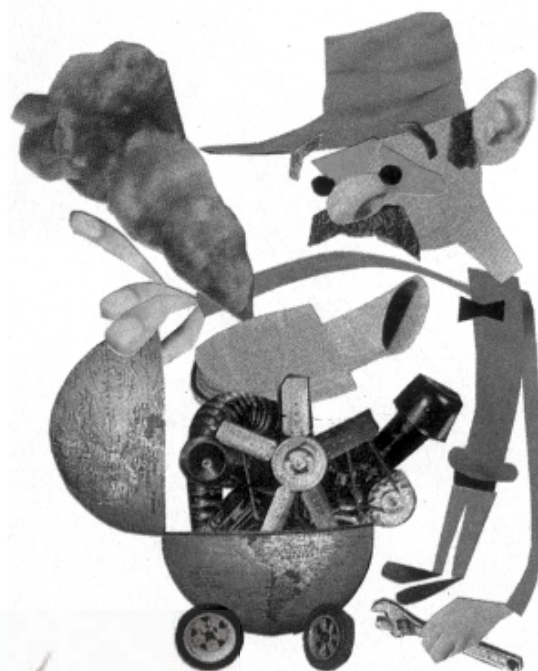


# کمدی زمینی معاینه فنی، نقره داغ و قیمت بنزین!



جلیل خوشخو



گسترش راه های ارتباطی درون شهری صورت نمی گرفت و این برنامه ها در دوره ی جدید- تصدی گری الویری- تداوم نمی یافت، امروز تهران دچار خفگی می شد.

حمایت رییس جمهور از کارگزاران امری پسندیده است، ولی این سؤال مطرح می شود که چه عواملی سبب شده که تهران در صدر شهرهای آلوده ی جهان قرار گیرد. اگر شهرداران اجازه تخریب باغات را نمی دادند، تراکم فروشی نمی کردند و به موقع به فکر سرو سامان دادن به صنعت حمل و نقل مرکز بودند و راه حل استفاده از وسیله نقلیه شخصی را برای حل مشکل ترافیک کنار می گذاشتند، تهران با چنین مشکل دشواری روبه رو می شد؟ اگر وسیله نقلیه عمومی راحت، مطمئن و سریع در اختیار مرکز نشینان قرار می دادند، آیا این همه اتومبیل سواری در خیابان های شهر در پشت چراغ قرمزها ردیف می شدند و بزرگ راه ها به اشغال خودروهای رنگارنگ در می آمد؟

اگر به جای ایجاد بزرگراه ها برای ویراژ دادن اتومبیل های ۱۰۰ میلیون تومانی آقازده ها و یا حتی موازی با آن، بر گسترش ناوگان نقلیه عمومی شهر تأکید می شد و از

مسئولان شهرهای اصفهان، شیراز، اهواز، تبریز، مشهد و اراک نیز در آن شرکت کرده اند. هوای آلوده درد مشترک تمام مرکز نشینان و بسیاری از شهرهای بزرگ کشور است ولی خود مردم در به وجود آمدن آن گناه بسیار کمتری نسبت به مسئولان دارند. مسئولان در درمان این درد عاجز مانده اند و به جای حل مشکل یا کاستن از حدت و شدت آن، به اقداماتی مبادرت کرده اند که مزید ناراحتی مردم می شود. چرا که هنوز مسئولان درد را تشخیص نداده اند و رییس سازمان حفاظت محیط زیست تازه اعلام کرده است: ۷۰ میلیارد ریال اعتبار برای طرح مطالعاتی تحقیقاتی هوای آلوده ی ۷ شهر بزرگ اختصاص یافته است.

