

2015

PETROL

PETROL SANAYİ DERNEĞİ



PETDER

PETROL SANAYİ DERNEĞİ

2015

SEKTÖR RAPORU

Bilgi Notu: PETDER Sektör Raporu, sektöre yönelik verilen, verilmesi planlanan bir danışmanlık hizmeti kapsamında değil, sektöre ilişkin gelişmeler hakkında kamuyu ve üyeleri bilgilendirmek üzere hazırlanmaktadır. Bu sebeple, Petrol Sektör Raporları bir danışmanlık hizmeti olarak yorumlanmamalıdır. Teşebbüsler, aylık Petrol Sektör Raporlarında yer alan bilgilere dayanarak verecekleri kararların beklentilerine uygun sonuçlar doğurmayabileceğinin farkında olmalıdır. Raporlarda yer alan bilgilerin doğruluğuna azami ölçüde hassasiyet göstermekle birlikte, bilgilerdeki hata, eksiklik, farklı yorumlama ve ticari amaçlı işlemlerde kullanılmasından doğabilecek zararlardan Petrol Sanayi Derneği hiçbir şekilde sorumlu değildir. Teşebbüsler, Petrol Sektör Raporlarının bu niteliğinin farkında olarak hareket etmelidir.

İÇİNDEKİLER

- 1 Başkanın Mesajı
- 3 Genel Sekreterin Mesajı
- 4 1. Yönetici Özeti
- 10 2. Dünyadaki Sektörel Gelişmeler
- 14 3. Sektördeki Önemli Gelişmeler
- 20 4. Sektörel Etkinlikler
- 26 5. Sektörel İstatistikler
 - 26 5.1 Ham Petrol ve Akaryakıt Fiyatlarına İlişkin Gelişmeler
 - 30 5.2 Dolaylı Vergiler ve Fiyat Bileşenleri
 - 34 5.3 Petrol ve LPG Sektörü İstatistikleri
- 40 6. Diğer Sektörel İstatistikler
 - 40 6.1 Motorlu Taşıtların Sayıları
 - 42 6.2 Gayri Safi Yurt İçi Hasıla ve Otomotiv Yakıtı Tüketimleri Değişim Oranları
- 44 7. PETDER'den Haberler
- 54 8. Projeler
 - 54 Atık Motor Yağlarının Yönetimi Projesi
 - 59 Bir Varil Bir Ağaç Sosyal Sorumluluk Projesi
 - 60 Yeni İletişim Kanalları
 - 61 10 Numara Yağın Akaryakıt Olarak Kullanılmasının Zararlarına İlişkin Kamu Spotu
- 62 9. Yasal Düzenlemeler
- 68 10. PETDER Hakkında

ŞEKİLLER

- 7 Şekil 1: Ürün Türlerine ve Yıllara Göre Vergi Dağılımları
- 26 Şekil 2: 2009-2015 Akdeniz Piyasalarındaki Brent Tipi Ham Petrol (\$/Varil), Motorin, Benzin ve Otogaz LPG Fiyatlarının Gelişimi
- 27 Şekil 3: 2015 Yılı Akdeniz Piyasalarında ve Türkiye Pompa Fiyatlarında Değişim Oranları
- 28 Şekil 4: Benzinin Fiyat Oluşumu
- 29 Şekil 5: Motorinin Fiyat Oluşumu
- 30 Şekil 6: Akaryakıt ve LPG'den Sağlanan Toplam Dolaylı Vergilerin Yıllara Göre Değişimi
- 30 Şekil 7: 2014 ve 2015 Yılları Petrol Ürünlerinden Sağlanan Dolaylı Vergi Gelirlerinin Dağılımı
- 30 Şekil 8: Pompa Fiyatı Bileşenleri
- 31 Şekil 9: 2014-2015 Aylar İtibariyle Benzin Marjı
- 31 Şekil 10: 2014-2015 Aylar İtibariyle Motorin Marjı
- 32 Şekil 11: 2015 Yılı AB ve Türkiye Benzin Ortalama Vergileri
- 32 Şekil 12: 2015 Yılı AB ve Türkiye Motorin Ortalama Vergileri
- 34 Şekil 13: Dağıtım Şirketlerinin İstasyon Sayıları
- 35 Şekil 14: Akaryakıt Türlerindeki İşlem Hacimleri
- 35 Şekil 15: LPG Türlerindeki İşlem Hacimleri
- 35 Şekil 16: Toplam Motorin Tüketimi
- 35 Şekil 17: Standart Motorin ve Özel/Farklılaştırılmış Motorinin Toplam Motorin Tüketimi İçindeki Payları
- 36 Şekil 18: Toplam Benzin Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi
- 36 Şekil 19: 95, 97 ve Katkılı Benzinin Toplam Benzin Tüketimi İçinde Payları
- 36 Şekil 20: LPG Otogaz Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi
- 36 Şekil 21: Otomotiv Yakıtları Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi
- 36 Şekil 22: Otomotiv Yakıtlarının Tüketim Payları
- 37 Şekil 23: Benzin ve Otogaz LPG Tüketim Payları
- 37 Şekil 24: Siyah Ürünlerin Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi
- 37 Şekil 25: Toplam Akaryakıt Tüketiminin Değişimi
- 37 Şekil 26: Akaryakıt Türlerinin Toplam Akaryakıt Tüketimi İçindeki Payları
- 38 Şekil 27: Türkiye Madeni Yağ Tüketim Miktarları
- 38 Şekil 28: Türkiye Madeni Yağ Tüketim Miktarları
- 39 Şekil 29: 2014 ve 2015 Yıllarında Taşıt Yağları Tüketim Miktarları
- 39 Şekil 30: 2014 ve 2015 Yıllarında Motor Yağları Tüketim Miktarları
- 39 Şekil 31: 2014 ve 2015 Yılları Endüstriyel Yağlar Tüketim Miktarları
- 39 Şekil 32: 2014 ve 2015 Yılları Özel Ürünler Tüketim Miktarları
- 40 Şekil 33: Trafikteki Araç Sayısı ve Otomotiv Yakıtları Tüketimi Değişimi
- 41 Şekil 34: Trafığe Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı
- 41 Şekil 35: Benzinliden Motorinli Araca Geçiş
- 42 Şekil 36: 1000 Kişiye Düşen Araç Sayısı
- 43 Şekil 37: Yıllık Otomotiv Yakıtı Tüketimi ve GSYİH Büyüme Oranları
- 54 Şekil 38: Yıllara Göre Oluşması Muhtemel ve Toplanan Atık Motor ve Şanzıman Yağı Miktarları
- 55 Şekil 39: PETDER Atık Yağların Yönetimi Projesi, Yıllara Göre Toplanan atık Motor Yağı Miktarı
- 55 Şekil 40: 2015 Yılında Toplanan Atık Motor Yağlarının Sektörel Dağılımı
- 56 Şekil 41: Yıllara Göre Oluşması Muhtemel ve Toplanan Atık Motor ve Şanzıman Yağı Miktarları

