة والأمر في الأمان تحدده عوامل كثيرة واختبارات عديدة منها أن تنهشم السيارة في الحادث لتمتص الصدمة وينجو السائق، ومنها تحديث نظم الفرامل والتعليق ليس فقط في الفرامل المانعة للانزلاق بل حتى في الفرامل العادية، ولا تقف الإيجابيات عند هذا بل هناك العديد من الفوائد كالتوفير

الكبير في استهلاك الوقود، والراحة في القيادة، و توفير الأوقات المهدرة بسبب تعطل السيارات القديمة وتكرار أعطالها.

إذا كانت الدولة تحملت الكثير لتخريد التاكسي القديم فلماذا تتحمل الدولة عبئ تبديل سيارة خاصة؟ ومن أين التمويل لتحفيز استبدال الملاك؟

حين حفزت الحكومات الأوروبية تخريد سيارات حديثة توهم البعض أنه نوع من البزخ ولكن فوائده الاقتصادية الناتجة عن حماية البيئة وتوفير فرص العمل وتشجيع الصناعات أكبر بكثير مما تحمته ميزانية هذه الحكومات، وبرغم وجود دراسة تفصيلية لهذا الموضوع إلا أنني لن أخوض فيه لأنني لا أطلب أن تتحمل الدولة أية نفقات كما حدث في مشروع التاكسي لأن الميزانية لن تسمح بذلك، ولكن أقترح أكثر من مصدر لتدبير التمويل اللازم للمشروع، فمثلا إضافة 100 جنيه على ضريبة تجديد السيارات سنويا، أي حوالي 8 جنيهات شهريا لمالكي السيارات والذي لا يمثل عبئا ماليا لأي مستوى مادي من مالكي أي نوع من السيارات، وذلك لحوالي 3 مليون سيارة مسجلة تقريبا مما يوفر مبلغ 300 مليون جنيه سنويا، وهذا المبلغ وحده يكفي لتحفيز 20,000 سيارة سنويا بمبلغ 15,000 جنيه لكل سيارة أو 30,000 سيارة سنويا بمبلغ 10,000 جنيه لكل سيارة، إذا ما أضيف هذا الرقم لقيمة بيع السيارات كخردة بقيمة مثلا 1000-2000 جنيه يوفر مبلغ محفز لتخريد العديد من السيارات، وأقترح زيادة مصاريف الترخيص بشكل كبير للسيارات القديمة وخاصة القديمة جدا، وحين تزيد مصاريف الترخيص للسيارات القديمة فلن نجد سعر هذه السيارات كما نراه الآن بل سيقبل كثيرا ومع وجود الحافز يمكن تخريد العديد من هذه السيارات لمصلحة الجميع، هذا التمويل من مصدر واحد يكفي لتحفيز تخريد عدد كبير من السيارات القديمة المتهاكة وتوجد مصادر عديدة أخرى للتمويل فمثلا بزيادة سعر السجائر بقيمة بسيطة نحصل على تمويل لآلاف أخرى من السيارات.

والخلاصة أن لتخريد السيارات القديمة فوائد عديدة بيئية واجتماعية واقتصادية ، وقد كان التحفيز في أوروبا ودول أخرى اختيارا ويجب أن يكون اختياريا، وذلك لن يوجد أي صعوبة في التصديق عليه من اللجان المختصة في مجلس الشعب لانه سيكون اختياريا، وأنا واثق من أننا بعد تطبيقه سنجد الآلاف تتسابق لتخريد سياراتهم القديمة بشكل اختياري وبمرور سنوات بسيطة نعيش في جو نظيف وآمن.

إسم الشركة : التطوير الصناعي لأجزاء السيارات (إيداكو)

مهندس / محمد الشيخ

مدير التسويق