

پژوهش‌های حقوقی

شماره ۱۸

هزار و سیصد و هشتاد و نه - نیمسال دوم

مقالات

- تأملی بر گستره محکومیت‌های مؤثر کیفری و نوع تأثیر آنها
- حقوق دفاعی متهم در هیأت‌های رسیدگی به تخلفات اداری
- تمیز خوانده دعوا
- تحلیل حقوقی حمایت‌های درمانی سازمان تأمین اجتماعی
- موضوع ویژه: حق شهروندان به برخورداری از محیط زیست سالم با تأکید بر مسأله آلودگی کلان‌شهرهای ایران
- پایش حمل‌ونقل شهری و کاهش آلودگی هوا: مطلوب زیست‌محیطی کلان‌شهرها
- تعهد به همکاری بین‌المللی در مقابله با هجوم ریزگردها به ایران
- مقابله با آلودگی‌های ناشی از امواج الکترومغناطیسی در کلان‌شهرها
- آلودگی هوای تهران و حق شهروندان بر محیط زیست سالم
- تأثیر نظام حقوق مالکیت فکری بر آلودگی کلان‌شهرها
- نفع عمومی در دعاوی زیست‌محیطی: رویه دادگاه‌های منطقه‌ای حقوق بشر و محاکم ملی
- حق برخورداری از محیط زیست سالم در دام گرمایش جهانی: اجلاس کنکان مکزیک (۲۰۱۰)
- حق برخورداری از محیط زیست سالم در حقوق فرانسه
- نقد و معرفی
- گروه منفعت اقتصادی در قانون برنامه پنجم توسعه





پایش حمل و نقل شهری و کاهش آلودگی هوا: مطلوب زیست محیطی کلان شهرها
مجله پژوهشهای حقوقی (علمی - ترویجی)، شماره ۱۸، نیمسال دوم ۱۳۸۹
صفحات ۱۰۳ الی ۱۳۸، تاریخ وصول: ۱۳۸۹/۷/۱۵، تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۱۱/۲۸

پایش حمل و نقل شهری و کاهش آلودگی هوا: مطلوب زیست محیطی کلان شهرها

حوریه حسینی اکبرنژاد*

چکیده: در چند دهه اخیر، آلودگی هوا به عنوان یکی از اصلی ترین موضوعات زیست محیطی در شهرهای بزرگ جهان مطرح شده است. در کشور ایران نیز در شهرهای بزرگ، خصوصاً شهر تهران، آلودگی هوا، سلامت انسانها، حیوانات و گیاهان را تهدید می نماید. ناگزیر باید با اتخاذ سیاستها، قوانین و رویه های مقتضی در راستای کاهش آلودگی هوا گام برداشت. بدین منظور، مطالعه یافته ها و تجربیات سایر کشورها در مقابله با آلودگی هوا، امری ضروری قلمداد می گردد. سیستم حمل و نقل شهری یکی از مهم ترین زمینه هایی است که با میزان آلودگی هوا در شهرهای بزرگ در ارتباط است. بی تردید، هر چه در اتخاذ سیاستها و برنامه ها و وضع مقررات مربوط به ساماندهی حمل و نقل شهری، پارامترهای زیست محیطی مورد توجه قرار گیرد، از میزان آلودگی هوا در شهرهای بزرگ کاسته خواهد شد.

کلیدواژه ها: آلودگی هوا، محیط زیست، حمل و نقل شهری، شهر پاک، حق برخورداری از محیط زیست سالم، حقوق بشر، ایران، کلان شهرها.

مقدمه

امروزه در عصر جهانی شدن، شاهد آن هستیم که بسیاری از معضلاتی که کشورها با آن دست به گریبان می باشند، نیز جهانی شده است. اگر چه این امر که جامعه بشریت در کل،

* دانشجوی مقطع دکترای حقوق بین الملل عمومی در دانشگاه علامه طباطبایی

hooriehosseini@yahoo.com

با تنگناها و مشکلات پیچیده مواجه شده یا به عبارت دیگر برای خود ایجاد نموده است، از یک سو موجبات نگرانی و ابراز تأسف هر انسان اندیشمند و دردمند را برمی‌انگیزاند، لیکن از سوی دیگر، مشاهده و مطالعه تلاشهای مستمر، ابتکار عمل و نواندیشی برخی جوامع که توانسته‌اند هوشمندانه بر معضلات محیط خویش فائق آیند و زمینه بهبود وضعیت موجود را فراهم نمایند، خود می‌تواند نویدبخش و مایه امیدواری جوامع انسانی دیگر باشد که آنها نیز اگر خود نمی‌توانند مبتکر یک طرح نوین باشند، لااقل خود را از برخی یافته‌های موجود و تطبیق آن با اقتضات بومی خویش محروم نسازند. شاید بتوان گفت معضل آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین معضلاتی است که اغلب شهرهای بزرگ جهان را به چاره‌اندیشی واداشته است. در این میان دو راهکار می‌توان اتخاذ نمود. راهکار نخست این است که با شناسایی دقیق و مطالعه علمی این معضل، علل پیدایش آن و عوامل مؤثر بر آن، از وخیم‌تر شدن وضعیت آلودگی هوا جلوگیری به عمل آورد. و به سوی یک زندگی مطلوب‌تر پیش رفت. راهکار دوم، این است که با غیرقابل حل قلمداد کردن این معضل، متفعلانه به تنفس هوایی که رو به آلوده‌تر شدن پیش می‌رود، بسنده نمود. نتایج تحقیقات انجام گرفته، به خوبی نشان می‌دهد که برخی از کشورها با اتخاذ نمودن راهکار نخست، توانسته‌اند تجربیات ارزشمندی را کسب نمایند و بدین ترتیب زندگی سالم‌تری را برای ساکنان شهرهای خود به ارمغان آورند. امروزه بر هیچ‌یک از ما پوشیده نیست که معضل آلودگی شهرهای بزرگ کشورمان ایران خصوصاً شهر تهران، بیرحمانه گریبان تک‌تک ساکنان را فشرده و در مواقعی حتی ادامه حیات را با دشواری‌های جدی مواجه نموده است. به راستی چه باید کرد؟ آیا منطقی به نظر نمی‌رسد که با مطالعه و درس‌آموزی از دستاوردهای کشورهای موفق و پیشرو در این زمینه، در مسیر حرکت به سوی برخورداری از یک زندگی سالم در هوای پاک‌تر و یا اگر بخواهیم واقع‌بینانه بگوییم، در هوایی که کمتر آلوده است، گام نهیم؟ از این‌رو در تحقیق حاضر، سعی شده است، با مروری بر عملکرد برخی از کشورها، معضل آلودگی هوا در کلان‌شهر تهران و برخی از اقدامات انجام گرفته در این زمینه را مورد نقد و تحلیل قرار دهیم.

در شهرهای بزرگ اروپایی، عمده تمرکز سیاست‌گذاری‌های مربوط به بهبود کیفیت هوا ناظر بر وسایط حمل و نقل شهری می‌باشد. در کشور فرانسه اهمیت موضوع تا بدانجا بوده که بخشی از پروژه «برنامه توسعه پایدار شهری»^۱ به بهبود کیفیت هوا اختصاص یافته است.^۲ از این‌رو، به نظر می‌رسد یکی از مهم‌ترین اقدامات در راستای ارتقای کیفی هوا و

1. Programme on 'Urban Sustainable Development', Interdisciplinary Programme on Urban Sustainable Development, 17 January 2006.

2. Laetitia Deblanc, "Urban Goods Movement and Air Quality Policy and Regulation Issue in

مقابله با معضل آلودگی هوا، سامان بخشیدن به حمل و نقل شهری می‌باشد. عوامل مختلف بر آلودگی هوای شهری، تأثیر دارد، از این‌رو همواره باید سعی نمود که با یک نگاه جامع و چندجانبه‌نگر، این موضوع را مورد بررسی قرار داد.^۳ در برخی از کشورها، دولتها با اتخاذ سیاستهای چندجانبه توانسته‌اند بر معضل آلودگی هوا در شهرهای بزرگ غلبه نمایند و امروزه حکمرانی زیست‌محیطی داخلی از سوی دولتها یکی از ارکان حکمرانی مطلوب قلمداد می‌گردد.^۴

بر طبق برخی گزارشها، آلودگی هوا چهارمین عامل مرگ و میر در جهان است و سالانه ۳ میلیون نفر از مردم جهان به دلیل آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند.^۵ از سال ۱۹۲۵ به بعد، حوادث نگران‌کننده‌ای در رابطه با آلودگی شدید هوا در شهرهای بزرگ دنیا اتفاق افتاد.^۶ در ایران در طی دهه‌های اخیر، به دلایل مختلف از جمله استفاده از

European Cities", *Journal of Environmental Law*, Vol. 20, No. 2, 28 February 2008, p. 246.

۳. زهرا شرعی‌پور و عباسعلی علی‌اکبری بیدختی، «بررسی آلودگی هوای شهر تهران و ارتباط آن با پارامترهای هواشناسی»، همایش آلودگی هوا و اثرات آن بر سلامت، مؤسسه مطالعاتی زیست محیطی پاک، اسفند ۱۳۸۴، تهران.

۴. برای مطالعه بیشتر در این زمینه، نک:

Tim Stephens, *International Courts and Environmental Protection*, Cambridge University Press, 2009, pp. 249-251.

۵. لادن جلالی، «آلودگی هوای تهران از چند زاویه»، *روزنامه مردمسالاری*، نک:

http://www.mardomsalari.com/Template1/news_printable_version.aspx?NID=29693.

۶. در ذیل به سه نمونه از مهم‌ترین حوادث تاریخی جهان در زمینه آلودگی هوا اشاره شده است:

حادثه دره میوز بلژیک: در دسامبر ۱۹۳۰ حدود ۶۰ نفر انسان و تعداد زیادی گاو و گوسفند به علت وجود وارونگی هوا و تراکم آلاینده‌های خروجی از صنایع، سازنده اسید سولفوریک، شیشه‌سازی و تهیه روی، تلف شدند. حالت وارونگی حدود ۵ روز طول کشید و بیشتر مرگ و میرها در روزهای چهارم و پنجم دسامبر گزارش شده است. غلظت SO_2 هوا طی روزهای یاد شده تا ۳۸ قسمت در میلیون بوده است.

دونورا پنسیلوانیا- آمریکا: در ۳۱ اکتبر ۱۹۴۸ حالت پایداری بر فراز شهر دونورا مستقر شد و تراکم آلاینده‌هایی که از صنایع فولاد ناشی می‌شد، باعث بیماری ۶ هزار نفر از جمعیت ۱۲ هزار نفری شهر شد که تعداد زیادی از آنان بستری شدند.

لندن: در ۵ تا ۹ دسامبر ۱۹۵۲ مه‌دود یا اسمگ شهر لندن را فرا گرفت، این پدیده از معروف‌ترین حوادث ناگوار آلودگی هواست. در آن روزها حدود ۴ هزار مرگ و میر به علت آلودگی هوا گزارش شده است. در این حادثه نیز تراکم ذرات و انیدرید سولفور که به علت پدیده وارونگی هوا افزایش یافته بود، علت اصلی مرگ‌ومیر شناخته شده است. در تمامی موارد یاد شده و سایر حوادث مشابه بیشتر قربانیان افراد مسن، بیماران ریوی و اطفال خردسال بوده‌اند.

این حوادث و حوادث مشابه در نیویورک، لوس آنجلس، پوزاریکای مکزیک و غیره منجر به وضع قوانین، مقررات و استانداردهایی شد که از آن زمان تا به حال چندین بار تجدید شده است. سابقه قانون‌گذاری در ایران از سه دهه تجاوز نمی‌کند. آخرین قانون در سال ۱۳۷۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید که آیین‌نامه اجرایی آن پس از ۵ سال در شهریور ۱۳۷۹ به تصویب هیأت وزیران رسید و ابلاغ شد. نک: محسن راد، «مروری

ماشین‌آلات پس از سپری شدن عمر مفید آنها، پایین بودن سطح فناوری، ارزان بودن انرژی، افزایش جمعیت و توسعه شهرنشینی و در نهایت تغییر الگوهای تولید، مصرف انرژی افزایش قابل توجهی داشته و به تبع آن نیز، میزان مواد حاصل از احتراق سوخت‌های فسیلی افزایش یافته است و آثار و پیامدهای آن به صورت انواع آلاینده‌ها به ویژه آلودگی هوا و کاهش کیفیت محیط زیست در بسیاری از مناطق مختلف کشور از جمله مناطق شهری آشکار شده است.^۷ این امر، سبب شده که تعدادی از شهرهای بزرگ کشور ایران از جمله شهر تهران در زمره آلوده‌ترین شهرهای جهان قلمداد می‌گردد.^۸ بر طبق آمار ارائه شده توسط سازمان جهانی بهداشت، آلودگی هوا باعث کاهش ۹ ماه از میزان امید به زندگی جمعیت اروپا شده است.^۹

مبحث نخست: کلیات

آلودگی هوا به عنوان یکی از معضلات جدی زیست‌محیطی خصوصاً در دهه‌های اخیر مورد توجه جوامع مختلف قرار گرفته است. در ابتدا لازم است، به بیان کلیاتی پیرامون موضوع آلودگی هوا از جمله بیان تعریف، منابع و بررسی از آثار آن بپردازیم.

بر پیشینه آلودگی هوا، منابع و راه‌های پیشگیری»، ماهنامه علمی، آموزشی و پژوهشی شرکت نفت پارس، سال هفتم، ش ۸۲، خرداد ۱۳۸۹.

۷. مصرف انرژی، تولید (درآمد) ملی و آلودگی (هوا و آب)، هر سه اجزای نظام تولیدی اقتصاد هستند. معمولاً تمرکز روی یکی از موضوعات رشد اقتصادی، مصرف انرژی، آلودگی هوا ممکن است برنامه‌ریزان را از یک یا چند موضوع دیگر غافل کند. نتایج مطالعه درباره رابطه احتمالی بین این متغیرها، این امکان را فراهم می‌کند با شناخت بهتر ماهیت و رابطه نشر آلاینده‌ها و رشد اقتصادی و همچنین، چگونگی مصرف انرژی در مسیر رشد اقتصادی، راهکارهای مناسب‌تری برای نیل به اهداف اقتصادی طراحی شود. نک: محمدحسن فطرس و میثم نسربین‌دوست، «بررسی رابطه آلودگی هوا، آلودگی آب، مصرف انرژی و رشد اقتصادی در ایران ۸۳-۱۳۵۹»، فصلنامه مطالعات اقتصادی انرژی، سال ششم، ش ۲۱، تابستان ۱۳۸۸، ص ۱۲۹.