محمدخاتمی رییس جمهور در بازدید از مرکز معاینه فنی خودروها در پارک سوار بیهقی، بدون آن که به یاد آورد در همین دهه اخیر گستره ای وسیع از باغات تهران فدای برج سازی شده و تراکم فروشی، تنفس تهران نشین ها را به شماره انداخته، درباره ی آلودگی هوای تهران می گوید: اگر طرح های شهرداری در دوره ی مدیریت آقای غلامحسین کرباسچی در مورد فضای سبز تهران و

در حالی که تهران به خفقان دچار شده، ۷ شهر بزرگ دیگر کشور گرفتار تنگی نفس اند، رییس شورای شهر تهران هوای آلوده ی تهران را مهمترین ناهنجاری مرکز می داند و شهرداری به بهانه کاهش آلودگی مردم را سرکیسه می کند و مزاحمت های طاقت فرسایی برای صاحبان خودروها به وجود آورده است، رییس جمهور در قانون مردم آزاری، یعنی در یکی از مراکز فنی معاینه خودروها، از مسئولانی که هوای آلوده برای مرکز نشینان تدارک دیده اند و آنها را به ستوه آورده اند به نیکی یاد می کند. شاید به ایشان گزارش نداده اند که شرکت ملی نفت، اداره راهنمایی رانندگی با نقره داغ کردن رانندگان و صاحبان اتومبیل بی تقصیر، ایران خودرو و سایر سازندگان یا مونتاژکنندگان، با تولید انواع خودرو با سیستم های عقب مانده و فروش آن به سه برابر قیمت های بین المللی، امان مالکان خودروها را بریده اند. این سازمان ها که خود سبب آلوده شدن هوای تهران هستند، کاسه و کوزه ها را بر سر مردم می شکنند و در این بین دلمان خوش است که کمیته ی اجرایی کاهش آلودگی محیط زیست تهران بزرگ بیش از ۸۳ نشست داشته است و

زیرزمین شهر برای رفع مسأله حمل و نقل و رفت و آمد استفاده می‌کردند و برق جایگزین سوخت های فسیلی می‌شد و خطوط مترو با سرعت توسعه می‌یافت، آیا باز تهران دچار خفگی می‌شد؟ مسؤل پیاده نشدن این طرح های مفید و چاره ساز و درمان آلودگی شهر تهران چه کسی است؟ آیا با توجه به وضع موجود، تشویق مسؤلان موجه است؟ و اصلاً ضرورتی دارد؟

استاندارد ترافیکی جهان می‌گوید: در ازای یک میلیون جمعیت یک شهر باید ۱۰۰۰ اتوبوس مکمل مترو در نظر گرفت. گفته می‌شود در تهران به طور متوسط روزی ۱۲ میلیون سفر شهری انجام می‌شود. بدون خطوط گسترده مترو، تهران به ۱۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس نیاز دارد. اگر بخواهیم خود را به حد شهر دهلی در هندوستان (که برای هر یک میلیون نفر ۶۰۰ دستگاه اتوبوس - علاوه بر مترو - دارد) برسانیم، تهران باید تا ۸ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشد. در حالی که فقط ۴ هزار اتوبوس دارد و حدود ۱۰۰۰ دستگاه نیز تحت تعمیر و سرویس هستند و در تعمیرگاه ها توقف دارند. این آمار نشان می‌دهد نه تنها از استاندارد جهانی، بلکه حتی از استاندارد کشورهای توسعه نیافته نیز عقب تر هستیم. کمبود اتوبوس درون شهری و نحوه غلط خدمات رسانی آنها و نداشتن یک شبکه گسترده ناوگان حمل و نقل زیرزمینی عامل اصلی تنگی تنفس تهران است و مسؤل آن شهرداری.