TABLolar

- 8 Tablo 1: 2015 Yılı Petrol Ürünleri Tüketimleri Ocak - Aralık
- 9 Tablo 2: 2015 Yılı Otomotiv Yakıtları Vergi/Fiyat Bilgileri
- 34 Tablo 3: Petrol ve LPG piyasalarında Lisans Sayıları
- 38 Tablo 4: Türkiye Madeni Yağ İthalat, İhracat ve Tüketim Miktarları
- 72 Tablo 5: 2006-2015 Akaryakıt ve LPG Tüketimleri - Özet Veriler



BAŞKANIN MESAJI

Türkiye akaryakıt sektörü 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle rekabetçi serbest bir pazar haline gelmiştir. Petrol Piyasası Kanunu'nun sağladığı ivmeyle birlikte, akaryakıt sektörü ekonomiye sağladığı katkı ve hacmi bakımından en büyük sektörlerden biri olmuştur. Akaryakıt sektörü ulaşım, inşaat, altyapı ve sanayi sektörleri dahil olmak üzere tüm sektörlerle yakıt sağlamaktadır.

2015'te PETDER Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildim ve o günden bu yana birçok zorlukla karşılaştık. Sektörün geçtiğimiz yıl içinde bulunduğu zorlu koşulları atlattığındaki destek ve katkıları için tüm Yönetim Kurulu ve komite üyelerinin yanı sıra Derneğimizin çalışanlarına da teşekkürlerimi sunuyorum.

2015 akaryakıt sektörü için özel bir yıldır. Sektör Eylül 2015'te yoğun bir sözleşme yenileme süreci geçirdi ve bunun da ötesinde, sektörün bu dönemi yıl boyunca ortaya çıkan belirsizlik ortamında tamamlaması gerekti. Bu belirsizliklerin birçoğu pazar koşullarından değil, kamu tarafından uygulamaya konan düzenlemelerden kaynaklanmıştır.

Sektör, Kasım 2014'te EPDK tarafından alınan "Fiyatların Takibine İlişkin Kurul Kararı"nın olumsuz etkilerini açıklamaya çalışırken, Şubat 2015'te iki ay süreyle bir yıl içerisindeki ikinci tavan fiyat uygulaması yürürlüğe girmiştir. Tavan fiyat uygulamasının hemen ardından dağıtıcı firmalarla bayiler arasındaki marj paylaşımını belirleyen, filo indirimleri ile finansal promosyonları kaldıran akaryakıt fiyatları hakkındaki taslak karar yayınlanmıştır. Bunlara ek olarak, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı terminallere sayaç yerleştirilmesini gerektiren yeni bir düzenleme getirmiştir.

Birbiriyle bağlantılı ve sektöre önemli finansal ve operasyonel maliyetler getiren bütün bu konular üzerinde aynı anda çalıştık ve hangisine öncelik vereceğimizi belirlemede zorlandık. Bununla birlikte, PETDER olarak çeşitli platformlarda uygulamaların sektörde ne boyutta tamir edilemez hasarlara yol açtığı açıklayarak ve çözümler üreterek çok iyi tepki verdiğimizizi düşünüyorum.

Sektörün yukarıda bahsi geçen tüm konularla uğraşması gerekse de, 18 Eylül 2015 tarihi itibarıyla akaryakıt istasyonlarının birçoğunun dağıtıcı firmalarla sözleşmesi başarıyla yenilenmiştir. Bu konuda başta EPDK üst yönetimi olmak üzere, Petrol ve LPG Dairelerinin yönetici ve uzmanlarına destek ve çabaları için teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Daha önce de belirttiğimiz üzere, 2014 yılında sektör zarar etmiş ve hiçbir dağıtıcı firma Kurumlar Vergisi sıralamasında ilk 100'e girememiştir. 2015 yılı için de sonuçlar farklı değildir. Bu duruma rağmen, sektör tüketim miktarı olarak 2015 yılında %14 büyümüş, müşterilerine maksimum faydayı sağlayacak şekilde ülkemizin her yerinde 7/24 en üst kalitede ürün ve hizmet sunmaya devam etmiştir.

15 üyesiyle sektörün yaklaşık %85'ini temsil eden Derneğimiz, gerek kamuoyuyla olumlu ilişkileri gerek paylaştığı kapsamlı bilgi ve verilerle istikrarlı ve kalıcı iletişim ağları kurmakta ve bu ağları sürekli geliştirmektedir.

