7/7053

T.C.
ENERJİ VE TABİİ KAYNAKLAR BAKANLIĞI
Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı GÖNLÜDUR

Ankara

Sayı : B.15.0.APK.0.23.300-917
Konu : Yazılı Soru Önergesi

7238 06 MAYIS 2002

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: T.B.M.M. Başkanlığı'nın 01.05.2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-14918/35049 sayılı yazısı.

Ankara Milletvekili Sayın Cemil ÇİÇEK'in tarafıma tevcih ettiği, 7/7053-14918 esas no'lu yazılı soru önergesi T.B.M.M. İç Tüzüğü'nün 99'ncu maddesi gereği cevaplandırılarak ekte gönderilmiştir.

Bilgilerinize arz ederim.

Zeki ÇAKAN
Bakan

EKLER :
Ek 1- Önerge Cevabı (3 sayfa)

DAĞITIM:
Gereği :
T.B.M.M. Bşk.

Bilgi :
Başbakanlık
Devlet Bakanlığı
(Sn. H.Hüsamettin ÖZKAN)

7-7053

ANKARA MİLLETVEKİLİ SAYIN CEMİL ÇİÇEK'İN
YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI
(7/7053-14918)

Bilindiği gibi doğalgaz ucuzluğu yanında temizliği ile de bütün dünyada tercih edilen bir enerji kaynağı olarak görülmekte ve kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. Bu arada bir çok ülkede LPG yanında doğalgazın da ulaşım vasıtalarında kullanımının teşvik edildiğini görüyoruz. Bu kapsamda, 1995 yılında yapılan düzenlemelerle ülkemizde de LPG ve doğalgazın araçlarda kullanımı yolu açılmıştır. Ancak gerekli düzenlemeler tamamlanmadığı için doğalgazın araçlarda kullanımı söz konusu olamamaktadır.

Soru 1:

Diğer alternatif yakıtlara oranla hem daha ucuz, hem de daha çevreci olduğu bilinen doğalgazın araçlarda da kullanılmasının ülkemiz açısından yararlı bir uygulama olacağını düşünüyor musunuz?

Cevap 1:

Doğal gazın araçlarda kullanımını öne çıkartan üç temel avantaj bulunmaktadır. Bunlardan birincisi ve en önemlisi çevresel etkilerinin çok az olması; ikincisi enerji arzı açısından doğal gaz rezervlerinin petrole göre daha uzun ömürlü olması ve dağıtım ağında istasyonların beslenmesinde süreklilik sağlanabilmesidir. Doğal gazın üçüncü önemli avantajı ise petrol türevi yakıtlardan çok daha ekonomik olmasıdır. Doğal gazın en ekonomik yönü akaryakıt maliyetleri olmakla birlikte, bakım ve onarım giderleri açısından da araç sahiplerine önemli avantajlar sağlamasıdır.

Dünyada kullanım tarihçesi 1940'lı yıllara uzanmakla birlikte 1990'lı yıllarda hızlanan Sıkıştırılmış Doğal Gaz (SDG) kullanımı, petrol türevi yakıtlara göre; emisyon gazları bakımından ortalama olarak NOx'de %77, CO'de %70, partiküllerde %99 daha az çevreyi kirlettiği, ekonomik olarak konvansiyonel yakıtlardan daha ucuz olduğu ve tutuşma sıcaklığının yüksek olması nedeniyle araçlarda güvenlik açısından diğer yakıtlardan daha az risk

taşıdığı bilinmektedir. Araçların SDG'li araçlara dönüşümünde Arjantin, Rusya, Pakistan, Hindistan, Mısır gibi gelişmekte olan ülkeler öne çıkmaktadır. ABD, Kanada, Japonya, AB'ne üye gelişmiş ülkeler orjinal SDG'li araçların üretimi yoluyla özellikle çevre duyarlılığı noktasında orta ve uzun vadede toplu taşıma ve yük taşımacılığı yapan araç filolarında %20'lere varan oranlarda SDG kullanımını hedeflemektedirler. Bu kapsamda 1996 yılından başlamak üzere Avrupa'nın değişik ülkelerinde pilot uygulamalar yapılmış, BP, BG gibi yakıt istasyonlarında işletme faaliyetinde bulunan uluslararası şirketler yeni faaliyet alanı olarak SDG'ye yatırım yapmışlardır.