### کسب درآمد شهرداری از هوای آلوده

اگر قول آقای عطریانفر رییس شورای شهر تهران را بپذیریم، از ۴۰۰ هزار خودرو

تولیدی کارخانه های داخلی در سال، ۲۰۰ هزار دستگاه آن وارد تهران می‌شود و آلودگی هوای تهران را بازم شدیدتر می‌کند. رییس شورای شهر تهران می‌گوید: آلودگی هوای تهران مهم ترین ناهنجاری تهران است و برای مقابله با آن باید خودروهای فرسوده از رده خارج شود. در این شهر دو میلیون خودرو وجود دارد که بسیاری از آنها باید از چرخه ترافیک شهر خارج شود. عطریانفر برای مبارزه با هوای آلوده از دولت استمداد می‌کند و می‌گوید دولت باید در اجرای سیاست های کلان خود به یاری شهرداری بشتابد و در رفع این معضل بزرگ یاور شهرداری باشد.

در این گیر و دار مرتضی الویری شهردار تهران در حضور رییس جمهور وعده می‌دهد که ۴ مرکز معاینه فنی خودروها را دو نوبته می‌کند و به جای صدور برگ معاینه فنی برای ۴ هزار خودرو در روز، هر روز ۸ هزار دستگاه خودرو را از هفت خوان مردم آزاری خود عبور می‌دهد تا حداقل ۴۰ میلیون تومان در روز به خزانه سیری ناپذیر شهرداری بریزد!

شهردار از محورهای ۷ گانه مبارزه با آلودگی هوا یاد می‌کند و می‌گوید معاینه فنی خودروها یکی از این محورهاست. رییس جمهور در بازدید از مرکز معاینه فنی خودروها، مراجعه ی انبوه دارندگان اتومبیل به این مراکز را نشانه رشد آگاهی مردم می‌داند. البته درست است که مردم می‌خواهند محیط زیست پاکی داشته باشند ولی آیا خود این تراکم وسیله نقلیه در این مراکز و معطلی ۶ یا ۷ ساعته صاحبان خودروها که اکثرشان باید از بام تا شام سگ دو بزنند تا بتوانند حداقلی از امکانات معیشتی را برای خانواده هایشان فراهم آرند، نشان دهنده بی برنامه بودن

سازمان های دولتی و شهرداری نیست؟ وقتی شهرداری امکان معاینه فنی کلیه خودروها را ندارد و نتوانسته است دستگاه ها، تجهیزات و نیروی انسانی مورد لزوم را تدارک ببیند، برای چه منظور با همکاری رسانه های صوتی و تصویری و راهنمایی و رانندگی و هشدارها و اخطارهای هر ساعته مردم را به هول و ولای اندازند و آنها را به مراکز معاینه فنی می‌کشانند. در حالی که مراکز معاینه فنی خودرو ظرفیت بازبینی محدودی دارند، مأموران راهنمایی و رانندگی، اتومبیل های بدون برگ معاینه را نقره داغ می‌کنند. چرا این امر در شلوغ ترین ساعات ترافیکی انجام می‌شود و مأموران با متوقف کردن خودروها در بزرگ راه های ورودی شهر، راه بندان های طولانی که سبب "درجا کار کردن" خودروها و آلودگی بیشتر هوا می‌شود، ایجاد می‌کنند؟ این گونه کارها جز مردم آزاری، نام دیگری دارد؟ آیا برای کاهش آلودگی هوا که گفته می‌شود عامل ۷۰ درصد آن خودروها هستند، باید عوامل مشوق ایجاد کرد یا برعکس مشتاقان تنظیم موتور باید نقره داغ شوند و در هزار توی مقررات مردم آزار گیر کنند و صدها هزار ریال هزینه متحمل شوند و از قبل آن شهرداری حداقل ۱۰ میلیارد تومان به جیب بزنند؟

شهرداری در بدو ورود هر اتومبیل به محل تنظیم موتور خودروها ۵۰۰۰۰ ریال قبض صادر می‌کند و اگر خودرو معیوب تشخیص داده شود، صاحب آن باید برای مراجعه مجدد ۱۵۰۰۰ ریال دیگر نیز بپردازد، از آنجا که عیب یابی مأموران شهرداری دامنه ی وسیعی یافته است، درآمد شهرداری از مراکز معاینه فنی به چند برابر رقم ذکر شده خواهد رسید. ممکن