۸. روند تغییرات آلاینده‌های مواد سوختی طی سالهای گذشته شامل ذرات معلق، منوکسید کربن، دی‌اکسید گوگرد، دی‌اکسید نیتروژن حاکی از این است که غلظت این آلاینده‌ها از مقدار مجاز تعیین شده توسط سازمان جهانی بهداشت بیشتر بوده است. از این رو چندان جای تعجب نیست که پایتخت ایران در برخی از گزارش‌های ارائه شده، در میان ۱۴۶ شهر بزرگ دنیا از نظر پاکی هوا در رده ۱۳۲ قرار دارد. نک: زهره حسامی و مریم آویشن، «چالش‌های توسعه پایدار در مبحث آلودگی شهر تهران با تأکید بر بخش حمل و نقل»، دومین همایش آلودگی هوا و اثرات آن به سلامت، ۱۳۸۵، قابل دسترسی در مرجع مهندسی عمران:

الف) تعریف آلودگی هوا

تعاریف فنی و تکنیکی متعددی از آلودگی هوا ارائه شده است. بر اساس ساده‌ترین تعریف، آلودگی هوا عبارت است از وجود یک یا چند ماده آلوده‌کننده در هوای آزاد به میزانی که در مدت زمان معین بتواند کیفیت هوا را به ضرر انسان، حیوان، گیاه و اشیاء تغییر دهد.^{۱۰} اما معیار حقوقدانان محیط زیست، استناد به تعریف ارائه شده در لغتنامه‌های رایج حقوقی از آلودگی هوا می‌باشد که بر طبق آن «به طور کلی آلودگی هوا عبارت است از هرگونه مواد و انرژی مضر که مستقیماً یا غیرمستقیماً در هوا یا فضا انتشار یافته به گونه‌ای که به محیط زیست، رفاه یا سلامت عمومی آسیب وارد کند»^{۱۱} به نظر برخی از حقوقدانان، این تعریف نیز از تعاریف فنی اقتباس شده است با این تفاوت که تأکید آن بر «آسیب‌رسان بودن» مواد و انرژی، «ضرر به محیط زیست، رفاه و سلامتی عمومی» ناشی از آلودگی هوا است.^{۱۲}

امروزه، حق بر محیط زیست سالم به عنوان یکی از مصادیق حقوق بشر مورد حمایت قرار گرفته است. از این رو، نقض آن از جمله اقدام در جهت آلوده کردن هوا، نقض حقوق بشر قلمداد می‌گردد.^{۱۳}

۱- در حقوق ایران

در حقوق ایران بر طبق ماده ۲ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب ۱۳۷۴ با اصلاحات بعدی، منظور از آلودگی عبارت است از وجود و پخش یک یا چند آلوده‌کننده اعم از جامد، مایع، گاز، تشعشع پرتوزا و غیرپرتوزا در هوای آزاد به مقدار و مدتی که کیفیت آن را به طوری که زیان‌آور برای انسان و سایر موجودات زنده و یا گیاهان و یا آثار ابنیه باشد، تغییر دهد.^{۱۴}

۱۰. محسن راد، پیشین.

11. A. Gamer Bryan, *Blacks Law Dictionary*, West Publishing, Co, 2004, p. 77.

به نقل از: علی مشهدی، «ضمانت اجرای مقابله با آلودگی هوا در حقوق فرانسه»، همایش حقوق محیط زیست و تعالی همه جانبه کشور (۱۳۸۷) به چاپ رسیده در: دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست، *حقوق محیط زیست، نظریه‌ها و رویه‌ها* (به اهتمام احمدعلی محسن‌زاده، نادر ساعد و علی سمیعی)، انتشارات خرسندی، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۸، ص ۲۷۷.

۱۲. پیشین، صص ۲۷۸-۲۷۷.

۱۳. برای مطالعه در مورد حق بر محیط زیست سالم به عنوان یک حق بشری، نک:

Jan Hanock, *Environmental Human Rights: Power, Ethics and Law*, Ashgate Publishing, 2003, pp. 15-35.

۱۴. بر طبق قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۷۴)، برخی از عناوین مجرمانه در ارتباط با

۲- در حقوق فرانسه

در حقوق فرانسه، مهم‌ترین و کامل‌ترین تعریف حقوقی در قانون مربوط به آلودگی هوا ارائه شده که مربوط به ماده ۲ قانون سی‌ام دسامبر ۱۹۹۶ در مورد هوا و استفاده منطقی از انرژی است که در ماده ۲-۲۰۲ از کد محیط زیست فرانسه درج شده است. بر طبق این ماده، «آلودگی هوا به معنای ورود مستقیم یا غیرمستقیم مواد در هوا و فضاهای بسته توسط انسان است که دارای آثار زیانبار به محیط طبیعی و خطرناک برای سلامتی بشر و منابع بیولوژیک و اکوسیستم‌های مؤثر بر تغییرات آب و هوایی و خسارت‌زا برای اموال و اشیاء و باعث ایجاد مزاحمت‌های بیش از حد بویایی می‌شود».^{۱۵}

ب) انواع آلاینده‌های هوا

در یک تقسیم‌بندی کلی، آلاینده‌های هوا را می‌توان با توجه به منبع تولید و انتشار به دو دسته طبیعی و مصنوعی تقسیم نمود. برخی از آلاینده‌های طبیعی عبارتند از: آتش‌فشانها، گرد و غبار حاصل از فرسایش طبیعی، گرده‌افشانی گیاهان و گازهای حاصل از فساد و تخمیر مواد آلی. اما منشأ آلوده‌کنندگان مصنوعی، مصنوعات و دست ساخته‌های بشر است. از جمله می‌توان به وسایل نقلیه، صنایع، واحدهای تجاری و خدماتی اشاره نمود. آلاینده‌های مصنوعی را نیز می‌توان بسته به منابع انتشار به دو گروه ثابت و متحرک تقسیم نمود. گروه ثابت شامل صنایع، نیروگاهها و مراکز تجاری و مسکونی می‌شود و منابع

آلودگی هوا عبارتند از:

- تردد با وسایل نقلیه موتوری آلوده‌کننده غیر مجاز (ماده ۲۸)؛
- عدم رعایت محدودیتها و ممنوعیتها (موقت مکانی، زمانی و نوعی) مندرج در ماده ۷ (ماده ۲۸)؛
- اقدام به آلودگی توسط کارخانجات، کارگاهها و نیروگاههایی که ضوابط و معیارهای سازمان حفاظت محیط زیست را رعایت ننموده‌اند (مواد ۱۲، ۱۵ و ۲۹)؛
- عدم رعایت مهلت تعیین شده برای صاحبان و مسؤولان کارخانجات در رفع آلودگی (ماده ۲۹ و ۱۶)؛
- ممانعت از انجام بازرسی مأموران سازمان حفاظت محیط زیست توسط واحدهای آلاینده (ماده ۳۰)؛
- عدم ارائه اسناد و مدارک و اطلاعات مورد نیاز سازمان در خصوص واحدهای آلاینده (ماده ۳۰)؛
- ارائه اسناد و مدارک و اطلاعات خلاف واقع (ماده ۳۰)؛
- معاونت یا مشارکت مأموران سازمان در ارائه گزارش خلاف واقع (تبصره ماده ۳۰)؛
- سوزاندن زباله‌های شهری و خانگی در معابر عمومی و فضای باز (ماده ۳۱ و ۲۴)؛ و
- ایجاد آلودگی صوتی بیش از حد مجاز (ماده ۳۲ و ۲۷).

15. Jean Lamarque, *Code de L'environnement*, Dalloz, 1998, p. 1483.

به نقل از: علی مشهدی، پیشین، ص ۲۷۸.

متحرک، انواع وسایل نقلیه را در بر می‌گیرد.^{۱۶}

مبحث دوم:

آثار حمل و نقل شهری بر محیط زیست و کیفیت هوا

وسایل حمل و نقل شهری در شهرهای بزرگ دنیا، منطبق با مقتضیات اقتصادی و شهری می‌باشد. اما با وجود این، این وسایل دارای آثار سوء زیست‌محیطی خصوصاً بر هوای شهرها و در نتیجه بر سلامت افراد ساکن در آنها می‌باشد.^{۱۷}

به رغم طرح موضوع توسعه پایدار شهرها- که در ادامه به تفصیل به آن پرداخته خواهد شد- اکنون سیستم حمل و نقل شهری^{۱۸} با انتقادات روزافزون و جدی مواجه است. برخی از قوانین و مقررات درصدد طرح مسؤولیت قانونی در مورد ساماندهی و سیاست‌گذاری امور مربوط به حمل و نقل شهری برآمده‌اند. بررسی ابعاد حقوقی این موضوع و ارتباط آن با موضوعات زیست‌محیطی از اهمیت زیادی برخوردار می‌باشد و می‌تواند زمینه نیل به سه هدف عمده را فراهم نماید:

تحلیل و بررسی اسناد و مطالعه نتایج حاصل از آن در حمل و نقل شهری و آثار زیست‌محیطی ناشی از آن به منظور اتخاذ یک سیاست ملی کارآمد و احتراز از برخی تجربیات ناموفق سایر کشورها.^{۱۹}

بررسی و تحلیل سیاست‌گذاری‌های شهری و برنامه‌ریزی‌های زیست‌محیطی و اقدامات قانونگذاری متخذه در شهرهای اروپایی از جمله در مورد قواعد انتظامی در مورد ترافیک، پارک کردن و غیره در راستای اتخاذ یک سیاست ملی واحد و پایا در مقابله با آلودگی هوا

۱۶. محسن راد، پیشین.

17. U. Gehring and others, 'Long- term Exposure to Ambient Air Pollution and Cardiopulmonary Mortality in Women', *Epidemiology*, No. 17, 2006, pp. 545-551. in Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 246.

۱۸. سیستم حمل و نقل شهری دربرگیرنده کلیه وسایل نقلیه است که به منظور جابه‌جایی و انتقال کلیه صاحبان مشاغل در یک محیط شهری به کار گرفته می‌شود. بر طبق این تعریف، جابه‌جایی افراد خانه‌دار برای خرید توسط ماشینهای خودشان را در برنمی‌گیرد. نک:

Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 248.

۱۹. این اطلاعات اکنون به سهولت در دسترس می‌باشد. خصوصاً می‌توان به برنامه ملی فرانسه اشاره نمود:

The National Programme 'Goods in Cities' of the French Ministry of Transport and the Agency for the Environment finances studies, Surveys and experiments (<http://www.tmv.transports.equipement.gouv.fr>).

همچنین می‌توان به پروژه‌های موجود در سطح اروپا اشاره نمود:

BESTUFS (Best Urban Freight Solutions (<http://www.bestufs.net>), European 6th Framework Programme on Research and Development.

برخی دیگر از پروژه‌های اروپایی در ارتباط با حمل و نقل شهری عبارتند از:

CIVITAS; START; NICHES; IMPACTS/ FIDEUS; MEROPE; EDRUL; CITY PORTS and CITY FREIGHT.

در شهرهای بزرگ به خصوص شهر تهران. نقد و بررسی تصمیمات متخذه توسط دادگاهها و مراجع اداری و قضایی در مورد حمل و نقل شهری^{۲۰} که بی‌تردید می‌تواند به مراجع داخلی ایران در ایفای هر چه بهتر رسالت خویش در مقابله مؤثر با آلودگی هوا و تلاش در جهت کاهش آن مساعدت نماید. به نظر برخی از اندیشمندان، به رغم اینکه برخی از ابتکارات به عمل آمده، توانسته است به مدیریت بهینه حمل و نقل در شهرها مساعدت نماید، اما به طور کامل قادر به ایجاد تغییرات اساسی در شهرها در مورد حمل و نقل، مسأله آلودگی هوا و اجرای کامل قواعد زیست‌محیطی در حمل و نقل شهری نبوده است. یکی از معضلات اساسی در عدم حصول نتیجه در این زمینه، آن است که تصمیم‌سازی در بخش حمل و نقل باید جنبه جهانی و بین‌المللی به خود گیرد و صرفاً موضوعی مختص به یک شهر قلمداد نگردد.^{۲۱}

مهم‌ترین منبع آلودگی هوا در شهر تهران، وسایل نقلیه می‌باشد. بر طبق گزارشهای ارائه شده، سهم حمل و نقل در تولید آلودگی هوای شهر تهران، بالغ بر ۸۰ درصد می‌باشد.^{۲۲} بخش حمل و نقل دارای نقش مثبت و ضروری در توسعه اقتصادی و اجتماعی شهرهای بزرگ می‌باشد و بی‌تردید در آینده، نیازهای مربوط به حمل و نقل، رو به تزاید خواهد بود. با این حال، چون حمل و نقل یکی از مهم‌ترین منابع آلودگی هوا می‌باشد، نیاز به تجدیدنظر در نظامهای حمل و نقل کنونی و مدیریت و طراحی مؤثر نظامهای حمل و نقل بیش از پیش احساس می‌شود. تغییر جهت دادن روند خطرناک موجود که زندگی همه را تهدید می‌کند، مستلزم یک حرکت بسیار دقیق و حساب شده است.^{۲۳}

الف) نادیده گرفتن اقتضات محلی در بخش حمل و نقل

امروزه ویژگی‌ها و اقتضات محلی هر شهر صرفاً به عنوان یک عامل ثانویه در حمل و نقل و ترابری شهری در نظر گرفته می‌شود.^{۲۴} آنچه بیشتر از سایر عوامل در برنامه‌ریزی‌ها و

۲۰. امروزه دسترسی به رویه قضایی کشورها نیز امری ممکن قلمداد می‌گردد. به طور نمونه برای مطالعه و بررسی آرای صادره توسط مراجع قضایی فرانسه، نک: <http://www.legifrance.gouv.fr>.

21. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 248.

۲۲. رییس سازمان محیط زیست در گفتگو با شبکه خبر سیمای جمهوری اسلامی ایران، ضمن تأکید بر نقش عمده سیستم حمل و نقل شهری در آلودگی هوا، خاطرنشان کرده که ۸۰ درصد آلودگی هوای تهران مربوط به خودروهای این شهر، ۱۲ درصد مربوط به صنایع، پالایشگاهها و نیروگاهها و ۷ درصد نیز مربوط به مصارف خانگی است. نک: <http://www.irinn.ir/Modules/News/Reader/Printable.aspx?nid=198995>.

۲۳. زهره حسامی و مریم آویشن، پیشین، ص ۸.

۲۴. موقعیت جغرافیایی شهرها تأثیر بسزایی بر میزان آلودگی هوا دارد. به عنوان مثال اگر شهر در ارتفاعات

سیاست‌گذاری‌های مربوط به حمل و نقل در شهرها مورد توجه قرار می‌گیرد، موقعیت اقتصادی و بهره‌برداری اقتصادی هر چه بیشتر از محله‌های موجود در شهرها می‌باشد. به عنوان نمونه در اماکن خرید، عمده‌تلاشها در وهله نخست ناظر به پاسخگویی به تقاضاهای به عمل آمده از سوی مشتریان اختصاص داده می‌شود و از این رو ممکن است توجه به ویژگی‌ها و اقتضات محل از جهت زیست‌محیطی نادیده انگاشته شود،^{۲۵} اتفاقی که عمدتاً در شهرهای پایتخت از جمله شهر تهران رخ داده است.

ب) آثار زیست‌محیطی زیاد حمل و نقل شهری بر شهرها

وسایل حمل و نقل شهری بین ۲۰ تا ۶۰ درصد از آلاینده‌های ناشی از عبور و مرور محلی را ایجاد می‌دهد.^{۲۶} انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلودگی صوتی شدیدترین آثار زیست‌محیطی ناشی از حمل و نقل در شهرها می‌باشد. در مناطق مرکزی در شرق فرانسه که به لحاظ جمعیت مترکم است، تراکم انتشار آلاینده‌های جوی که ناشی از وسایل حمل و نقل شهری می‌باشد، محسوس است.^{۲۷}

تحقیقات انجام گرفته توسط دانشگاه لیون^{۲۸} نشان می‌دهد که میزان مسؤلیت واکنش‌های باری در قبال تولید آلاینده‌ها بسته به سال تولید این واکنش متفاوت است. در سال ۲۰۰۵ مشخص شد که وسایل نقلیه تولید شده در قبل از سال ۱۹۸۸ بیشتر از نصف آلاینده‌های هوا در شهرهای بزرگ اروپا را ایجاد می‌کنند، در حالی که میزان این وسایل نقلیه فقط کمتر از ۱۵ درصد از کل وسایل نقلیه تجاری موجود در سطح شهرهای بزرگ را به خود اختصاص می‌دهند.^{۲۹}

قرار گرفته باشد یا در احاطه تپه‌ها و ارتفاعات باشد، میزان آلودگی متفاوت خواهد بود. در مورد شهر تهران که آن را به مثابه یک کاسه‌ای دانسته‌اند که اطراف آن را کوه‌ها احاطه کرده‌اند، وضعیت بسیار پیچیده است. مضافاً بر اینکه تمرکز ساختمانهای عمومی و مراکز خرید و مشاغل در این منطقه، باعث افزایش آلودگی هوا می‌شود. در هنگام شهرسازی باید تمهیداتی در رابطه با آلودگی هوا در نظر گرفته شود. از جمله اینکه ساختمانهای عمومی، ترمینالهای اتوبوسرانی و پارکینگهای عمومی به طور مناسب در مناطق مختلف شهر توزیع شود و از تمرکز آن در یک منطقه جلوگیری به عمل آید. نک: زهرا شرعی‌پور و عباسعلی علی‌اکبری بیدختی، پیشین، ص ۲۴.