Aynı zamanda 2004 yılından bu yana "Atık Motor Yağlarının Toplanması Projesi"ni sürdüren PETDER, "Bir Varil Bir Ağaç Sosyal Sorumluluk Projesi" ile de çocuklarımıza yeşil bir çevre bırakmayı hedeflemektedir. Her yıl yayımlanan PETDER Sektör Raporları, PETDER'in faaliyetleri hakkında bilgi vermenin yanı sıra sektörün yıl boyunca odaklandığı temel konuları özetlemekte ve sektöre ilişkin istatistiksel veri sunmaktadır. 2015 Sektör Raporunun hazırlanmasında katkıları bulunan PETDER çalışanlarına teşekkürlerimi sunuyorum, bu raporun sektörümüz ve tüm kamuoyu için faydalı olmasını diliyorum.

Martin Thomsen
PETDER Yönetim Kurulu Başkanı



GENEL SEKRETERİN MESAJI

Akaryakıt Dağıtım Sektörü 2015 yıl sonu itibarıyla 91 dağıtıcı, 107 depolama tesisi, 13.000'e yakın bayisi ve 250.000'den fazla doğrudan istihdamı ile faaliyet göstermekte, milyonlarca müşteriye ülkemizin her yerinde 7/24 üstün kalitede hizmet vermektedir.

- ▶ 2015'te toplam otomotiv yakıtları tüketimi, önceki yıla göre %13,7 oranında artarak yaklaşık 33 milyon m³ olarak gerçekleşmiştir.
- ▶ Akaryakıt sektörünün oluşturduğu toplam parasal büyüklük 2015 yılında 2014 yılına göre %0,5 artmış ve 114,3 milyar TL'ye ulaşmıştır.
- ▶ Tüketim verileri üzerinden yapılan hesaplamalara göre, petrol sektöründen sağlanan dolaylı vergiler her yıl artmış ve 2015 yılında 70,2 milyar TL düzeyine ulaşmıştır.

Derneğimizce hazırlanan bu rapor, yıllık sektör raporu olarak gerek sektörümüz gerek kamuoyu tarafından takip edilen önemli bir kaynak olup, sektöre ilişkin istatistiksel verilerin yanı sıra yıl içerisindeki gelişmeleri de sunmaktadır.

Raporumuzun ilk bölümünde, 2015 yılında sektörümüzün için önem taşıyan gelişmeler ile rakamsal veri ve grafikler yer almaktadır. İkinci bölüm ise PETDER'in katılmış veya düzenlemiş olduğu belli başlı toplantı ve etkinlikleri içermektedir.

Sektör Raporumuzun yanı sıra web sitemiz, akıllı telefon uygulamamız, Atık Motor Yağı Toplama Projesi Yıllık Faaliyet Raporumuz, aylık bültenlerimiz ve basın duyurularımız vasıtasıyla sektörümüzü ve kamuoyunu sektörümüzle ilgili gelişmeler ve konular hakkında sürekli olarak bilgilendirmekteyiz.

PETDER olarak kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları ile iş birliği içerisinde hem ülkemizi, hem sektörümüzü tüm taraflar bir arada, omuz omuza geleceğe taşımayı hedefliyoruz.

2015 Yılı Sektör Raporu'nun tüm paydaşlarımıza ve kamuoyuna faydalı olmasını diliyorum.

Niyazi İter
Genel Sekreter

1

YÖNETİCİ ÖZETİ

SEKTÖREL GELİŞMELER

EPDK'nın Tavan Fiyat Kurul Kararı

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun 20 Şubat 2015 Tarih ve 29273 Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Kurul Kararı ile ülkemizde satılan benzin ve motorin türü ürünlerin satış fiyatlarında iki ay süreli tavan fiyat uygulamasına geçilmiştir. Karar sonrası PETDER Aylık Petrol Bülteni'nde yayınladığı konuya ilişkin yazı bu raporun ileriki bölümlerinde yer almaktadır.

Yayımlanan Kararda gerekçeye yer verilmemiş, Karar'ın Petrol Piyasası Kanunu'nun 10. Maddesine dayandığı ifade edilmiştir. Söz konusu maddede EPDK'ya tanınmış olan tavan fiyat belirleme yetkisinin kullanılabilmesi için petrol piyasasında faaliyetleri veya rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran veya doğurabilecek nitelikte anlaşma veya eylemlerin piyasa düzenini bozucu etkiler oluşturması ve gerekli işlemlerin başlatılması gereklidir.

Hem daha önce verilmiş olan ve soruşturma açılmasına yer bulunmayan kararlar, hem Rekabet Kurulu tarafından PETDER ve bu şirketlere tanınan muafiyetler göz önüne alınarak, bundan önce veya halihazırda piyasada rekabetin engellendiğini gösteren hiç bir bulgu olmadığı gibi, bu yönde başlatılmış bir işlem de olmamıştır.

Karar sadece marjları değil, aynı zamanda dağıtıcılar ve bayiler arasındaki marj dağılım yüzdesini de belirlemiştir. Bu yönüyle kararın, bayiler ve dağıtıcılar arasında özel hukuk yükümlerine göre yapılan mevcut sözleşmeler açısından da son derece olumsuz mali ve hukuki sonuçlara yol açacağı ifade edilmiştir.

EPDK ve Akaryakıt Sektörü işbirliği içinde çalışmalıdır.

PETDER üyesi akaryakıt dağıtım şirketleri, müşteriye sunulan hizmet ve kalitede, bundan daha da önemlisi iş sağlığı emniyet ve çevre konularında her zaman en üst seviyeyi hedeflemekte, birçok

ülkeye kıyasla daha rekabetçi ve titiz bir tutum sergilemektedir.

Sektörde, sürdürülebilir ve etkinlik sağlayacak uygulamaların yürürlüğe konulmasının ancak EPDK ve sektörün ortak çalışmalarıyla mümkün olacağına inanmaktayız.