است شیشه خودرو شما یک ترک کوچک داشته باشد و آن را عیب خودرو خود ندانید، یا تصور کنید که رنگ رفتگی در یا گلگیر، گوشت دار نبودن لاستیک، بالانس نبودن چرخ ها و ... ربطی به آلوده شدن هوا ندارد. ولی شما حق ندارید چنین تشخیصی بدهید. کارشناسان (نمی گویم مکانیک ها) مراکز معاینه خودرو بهتر می فهمند یا شما؟! پس تردید نکنید که رنگ رفتگی در گلگیر یا روشن نشدن یکی از چراغ های ترمز حتماً هوا را آلوده می کند. بنابراین شما باید بروید این عیب ها را برطرف کنید، دوباره بپایید در صف کیلومتری بایستید، ۱۵۰۰۰ ریال دیگر به خزانه شهرداری بپردازید تا هوا آلوده نشود! تازه اگر خود به این کار اقدام نکنید، مأموران راهنمایی و رانندگی به سراغتان خواهند آمد و هر بار حداقل ۱۰۰۰۰ ریال جریمه خواهید شد.

معاون راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ اعلام کرده است تاکنون (زمان نگارش این سطور) صاحبان ۳۰۰ هزار خودرو از این بابت جریمه شده اند در حالی که خود اعلام کرده اند صاحبان خودروها تا اواخر اسفند مهلت مراجعه به مراکز معاینه فنی را دارند!

جالب اینکه خودروهای نیروی انتظامی خود به موقع تنظیم موتور نشده اند و برگ معاینه فنی دریافت نکرده اند و یکی از مراکز معاینه فنی به خودروهای این نیرو اختصاص یافته است. تازه نیروی انتظامی وظیفه شناس تر از سایر سازمان های دولتی در این مورد است. سایر سازمان ها به موضوع معاینه فنی خودروهای خود اهمیت نداده اند و همچنان محیط را آلوده می کنند.

اطلاعیه ها و پیام های پیاپی شهرداری و راهنمایی و رانندگی همه حکایت از آن داشت که دریافت برگ معاینه فنی برای کنترل و تنظیم موتور و جلوگیری از آلوده شدن بیشتر هوای تهران است، در حالی که اکنون به سالم بودن بدنه اتومبیل، درست کارکردن چراغ های مختلف، توازن محورهای چرخ ها، برف پاک کن و آب پاش شیشه، اهمیت بیشتری داده می شود. در نتیجه مراجعان به مراکز فوق بعد از پرداخت قبض ۵۰۰۰۰ ریالی غافلگیر می شوند و خود را مغبون می یابند.

شهرداری یا به اصطلاح قدیمی ها بلدیة

فخیمه پیشرفت چشمگیری یافته است. اگر ز رنگ ها از آب کره می گیرند، این مؤسسه صددرصد مردمی! با هوای آلوده سکه می زند! و به یک منبع لایزال کسب درآمد دسترسی یافته است که خیالش را از خیلی جهات آسوده می سازد.