25. Laetitia Deblank, *op. cit.*, p. 249.

26. LET- Aria Technologies- Systems Consult, Implementation of a methodology for a physical environmental assessment of urban goods movement, ADEME, CERTU, Paris 2006.

27. Laetitia Deblank, *op. cit.*, p. 250.

28. The Catholic University of Leuven and Transport and Mobility Leuven.

۲۹. استانداردهای اروپا مشتمل بر ضوابط و شرایطی است که اتحادیه اروپا به منظور تحدید آلاینده‌های ناشی

از وسایل نقلیه در تمام کشورهای عضو مقرر می‌کند. نک:

Council Dir. (EC) 88/77. f 3 December 1984 [1988]oj L36/33; Council Dir (EC) 91/ 542 of 1 October 1991 [1991] OJ L 295/ 1; Dir , 1999/ 96/ EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 [2000] OS L44/1.

ج) آثار اجتماعی و اقتصادی حمل و نقل شهری

نداشتن الگویی متوازن از ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی برای توسعه کشور موجب شده است بیش از یک سوم از جمعیت ایران، در ۵ شهر بزرگ این کشور متمرکز شوند. افزایش بیش از حد جمعیت در این شهرها موجب فشار شدید تقاضا برای زیربنای و تأسیسات شهری از جمله شبکه حمل و نقل عمومی شده است. به طوری که در بیشتر شهرها به ویژه تهران بزرگ، شبکه حمل و نقل عمومی به تنهایی قادر به جواب‌گویی بخشی از نیازهای درون شهری نیست و مابقی خدمات حمل و نقل از طریق خودروهای سواری مسافربر تأمین می‌شود. پایین بودن قدرت خرید اقشار کم‌درآمد و متوسط درآمد جامعه در برابر قیمت‌های فزاینده خودرو، پایین بودن سطح درآمدها و همچنین تمرکز شدید جمعیت در یک یا چند شهر از فضای ملی، گسترش فیزیکی فضای شهرها، سامان نیافتگی محل کار و اسکان، موجب ناتوانی امکانات حمل و نقل در برآورده کردن نیاز شهروندان شده است.^{۳۰}

افزایش سریع در شمار انواع محصولات و افزایش تقاضا برای حمل و نقل سریع‌السیر سبب شده که سیستم‌های اقتصادی شهری بیش از پیش به سیستم حمل و نقل وابسته شود، زیرا رقابت شهرها با مناطق حومه که درصد جلب فعالیت‌های تجاری و اقتصادی، مشتریان و ارائه خدمات می‌باشند، مستلزم آن است که به منظور جبران هزینه‌های گزاف انفکاک‌ناپذیر از مراکز شهرها، هزینه‌ها و قیمت‌ها تا حد امکان کاهش یابد. آنچه مسلم است اینکه سیستم حمل و نقل شهری شرایط زیست‌محیطی و اقتصادی نامساعدتری در مقایسه با سیستم حمل و نقل بین شهری دارد.^{۳۱}

مبحث سوم:

قانونگذاری در مورد کیفیت هوا در شهرها و نهادهای متصدی حمل و نقل

در دهه‌های اخیر، عمده فعالیت‌های انجام شده در جهت کاهش آلودگی هوا در زمینه

۳۰. به نظر می‌رسد میان شرایط اقتصادی و اجتماعی حاکم بر جوامع و سیستم حمل و نقل شهری یک ارتباط و تأثیر متقابل وجود دارد. از یک سو، شرایط اقتصادی و اجتماعی حاکم بر جوامع، سیستم حمل و نقل شهری را در راستای نیل به اهداف خود سوق می‌دهد و از سوی دیگر، سیستم حمل و نقل شهری دارای برخی آثار اجتماعی و اقتصادی می‌باشد. نک: جواد صلاحی و سپیده ملک‌پور، «ارزیابی اقتصادی جایگزینی خودروهای فرسوده سبک بنزین‌سوز در ایران»، *فصلنامه مطالعات اقتصادی انرژی*، سال ششم، ش ۲۰، بهار ۱۳۸۸، ص ۱۶۲.

31. Leatitia Deblanc, *op. cit.*, pp. 249-250.

قانونگذاری بوده است.^{۳۲} وقوع حوادث ناگوار، ضرورت قاعده‌مندسازی رفتار و اقدامات را هشدار می‌دهد و میل به داشتن و حفظ محیط زیست سالم و پیشگیری از تضييع آن، اعضای جامعه بین‌المللی را به تدوین و تصویب اسناد حقوقی در این زمینه تشویق می‌نماید و موجبات گسترش تدوین اصول و قواعد حقوقی الزام‌آور زیست‌محیطی، در ابعاد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی جهت مقابله با آلودگی هوا می‌گردد.^{۳۳}

در سالهای اخیر، مقررات زیست‌محیطی مورد بازنگری و ارزیابی قرار گرفته است.^{۳۴} با این همه به نظر می‌رسد قوانین موجود از کارایی و ضمانتهای کافی برای اجرا برخوردار نمی‌باشد.^{۳۵} موضوع ضمانت اجرا و میزان کارایی مقررات زیست‌محیطی در شهرهای اروپا به انحای مختلف از سوی اندیشمندان مطرح شده است.^{۳۶}

الف) قوانین اتحادیه اروپا در مورد کیفیت هوای شهری

در شهرهای اروپایی قوانین و مقررات در مورد کیفیت هوا، عمدتاً ناشی از حقوق جامعه اروپا می‌باشد. قوانین و مقررات اتحادیه اروپا در مورد کیفیت هوا دربرگیرنده معیارهای محدودیت^{۳۷}، معیارهای هدف^{۳۸} و آستانه خطر^{۳۹} و مربوط به آلاینده‌های جوی نظیر سولفور، اکسیدهای نیتروژن، بنزن و غیره می‌باشد. این قواعد متعلق به دستورالعمل شورا

۳۲. علاوه بر اقدامات قانونگذاری می‌توان به اقداماتی جهت تأثیر بر تکنولوژی و بهره‌وری از آن، زدودن آلودگی‌های صنعتی، انتقال صنایع به خارج از شهر، توسعه انرژی هسته‌ای، بهتر کردن کیفیت سوخت بوده است. که البته به نظر می‌رسد در تمام زمینه‌های مذکور باید از طریق وضع قوانین مقتضی، بسترهای لازم را فراهم نمود. البته در حال حاضر، این فعالیتها ابعاد تازه‌تری به خود گرفته‌اند، از جمله مدرنیزه کردن ایستگاههای بررسی کیفیت هوا، استفاده از ابزارهای مدل‌سازی و کارتوگرافی و آموزش همگانی محور توجه قرار گرفته است. نک: زهره حسامی و مریم آویشن، پیشین، صص ۱۱-۱۲.

۳۳. آیت مولایی، «مبانی و اصول توسعه پایدار زیست‌محیطی در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران»، به نقل از: دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست، پیشین، ص ۴۱۰.

۳۴. به طور نمونه، در دهه اخیر در کشور انگلستان بازنگری‌های اساسی در مورد عدالت زیست‌محیطی، دادگاههای محیط زیست و ضمانت اجراهای الزامی صورت پذیرفته است. نک:

Report of the Working Group on Access to Environmental Justice, 'Ensuring Access to Environmental Justice in England and Wales' (Working Group on Access to Environmental Justice, 2008); R Macrory, 'Regulatory Justice Making Sanctions Effective' (Cabinet Office, London 2006); R Macrory and M Woods, 'Regulation and the Role of the Environmental Tribunal' (Faculty of Laws UCL, London 2003); M. Grant, 'Environmental Court Project final Report' (Department of the Environment, Transport and Regions, London 2000).

35. C. Abbot, *Enforcing Pollution Control Regulation, Strengthening Sanctions and Improving Deterrence*, Hart Publishing, Oxford, 2009.

36. Ray Purdy, "Using Earth Observation Technologies for Better Regulatory Compliance and Enforcement of Environmental Laws", *Journal of Environmental Law*, Vol. 22, No. 1, 2010, pp. 60-61.

37. Limit values

38. Target values

39. Alert thresholds

(۹۶/۶۲) و چهار دستور فرعی آن در مورد ارزیابی و ارتقای کیفیت هوا می‌باشد.^{۴۰} این دستورالعملها، مسؤولیتهای ویژه‌ای را بر سیاست‌گذاران امر حمل و نقل تحمیل می‌کند. دولتهای عضو اقدامات لازم و تدابیر مقتضی را اتخاذ نمایند تا انطباق با ملاکها و معیارهای محدودیت را تضمین نمایند. در برنامه‌های عمل، از دولتها درخواست می‌شود که این اقدامات را که ممکن است تدابیر کنترل‌کننده و یا در صورت لزوم، تعلیق فعالیتها باشد، در سیاست‌گذاری‌های خود بگنجانند.^{۴۱}

از آنجایی که کمیسیون اروپایی پیش‌بینی کرده که تا سال ۲۰۲۰، اگر وضع به همین منوال در کشورها پیش برود، آلودگی هوا منجر به بیش از ۲۷۲۰۰۰ مورد مرگ زودرس در اتحادیه اروپا خواهد شد، بنابراین کمیسیون ابتکار عمل را جهت استحکام سیاست‌گذاری‌های دولتهای عضو در مورد ارتقای کیفی هوا به دست گرفته است. یک برنامه جهانی برای تحلیل فنی و توسعه سیاست‌گذاری‌های درازمدت دولتها تدوین گردیده که از سال آغاز به کار نموده است.^{۴۲} البته خاصاً، کمیسیون یک استراتژی موضوعی در مورد آلودگی هوا در سال ۲۰۰۵ تصویب نمود.^{۴۳} این استراتژی برخی از عوامل مرتبط با سیاست‌گذاری‌های حمل و نقل شهری از جمله قانون‌گذاری برای کاهش آلاینده‌های گازی نسل جدید ماشینها و واگنها و همچنین اعمال محدودیتهای بیشتر برای گازهای ناشی از وسایط حمل و نقل سنگین را تعیین نموده است.^{۴۴}

کمیسیون همچنین قصد دارد اصول و قواعدی به منظور ایجاد تعهدات غیریکسان در مورد آلودگی هوا برای شهروندان در مناطق مختلف شهرها ایجاد کند تا از این طریق زمینه جهت ایجاد مناطقی با میزان کمتر آلودگی هوا در شهر ایجاد نماید.

40. Council Directive (EC) 96/62 of 27 September 1996 on ambient air quality assessment and management (1996] OS L296/55. Council Directive (EC) L999/ 30 of 22 April 1999 relating to limit values for sulphur dioxide, Nitrogen dioxide and oxides of nitrogen. Particulate matter and lead in ambient air [1999] OJ L163/41. Council and European Parliament Directive (EC) 2000/69 of 16 November 2000 relating to limit values for benzene and carbon monoxide in ambient air [2000] OJ L313/12. Council and European Parliament Directive (EC) 2002/3 of 12 February 2002 relating to ozone in ambient air [2002] OJ L67/14. Council and European Parliament Directive (EC) 2004/ 107 of 15 December 2004 relating to arsenic, cadmium, mercury, nickel and polycyclic aromatic hydrocarbons in ambient air [2004] OJ L 23/3.

41. Art 7 of Ambient Air Quality Directive 96/62.

42. Commission communication on the Clean Air for Europe (CAFÉ) Programme: 'Towards a Thematic Strategy for Air Quality' COM (2001) 245; W

بنا بر نظر برخی از اندیشمندان برنامه "CAFÉ" در برگیرنده یک پروسه انجام می‌باشد، زیرا در واقع این برنامه درصدد برقراری ارتباط میان تئوری‌های علمی و نظری از یک‌سو و جنبه‌های عملی تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری از سوی دیگر می‌باشد. به بیان دیگر، این برنامه درصدد برقراری آشتی میان اندیشمندان و سیاست‌گذاران کلان جامعه می‌باشد. نک:

W. Tuinstra, 'Preparing for the European Thematic Strategy on Air Pollution: At the Interface between Science and Policy', *Environmental Science and Policy*, No. 10, 2007, pp. 433, 444.

43. Commission (EC) 'Thematic Strategy on Air Pollution' COM (2005) 446, 21 September 2005.

44. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 251.

به موازات استراتژی موضوعی، یک راهنمای جدید در مورد کیفیت هوای محیط و هوای پاکیزه‌تر برای اروپا تدوین گردید. این پیش‌نویس تدریجاً مراحل تبدیل به یک موافقتنامه میان شورا و پارلمان را طی می‌کند.^{۴۵} هدف از آن تسهیل قانونگذاری از طریق ادغام کلیه قواعد مربوط به کیفیت هوا در یک سند می‌باشد. مهلت اجرای برخی از معیارهای محدود کننده در مورد کاهش میزان آلاینده‌های هوا تا سال ۲۰۱۵ می‌باشد. این پیش‌نویس از سوی برخی از اندیشمندان مورد انتقاد قرار گرفته است، به دلیل اینکه برخی از ملاک و معیارهای مندرج در آن، از ملاکهای تعیین شده توسط سازمان جهانی بهداشت آستانه پایینی را لحاظ می‌نماید.

ب) ابتکارات اخیر اتحادیه اروپا در مورد حمل و نقل و برنامه‌ریزی شهری

برخی دیگر از ابتکارات اتحادیه اروپا دارای آثاری بر سیاست‌گذاری‌های حمل و نقل محلی در ارتباط با کیفیت هوا در کشورهای عضو می‌باشد. سیاست‌گذاری اتحادیه اروپا در مورد حمل و نقل به طور کلی بر ضرورت بر سیاستهای تداوم‌پذیر در مورد حمل و نقل در کشورهای عضو تأکید می‌ورزد. آن بر مسؤلیت بخش حمل و نقل در مورد کیفیت هوا و آلاینده‌های صوتی و همچنین افزایش مصرف انرژی به شدت پافشاری می‌کند.^{۴۶} یکی از ابتکارات اخیر در مورد حمل و نقل شهری، تمرکز بیشتر بر موضوعات حمل و نقل شهری می‌باشد.^{۴۷} کمیسیون توصیه می‌کند که به منظور حصول به نتایج مؤثرتر باید همکاری نزدیک‌تری با مراکز و ارگانهای سیاست‌گذاری محلی در کشورهای عضو داشته باشد. کمیسیون خصوصاً از اتخاذ محدودیتهایی برای وسایط نقلیه بسیار آلوده کننده و ایجاد ممنوعیت برای عبور وسایط نقلیه آلوده کننده ولو به میزان کم در مناطق حساس حمایت می‌کند. در همین راستا، کمیسیون ابتکارات متعددی را در مورد سازمان‌دهی حمل و نقل عمومی در مناطق ظهیری از خودنشان داده است که اختصاص به ارتقای یک سیستم رقابتی و پایدار حمل و نقل در اروپا دارد. در میان اقدامات کمیسیون، برنامه عمل سازماندهی حمل و نقل^{۴۸} بر ضرورت توجه به سیاست‌گذاری‌های مربوط به حمل و نقل

45. Commission (EC) 'Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on Ambient Air Quality and Cleaner Air for Europe' COM (2005) 447 final, 21 September 2005. Council (EC) 'Common position with a view to the adoption of a Directive of the European Parliament and of the Council on Ambient Air quality and Cleaner air for Europe – statement of the Council's reasons' 16477/1/06 REV 1 ADD 1, 25 June 2007. Commission (EC) 'Environment: Commission welcome EP vote on the air quality directive' IP/07/1895, 11 December 2007.