Rekabet Kurumu Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliğ Taslağı

Rekabet Kurumu Şubat ayında "Akaryakıt ve Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) (Tüplü ve Dökme LPG Hariç Olmak Üzere) Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (Tebliğ No: 2015/X)" taslağını internet sitesinde yayımlamıştır.

Özel Tüketim Vergisi (I) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliğ Taslağı

Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından, ÖTV'deki dağınık yapının toparlanması ve mevzuatın anlaşılır hale getirilmesi için yapılacak değişikliklerden ilki olan ve akaryakıt sektörüne ilişkin düzenlemeleri içeren "Özel Tüketim Vergisi (I) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliğ Taslağı" internet sitesinde yayınlanmıştır.

İstisnalar ve vergi indirimine ilişkin uygulamanın nasıl yapılacağına yer verilen taslakta, diplomatik, askeri amaçlı ve petrol arama üretim istisnalarının şartları, bunlardan yararlanabilecekler ve yapılacak işlemler netleştirilmiştir.

Taslakta, deniz ve hava araçlarının yakıtlarının ithali veya yurtiçi teslimlerinde yapılacak işlemler de detaylı olarak açıklanmıştır.

Bayi Denetim Sisteminde Değişiklik

"Petrol Piyasasında Dağıtıcı Lisansı Sahiplerinin Bayi Denetim Sistemine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında 27/06/2007 tarihli ve 1240 sayılı Kurul Kararında Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kurul Kararı" 12 Şubat 2015 tarihinde EPDK tarafından kabul edilmiştir.

Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik

2 Aralık 2014 tarih ve 29193 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile sektörümüzün iş yapış şekli köklü bir değişime uğramıştır. Yönetmelik ile Türkiye’de satılacak tüm ürünler için antrepo uygulaması kaldırılmıştır ve milli tanklar ile bağlantısı bulunmayan antrepo tanklarında sadece transit yakıtlar tutulması kararlaştırılmıştır. Ayrıca Türkiye’ye ithalat yoluyla girecek ürünler, kurulacak sayaçlardan geçerek millileştirilecektir. Yapılan düzenleme akaryakıt tedarik zincirinde yeni ilave maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olacaktır.

Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Zorunluluğu

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik ile tehlikeli madde taşımacılığı sürecinde yer alan ve bir takvim yılı içerisinde net elli ton ve üstü miktarlarda işlem yapan, taşıyan, gönderen, paketleyen, yükleyen, dolduran ve boşaltan konumunda olan işletmelere yaptıkları işleri, uluslararası anlaşmalar ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak yapmalarına yardımcı olmak amacıyla Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı (TMGD) bulundurma zorunluluğu getirilmiştir.

Bayi Sözleşmelerinin Yenilenmesi (18 Eylül)

Rekabet Kurulu’nun 5.3.2009 tarih ve 09-09/186-56 sayılı ve 5.3.2009 tarih ve 09-09/187-57 sayılı Kararlarında, bayi ve dağıtıcı şirketler arasında imzalanan bayilik sözleşmesi ve buna bağlı intifa hakkı sözleşmesini Rekabet Hukuku kapsamında değerlendirerek, 2002/2 Sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği’nde öngörülen grup muafiyetinden ancak 18.09.2010 tarihine kadar yararlanacaklarına, bu tarihten sonra ise muafiyetten yararlanamayacaklarına karar vermiştir. Bu karar sonrası sektörde 18 Eylül önemli bir tarih olarak söylemlerimize dahil olmuştur.

Bu süreç ve kritik tarih, EPDK’nın başta Petrol ve LPG Daireleri yöneticileri ve uzmanlarının destekleri ve gayretleriyle ciddi bir problem yaşanmadan aşılmıştır. Desteklerinden dolayı PETDER ve üyeleri olarak kendilerine teşekkürlerimizi sunuyoruz.

LPG’de Zorunlu Stok Yükümlülüğü

Ülkemizde satışa sunulan LPG’nin %83’ü ithal edilmektedir. İthalat farklı ikmal noktalarından

gerçekleştirilmekte, dönem dönem uluslararası piyasalarda ve bölgesel şartlarda meydana gelen gelişmeler sonucunda ikmal problemleri ortaya çıkmaktadır. Nihai tüketicilerin bu dönemlerde sıkıntı çekmemesi ve ürün temininin sürekliliği için LPG ulusal stok yükümlülüğünde ürünlerin birbirlerine tahvil edilebilmesinin çok faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Uzun dönemde bu uygulama muhtemel ikmal problemlerinin çözümünün yanı sıra stok yönetiminin optimizasyonu, etkinliği ve verimliliği açısından da yararlı olacaktır.

PETDER olarak, yaşanan sıkıntıların, zorunlu stok yükümlülüğünde ürünlerin birbirlerine tahvili yoluyla aşılabileceği düşünülmektedir. Ancak uygulamaya ilişkin bir gelişme yaşanmamıştır.

PROJELER

Atık Yağların Yönetimi Projesi

21 Ocak 2004 tarihinde yayınlanan “Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği” ile madeni yağ üreticilerine, ithalatçılarına piyasaya sürülen motor yağlarını atık hale geldikten sonra toplama yükümlülüğü getirilmiştir.

30 Temmuz 2008 tarihinde yenilenen Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği sonrasında, Petrol Sanayi Derneği İktisadi İşletmesi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 4 Eylül 2008 tarihinde Yetkilendirilmiş Kuruluş olarak atanmıştır.

PETDER son on yılda topladığı 160.103 ton atık motor yağını lisanslı işletmelerde hammadde ve enerji olarak ülkemize geri kazandırmış veya bertaraf ettirmiştir. 2015 yılında PETDER tarafından atık motor yağı üreticilerine 14.516 sefer yapılarak toplam 17.801 ton atık motor yağı toplanmıştır.