## از شهرداری تقدیر می شود که مراکز معاینه فنی خودرو راه اندازی کرده، اما فراموش کرده اند که همین شهرداری

### ریه های تنفسی تهران را به حراج گذاشته است!

از طرفی مثل روز روشن است که تنظیم بودن موتور خودروها به تنهایی چاره هوای خفقان آور تهران نیست. اگر ۷ محور مبارزه با آلودگی هوای تهران همه هم به نتیجه برسد، هوای پاک برای مرکز نشینان تأمین نخواهد شد. دست اندرکاران ادعا دارند که مبارزه با آلودگی هوای شهر تهران که در قالب طرح جامع دنبال می شود، نتیجه آبی و فوری ندارد، بلکه نیاز به زمان دارد تا نتایجش مشخص شود. تولید اتوبوس های گازسوز و جایگزین سوخت گاز طبیعی به جای بنزین، توزیع بنزین بدون سرب، گسترش حمل و نقل عمومی، عدم استفاده از خودروهای شخصی - به ویژه زمانی که ورونگی هوا وجود دارد -، کنترل بیشتر ترافیک و بهینه کردن مدیریت راهنمایی و رانندگی، توسعه فضای سبز و ساماندهی صنایع و بالاخره آموزش همگانی و ایجاد و توسعه مراکز معاینه فنی خودروها محورهای برنامه جامع کاهش آلودگی هوا هستند که علاوه بر تهران، اکنون در اصفهان هم مورد توجه قرار گرفته است.

براساس مطالعاتی که در اصفهان صورت گرفته، آلودگی هوا، ساکنان شهرهای بزرگ و آلوده را از جنبه های روانی، رفتاری، خلقی و عاطفی آسیب پذیر می سازد. در شهرهای بزرگ و آلوده، ستیزه های خانوادگی، طلاق،

فشارهای عصبی، اضطراب، وسواس، نگرانی، تشویش و تعارضات روانی همانند دلهره و یأس خیلی بیشتر از مناطق عاری از آلودگی هواست. به موجب این تحقیقات، تنفس هوای آلوده، زمینه کاهش مقاومت بدن و ابتلای انسان به انواع بیماری ها را فراهم می کند. این تحقیقات همچنین نشان می دهد که با سوختن یک لیتر بنزین علاوه بر این که ۲۷ هزار لیتر هوای قابل تنفس از بین می رود، بلکه به ازای مصرف یک لیتر بنزین معادل ۱۱۳ لیتر گاز CO<sub>2</sub> و ۷۸ لیتر گاز سمی CO وارد محیط می شود.

### بنزین ارزان می شود!

در حال حاضر، تبلیغات فراوانی به راه افتاده است که از سال آینده عرضه بنزین بدون سرب در سراسر کشور اعمال خواهد شد. این خبر خوشی است ولی برای کاهش میزان مصرف بنزین که هوای سالم را می بلعد و آلوده کننده های خطرناک تولید می کند، چاره ای اندیشیده نشده است. در حال حاضر روزانه ۱۱ میلیون لیتر بنزین در تهران سوخت می شود و تقریباً همین اندازه بنزین روزانه از کشورهای دیگر وارد می کنیم که سالانه یک میلیارد دلار خرج روی دست اقتصاد ملی می گذارد. هزینه واردات بنزین برای هر لیتر ۲۰ سنت است که با در نظر گرفتن ۱۰ درصد هزینه حمل و نقل، قیمت تمام شده هر لیتر بنزین حدود ۱۷۶ تومان برآورد می شود. با این حساب در طول پنج سال برنامه سوم بیش از ۲۱ میلیارد و ۶۰۰ میلیون لیتر بنزین به ارزش بیش از ۴ میلیارد و ۱۲۷ میلیون دلار وارد خواهد شد. بدین ترتیب در سال پایان برنامه سوم به نسبت سال پایه (سال ۷۸) حدود ۴۰ درصد رشد واردات بنزین خواهیم داشت. این در حالی است که در سال تنها ۱۰ درصد به قیمت بنزین در پمپ بنزین ها اضافه می شود که با احتساب تورم اقتصادی، قیمت بنزین حداقل ۱۰ درصد ارزانتر از سال پیش عرضه می شود. همین امر یکی از دلایلی است که مصرف سرانه بنزین در ایران خیلی بیشتر از کشورهای پیشرفته و در حال توسعه باشد و به حدود ۵ برابر مصرف سرانه بنزین در چین برسد. این وضع علاوه بر اینکه اتلاف سرمایه ملی است و سبب آلوده شدن هوای شهرها می شود، حاکی از این است