46. Commission, Keep Europe Moving – Sustainable Mobility for our Continent – Mid Term Review of the European Commission's 2001 Transport White Paper (Office for official publications of the European Communities, Luxembourg 2006).

47. Commission (EC) 'Green Paper: Towards a New Culture for Urban Mobility' COM (2007) 551 final 25 October 2007.

48. Commission (EC) 'Freight Transport Logistics Action Plan' COM (2007) 607 final, 18 October

شهرهای کوچک و تحت پوشش قرار دادن آنها تأکید می‌نماید. علاوه بر این، استراتژی موضوعی کمیسیون در مورد محیط زیست شهری، حمل و نقل پایدار را به عنوان یکی از چهار اولویت خود، هدف قرار داده است.^{۴۹} رهنمودهای فنی و تخصصی ارائه شده توسط کمیسیون در مورد برنامه‌های حمل و نقل پایدار با توجه به تجربیات عملی موفق دولتهای عضو صورت می‌پذیرد. در این میان می‌توان به برنامه‌های حمل و نقل شهری دولت فرانسه اشاره نمود.^{۵۰}

ج) کارکرد دستورالعملهای شورای اروپا در مورد حفاظت از محیط زیست

دستورالعملهای شورای اروپا^{۵۱} در مورد محیط زیست دارای سه کارکرد مشخص می‌باشد: کارکرد تعیین چارچوب^{۵۲} برای قانونگذاری شورای اروپا: بر طبق این کارکرد یک راهنمای عمل برای قانونگذاری شورای اروپا در موضوعات زیست‌محیطی تعیین می‌شود. همچنین مقرراتی را ایجاد می‌کند که در کشورهای عضو قابلیت اجرا دارد. بر طبق این دستورالعملها، کلیه اسناد شورای اروپا که مرتبط با آن موضوع می‌باشند باید مشتمل بر تعاریف و تعهدات مشابه باشند.

کارکرد راهبری سیاست‌گذاری^{۵۳}: بر طبق این کارکرد، سیاستهای کلی که باید توسط دولتهای عضو در زمینه محیط زیست اتخاذ گردد، تعیین می‌شود. دولتهای عضو متعهدند که اقدامات مقتضی را جهت تشویق به تحقق اهداف مندرج در این دستورالعمل به عمل آورند.

کارکرد نظارتی: دستورالعملهای شورای اروپا عموماً در مفاد خود مقرراتی بر اعمال نظارت و کنترل بر نحوه عملکرد دولتهای عضو در امور مرتبط با موضوع دستورالعمل، پیش‌بینی می‌کنند، مبنای اصلی این کارکرد حقوق بشر از جمله حق سلامت و حق حیات افراد می‌باشد.^{۵۴}

2007.

49. Commission (EC), 'Thematic Strategy on the Urban Environment; COM (2005) 718 final, 11 January 2006.

50. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 253.

51. EC Directive

52. Framework function

53. Policy- directing function

54. Eloise Scotford, 'Trash or Treasure: Policy Tensions in EC Waste Regulation', *Journal of Environmental Law*, Vol. 19, No. 3, 2007, pp. 373-374.

د) قانونگذاری ملی

۱- مورد فرانسه

اهم اقدامات قانونگذاری در کشور فرانسه در خصوص وضعیت ترافیک شهری و کیفیت هوای پاریس را می توان در چند محور اصلی خلاصه نمود:

- توسعه وسایل حمل و نقل پلاک
- توسعه سیستمهای حمل و نقل عمومی
- کم سن بودن خودروهای مورد استفاده (سن متوسط خودروها ۷ سال است و خودروهای بالای ۱۲ سال از سیستم حمل و نقل خارج می گردد).
- رسیدن به استانداردهای اروپایی^{۵۵}

۱-۱- اختیارات و مسؤلیتهای شهرها در مورد حمل و نقل

بر طبق قانون هوا و استفاده صحیح از انرژی مصوب ۱۹۹۶،^{۵۶} اجرای مستقیم اصول و قواعد زیست محیطی در مورد سازماندهی حمل و نقل شهری توسط شهرداریهای فرانسه آغاز گردید و این امر، برای نخستین بار از طریق قانون محقق شد. این قانون، اجرای برنامه های حمل و نقل شهری^{۵۷} را برای تمام مناطق شهری با جمعیت بیشتر از ۱۰۰.۰۰۰ نفر الزامی نمود. بر طبق این قانون، برنامه حمل و نقل شهری با هدف برقراری موازنه میان ضرورت حمل و نقل و تسهیل دسترسی از یک سو و حمایت از محیط زیست و سلامت از سوی دیگر، تدوین شده است. هدف آن کمک به ایجاد کمترین آلودگی و کمترین میزان مصرف سوخت در حمل و نقل می باشد. خصوصاً با توجه به اهمیت مسأله ترابری و حمل و نقل در شهرها، از اهداف عمده این برنامه همان طور که در سال ۱۹۹۶ بیان گردید، سازماندهی حمل و نقل به منظور کاهش آثار سوء زیست محیطی آنها تا حد امکان می باشد.^{۵۸} منطوق محدودکننده این قانون باید مورد توجه قرار گیرد، زیرا در بعدها در

۵۵. بر طبق استانداردهای اروپایی، استاندارد دی اکسید کربن در سال ۲۰۰۱ برابر ۵۸ میکروگرم بر متر مکعب بوده است که با تدابیر اندیشیده شده در توسعه پایدار به میزان ۴۰ میکروگرم بر متر مکعب در سال ۲۰۱۰ رسیده است و همچنین میزان ذرات معلق در سال ۲۰۰۱، ۴۶ میکروگرم بر متر مکعب بوده که میزان آن بر طبق تدابیر اندیشیده شده، در سال ۲۰۱۰ به ۲۰ میکروگرم برآورد شده است. نک: زهره حسامی و مریم آویشن، پیشین، ص ۱۲.

56. Air and Rational Use of Energy Act (LAUR) of 1996.

57. Urban transport plans (PDU)

58. Article 14 of Air and Rational Use of Energy Act of 30 December 1996.

قانون یکپارچه‌سازی و نوسازی شهری^{۵۹} و راونه شد.^{۶۰} در چهار سال بعد، قانون یکپارچه‌سازی و نوسازی شهری به میزان قابل توجهی، دامنه اهداف برنامه مذکور در مورد حمل و نقل شهری را با حذف استناد به آثار زیست‌محیطی بخش حمل و نقل افزایش داد. در حال حاضر، مأموریت جدید برنامه‌های حمل و نقل شهری مورد توجه قرار دادن حمل و نقل وسایط نقلیه در شهرها و توجه به میزان انباشت آلاینده‌ها و علاوه بر آن، حمایت از فعالیتهای تجاری و صنعتی می‌باشد.^{۶۱} بنابراین هدف کلی برنامه‌ریزی و توسعه شهری جایگزین هدف خاص کاهش آثار زیست‌محیطی شده است. این تغییر همان طور که ایجادکنندگان آن توضیح داده‌اند، می‌تواند حاکی از تمایل به این امر باشد که مدیریت حمل و نقل شهری از موضع انفعالی کنونی خارج شود و بتوان از آن به عنوان یک ابزار مؤثر در توسعه اقتصادی و اجتماعی شهرها استفاده نمود.^{۶۲}

با این همه، حذف کامل اشاره به آثار زیست‌محیطی حمل و نقل شهری، تعجب بسیاری از اندیشمندان را برانگیخته است. آنچه مسلم است که مقامات و نهادهای محلی و شهری در اکثر موارد، فاقد ابزارها و امکانات فنی، حقوقی و مالی و حتی فاقد تخصص سازماندهی لازم برای تحقق این اهداف می‌باشند.^{۶۳}

۲-۱- مسؤولیتهای شهرها در مورد ارتقای کیفیت هوا

قوانین اتحادیه اروپا در مورد کیفیت هوا از ۱۲ نوامبر ۲۰۰۳ در کشور فرانسه به اجرا درآمد. به منظور حمایت از کیفیت هوا در شهرها، هر کس در کشور فرانسه مسؤول قلمداد می‌شود. قانون محیط زیست مقرر می‌کند: «دولت و تشکیلات عمومی آن، ادارات محلی و تشکیلات عمومی آنها، همچنین اشخاص خصوصی در حیطه حقوق و محدوده وظایف آنها در قبال حق مسلم هر فرد به تنفس هوای سالم، مسؤول قلمداد می‌شوند. این اقدام بر مبنای منفعت عمومی می‌باشد که متشکل از ممانعت، مراقبت و کاهش یا امحای آلودگی هوا، حفاظت از کیفیت هوا و برای نیل به این هدف، ذخیره و مصرف مناسب انرژی می‌باشد.»^{۶۴}

این مسؤولیت همگانی در صورت وجود دولتهای محلی، میان مقامات مناطق، شهرها و

59. Solidarity and Urban Renewal (SRU) Act.

60. Laetitia Deblank, *op. cit.*, pp. 253-254.

61. *Ibid*, p. 254.

62. *Ibid*, p. 254.

63. *Ibid*, p. 255.

64. Article L 220-1 of the Environmental Code.

بایتخت و نمایندگان دولت تقسیم می شود. شوراهای منطقه‌ای باید در چارچوب برنامه‌های منطقه‌ای کیفیت هوا^{۶۵} اقدام نمایند که اختصاص به اقدامات پیشگیرانه یا کاهش دهنده آلودگی هوا دارد.^{۶۶}

مقامات مسؤول برای برنامه‌های حمل و نقل شهری نیز یک وظیفه همگانی در اتخاذ برنامه‌هایی برای انجام اقداماتی با هدف مقابله با آلودگی هوا دارند. قانون محیط زیست در این زمینه مقرر می کند:

«به منظور تحقق اهداف برنامه حمایت جوی^{۶۷}، مقامات پلیس مسؤول باید اقدامات پیشگیرانه‌ای اعم از دایم یا موقت اتخاذ نمایند که کاهش نشر و اشاعه آلودگی از منابع آلاینده هوا را به دنبال داشته باشد.»^{۶۸}

در قانون عمومی دولتهای محلی نیز خاطرنشان شده است: «شهردار ممکن است دسترسی به خیابانهای معین یا بخشهای مشخصی از خیابانها یا قسمتهای معینی از شهر را برای وسایط نقلیه‌ای که عبور و مرور آنها آرامش عمومی، یا کیفیت هوا و یا حمایت از گونه‌های حیوانی یا گیاهی را به خطر می اندازد، ممنوع سازد.»^{۶۹}

قانون داخلی ترافیک مقرر می کند که انواع وسایط نقلیه‌ای که کمترین میزان آلودگی را دارند، ممکن است کمتر از سایر وسایل نقلیه با محدودیتهای عبور و مرور و یا توقف در اماکن مواجه باشند،^{۷۰} برنامه‌های حمل و نقل شهری^{۷۱} و برنامه حمایت جوی^{۷۲} باید منطبق با برنامه‌های منطقه‌ای کیفیت هوا^{۷۳} باشد. کلیه مقررات محلی و همچنین اسناد مربوط به سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های محلی باید منطبق با برنامه‌های حمل و نقل شهری، برنامه حمایت جوی و برنامه‌های منطقه‌ای کیفیت هوا باشد.^{۷۴}

بنابراین، مسؤولیت نهادها و ادارات شهری در مقابله با آلودگی هوا امری کاملاً مسلم و حائز اهمیت می باشد. مضافاً بر اینکه آنها موظف هستند به توصیه‌های اتحادیه اروپا در مورد حمل و نقل در مناطق حساس نیز جامه عمل بپوشانند.

65. Regional Air Quality Plans

66. Laetitia Deblank, *op. cit.*, p. 255.

67. Atmospheric Protection Plans

68. Article L 222-6 of the Environmental Code

69. Article L 2213-4 of the General Code of Local Governments.

70. Article L 318-1 of the National Traffic Code

71. PDUs

72. Atmospheric Protection Plans

73. Regional Air Quality Plans

74. Laetitia Deblank, *op. cit.*, pp. 255-256.

۳-۱- نقش انجمن‌های زیست‌محیطی فرانسه در مسؤولیت مدنی در قبال آسیب‌های

زیست‌محیطی

بر طبق قانون خاص کشور فرانسه به انجمن‌های زیست‌محیطی تأیید شده، حقوقی اعطا شده است که آنها را به عنوان یک نهاد مدنی به رسمیت شناخته است.^{۷۵} قانون آیین دادرسی کیفری^{۷۶}، فهرست حصری از این حقوق ارائه نکرده است، اما در ماده ۲ دو جنبه اصلی از این حقوق مطرح شده است. نخست، جنبه کیفری که بر طبق آن یک نهاد مدنی می‌تواند شروع یک تعقیب عمومی و اعمال ضمانت اجراهای کیفری را درخواست نماید و جنبه دوم که مدنی می‌باشد و بر طبق آن قربانی می‌تواند ادعای جبران خسارت مدنی برای ضرر و زیان وارده را بنماید. انجمن‌های زیست‌محیطی در صورت ارتکاب قطعی جرایم زیست‌محیطی ممکن است مبادرت به طرح شکایت برای جبران خسارت مدنی نمایند. ممکن است به نظر برسد که این شرط یک محدودیت کلی بر عملکرد انجمن‌های مزبور تحمیل می‌نماید و آن عبارت است از اینکه انجمن فقط بعد از طی فرایند دادرسی کیفری و اثبات جرم، مجاز به طرح شکایت مدنی برای جبران خسارت می‌باشند. اما در رویه قضایی دادگاه‌های فرانسه حتی در مواردی هم که جرم کیفری ارتکاب نیافته است، برای انجمن‌های زیست‌محیطی حق طرح شکایت برای جبران خسارت به رسمیت شناخته شده است. و در برخی پرونده‌ها به رغم عدم موفقیت در فرآیند رسیدگی کیفری، دعاوی مدنی به نتیجه نایل شده است. «محیط زیست طبیعی فرانسه»^{۷۷}، اتحادیه اصلی انجمن‌های زیست‌محیطی در فرانسه می‌باشد که دعاوی مدنی متعددی را مطرح نموده است. رویه قضایی موجود نشان می‌دهد که انجمن‌های زیست‌محیطی بیشتر تمایل به طرح دعاوی مدنی در مقایسه با دعاوی کیفری دارند و امکان موفقیت آنها نیز در این نوع دعاوی بیشتر می‌باشد. اکنون دادگاه‌های فرانسه با اعمال نظر دکتین، در دعاوی زیست‌محیطی انعطاف‌پذیری بیشتری از خود نشان می‌دهند.^{۷۸}

۲- مورد ایران

قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران در زمینه حفاظت از محیط زیست و خصوصاً در موضوع مقابله با آلودگی هوا از جامعیت و کارآمدی مورد انتظار برخوردار نمی‌باشد، از

75. 'rights recognized as those of the civil party'

76. The Code of Criminal Procedure

77. France Nature Environment (FNE)

78. Danai Papadopoulou, 'The Role of French Environmental Associations in Civil Liability for Environmental Harm: Courtesy of Erika', *Journal of Environmental Law*, Vol. 21, No. 1, 2009, pp. 94-95.