PETDER ayrıca 1 Varil 1 Ağaç Projesi ile kamu kurumlarından toplanan her bir varil atık motor yağı için bir fidan dikmektedir. 2014 yılında 15.000 adet fidan diken PETDER proje kapsamında doğaya toplam 71.500 ağaç kazandırmıştır.

SEKTÖREL İSTATİSTİKLER

Ham Petrol ve Akaryakıt Fiyatlarına İlişkin Gelişmeler

Dünya ham petrol fiyatlarındaki hareketlilik nedeniyle 2015 yılında da akaryakıt pompa fiyatları gündemdeki yerini ve önemini korumuştur.

Brent tipi ham petrol uluslararası piyasalarda 2015 yılına varil başına 50 \$ civarında bir fiyat ile başlamış, 2015 yılı ortalarında 67 \$'lara kadar çıkarak yılın en yüksek seviyesine ulaşmış ve yıl sonuna kadar bir düşüş trendine girmiştir.

2015 Aralık ayı sonu itibarı ile Brent tipi ham petrol 30 \$'lara kadar inmiştir. Ham petrol fiyatlarındaki bu hareketlilik Akdeniz piyasalarındaki ürün fiyatlarını etkilemiş ve 2015 yılında benzin fiyatları en yüksek 716 \$/ton en düşük 439 \$/ton, motorin ise en yüksek 620 \$/ton en düşük 336 \$/ton olarak gerçekleşmiştir.

Petrol ve LPG Sektörü İstatistikleri

2015 yılı sonu itibarı ile petrol piyasasında 4 rafineri (lisanslı 6 rafineri), 91 dağıtıcı ve 12.704 istasyonlu akaryakıt bayisi EPDK'dan lisanslı olarak faaliyet göstermektedir. Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) piyasasında ise 87 dağıtıcı ve 10.556 otopaz istasyonu EPDK'dan lisanslı olarak faaliyet göstermektedir. Veriler istasyon sayılarının sınırlı da olsa artmaya devam ettiğini göstermektedir. Akaryakıt ve LPG dağıtım şirketi sayıları da tarihinin en yüksek rakamına ulaşmıştır.

Akaryakıt sektörünün oluşturduğu toplam parasal büyüklük 2015 yılında 2014 yılına göre 0,5 artmış ve 114,3 milyar TL'ye ulaşmıştır.

Toplam akaryakıt tüketimi 2015 yılında %14,0 oranında artarak yaklaşık 23,3 milyon ton olmuştur.

Dolaylı Vergiler

Türkiye'de akaryakıt ve LPG sektörlerinden sağlanan dolaylı vergilerin toplamı, tüketime de bağlı olarak her yıl artış göstermiştir. Tüketim verileri üzerinden yapılan hesaplamalara göre, petrol sektöründen sağlanan dolaylı vergiler 2015 yılında 70,2 milyar TL düzeyine ulaşmıştır. Yapılan hesaplamalar, 2010 yılından beri petrol sektöründen sağlanan toplam dolaylı vergi gelirinin 332,1 milyar TL'ye ulaştığını göstermektedir.

2015 yılında benzinde bir litrelik pompa fiyatının ortalama 2,86 TL'sini (pompa fiyatının %63,8'i) dolaylı vergiler oluşturmuştur. Bu tutar motorinde 2,17 TL/lt (pompa fiyatının %57,2'si) ve LPG otopazda 1,25 TL/lt (pompa fiyatının %51,8'i) olarak hesaplanmıştır. 2015 yılı ortalama ÖTV tutarları, benzinlerde 2,1765 TL/lt, motorinlerde 1,5945 TL/lt, LPG otopazda 0,8837 TL/lt olarak belirlenmiştir.

Motorlu Taşıtların Sayıları

TÜİK verilerine göre 2015 yılı sonu itibarı ile trafiğe kayıtlı toplam 19.994.472 adet taşıtın %53,0'ünü otomobil, %16,3'ünü kamyonet, %14,7'sini motosiklet, %8,5'ini traktör, %4,0'ünü kamyon, %2,2'sini minibüs, %1,1'ini otobüs, %0,2'sini ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır.

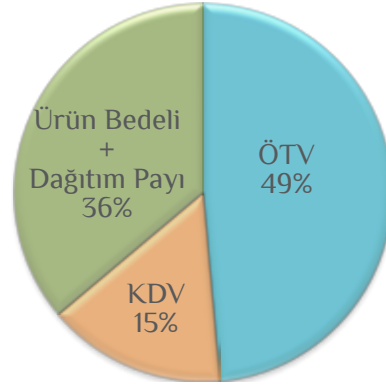
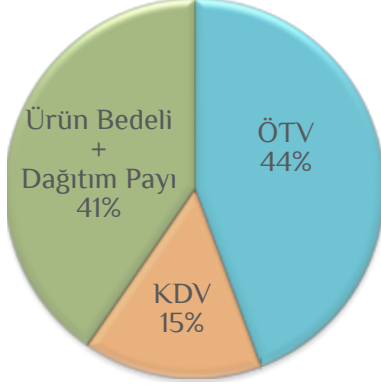
Kullanılan yakıt cinsine göre motorin ve oto LPG kullanan araç sayısında belirgin bir artış olmuştur. Buna karşın, 2015 yılında 2014 yılına göre benzin kullanan araç sayısında çok küçük miktarda azalış gerçekleşmiştir. Benzinli araç sayısı son yıllarda genel olarak bir azalma eğilimindedir.