خودروهایشان استفاده کنند. قیمت هر بسته ۱۲۰ سی سی و یگارد ۳۰۰۰ ریال است و طبق تجویز شرکت ملی نفت، باید برای هر ۴۰ لیتر بنزین بدون سرب ۴۰ سی سی از این ماده در مخزن بنزین خودرو ریخته شود. با این وضعیت، دارندگان کم درآمد خودروها که اغلب اتومبیل‌های قدیمی دارند، از اول سال ۸۱ باید در ازای مصرف ۴۰ لیتر بنزین ۲۱۰۰۰ ریال بپردازند، ولی مرفه‌ترین قشرهای جامعه که خودروهای مدل بالا دارند، در ازای همین میزان بنزین باید ۲۰۰۰۰ ریال پرداخت کنند. (با احتساب بنزین لیتری ۵۰۰ ریال در سال ۸۱) و از میلیارد‌ها ریال یارانه مواد نفتی بهره‌مند شوند و همچنان عرصه زندگی را بر اکثریت مردم تنگتر سازند. اقلیتی ثروتمند بیشترین انرژی را مصرف می‌کنند و با اتومبیل‌های خود (که در مواردی برای هریک از اعضا خانواده یک دستگاه تدارک دیده‌اند)، هوا را از اکسیژن‌تی می‌سازند و اکسیدهای کربن و گوگرد به آن می‌افزایند. بیشترین رقم یارانه بنزین در واقع به ثروتمندان داده می‌شود که نیازی به یارانه ندارند و قیمت اندک بنزین برای آنها موجب تشویق این قشر به مصرف بیشتر شده است. روشن است که ثروتمندان ساخت و ساز بیشتر هم دارند، آنها درخت‌ها را ریشه کن می‌سازند، به جای آن تیرآهن می‌کارند، باغات را ویران می‌کنند و به جای آن دیوارهای بتونی و سیمانی و سایر مصالح قد می‌کشند و مانع جابه‌جایی هوای آلوده با هوای پاک می‌شوند. از سوی دیگر، عدم توجه مسئولان به شهرستان‌های دور و نزدیک، اقتصاد نابسامان و از هم‌پاشیده‌ی بسیاری از استان‌ها و شهرستان‌های محروم، افزایش بیکاری، نبودن شغل و پول در گردش سبب شده که ترمینال‌های مسافربری تهران مملو از مهاجران ریز و درشت شود. آنها ناگزیر از بردن از یار و دیار خود هستند تا بلکه در تهران که امکانات نه تنها شهرستان‌ها بلکه کل کشور را به خود اختصاص داده است و محور رشد اقتصادی به حساب می‌آید، شغلی بیابند و یک زندگی بخور و نمیر برای خود تدارک ببینند. روشن است تراکم جمعیت بیشتر، آلوده‌تر شدن هوا را نتیجه خواهد داد، این روند همچنان ادامه دارد.

است و کارخانه دولتی نمی‌خواهد این هزینه را تحمل کند، اگرچه از قبل آن، ثروت کلان کشور حیف و میل و آلودگی بالای جان مردم می‌شود، برایشان اهمیتی ندارد. مهم ثروت اندوزی آن‌هاست که تحقق می‌یابد.

**شرکت ایران خودرو با فروش پیکان با یک سیستم عقب مانده، شرکت ملی نفت با عرضه بنزین گران به کم درآمدها و شهرداری با راه انداختن مراکز معاینه فنی و بالاخره راهنمایی و رانندگی با نقره داغ کردن صاحبان اتومبیل‌های ارزان و قدیمی، برای جان اکثریت تهران نشینان شده‌اند.**

### بنزین گران‌تر برای کم‌درآمدها

از اول سال ۸۱ دارندگان اتومبیل‌های مدل پایین، بنزین را گرانتر از دارندگان مرفه خودروهای مدل بالا مصرف خواهند کرد، شاید تعجب آور باشد، ولی واقعیت دارد. شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران ۱۲۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری کرده تا