این رو به نظر برخی از اندیشمندان و صاحب‌نظران، کشور ایران باید با بهره‌جستن از یافته‌های تطبیقی،^{۷۹} گام‌های مؤثری در جهت تدوین قوانین مؤثر بردارد. لیکن در خیلی از مقاطع در تدوین قوانین و مقررات زیست‌محیطی از آن تجربه‌ها استفاده نشده است. مضافاً بر اینکه، در برخی زمینه‌ها به رغم وجود مفاد قانونی کارآمد، اقدام مؤثری در جهت اجرایی نمودن آنها به عمل نیامده است.^{۸۰} به طور نمونه می‌توان به اصل ۵۰ قانون اساسی اشاره نمود که در ادامه به آن پرداخته شده است.

۱-۲- قانون اساسی

در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران گرچه اصل حق بر محیط زیست سالم به صورت صریح قید نگردیده است، اما سیاق اصل ۵۰ به گونه‌ای است که می‌توان با ارائه تفسیر موسع، مفاد این حق را از محتوای این اصل استنتاج نمود. به نظر برخی از حقوق‌دانان در حوزه حقوق محیط زیست، عبارات «حفاظت محیط زیست»، «وظیفه عمومی»^{۸۱} و ممنوعیت «فعالیت‌های اقتصادی و غیرآنکه با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیرقابل جبران آن ملازمه پیدا می‌کند»^{۸۲} مندرج در اصل ۵۰ قانون اساسی را دال بر آن دانسته‌اند که قانونگذار اساسی با مفروض تلقی نمودن محیط زیست سالم که نسل امروز و نسل‌های آتی

۷۹. دستاوردهای نگاه تطبیقی به حقوق محیط زیست، لازم است به سیستم قانونگذاری ایران وارد شود. البته کارکرد حقوق تطبیقی از نظر روش (متد)، تقلید از سیستم‌های دیگر نمی‌باشد، بلکه افزایش گزینه‌ها برای تصمیم‌گیری کارشناسانه است. استفاده از دستاوردهای مثبت تجارب سایر کشورها موجب کاهش هزینه‌ها می‌شود. نک: نادر ساعد، «ملاحظات دربارہ چشم‌انداز حقوق محیط زیست تطبیقی» (متن سخنرانی در «همایش حقوق محیط زیست و تعالی همه‌جانبه کشور»، خرداد ۱۳۸۷)، به نقل از: دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست، پیشین، ص ۶۵.

۸۰. همان، ص ۷۰.

۸۱. اگر همگان، دارای وظیفه عمومی در قبال حفاظت از محیط زیست و مقابله با آلودگی آن از جمله آلودگی هوا باشند، این سؤال ممکن است مطرح شود که این وظیفه در قبال کدامیک از دارندگان حق، قابل استناد می‌باشد. در پاسخ باید گفت که «وظیفه عمومی» در مفهوم «حقوق عموم و تکلیف عمومی» می‌باشد. جنس محیط زیست به لحاظ محتوای مشترک بودن و در تعامل با هم قرار داشتن حقوق فرد افراد و در ارتباط با جمع معنا و محتوای بهتری می‌یابد. نک: آیت مولایی، پیشین، صص ۴۲۰-۴۱۹.

۸۲. عبارت «تخریب غیرقابل جبران»، ظاهراً دیگر قسمتهای عبارت را کمرنگ ساخته و حد استاندارد پاکیزگی و سالم بودن محیط زیست را پایین آورده، زیرا حقیقتاً تعیین مرز تخریب غیر قابل جبران محیط زیست، کار بسیار دشوار و گاه غیر ممکن است. اما تأمل دقیق‌تر در متن و خصوصاً توجه به کلمه «یا» بین دو عبارت فوق نشان می‌دهد که قانونگذار اساسی هرگونه اقدام منجر به آلودگی محیط زیست یا تخریب غیر قابل جبران آن را منع نموده است. نک: همان، ص ۴۲۰.

در آن می‌توانند حیات اجتماعی رو به رشد داشته باشند، به صورت ضمنی به عنوان «حق» پذیرفته است.^{۸۳} بنابراین می‌توان گفت بر طبق قانون اساسی، همه افراد، حق برخورداری از هوای سالم و مقابله با آلودگی هوا را دارا می‌باشند.

۲-۲- قانون مجازات اسلامی

در قانون مجازات اسلامی، موارد متعددی از مواد قانونی به حفاظت از محیط زیست و توسعه پایدار اختصاص داده شده است. ایراد عمده وارد بر این قانون این است که قانونگذار نتوانسته در این رابطه تعریف اصولی ارائه نماید، به همین علت سعی نمود با بیان مصادیق متعدد حمایت‌های خود را نسبت به این موضوع اعلام نماید.^{۸۴} در مورد آلوده کردن هوا، هیچ ماده قانونی خاصی در قانون مجازات اسلامی وضع نشده است. در چند دهه اخیر، اغلب دعاوی مطرح شده از طرف سازمان حفاظت محیط زیست علیه واحدهای صنعتی آلاینده محیط زیست و با استناد به ماده ۶۸۸ بوده است.^{۸۵}

۲-۳- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (۱۳۷۴)

قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، قانونی خاص جهت حفاظت و جلوگیری از آلودگی هوا می‌باشد. قانونگذار در این قانون، سعی نموده که ضمانت‌اجراهایی متناسب با موضوع پیش‌بینی نماید. به موجب ماده ۲۹ از قانون مذکور، صاحبان و مسؤولین کارخانجات و کارگاه‌های آلوده‌کننده که برخلاف مواد ۱۶،^{۸۷} ۱۷^{۸۸} این قانون عمل نمایند، به

۸۳ همان، ص ۴۲۱.

۸۴ قانونگذار، احراق جنگل (ماده ۶۷۵)، کشتن حیواناتی که توسط دولت ممنوع شده (ماده ۶۷۹)، شکار و صید بدون مجوز حیوانات حفاظت شده (ماده ۶۸۰)، قطع و اتلاف درختان موضوع قانون گسترش فضای سبز (ماده ۶۸۶) و اقدام علیه بهداشت عمومی (ماده ۶۸۸) را جرم تلقی نموده است و مرتکبان چنین اعمالی را مستوجب مجازات دانسته است. نک: حسین خورشیدی، «ضمانت‌اجراهای حفاظت محیط زیست و توسعه پایدار در حقوق ایران»، به نقل از: دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست، پیشین، ص ۳۲۷.

۸۵ طبق ماده مذکور هر اقدامی که تهدید علیه بهداشت عمومی تشخیص داده شود، ممنوع است. بر طبق ماده ۶۸۸ برخی از مصادیق این اقدام عبارتند از: آلوده کردن آب آشامیدنی یا توزیع آب آشامیدنی آلوده، دفع غیر بهداشتی فضولات انسانی و دامی و مواد زاید، ریختن مواد مسموم‌کننده در رودخانه‌ها و زباله‌ها در خیابانها و غیره. در این ماده هیچ اشاره‌ای به اقداماتی که منجر به آلودگی هوا می‌شود، نشده است.

۸۶ بر طبق ماده ۱۴ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، فعالیت و بهره‌برداری از کارخانجات و کارگاهها و نیروگاههایی که بیش از حد مجاز، موجبات آلودگی هوا را فراهم آورند، ممنوع است.

۸۷ ماده ۱۶ قانون مذکور مقرر می‌کند: «در صورتی که صاحبان و مسؤولان کارخانجات و کارگاهها و نیروگاههای آلوده کننده ظرف مهلت تعیین شده مبادرت به رفع آلودگی یا ممانعت از کار و فعالیت کارخانه و

جزای نقدی و در صورت تکرار به حبس تعزیری نیز محکوم شوند.^{۸۹}

مبحث چهارم:

سیاست‌های شهری در مورد حمل و نقل و مقابله با آلودگی هوا

امروزه، مقررات زیست‌محیطی قانونی متعددی در زمینه حمایت از کیفیت هوا بر دولتهای محلی تحمیل می‌شود. این مقررات مجموعه‌ای از تعهدات را در عمل به وجود می‌آورد. این هدف، اقدامات مرتبط با ترافیک وسایل نقلیه خصوصاً وسایل نقلیه بازرگانی و تجاری را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. زیرا مسئولیت سنگینی را به منظور حفاظت از محیط زیست شهرها در مقابل آلاینده‌های جوی متوجه دولتهای محلی می‌کند. سؤالی که اینجا مطرح شود، این است که آیا شهرها نیز باید در قبال این چارچوب قانونی پاسخگو باشند و آیا آنها باید در سیاست‌گذاری‌های محلی خود، موضوع حمل و نقل را مدنظر قرار دهند.^{۹۰}

الف) برنامه‌های کاهش آلودگی هوای تهران

با توجه به افزایش میزان آلودگی هوای تهران در دو دهه اخیر، برنامه‌ای تحت عنوان «برنامه جامع مبارزه با آلودگی هوای تهران» در سال ۱۳۷۹ طراحی و تصویب شد. بر طبق این برنامه ظرف مدت ۱۰ سال، باید هوای پایتخت به کیفیت سالم و قابل تنفس برسد. این برنامه شامل ۷ محور می‌باشد که عبارتند از: استانداردسازی خودروهای نو، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، ارتقای حمل و نقل عمومی، بهبود کیفیت سوخت، معاینه فنی خودروها، مدیریت ترافیک و آموزش همگانی. این برنامه با همکاری وزارت صنایع، وزارت نفت، سازمان حفاظت محیط زیست، شهرداری تهران و پلیس راهنمایی و رانندگی به مورد اجرا درآمد.^{۹۱} در پی آن، در سال ۱۳۸۶ «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران»

کارگاه مربوط نمایند، در پایان مهلت مقرر به درخواست سازمان حفاظت محیط زیست و دستور مرجع قضایی ذیربط محل که بلافاصله توسط مأموران انتظامی به مورد اجرا گذاشته می‌شود، از کار و فعالیت کارخانجات و کارگاه‌های آلوده کننده جلوگیری به عمل خواهد آمد.

۸۸. بر طبق ماده ۱۷ قانون فوق‌الذکر، در مواقع اضطراری و یا شرایط جوی نامناسب، رییس سازمان حفاظت محیط زیست می‌تواند فعالیت کارخانجات و کارگاههایی را که فعالیت آنها خطرات فوری در بر داشته باشد را متوقف نماید و در صورت استتکاف به حکم رییس دادگاه محل تا رفع موجبات خطر تعطیل نماید.

۸۹. حسین خورشیدی، پیشین، ص ۳۳۲.

90. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 257.

۹۱. محورهایی از طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران، در برنامه چهارم توسعه نیز انعکاس یافته است. در این طرح، برای هر یک از محورها، تصویری از وضع موجود و تصویری از رسیدن به وضع مطلوب برنامه‌های

تهیه و تصویب شد. در این طرح، در ارتباط با کاهش آلودگی‌ها، علاوه بر گسترش و بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی، از رده خارج کردن کلیه خودروها و موتور سیکلتهای فرسوده و تولید خودروهای دوگانه سوز که از اهداف برنامه چهارم توسعه ایران می‌باشند، به برنامه‌های ذیل نیز اشاره شده است:

گسترش فضاهای سبز اطراف شبکه معابر
ایجاد معابر پیاده‌رو در مناطق تجاری شهر
ممانعت از ورود تاکسی‌های بنزین‌سوز به سیستم
دوگانه‌سوز کردن تاکسی‌های بنزینی موجود

وضع عوارض جدید برای خودروها متناسب با مصرف سوخت و انتشار آلودگی البته این راهکارها به دلایل مختلف، تاکنون نتوانسته است معضل ترافیک و آلودگی هوای تهران را برطرف نماید. برخی از کارشناسان، ایرادات جدی را متوجه برنامه ۱۰ ساله کاهش آلودگی هوا در استان تهران دانسته‌اند. از جمله اینکه در این برنامه، حلقه‌های نظارتی و ارزیابی عملکرد دستگاهها مدنظر قرار نگرفته است.^{۹۲} با پایان برنامه ۱۰ ساله کاهش آلودگی هوا در استان تهران، پیش‌نویس برنامه ۵ ساله جدید تقدیم کارگروه کاهش آلودگی هوای استان تهران شد. این برنامه، همزمان با برنامه پنجم توسعه پیش خواهد رفت و به عنوان یک محور اساسی در کشور مورد توجه قرار می‌گیرد.

اکنون همه ما شاهد هستیم که وضعیت هوای تهران، فاصله بسیار زیادی با وضع مطلوب دارد و تهیه و تدوین برنامه‌هایی نظیر آنچه در قبل بیان شد، نیز نتوانسته به نحو کارآمد و مؤثری بر حل این معضل فائق آید. از این‌رو همواره باید در تدوین برنامه‌ها و طرح، قابلیت اجرای آنها را مدنظر قرار داد.

ب) تحقیق در مورد ۱۰ شهر اروپایی

در یک تحقیق، در حدود ۳۰ شهر مورد مطالعه قرار گرفتند که از این میان نتایج حاصل در مورد نه شهر، از جمله چهار شهر فرانسوی (لیل، لیون، نیس و استراسبورگ) و پنج شهر در کشورهای همسایه قابل اتکا می‌باشد.^{۹۳}

ارائه شده که تا پایان برنامه چهارم توسعه باید محقق شود، ارائه شده است.

۹۲. اظهارات رییس اداره کل حفاظت محیط زیست تهران در ارزیابی برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران.

<http://www.khabaronline.ir/news-asp95891>

نک:

93. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 259.