Özellikle son dönemlerde gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde taksi, otobüs, kamyon gibi ticari araçlarda SDG kullanımına yönelik bu eğilimin ülkemizde de yaygınlaşmasının yukarıda bahsedilen yararlarının yanında başkaca katkıları olacağı muhakkaktır. Araçların doğal gaza dönüşümü ile birlikte makro anlamda otomobil yan sanayi ve servis hizmetlerinde teknolojik gelişmeler ile birlikte yeni istihdam alanları yaratılacaktır. Bununla birlikte Türkiye'nin doğal gaz alımında yapmış olduğu uzun vadeli anlaşmaları ile akaryakıtta arz güvenliği de sağlanmış durumdadır.

Soru 2:

Yapılan anlaşmalarla alım taahhüdünde bulunduğumuz, ancak çeşitli nedenlerle iç piyasada tüketemediğimiz doğalgazın bu şekilde kullanılmasının sorunun çözümü açısından olumlu katkılar sağlayacağı görüşüne katılıyor musunuz?

Cevap 2:

Türkiye'de 1990'lı yılların başında İstanbul ve Ankara Büyükşehir Belediyeleri tarafından otobüslerin doğal gaz ile çalıştırılması ve dolum istasyonu kurulması yönünde bir çalışma olmuş ve 100'ün üzerinde aracın dönüşümü yapılmıştır. Ayrıca, İstanbul'da 1996 yılında özel bir dolum istasyonu açılmıştır. O dönemde dönüşüm maliyetlerinin yüksekliği ve daha sonra projenin gelişimi yönünde yatırımlar yapılmadığı için SDG kullanımı sınırlı kalmıştır. Halbuki Avrupa'da eş zamanlı uygulanan pilot projeler, SDG kullanımının Avrupa'ya yaygınlaşmasını sağlamıştır.

Türkiye'de bilinen doğal gazlı araç sayısı 190 olup, kısa vadede araçlarda doğal gaz kullanımının tüketime yansıması beklenmemektedir. Bununla birlikte, doğal gazlı araçların yaygınlaşmasına paralel orta ve uzun vadede doğal gaz tüketiminde kayda değer artışlar sağlanacağı öngörülmektedir.

Soru 3-4:

Şu anda doğalgazın araçlarda kullanımının önündeki yasal ve idari engeller nelerdir? Bu engellerin ortadan kaldırılması için Bakanlık olarak herhangi bir çalışma yapıyor musunuz?

Doğalgaz istasyonlarının oluşumu ile ilgili olarak çıkarılacak bir yönetmelik ile sorunun aşılacağı iddiası doğru mudur? Doğru ise bu yönetmelik bu güne kadar neden hazırlanıp yürürlüğe konmamıştır?

Cevap 3-4:

Araçların doğal gaza dönüşümü ile ilgili olarak firmaların yetkilendirilmesi hususunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın 1995 yılında yapmış olduğu yasal düzenlemeler doğal gaz dönüşümünü de kapsamaktadır. Bunun dışında 2 Mayıs 2001 tarihinde yürürlüğe giren 4646 sayılı Doğal Gaz Piyasası Düzenleme Kanunu'nda belirlenen yedi ana faaliyet alanından biri de Sıkıştırılmış Doğal Gaz Dağıtımı'dır. Yasaya göre bu konuda faaliyet gösterecek firmaların Enerji Piyasası Düzenleme Üst Kurulu'ndan izin alması gerekmektedir. Konu ile ilgili yasal düzenleme çalışmaları EPDK tarafından yapılmakta olup, mevcut dağıtım ağında yer alan istasyonların ve yeni kurulacak istasyonların sıkıştırılmış doğal gaz faaliyetine ilişkin yasal düzenleme çalışması devam etmektedir.