Şekil 1: Ürün Türlerine ve Yıllara Göre Vergi Dağılımları

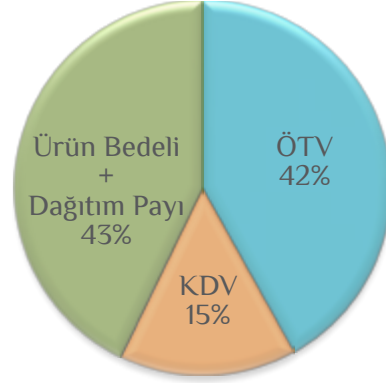
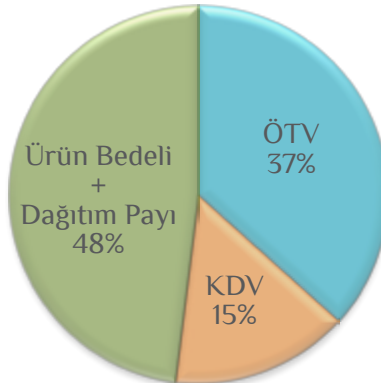
2014

2015

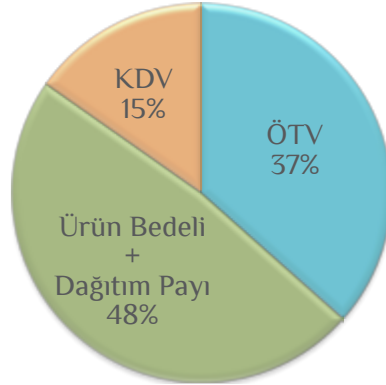
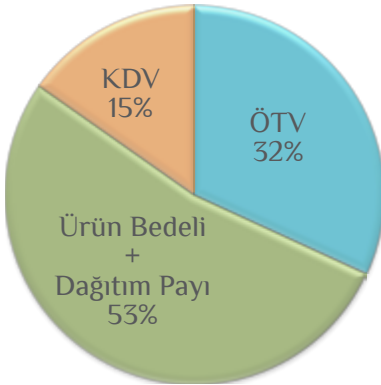
KURŞUNSUZ BENZİN 95



MOTORİN



LPG OTOGAZ



Tablo 1: 2015 Yılı Petrol Ürünleri Tüketimleri Ocak - Aralık

A)	Akaryakıt Ürünleri (m ³)	2014	2015	Fark
	95 Oktan (katkılı dahil)*	2.440.076	2.614.258	7,1%
	Kurşunsuz 97 ve Üzeri Oktanlı*	132.564	193.302	45,8%
	Toplam Benzinler	2.572.640	2.807.561	9,1%
	Motorin*	15.411.746	17.281.102	12,1%
	Motorin (Diğer)*	5.953.700	7.417.325	24,6%
	Toplam Motorinler (m³)	21.365.445	24.698.426	15,6%
	Otogaz* (m ³)	5.068.600	5.480.800	8,1%
	Toplam Otomotiv Yakıtları * (m³)	29.006.685	32.986.787	13,7%
B)	LPG Ürünleri** (ton)			
	Dökme*	145.895	176.281	20,8%
	Tüplü*	800.949	815.547	1,8%
	Otogaz*	2.838.408	3.069.237	8,1%
	Toplam LPG (ton)	3.785.252	4.061.065	7,3%
C)	Yağlama Yağları (ton)			
	Taşıt Yağları	201.192	210.807	4,8%
	Endüstriyel Yağlar	169.072	175.730	3,9%
	Deniz Yağları ve Gresler	46.457	45.303	-2,5%
	Toplam Yağlama Yağları (ton)	416.721	431.840	3,6%
D)	Taşıt Tanıma Sistemi Satışları (m ³)	2014	2015	Fark
	Benzinler	153.088	119.419	-22,0%
	Motorinler	2.692.076	2.445.968	-9,1%
	Toplam TTS Satışları (m³)	2.845.164	2.565.387	-9,8%

* EPDK Petrol ve LPG Piyasası Sektör Raporları değerleri ve PETDER verileri kullanılarak hesaplanmıştır. Akaryakıt verileri 14 şirketten ve Yağlama Yağları verileri 8 şirketten gönüllülük esasına göre PwC tarafından temin edilerek hesaplanan ülke toplamıdır.

** Standartize LPG dahil.

Tablo 2: 2015 Yılı Otomotiv Yakıtları Vergi/Fiyat Bilgileri

A) Türkiye Akaryakıt Fiyatları (TL/lt) *	2014	2015	Fark
Benzin - Pompa (95 Oktan)	4,91	4,48	-8,8%
Motorin - Pompa (Standart 10ppm)	4,35	3,80	-12,5%
Otogaz - Pompa (LPG)	2,78	2,42	-13,0%
Vergisiz Benzin (95 Oktan)	1,98	1,62	-18,2%
Vergisiz Motorin (Standart 10ppm)	2,09	1,63	-22,0%
Vergisiz Otogaz (LPG)	1,47	1,17	-20,6%
B) Uluslararası Piyasalarda Petrol ve Ürünlerin Fiyatı **			
Brent (USD/Varil)	99,3	53,7	-45,9%
Brent (TL/Varil)	217,5	146,4	-32,7%
Benzin, CIF Med (TL/1000lt)	2.027,6	1.554,2	-23,3%
Motorin, CIF Med (TL/1000lt)	1.902,5	1.388,5	-27,0%
LPG, CIF Med (TL/1000lt)	1.694,6	1.078,7	-36,3%
C) Hesaplanan Toplam Dolaylı Vergiler (Milyar TL) ***			
Akaryakıt ÖTV	39,91	45,72	14,6%
Akaryakıt KDV	16,40	16,46	0,4%
LPG ÖTV	5,62	6,04	7,4%
LPG KDV	2,08	1,99	-4,0%
Toplam Dolaylı Vergiler	64,0	70,2	9,7%

* EPDK web sayfasında yayınlanan 8 akaryakıt şirketinin (İstanbul Avrupa yakası) verilerinden hesaplanmıştır.