۱- تصریح به موضوع حمل و نقل در اسناد و مقررات

با توجه به شیوه‌های استراتژیک و سیاست‌گذاری‌ها، شهرهای فرانسه، اهمیت بسیار زیادی برای موضوع حمل و نقل قائل می‌باشند. این امر می‌تواند ناشی از تأثیر قانونگذاری بر ملاحظات مربوط به برنامه‌های حمل و نقل محلی باشد. در این اسناد، شهرهای متعددی پیشنهاد داده‌اند که قوانین و مقررات و یا انجام اقداماتی که مستقیماً مربوط به اصول زیست‌محیطی است، اتخاذ گردد. در برنامه ۲۱ لیون^{۹۴} ایده وضع مقررات محدود کننده در مورد وسایل نقلیه آلوده‌کننده مطرح گردید. در برخی از شهرها از جمله هلسینکی در برنامه‌های حمل نقل شهری^{۹۵} نیز ملاحظات زیست‌محیطی را لحاظ نمود.^{۹۶}

۲- عدم نوآوری در مقررات حمل و نقل و ترافیک شهری

در میان اهداف اسنادی که درصدد تبیین اصول کلی ساماندهی حمل و نقل شهری می‌باشد، در بسیاری موارد تعارضاتی وجود دارد. یکی از معضلات موجود فقدان نوآوری در این برنامه و سیاست‌گذاری‌ها می‌باشد. در کشور فرانسه نیز برنامه‌های ساماندهی حمل و نقل شهری غالباً جنبه سنتی و غیرمدرن دارد. تعداد اندکی از مقامات محلی در جهت روزآمد کردن مقررات شهری موجود اقدام نموده‌اند، به رغم اینکه اجرای کارآمد اسناد و مقررات شهری در این زمینه مستلزم انجام این اقدام می‌باشد. اما در برخی از کشورهای دیگر اصول زیست‌محیطی و کاهش آلودگی‌های صوتی و آلاینده‌های جوی به عنوان یکی از اهداف برنامه‌های حمل و نقل شهری مدنظر قرار گرفته است. در برخی از شهرهای اروپایی انجام بسیاری از اقدامات تجاری و بازرگانی مستلزم کسب مجوز زیست‌محیطی از مراجع ذیصلاح می‌باشد و در صورت عدم کسب چنین مجوزی هر گونه فعالیت اقتصادی و تجاری در شهرها ممنوع می‌باشد.^{۹۷} در برخی از شهرها مقررات محدودکننده جالب توجهی در برخی مناطق وضع شده است. به طور مثال، قانون منطقه‌بندی شهر بارسلون مقرر می‌کند که کلیه واحدهای صنعتی و تجاری که تشکیلات آنها بالغ بر ۴۰۰ متر مربع می‌باشد، باید یک منطقه اختصاصی برای بارگیری و حمل کالا داشته باشند. همچنین در مورد برخی از مشاغل از جمله رستورانها، حداقل مساحت لازم برای انبارداری تعیین شده است.^{۹۸} در برنامه جدید منطقه‌بندی شهر پاریس، در مناطق عمومی شهر (مرکزی‌ترین مناطق شهر)، مشاغل بالغ بر ۲۵۰۰ متر مربع از جمله مغازه‌ها و کارگاهها و واحدهای

94. Lyon's Agenda 21.

95. Helsinki Metropolitan Area Transport System Plan

96. Laetitia, *op. cit.*, p. 259.

97. *Ibid.*, p. 260.

98. GART, Technical and Legal Guide for Urban Deliveries (Celse, Paris 2004).

صنعتی بالغ بر ۵۰۰ متر مربع باید مجهز به اماکن داخلی برای تخلیه و بارگیری کالاها باشند. در مناطقی که ارائه خدمات شهری، بیشتر است (مناطق غیرمرکزی)، خطوط ریلی و فرودگاهها مستقر می‌باشد. هدف اصلی از برنامه‌های ساماندهی حمل و نقل شهری در پاریس، ارتقای دریافت و توزیع کالاها و تسهیل تجارت و بازرگانی و در عین حال کاهش آلودگی ناشی از حمل و نقل خصوصاً از طریق استفاده از خطوط ریلی یا حمل و نقل دریایی می‌باشد.^{۹۹}

۳- شهرهای اروپایی درگیر پروژه‌ها و آزمونهای متعدد

افزون بر اسناد و مقررات، شهرها سعی در اجرای فرآیندهای تجربی می‌کنند. غالب این خدمات مربوط به ساماندهی شهر پاکیزه، مربوط به پروژه‌های اتحادیه‌های اروپا می‌باشد. به طور نمونه می‌توان به پروژه حمل و نقل شهری برای ژنو و هلسینکی^{۱۰۰} اشاره نمود. شهرهای فرانسه کمتر مشمول این پروژه‌ها می‌باشند. در برخی از پروژه‌ها، مناطقی تعیین شده که در آنها عبور و مرور وسایل نقلیه ممنوع می‌باشد، بنابراین از مسافت معینی به بعد همه افراد به صورت پیاده در شرایط کاملاً ایمن رفت و آمد می‌کنند. البته نکته حائز اهمیت این است که از وسایل نقلیه پارک شده، در مقابل هر گونه سرقت محافظت به عمل می‌آید. بسیاری از این پروژه‌ها بعد از انجام مطالعات لازم، اجرای آزمایشی و اعمال انعطاف‌پذیری‌های لازم جنبه الزام‌آور به خود می‌گیرند. اکنون، شهر پاریس فعالانه در راستای ارتقای تجربیات متعدد ساماندهی شهری گام برمی‌دارد.^{۱۰۱}

ج) چالش مداوم میان اهداف زیست‌محیطی و ضرورت‌های اقتصادی

چالش‌های موجود در توسعه پایدار، سبب شده است که سیاست‌گذاری‌های حمل و نقل محلی در شهرهای اروپایی همواره در صدد برقراری موازنه میان حمایت زیست‌محیطی و توسعه اقتصادی باشد. هدف حمایت از رشد و توسعه مراکز شهرها غالباً در تعارض با اعمال محدودیت در مورد حمل و نقل وسایل نقلیه به دلیل تولید آلودگی صوتی و آلودگی جوی می‌باشد.

تا سال ۱۹۸۰، شهرها منحصراً فرامین صادره توسط شهرداری‌ها را به منظور قانونمند کردن حمل و نقل شهری به کار می‌بستند.^{۱۰۲} این مقررات عمدتاً در قالب

99. Paris Zoning Plan, Rules, ch 1, edn of 10 December 2007, p77 in Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 260.

100. The Cityfreight Project for Genoa and Helsinki

101. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, pp. 260-261.

102. L. Dablanç, *Urban Goods Movements (Liaisons, Paris 1998)*.

محدودیت‌های دسترسی یا عبور و مرور وسایل نقلیه با وزن یا اندازه مشخص و یا محدودیت‌های ترافیکی در ساعات مشخصی، اعمال می‌شد. آنها غالباً پاسخگوی مسائل کلی نظیر تراکم وسایل نقلیه در خیابانها، نظارت بر خیابانها و آلودگی صوتی ناشی از وسایل نقلیه بودند. اساساً در آن زمان، قوانین و مقررات در مورد ترافیک، فاقد هدف ارتقای کیفی هوا بود. در سال ۱۹۸۰، برای نخستین بار، بیشتر توجهات و ملاحظات زیست‌محیطی بر رویه‌های کاربردی ساماندهی شهری متمرکز گردید که از رویه‌های سنتی سابق که عمدتاً ناظر بر سیاست‌گذاری‌های نظارت و کنترل ترافیک بود فراتر بود. در شهرهای اروپای شمالی در کشورهایی نظیر هلند، آلمان، سوئیس و تعداد اندکی از شهرهای فرانسه این رویه‌ها به تدریج مورد استفاده قرار گرفت. در سالهای بعد، بسیاری از شهرهای ایتالیا نیز این رویه‌ها را دنبال نمودند.

ملاحظات اقتصادی، در اواسط دهه ۱۹۹۰، محدودیت‌های مترقیانه‌ای در ساماندهی حمل و نقل شهری ایجاد گردید. شهرها عمدتاً از پرداخت یارانه‌هایی برای تحت پوشش قرار دادن اقدامات مربوط به ساماندهی حمل و نقل شهری به میزان قابل توجهی استتکاف نموده‌اند.^{۱۰۳}

در سالهای اخیر، ملاحظات زیست‌محیطی، دو شیوه جدید برای اقدامات محلی ایجاد کرده است. شیوه نخست، سیاست الزام به اقدام و اعمال کنترل می‌باشد. دومین شیوه، مبتنی بر سیاست مشاوره و مشارکت در مورد تصمیمات متخذه و مذاکره با کارشناسان و متخصصان در زمینه‌های ذیربط می‌باشد. این مذاکرات می‌تواند منجر به وضع یک قانون از جمله تصویب یک قانون جدید محلی شود و یا منجر به ایجاد یک موافقتنامه بدون آثار و نتایج حقوقی شود.^{۱۰۴} در فرانسه، زمانی که یک برنامه حمل و نقل محلی طرح‌ریزی می‌شود، آیین مشاوره و رایزنی برای آن در نظر گرفته شده است که به موجب آن برای مقامات محلی و صاحبان مشاغل در امور حمل و نقل، فرصت ملاقات و مشاوره به وجود

در کشور فرانسه، نخستین مقررات و فرامین محلی که با هدف ساماندهی فعالیتها در امر حمل و نقل شهری وضع گردید، از آن جهت که از یک رویه قضایی بسیار مهم نشأت گرفته بود، مشهور شد. بر طبق آن، در ساعات معینی عبور و مرور و توقف وسایل نقلیه در ساعات معینی ممنوع شد. همین امر سبب شد که این ادعا مطرح گردد که این محدودیت مبتنی بر یک تبعیض غیرعادلانه است. رأی مرجع رسیدگی کننده، نهایتاً حاکی از آن بود که این ممنوعیت صرفاً به وسیله تعداد و تراکم وسایل نقلیه توجیه نمی‌شود، بلکه ایجاد ترافیک ناشی از بارگیری یا تخلیه بار نیز مدنظر است. نک:

Conseil d'Etat, 22 February 19612, Lagoutte et Robin, Rec. p. 134, in Laetitia Deblanc, "Urban Goods Movement and Air Quality Policy and Regulation Issue in European Cities", *op. cit.*, p. 257.

103. Good Practice Guide on Urban Freight Transport (Bestufs, 2007), <http://www.bestufs.net/download/BESTISII/good-practice/English-BESTUFS-Guide.pdf>.

104. S. Bell and D. McGilivray, *Environmental Law*, Oxford, Oxford University Press, 6th ed., 2005.

می‌آید. در ژوئن ۲۰۰۶، مقامات شهر پاریس و برخی از مهم‌ترین انجمنها و اتحادیه‌های کشتیرانی و حمل و نقل، منشور حمل و نقل شهری را امضاء نمودند که مفاد آن، برای حفاظت از محیط زیست، شرایط کار و انجام بهینه فعالیت‌های شهری، مفید به نظر می‌رسد.^{۱۰۵}

امروزه تزاخم میان حقوق محیط زیست و حقوق تجارت در عرصه بین‌المللی و در چارچوب سازمان جهانی تجارت نیز از جمله موضوعات بسیار مهم در حقوق بین‌الملل قلمداد می‌گردد.^{۱۰۶}

مبحث پنجم:

تحلیل رویه قضایی فرانسه در مورد حمل و نقل شهری

به منظور ارزیابی اهمیت موضوع حمل و نقل و کیفیت هوا در شهرها، ارائه تحلیل در مورد اختلافات حقوقی می‌تواند منجر به ارتقای سطح آگاهی مراجع دخیل در امر حمل و نقل شهری از جمله سیاست‌گذاران و تصمیم‌سازان، گروه‌های زیست‌محیطی، گروه‌های تجاری و صاحبان مشاغل و پلیس شود.

الف) رویه اداری

تجزیه و تحلیل تمام پرونده‌های دادگاه اداری فرانسه از سال ۱۹۹۵ در مورد ترافیک و حمل و نقل شهری به نتایج شگفت‌انگیزی می‌انجامد. ۹ رأی معین در این مورد صادر شده است،^{۱۰۷} که بیشتر آنها در مورد مقررات تحدیدکننده دسترسی محلی کامیونها و ماشینهای سنگین می‌باشد.

اولین نکته جالب توجه این است که به رغم وضع قوانین و مقرراتی از جمله قانون هوا^{۱۰۸} و قانون نوسازی شهرها^{۱۰۹} که متضمن افزایش اختیارات و مسؤولیتهای همگانی در

105. Laetitia Deblance, *op. cit.*, p. 257.

۱۰۶. برای مطالعه بیشتر در این زمینه، نک:

Simon Baughen, *International Trade and the Protection of the Environment*, Routledge, Cavendish, New York, 2007.

107. Conseil d'Etat, Juge des référés, 26 November 2004, 274226, Commune de Wingles; Conseil d'Etat, Sect, 15 October 2004, 261254, Sarl établissements Botti; Conseil d'Etat, Sect, 26 October 2001, 223277, Hiebel; Conseil d'Etat, Sect, 8 November 1999, 142055, comité de d'efense du quartier des Gatinettes; Conseil d'Etat, Sect, 20 October 1997, 163935, Groupement intersyndical des transports routiers de Franche- Comté; Conseil d'Etat, Sect, 18 June 1997, 171084, commune de Montmélian; Conseil d'Etat, Sect., 18 June 2001, 00 Pa00467 00PA 03174m préfet de police de Paris; Court administrative d'appel de Nantes, 4 October 2001, 97Nt01725, commune de Champhol in Laetiati Deblank, *op. cit.*, p. 261.

108. Air Act

109. Urban Renewal Act

مورد این موضوعات می‌باشد، در مقایسه با سالهای ۹۵-۱۹۸۵ تعداد پرونده‌های دادخواهی افزایش نیافته است. دومین نتیجه قابل توجه که از این تجزیه و تحلیل حاصل می‌شود این است که در هیچ‌یک از این ۹ پرونده عوامل مرتبط با کیفیت هوا یا دیگر شاخصهای زیست‌محیطی خاص در این زمینه، انگیزه طرح دعوا نبوده است. در زمان بررسی مقررات مربوط به دسترسی محلی کامیونها، مضمون تصمیمات قضایی نوعاً ناظر بر انگیزه‌های مبتنی بر الزامات کاملاً عمومی از جمله حفظ امنیت و آرامش ساکنان می‌باشد، به طور نمونه، دادگاه عالی فرانسه برای حقوق اداری در رأی ۸ نوامبر ۱۹۹۹^{۱۱۱} در توجیه یک محدودیت حمل و نقل شهری اذعان نموده است که حجم سنگین ترافیک برای ساکنان و کاربران وسایط نقلیه خطرآفرین می‌باشد.^{۱۱۱} در آرای مذکور، هیچ اشاره‌ای به آلودگی احتمالی هوا یا آلودگی صوتی نشده است، در حالی که هم برای قضات و هم برای خواهان پرونده به لحاظ قانونی این امکان وجود داشته که در مواجهه با موضوعی نظیر حجم سنگین ترافیک به ملاحظات زیست‌محیطی استناد نمایند.^{۱۱۲}

تنها قضیه‌ای که تا اندازه‌ای مرتبط با موضوع حمایت زیست‌محیطی است (البته با کیفیت هوا) پرونده ۱۸ ژوئن ۱۹۹۷ می‌باشد،^{۱۱۳} که در واکنش به محدودیت عبور و مرور وسایل نقلیه بیشتر از ۱۲ تن مطرح گردید. بر طبق نظر دادگاه، مقامات شهری، حق حمایت از ایمنی ساختمانهای مجاور در مقابل خطر تخریب ناشی از لرزش عبور و مرور وسایل نقلیه سنگین را داشت. بعد از گذشت چند سال، یک قضیه دیگر در دادگاه عالی حقوق اداری فرانسه مطرح گردید. در این رأی، دادگاه بر لزوم برقراری موازنه میان توسعه اقتصادی و حمایت زیست‌محیطی تأکید کرد و مقرر نمود: «به رغم اینکه خواهان ادعا کرده که مقررات حمل و نقل شهری به دلیل اعمال محدودیتهای عبور و مرور بر وسایل نقلیه سنگین، دارای آثار سوء بر اقتصاد محلی است، اما شرایط و اوضاع حاکم بر قضیه نشان می‌دهد که این اقدامات با توجه به ظرفیت فنی شبکه راهها و به منظور برقراری امنیت راه، آرامش عمومی و حمایت زیست‌محیطی صورت پذیرفته است.»^{۱۱۴}

ب) رویه قضایی مدرن و کیفی

یک تحقیق مشابه در مورد دعاوی مدنی و کیفی در فواصل سالهای ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۵

110. French Supreme Court for administrative law

111. Conseil d'Etat, Sect., 8 November 1999, 142055, comité de défense du quartier des Gatinettes, in Laetitia Deblanc, *op. cit.*, pp. 261-262.

112. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 262.

113. Conseil d'Etat, Sect., 18 June 1997, 171084, Commune de Montmélian, in Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 262.