### در مراکز معاینه فنی شهرداری

### کشف شد که خوردگی رنگ

### بدنه، بالانس نبودن چرخ،

### روشن نشدن چراغ ترمز و ...

### نیز باعث آلودگی هوای می‌شود

از فروردین ماه سال آینده در تمام جایگاه‌های عرضه، بنزین بدون سرب، بفروشد. بنزین بدون سرب موتور اتومبیل‌های به اصطلاح مدل پایین را به هم می‌ریزد و سوپاپ‌ها را خراب می‌کند. تمام خودروهایی که قبل از سال ۱۳۷۲ در داخل کشور ساخته شده‌اند و اتومبیل‌های خارجی که پیش از سال ۱۹۸۵ تولید شده‌اند، باید با بنزین بدون سرب، ماده‌ی مکملی در باک بنزین بریزند تا موتورهای آسیب کمتری ببینند. شرکت یاد شده اعلام کرده است، دارندگان خودروهای قدیمی با افزودن ماده‌ای به نام "ویگارد" - به معنای محافظ سوپاپ - می‌توانند از بنزین بدون سرب در

که دولت یارانه هنگفتی به ثروتمندان می‌دهد، تا فرزندان آنها با اتومبیل‌های گران بها و ویراژهای خطرناکشان جان مردم را به خطر بیندازند و هوا را آلوده‌تر سازند.

آمار گواهی می‌دهد که ۳۰ درصد افراد جامعه که از قشر مرفه هستند، بیش از ۶۰ درصد مصرف کل بنزین را به خود اختصاص داده‌اند و طبق آمارهای ارائه شده ۳۷ درصد کل اتومبیل‌های شخصی به ۱۰ درصد از مرفه‌ترین خانواده‌ها تعلق دارد و مابه‌التفاوت ۱۷۶ تومان قیمت هر لیتر بنزین وارداتی و ۴۵ تومان قیمت هر لیتر بنزین عرضه شده در پمپ بنزین‌ها به صورت یارانه به مرفه‌ترین قشرهای جامعه می‌رسد.

نداشتن یک نظام عقلایی و عادلانه در توزیع و مصرف بنزین یا سوخت سبب شده که در دو دهه اخیر هزینه و فرصت زمانی بالایی از دست برود.

اگر قیمت خودرو در ایران واقعی شود تا مردم بتوانند خودروهای فرسوده خود را تبدیل به خودروهای نو و کم مصرف کنند، اگر تولید خودروهای پرمصرف (مثلاً پاترول با ۲۴ لیتر مصرف برای هر ۱۰۰ کیلومتر) متوقف گردد، اگر بنزین به قیمت واقعی آن عرضه شود و در قیمت‌گذاری آن تورم و قیمت بنزین وارداتی رعایت شود، مصرف عادلانه خواهد بود و به میزان زیادی از آلودگی شهرهای بزرگ نیز کاسته خواهد شد. نکته مهم اینکه مردم دیگر حاضر نخواهند شد خوروی بخرند که در هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۲ تا ۲۴ لیتر بنزین مصرف کند. باتوجه به استانداردهای جهانی در حال حاضر ۵ تا ۷ لیتر بنزین برای طی ۱۰ کیلومتر مسیر خورو، معیاری سنجیده است. از سوی دیگر، هزاران لیتر بنزین در جایگاه‌های توزیع بر زمین می‌ریزد و هدر می‌رود، این به خاطر بی‌توجهی رانندگان نیست، بلکه برای این است که پمپ‌های بنزین استاندارد نیستند و از سوی دیگر باک پیکان و برخی دیگر از خودروهای وطنی همانند خود خودرو سیستم عقب مانده‌ای دارد و نقص باک و همچنین سوختگیری توسط رانندگان به گونه‌ای است که باک اگر خالی هم باشد به محض بنزین‌گیری، بنزین از آن بیرون می‌زند. اصلاح سیستم موتور و باک این خودروها هزینه‌بردار