** Kaynak : Argus Monthly report

*** Toplam tüketim verileri kullanılarak hesaplanmıştır (Akaryakıt için beyaz ve siyah ürünler dahil, madeni yağ hariçtir).

2

DÜNYADAKİ SEKTÖREL GELİŞMELER

1974 yılında kurulan ve merkezi Fransa'da bulunan International Energy Agency tarafından her yıl yayımlanan World Energy Outlook raporu küresel çapta enerji eğilimlerinin yanı sıra petrol, doğalgaz, kömür ve yenilenebilir enerji gibi alanlarda detaylı veriler ve öngörüler sunmaktadır. 2015 yılı raporunda enerji ve akaryakıt sektörlerine ilişkin olarak özetle aşağıdaki bilgiler yer almaktadır.

Küresel enerjide değişimin işaretleri son Dünya Enerji Görünümü raporunu (WEO) takip eden 12 ay içerisinde artmıştır.

Petrol fiyatları, diğer yakıtların fiyatlarının dünyanın birçok yerinde birbiri ardına hareketlilik göstermesiyle, keskin bir şekilde düşmüştür. Hindistan ve Endonezya'nın da dahil olduğu ülkeler petrol fiyatlarındaki düşüşten yararlanarak fosil yakıt sübvansiyonlarını sonlandırmışlardır. Orta Asya'nın bazı bölgelerindeki kargaşanın ortasında, dünyanın en büyük hidrokarbon kaynağı sahiplerinden biri olan İran'ın petrol piyasalarına dönüşüne imkân sağlayabilecek bir yol açılmıştır. Kalkınmasında daha az enerji-yoğun bir safhaya girmesi nedeniyle Çin'in küresel eğilimleri yönlendirme rolü değişmektedir.

2014'te yenilenebilir kaynaklar dünyanın yeni enerji üretim yatırımlarının neredeyse yarısını oluşturmuştur. Dünya çapında, zorunlu enerji verimliliği düzenlemesinin kapsamı küresel tüketimin dörtte birinden fazla genişlemiştir.

COP21 öncesinde verilen taahhütler daha düşük karbonlu ve daha verimli bir enerji sistemine yönelim konusunda yeni bir itici güç sağlamakta, ancak enerji konusunda artan küresel ihtiyaç resmini değiştirmemektedir.

Merkezi senaryomuz 2040 yılına doğru özellikle Hindistan, Çin, Afrika, Orta Doğu ve Güneydoğu Asya kaynaklı olarak küresel enerji kullanımının üçte bir artacağını ortaya koymaktadır. Demografik ve yapısal ekonomik eğilimlerle birlikte daha yüksek verimlilik sayesinde OECD ülkelerindeki toplam tüketim 2007 yılında ulaşılmış olduğu tepe noktasından düşerken, OECD üyesi olmayan

ülkeler küresel enerji kullanımındaki tüm artıştan sorumludur. Azalan enerji kullanımında başı Avrupa Birliği (2040'a kadar olan dönemde -%15), Japonya (-%12), ve Birleşik Devletler (-%3) çekmektedir. COP21 taahhütleri birçok ülkede düşük karbonlu yakıtlar ve teknolojilerde patlama yaratmakta ve fosil kaynaklı olmayan yakıtların günümüzde küresel karışımda %19 olan payını 2040 itibarıyla %25'e çıkarmaktadır. Fosil yakıtlar arasında yalnızca doğal gazın – en az karbon-yoğun olanı – payının arttığı görülmektedir.

Çin küresel enerji talebi lokomotifini yeniden ayarlamaktadır.

Çin'in büyüme için daha az enerji-yoğun bir modele geçmesi küresel eğilimler üzerinde büyük etkilere sahiptir.

Hindistan dünya enerji sahnesinin merkezini ele geçiriyor.

WEO-2015'te derinlemesine ele alınan Hindistan, küresel enerji talep artışında dörtte birlik pay ile en büyük paya sahiptir.

Hindistan'ın enerji ihtiyaçlarının karşılanması büyük bir sermaye taahhüdünün yanı sıra enerji güvenliği ve çevre boyutları itibarıyla sürekli bir kararlılık gerektirmektedir.

Evrensel enerji erişimi 2030 hedefine ulaşılması için daha yüksek tempo zorunludur.

Hindistan, halkına enerji erişiminin sağlanması konusunda hızla kazanımlar elde etmektedir, ancak küresel düzeyde herkes için uygun fiyatlı, güvenilir, sürdürülebilir ve modern enerji sağlanmasına yönelik yetersiz kalınmaktadır.

Piyasalar arz fazlasını ortadan kaldırdıkça petrol fiyatları yükselmekte, ancak riskler devam etmektedir.

Petrol piyasasındaki düzenleme süreci çok nadiren düzgün çalışır, ancak merkezi senaryomuzda, 2020 itibarıyla piyasa 80\$/varil seviyesinde yeniden dengelenecek ve bundan sonra ise fiyatta yeniden artış olacaktır.