114. conseil d'Etat. Sect., 26 October 2001, 223277, Hiebel, in Laetitia Deblanc, *op. cit.*

صورت گرفته است. ۱۲ رأی در مورد موضوعات زیست محیطی با ارجاع به ترافیک ناشی از وسایل نقلیه سنگین صادر شده‌اند. این آراء در مورد موضوعاتی نظیر مجوز ساخت انبار، پاک کردن آلودگی خاک، آلودگی آب و انتقال زباله‌ها بودند. هیچ‌یک از این قضیه‌ها به طور مستقیم، معضلات زیست محیطی ناشی از عبور و مرور وسایل نقلیه را مدنظر قرار ندادند. تنها قضیه‌ای که تا اندازه‌ای مرتبط با موضوع مورد بحث ما بود، رأی ۱۹ مه ۱۹۹۹ بود.^{۱۱۵} دادگاه عالی حقوقی خصوصی فرانسه^{۱۱۶} در این رأی در مورد اخراج یک راننده کامیون به دلیل نقص فنی کامیون و حجم زیاد آلاینده‌های ناشی از سوخت آن مقرر نمود که شواهد و قراین موجود حاکی از آن است که راننده کامیون مقصر نبوده، بلکه عمده ایرادات ناشی از تجهیزات شرکت بازرگانی ذیربط و فقدان رعایت ملاحظات زیست محیطی توسط شرکت مزبور بوده است.^{۱۱۷}

با مروری اجمالی بر رویه قضایی مدنی و کیفری می‌توان نتیجه گرفت که تاکنون دادخواستی (اعم از عمومی و خصوصی) که مرتبط با آسیبهای زیست محیطی ناشی از عبور و مرور کامیونها و وسایل سنگین، یا ماهیت ناپایدار حمل و نقل مطرح نشده است. در فرانسه، برخلاف کشورهای دیگر از جمله هلند،^{۱۱۸} هیچ‌گونه دادخواست اداری^{۱۱۹} توسط ساکنان یا اتحادیه‌ها و انجمنهای ذیربط که با فقدان تدابیر شهری مقتضی در صورت عدم تحقق اهداف ارتقای کیفی هوا مواجه شده‌اند، مطرح نشده است. به نظر برخی از اندیشمندان، اگر قضات از مداخله در این قضایا امتناع می‌ورزند، به این دلیل نیست که آنها حق چنین مداخله‌ای را ندارند، بلکه دلیل، آن است که آنها تخصص و مهارت فنی لازم

115. Cour de Cassation, 19 May 1999, 97- 41661, Bernaud, in Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 262.

116. French Supreme Court for Private Law

117. Laetitia Deblanc, *op. cit.*

۱۱۸. در کشور هلند، استانداردهای اروپایی در مورد کیفیت هوا (خصوصاً در مورد ذرات معلق در هوا) یک جنجال داخلی ایجاد کرده است. آرای دادگاهها باعث لغو پروژه‌های مربوط به زیرساخت خیابانها در شهرهای بزرگ شده، به دلیل اینکه با اجرای پروژه‌های مذکور، احتمال نقض محدودیتهای مربوط به کیفیت هوا وجود دارد. این چالشها در واقع ناشی از تعارضات میان محیط زیست سالم و توسعه اقتصادی می‌باشد. به عنوان مثال، یک عضو شورای شهر فنلو در کنفرانس «حمل و نقل شهری»، مقاله‌ای تحت عنوان «چگونه مقررات کیفیت هوا، توسعه اقتصادی را محدود می‌کند؟» ارائه نمود. نک:

Mrs. Leppink- Schuitema. Presentation at the conference BESTUFS on 24 June 2005. <http://www.bestufs.net>.

۱۱۹. در سال ۱۹۹۶ تلاشی در رسیدگی کیفری به موضوعات زیست محیطی صورت گرفت که با شکست مواجه شد. تلاش شد که شهردار و پلیس پاریس به دلیل انجام اقداماتی که دیگران را در معرض آسیبهای ناشی از آلودگی جوی قرار می‌داد، محکوم شوند. قاضی خاطر نشان کرد که تعهدات پیشگیرانه قابل اعمال در این زمینه، دارای ماهیت کلی می‌باشند و نمی‌توانند به طور خاص در این قضیه مطرح شوند. نک:

Cour de Cassation, 25 Juin 1996, 95-86205, Roussel, in Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 262.

برای اتخاذ تصمیم در چنین پرونده‌هایی را ندارند.^{۱۲۰}

همچنین مطرح شده است که خواهان این دعاوی نیز غالباً ابزارهای و امکانات لازم برای اثبات ادعای خویش را ندارند، به طور نمونه در بسیاری موارد فاقد وکیل کارآمد و مبرز می‌باشند، از این رو فاقد شرایط مطلوب برای اثبات آثار زیست محیطی می‌باشند.^{۱۲۱} حقوقدانان این مطلب را تأیید نموده‌اند که صرف‌نظر از هلند و آلمان، در تعداد اندکی از شهرها در اروپا، رویه قضایی دادگاهها مربوط به شناسایی اصول راهنمای کیفیت هوا در حقوق ملی کشورها می‌باشد.^{۱۲۲} آنها خاطر نشان می‌کنند که در کشورهایی نظیر بلژیک، فرانسه یا انگلستان، ضرورت اعمال معیارهای محدودکننده در تضاد با دیگر منافع قرار دارد. بر همین مبنا ممکن است، برنامه صدور مجوز عبور و مرور به گونه‌ای توسط شهرداری‌ها طرح‌ریزی شود که نهایتاً منجر به افزایش ترافیک و وسایل نقلیه سنگین شود.^{۱۲۳}

ج) تصمیمات جدید شهری به نفع وسایل نقلیه غیر آلاینده

امروزه، پاره‌ای مقررات شهرهای اروپایی امتیازاتی را برای وسایل نقلیه غیر آلاینده یا بی سروصدا قائل می‌شوند. در این موارد، معیار جدیدی به رسمیت شناخته است که مستقیماً مبنی بر حمایت از محیط زیست می‌باشد. این مقررات غالباً مبتنی بر تعیین «مناطق زیست محیطی»^{۱۲۴} یا «مناطق با آلودگی کم»^{۱۲۵} می‌باشد که به لحاظ جغرافیایی، قلمرو خاصی را مشروط به محدودیتهای ویژه ترافیک به دلیل آلودگی هوا یا آلودگی صوتی در بر می‌گیرد. در آمستردام، یک کامیون بتواند در محدوده‌های مذکور با رعایت برخی شرایط، مبادرت به حمل و نقل نماید. این شرایط عبارتند از: کمتر از ۸ سال از تولید آن بگذرد، طول آن حداکثر ۱۰ متر باشد، حداقل ۸۰ درصد از محوله خود را در شهر مرکزی تخلیه یا بارگیری نماید.^{۱۲۶}

در کپنهاگ، به عنوان یکی از نمونه‌های تحقیق، کامیونهایی که کمتر از ۸ سال از تولید آنها می‌گذرد و تا ۶۰ درصد از ظرفیت آنها بارگیری شده است، از امتیازاتی برای حمل و نقل به مرکز شهر برخوردارند. در استکهلم و دیگر شهرهای بزرگ سوییس، محدوده‌های زیست محیطی از ۱۹۹۶ به وجود آمده است. مجوز دسترسی به این مناطق فقط به

120. D. Remy, *The Administrative Judge and Environmental Policies of the Environment* (2004) Special Issue *Revue Juridique de l'Environnement* 133, 140, in Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 262.

121. *Ibid.*

122. C. Backes, R. Koelmeijer and T. Van Nieuwerburgh, 'Transformation of the First Daughter Directive on Air Quality in Several EU Member States and its Application in Practice', *European Environmental Law Review*, Vol. 14, 2005, pp. 157-164.

123. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 263.

124. environmental zones

125. low-emission zones

126. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, p. 263.

کامیون‌هایی که کمتر از ۸ سال از تولید آنها می‌گذرد، اعطا می‌گردد. در برخی از شهرها، ملاک سال تولید، تغییر یافته و استانداردهای اتحادیه اروپا جایگزین آن شده، به عنوان مثال، ملاک بارگیری، مبنای عمل واقع شده است. در برلین، کامیون‌های فاقد شرایط استاندارد اتحادیه اروپا، اخیراً از ورود به مناطق زیست‌محیطی ممنوع شده‌اند. غالباً مجوزهای سالانه دسترسی به مناطق طرح ترافیک بسیار گران است. در شهر لندن، وسایل نقلیه برقی الکتریکی و وسایلی که سوخت آنها گاز طبیعی است، از پرداخت بخشی از این مبلغ معاف می‌باشند. به علاوه، از ۴ فوریه ۲۰۰۸، یک محدوده طرح ترافیک در شهر لندن ایجاد شده است که بخش عمده‌ای از این شهر را در برمی‌گیرد. در شهر میلان، وسایل نقلیه تجاری و شخصی باید برای ورود به مرکز شهر، بسته به میزان آلاینده‌های تولیدی، روزانه از ۲ تا ۱۰ یورو پرداخت نمایند. تنوع مقررات حمل و نقل شهری از یک شهر اروپایی تا شهرهای دیگر ممکن است در آینده در دستورالعمل پیشنهادی اتحادیه اروپا برای هماهنگ نمودن قواعد مربوط به مناطق سبز شهری^{۱۲۷} مورد توجه قرار گیرد.^{۱۲۸}

در فرانسه هم تعداد اندکی از شهرها، اقداماتی مشابه آنچه در قبل بیان شد، را اتخاذ نموده‌اند. در پاریس، از سال ۲۰۰۷ مواقع بعد از ظهر که اوج ترافیک خیابانها می‌باشد، فقط وسایل نقلیه تجاری که برقی، گازسوز یا منطبق با استانداردهای اروپا^{۱۲۹} می‌باشند، مجاز به حمل و نقل هستند. در شهر لانگرس^{۱۳۰}، کلیه وسایل نقلیه سنگین به استثناء وسایل برقی و گازسوز، در فواصل ساعات ۹ صبح تا ۱۰ شب از دسترسی به محدوده‌های طرح ترافیک ممنوع می‌باشند. ابتکارات مشابهی در برنامه حمایت جوی از منطقه پاریس^{۱۳۱} که در ژوئیه ۲۰۰۶ تصویب شد و هنوز هم لازم‌الاجرا نشده است، به عمل آمد. نخستین اقدام، ارائه اطلاعات مشخصی در مورد میزان آلودگی تمام وسایل نقلیه در حال گردش می‌باشد.^{۱۳۲}

دومین اقدام، متمرکز کردن کلیه مقررات در مورد وسایل نقلیه در پاریس و منطقه حومه آن می‌باشد، که با هدف ایجاد محدودیت‌های خاص برای وسایل نقلیه‌ای که بیشترین آلاینده را تولید می‌کند، صورت می‌پذیرد. سومین مکانیسم، ایجاد ممنوعیت در گردش وسایل نقلیه سنگین در روزهایی است که میزان آلودگی بالاتر از حد معمول اعلام می‌شود.^{۱۳۳} برخی از شهرهای فرانسه در مورد مشروعیت و قانونی بودن این دستورالعمل‌های محلی

127. urban Green Zones

128. Commission (EC), 'Green Paper: Towards a New Culture for Urban Mobility' COM (2007) 551 final 25 October 2007.

۱۲۹. منظور از استانداردهای اروپا در این زمینه که در پاریس لازم‌الاجرا می‌باشد، عبارت است از:

Euro Norms: Euro III now, Euro IV on 1 January 2009 and Euro V on January 2010.

130. city of Langres

131. Paris region's Atmospheric Protection Plan

132. Laetitia Deblanc, *op. cit.*, pp. 263-264.

133. *Ibid.*, p. 264.

و احتمال طرح شکایت از سوی شرکتهای حمل و نقل مورد انتقاد واقع شده‌اند. البته به نظر می‌رسد، با رعایت جوانب احتیاط بتوان چنین احتمالاتی را برطرف نمود. آنچه مسلم است اینکه ارزیابی آثار بالقوه و احتمالی ناشی از این اقدامات، امری بسیار دشوار است. اطلاعات موجود در مورد وسایل نقلیه تجاری موجود در شهرها بسیار ناقص است. با وجود این، به دلیل تفاوت‌های زیادی که میان میزان آلودگی ناشی از وسایل نقلیه مختلف وجود دارد، به طور مثال میزان آلاینده‌های ناشی از یک کامیون تولیدشده در سال ۲۰۱۰ و میزان آلاینده‌های ناشی از یک کامیون تولید ده سال قبل، منطقی به نظر می‌رسد که در مقررات، امتیازاتی برای وسایل نقلیه کمتر آلاینده در نظر گرفته شود.^{۱۳۴}

مبحث ششم:

توسعه پایدار، هدف نهایی حفاظت از محیط زیست

اصل «توسعه پایدار» یکی از مهم‌ترین اصولی است که از اعلامیه‌های حقوقی زیست‌محیطی برآمده است.^{۱۳۵} توسعه پایدار، مطابق گزارش کمیسیون جهانی توسعه و محیط زیست در سال ۱۹۸۷، عبارت است از «برآوردن نیازهای نسل حاضر بدون به خطر انداختن قابلیت‌های نسل آینده به گونه‌ای که نیازهای نسل کنونی نیز به مخاطره نیفتد». در واقع این اصل مبتنی بر توافق بر توسعه سازگار با محیط زیست و بنیان دقیق برنامه‌ریزی برای توسعه هماهنگ با محیط زیست، بر این امر تأکید می‌کند که طرح‌ها، برنامه‌ها و سیاست‌های دولتها در همه مراحل و سطوح مختلف باید با در نظر گرفتن ملاحظات زیست‌محیطی و به طور کامل سازگار با عوامل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تصمیم‌گیری صورت پذیرد.^{۱۳۶} اصل حمایت و حفاظت از محیط زیست، به عنوان اصل محوری توسعه پایدار که غالب مبنای و اصول توسعه پایدار از جمله ابزارهای تحقق این اصل تلقی می‌گردد، در قانون اساسی ایران در اصل ۵۰، در حد استانداردهای توسعه پایدار، مورد

134. *Ibid*, p. 265.

۱۳۵. توسعه پایدار در اصول مختلف اعلامیه ریو مشاهده می‌شود. اصل چهارم اعلامیه مقرر می‌کند که به منظور دستیابی به توسعه پایدار، حفاظت از محیط زیست باید به عنوان جزء تفکیک‌ناپذیر توسعه تلقی شود و نباید آن را جداگانه مورد بررسی قرار داد. نک: نیما وحدتی‌راد و سارا حاجی محمد ولی میرزا، «دستیابی به توسعه پایدار در چارچوب حق بر محیط زیست سالم»، دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت از محیط زیست، پیشین، صص ۳۹۸-۳۹۷.

۱۳۶. مفهوم توسعه پایدار با ارکان تقویت‌کننده و به هم پیوسته آن یعنی توسعه اجتماعی، توسعه اقتصادی و حفاظت از محیط زیست در همه سطوح اعم از محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی، مطرح است. نک: آیت مولایی، پیشین، صص ۴۱۱-۴۱۰.

توجه قرار گرفته است.^{۱۳۷}

اقدامات دولتها از جمله دولت جمهوری اسلامی ایران نیز در راستای مقابله با آلودگی هوا باید بر مبنای اصول توسعه پایدار صورت پذیرد. از این رو اقداماتی نظیر ایجاد محدودیت در مصرف انرژی هم با هدف کاهش آلودگی هوا و ایجاد محیط زیست سالم برای نسل حاضر و هم به منظور ذخیره انرژی برای نسلهای آینده صورت خواهد پذیرفت.

در کشورهای نظیر فرانسه، کیفیت بالای جابه‌جایی و کاهش آلودگی ناشی از کاهش تردد و وسایل نقلیه عمومی، هدف عمده پروژه توسعه پایدار را تشکیل می‌دهد. در واقع کنترل آلودگی‌های ناشی از حمل و نقل (هوا و صدا) و کاهش تراکم بیش از حد در فضا و برقراری امنیت در معابر و خیابانها هدفی است که نتیجه آن مستقیماً به بهبود کیفیت زندگی شهروندان مربوط می‌شود. طرح جابه‌جایی و حمل و نقل پاریس همگام با پروژه توسعه پایدار شهر پاریس تهیه و تدوین شده است،^{۱۳۸} که نهایتاً منجر به ارتقای کیفی هوا می‌شود.

نتیجه

آیا واقعاً می‌توانیم بگوییم که ملاحظات زیست‌محیطی به طور مشخص اقدامات محلی انجام گرفته در زمینه حمل و نقل را تحت تأثیر قرار داده است؟ به نظر می‌رسد که تاکنون به رغم پیشرفتهای اخیر در سیاست‌گذاری‌های مربوط به توسعه، چنین امری محقق نشده است. اقدامات زیست‌محیطی در برنامه‌های بلند مدت حمل و نقل شهری در فرانسه، ایتالیا و انگلستان از جایگاه مورد انتظار برخوردار نیست. در این برنامه‌های محلی، حمل و نقل شهری صرفاً به عنوان یک موضوع از اقدامات پیشگیری مدنظر قرار گرفته است. تجربیات

۱۳۷. همان، صص ۴۱۲-۴۱۱.

۱۳۸. از جمله اهدافی که در این طرح دنبال می‌شود، عبارتند از:

کم کردن آلودگی از طریق افزایش تراکم وسایل عمومی با تقسیمات جدید فضاهای عمومی؛

سیاست‌گذاری‌های جدید در پارک خودروهای شخصی که تمایل به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی را افزایش می‌دهد؛

سیاست‌گذاری جهت افزایش تمایل به پیاده‌روی و استفاده از دوچرخه از طریق ایمن سازی پیاده‌روها و ایجاد مسیرهای ویژه؛

بهبود سیستم خرید کالا در داخل شهر از طریق فناوری اطلاعات؛ و

اطلاع‌رسانی دقیق از وضعیت هوا به مردم از طریق رسانه‌های گروهی.

نک: زهره حسامی و مریم آویشن، پیشین، ص ۱۱.

و نمونه‌های عملی موجود در زمینه ساماندهی شهری در بسیاری از شهرهای اروپایی حاکی از آن است که اغلب درصدد برقراری موازنه میان منافع توسعه پایدار و محیط زیست بوده و برخی از این موارد نیز نمونه‌های موفق محسوب می‌شوند. بی‌تردید، بهره‌گیری از این تجربیات می‌تواند به بهبود سیاستهای متخذه در مورد شهرهای بزرگ کشورمان ایران نیز مفید واقع شود.

با این همه، اقدامات انجام گرفته در شهرها به عنوان اعمال ملاحظات زیست‌محیطی در حمل و نقل، هنوز محدود به چندشهر بزرگ پیشرو می‌شود. اما آیا سایر کشورها می‌توانند با لاینحل قلمداد نمودن معضل آلودگی هوا و سانسور خبری اطلاعات مربوط به وضعیت هوا و میزان آلودگی آن، همچنان سایر موضوعات را در اولویتهای اصلی خود قرار داده و معضل آلودگی هوا را نادیده انگارند؟

به رغم این واقعیت که قانونگذاری جدید، دامنه وسیعی از اقدامات ممکن در زمینه حمل و نقل شهری، خصوصاً حمایت از کیفیت هوا، دربرگرفته است اما مقررات موجود در این زمینه بسیار پراکنده و چند پاره و غیرکارآمد می‌باشد. این امر خصوصاً در مورد قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران در زمینه حفاظت از محیط زیست ملاحظه می‌شود.

بخش عمده‌ای از این اقدامات، عادی و کم‌اهمیت قلمداد می‌شوند، زیرا ناظر بر مقرراتی می‌باشند که با انگیزه ساماندهی خیابانها و حمل و نقل شهری در کشور فرانسه در نزدیک به ۵۰ سال قبل تدوین و وضع گردیدند و با گذر زمان و وقوع تحولات شگرف در زندگی شهری دستخوش هیچ تغییری نشده‌اند. انگیزه‌های حمایت زیستی محیطی و خصوصاً توجه به ارتقای کیفیت هوا، به ندرت ملاحظه می‌شود. به رغم اینکه تحولات جدیدی در تعداد محدودی از شهرهای فرانسه از جمله پاریس، لیون و مون‌تپلیه به وقوع پیوسته است، معیارهای سنتی برای تحدید دسترسی وسایل نقلیه (مبتنی بر وزن یا اندازه) هنوز هم رایج‌تر از ملاکهای مبتکرانه‌ای است که میزان آلودگی یا سال تولید وسایل نقلیه را در نظر بگیرد. این اقدامات به صورت پراکنده و گسسته است و به صورت انفرادی توسط شهرداری‌ها و مراکز سیاست‌گذاری شهری بنا به وضعیت و ضرورتهای خاص هر شهر اتخاذ می‌شوند. امروز حجم زیادی از مقررات متفاوت وجود دارد که اندازه وسایل نقلیه و ساعات دسترسی وسایل نقلیه به محدوده‌های طرح ترافیک را تعیین می‌کند. به رغم وجود تورم هنجاری در زمینه حمل و نقل شهری اما باید خاطر نشان کرد که این مقررات از جامعیت لازم برخوردار نمی‌باشد و باید توجه داشت که شرایط و اوضاع حاکم بر شهرها خصوصاً در دو دهه اخیر، دستخوش تحولات اساسی شده است که باید در قانونگذاری‌ها

لحاظ گردد. یکی از راه‌های جلوگیری از چند پارگی مقررات در این زمینه، برقراری زمینه جهت همکاری هر چه بیشتر شهرها با یکدیگر می‌باشد. در نهایت، این اقدامات بسیار ناکارآمد می‌باشند، زیرا از قدرت اجرایی لازم برخوردار نمی‌باشند.

در حال حاضر، بخش‌های محلی غالباً بر این باورند که حمل و نقل شهری باید بیشتر از طریق برقراری مذاکرات میان بخش عمومی و بخش خصوصی قاعده‌مند شود و کمتر از طریق وضع قواعدی که جنبه تحمیلی دارند، در جهت قانونمند کردن آن اقدام نمود. ایجاد یک مکانیسم مشارکتی هم در برگیرنده منافع محیط زیست و هم تأمین کننده منافع توسعه اقتصادی است. اما ایجاد «سیاست‌های نرم»^{۱۳۹} در این زمینه هنوز با موانع زیادی از جمله فقدان همکاری میان سازمان و مؤسسات مواجه می‌باشند.

اکنون با توجه به ساختار موجود در شهرها، رعایت ملاحظات زیست‌محیطی در امر حمل و نقل شهری از طریق اعمال ابزارهای الزام‌آور «سخت» ممکن است. بهترین راهکار این است که سیاست‌های سنتی دستور و کنترل به شیوه‌های مبتکرانه‌تری اعمال گردد و از این طریق بتوان سیستم حمل و نقل شهری را به سمت اهداف حمایت زیست‌محیطی از جمله الزامات مربوط به کیفیت هوا هدایت نمود، همان گونه که نهادهای ذیصلاح در شهرهای اروپایی از چنین وظایف و اختیاراتی برخوردارند.

به نظر می‌رسد به منظور حل معضل آلودگی هوا یا لاقط کاهش آلودگی هوا در شهرهای بزرگ ایران، خصوصاً تهران باید در گام نخست، چند وجهی بودن اقدامات مقتضی را مدنظر قرار داد. بدین معنا که به موضوع آلودگی هوا از ابعاد مختلف از جمله حمل و نقل شهری، اقتصاد و رونق تجاری شهرها، اقلیم و موقعیت جغرافیایی شهرها، آموزش همگانی افراد جامعه برای استفاده بهینه از انرژی به منظور کاهش آلودگی هوا و آموزش در سایر عرصه‌ها، ارتقای فرهنگ عمومی افراد جامعه برای احترام به حق مسلم سایر شهروندان بر هوای پاک و سالم و سایر جنبه‌ها نگریسته شود. تجربیات دهه اخیر به خوبی نشان داده است که صرف وضع برنامه‌ها و سیاست‌های کارآمد، بدون ایجاد بسترهای مناسب جهت اجرایی شدن آنها به حل معضل آلودگی هوای تهران و سایر شهرها کمکی نخواهد کرد، بلکه باید اولاً با بهره‌گیری از تجربیات موفق سایر کشورها در زمینه مقابله با آلودگی هوا و ثانیاً با مساعدت جستن از متخصصان و کارشناسان در عرصه‌های مختلف از جمله شهرسازی، حمل و نقل، اقتصاد، انرژی و سوخت، بازرگانی، مکانیک، آموزش و پرورش و غیره که نتایج یافته‌های آنان می‌تواند به نحوی از انحاء از میزان آلودگی هوا بکاهد، این مسیر را به نحو صحیح پیموده و از موازی‌کاری‌ها و تکرار مجدد برخی

اقدامات بی‌ثمر، احتراز نمود.

فهرست منابع

- حسامی، زهره و مریم آویشن، «چالش‌های توسعه پایدار در مبحث آلودگی شهر تهران با تأکید بر بخش حمل و نقل»، دومین همایش آلودگی هوا و اثرات آن بر سلامت، ۱۳۸۵، قابل دسترسی در مرجع مهندسی عمران: www.civilica.com
- دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست (به اهتمام احمد علی محسن زاده، نادر ساعد و علی سمعی)، حقوق محیط زیست، نظریه‌ها و رویه‌ها، تهران، انتشارات خرسندی، چاپ اول، ۱۳۸۸.
- راد، محسن، «مروری بر پیشینه آلودگی هوا، منابع و راه‌های پیشگیری»، ماهنامه علمی، آموزشی و پژوهشی شرکت نفت پارس، سال هفتم، ش ۸۲، خرداد ۱۳۸۹.
- شرعی‌پور، زهرا و عباسعلی علی‌اکبری بیدختی، «بررسی آلودگی هوای شهر تهران و ارتباط آن با پارامترهای هواشناسی»، همایش آلودگی هوا و اثرات آن بر سلامت، تهران، مؤسسه مطالعاتی زیست محیط پاک، اسفند ۱۳۸۴.
- صلاحی، جواد و سپیده ملک‌پور، «ارزیابی اقتصادی جایگزینی خودروهای فرسوده سبک بنزین‌سوز در ایران»، فصلنامه مطالعات اقتصاد ایران، سال ششم، ش ۲۰، بهار ۱۳۸۸.
- فطرس، محمدحسن و محمد نسرین‌دوست، «بررسی رابطه آلودگی هوا، آلودگی آب، مصرف انرژی و رشد اقتصادی در ایران ۸۳-۱۳۵۹»، فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی، سال ششم، ش ۲۱، تابستان ۱۳۸۸.
- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا (مصوب ۱۳۷۴/۲/۳).
- Abbot, C, *Enforcing Pollution Control Regulation, Strengthening Sanctions and Improving Deterrence*, Hart Publishing, Oxford 2009.
- Backes, C, and R Koelmeijer and T Van Nieuwerburgh, 'Transformation of the First Daughter Directive on Air Quality in Several EU Member States and its Application in Practice', *European Environmental Law Review*, Vol. 14, 2005.
- Baughen, Simon, *International Trade and the Protection of the Environment*, New York, Rutledge, Cavendish, 2007.
- Bell, S, and D McGillivray, *Environmental Law*, Oxford, Oxford University Press, 6th ed, 2005.
- Commission (EC) 'Green Paper: Towards a New Culture for Urban Mobility' COM (2007).
- Commission (EC) 'Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on Ambient Air Quality and Cleaner Air for Europe' COM(2005).
- Commission (EC) 'Thematic Strategy on Air Pollution' COM(2005).
- Council and European Parliament Directive (EC) 2002/3 of 12 February 2002 [2002] OJL 67/14.
- Council and European Parliament Directive (EC) 2002/96 of 16 November 2000 [2002] OJ 313/14.
- Council and European Parliament Directive (EC) 2004/ 107 of 15 December 2004 [2004] OJL 23/3.
- Council Directive (EC) 1999/ 96/ EC, European Parliament and of the Council of 13 December 1999 [2000] OJL44/1.
- Council Directive (EC) 91/ 542 of 1 October 1991 [1991] OJL 295/ 1.

Council Directive (EC) 96/62 of 27 September 1996 on ambient air quality assessment and management (1996] *OSL* 296/55.

Council Directive (EC) L999/ 30 of 22 April 1999 [1999] *OJL* 163/41.

Deblanc, Laetitia, "Urban Goods Movement and Air Quality Policy and Regulation Issue in European Cities", *Journal of Environmental Law*, Vol. 20, No. 2, 2008.

Gehring, U and others, 'Long- term Exposure to Ambient Air Pollution and Cardiopulmonary Mortality in Women', *Epidemiology*, No. 17, 2006.

Hancock, Jan, *Environmental Human Rights*, Ashgate Publishing, 2003.

Papadopoulou, Danai, 'The Role of French Environmental Associations in Civil Liability for Environmental Harm: Courtesy of Erika', *Journal of Environmental Law*, Vol. 21, No. 1, 2009.

Programme on 'Urban Sustainable Development', Interdisciplinary Programme on Urban Sustainable Development, January 2006.

Purdy, Ray, "Using Earth Observation Technologies for Better Regulatory Compliance and Enforcement of Environmental Laws", *Journal of Environmental Law*, Vol. 22, No. 1, 2010.

Scotford, Eloise, 'Trash or Treasure: Policy Tensions in EC Waste Regulation', *Journal of Environmental Law*, Vol. 19, No. 3, 2007.

Stephens, Tim, *International Courts and Environmental Protection*, Cambridge University Press, 2009.

The National Programme 'Goods in Cities' of the French Ministry of Transport and the Agency for the Environment Finances Studies, Surveys and experiments.

Tuinstra, W, 'Preparing for the European Thematic Strategy on Air Pollution: At the Interface between Science and Policy', *Environmental Science and Policy*, Vol. 10, 2007.

JOURNAL OF

LEGAL RESEARCH

VOL. IX, No. 2

2010-2

Articles

- Reflections on Effective Criminal Convictions and their Consequences
- The Right to Defense of Accused in Administrative Contravention Settlement Board
- Determination of Defendant
- Legal Analyses of Medical Protections of Social Security Organization

**Special Issue: Citizens Right to Healthy Environment:
Pollution of Iranian Large Cities**

- Sustainability of Urban Freight and Decreasing of Air Pollution: Environmental Ideal of Large Cities
- The Commitment to International Co-operation Countering Haze to Iran
- Deal with Electromagnetic Waves Pollutions in Metropolises
- Tehran Air Pollution and Citizen Rights on Healthy Environment
- The Effect of Intellectual Property Rights System on Metropolis Pollution
- Public Interest Litigation Concerning Environmental Matters before Human Rights Courts and National Courts
- The Right To Healthy Environment as a Hostage of Global Warming: Cancun Conference (2010)
- Right to a Healthy Environment in French Legal System

Critique and Presentation

- Economic Interest Grouping in the Fifth Development Plan

ISSN: 1682-9220



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study