Yıllık ortalama 900 binvaril/gün ilave ile talep 2020'ye kadar artacaktır. Ardından 2040'taki 103,5 binvaril/gün'lük artış yüksek fiyatlar, sübvansiyonların kaldırılması çabası (reform sürecindeki ivmelenmenin petrol fiyatı yükselirken bile korunması şartıyla), verimlilik politikaları ve alternatif yakıtlara geçiş nedeniyle hafifleyecektir. Birleşik Devletler, AB ve Japonya hep birlikte petrol taleplerinin 2040 itibariyle yaklaşık 10 binvaril/gün seviyesine ineceğini öngörmektedir. Arz tarafında ise düşüşte olan arama ve üretim

faaliyeti harcamaları (2015 yılında %20'den fazla olacağı tahmin edilen) OPEC üyesi olmayan ülkelerin birleştirilmiş üretiminin bir sonucu olarak 2020'den önce 55 binvaril/ günün hemen üzerinde bir noktada en üst seviyeye ulaşacaktır. OPEC ülkeleri arasındaki üretim artışının başını Irak ve İran çekmektedir, ancak her iki ülke de büyük zorluklarla karşı karşıyadır. Tüm dünyada petrol ve gaz arama ve üretim yatırımlarında mevcut bölgelerde azalan üretimin telafi edilmesi ve gelecekteki üretimin bugünkü seviyelerde sabit



tutulabilmesi için yıllık 630 milyar \$'lık (endüstrinin geçen beş yılda toplam yıllık ortalama harcadığı miktar) bir artış gereklidir. Arzdaki mevcut artış petrol piyasası güvenliği hakkında bir rahatlama nedeni olmamalıdır.

Konvansiyonel olmayan petrolün (tight oil) kısa yatırım döngüsü ve fiyat sinyallerine hızlı bir şekilde tepki verme yeteneği, petrol piyasasının çalışma biçimini değiştirmektedir, ancak Birleşik Devletler'de konvansiyonel olmayan petrol kaynağının gelişiminde sağlanan yoğunluk, eninde sonunda maliyetleri artırmaktadır.

ABD'nin konvansiyonel olmayan petrol üretimi 2020'lerin başlarında yatay bir seyir izlemekte ve 5 binvaril/gün değerinin hemen üzerinde kalmakta, bunun sonrasında ise kademeli bir azalma başlamaktadır.

Fiyatlar daha uzun süre düşük kalırsa ne olur? Petrol fiyatlarının daha uzun bir süre düşük seyredeceği gerçeği göz ardı edilemez.

Düşük Petrol Fiyatı Senaryosu içerisinde bunun hangi koşullarda gerçekleşebileceğini ve enerji sektörü için ne anlama geleceğini inceliyoruz. Bu senaryoda petrol fiyatı bu on yılın sonuna kadar 50\$/varil seviyesine yakın kalmakta, 2040 yılında ise yeniden 85\$/varil seviyesine kademeli olarak yükselmektedir.

Bu gidişat küresel ekonominin yakın dönemde düşük büyüyeceği; daha istikrarlı bir Orta Doğu ve OPEC'in petrol piyasasındaki büyük payını korumak amacıyla stratejisinde kalıcı bir değişikliğe gideceği (global enerji karışımında petrolün konumunu koruyacak fiyat da olması halinde); daha esnek üretime sahip OPEC üyesi olmayan ülkelerin ve özellikle de ABD'nin konvansiyonel olmayan petrol arzı varsayımlarına dayanmaktadır. Taşımacılık sektörünün etkisiyle yükselen taleple, petrol kullanımı 2040 yılında 107 binvaril/gün seviyesine çıkmaktadır.

Uzun vadede petrol piyasasının bu şekilde gelişmesi ihtimali üretici gelirleri üzerindeki etki nedeniyle azalacaktır.

OPEC petrol ihracatı gelirleri daha yüksek üretime rağmen merkezi senaryomuzdakine göre dörtte bir oranında düşmektedir. Düşük fiyatlar tüketiciler için her zaman iyi haber değildir. Ekonomik faydalar, Orta Doğu'nun ithal ham petrole daha fazla güvenmesi ve yatırımın azalması halinde fiyatta keskin bir sıçrama meydana gelmesi riski ile

dengelenmektedir. Fiyatların uzun süre çok düşük kalması, gaz arzı konusunda gerekli yatırımlarının yapılmamasına ve bu da gaz arz güvenliği konusunda endişelerin artmasına sebep olacaktır.

Düşük petrol fiyatları tek başına elektrik sektöründe, yenilenebilir enerji teknolojilerinin kullanımı konusunda büyük bir etkiye sahip değildir. Ancak bunun için politika yapımcıların gerekli piyasa kurallarını, politikaları ve sübvansiyonları oluşturmada kararlı kalmaları gerekir.

Biyoyakıtlara ilişkin genel bakış, tıpkı elektrik ve doğal gazla çalışan vasıtaların tercih edilmesi ve daha verimli teknolojilere yatırım yapılmasının teşvik edilmesi konularında olduğu gibi, daha ucuz konvansiyonel taşıma yakıtlarının engeline takılmaktadır. Düşük Petrol Fiyatı Senaryosunda, daha uzun geri ödeme süreleri merkezi senaryomuzdaki neredeyse %15'lik enerji tasarrufu olanağının, yukarıda bahsedilen arabalarda, kamyonlarda, uçaklarda ve diğer son-kullanım ekipmanında yapılan 800 milyar \$ değerindeki verimlilik iyileştirmeleri fazlasıyla ihtiyaç duyulan enerji geçişinin, kaçırılması anlamına gelmektedir.

Doğal gaz için düzlüğe çıkış söz konusu değildir. Kademeli olarak karbondan arındırılan bir enerji sistemi için daha karbon-yoğun yakıtların yerini alan ve yenilenebilir kaynakların entegrasyonunu destekleyen doğal gaz uygundur. Neredeyse %50'ye varan bir tüketim artışı ile doğal gaz, fosil yakıtlar arasında en hızlı büyüyen yakıt türüdür.

Kömür için önümüzde çalkantılı bir dönem var. Kömür, 2000 yılında %23 olan küresel enerji karışımındaki payını bugün %29'a yükseltmiştir, ancak bu pay artışının arkasındaki itici güç yavaş yavaş azalmaktadır - ve yakıtın talihi ters dönmektedir.

Elektrik sektörü karbonsuzlaştırma ücretinde başı çekiyor.

Elektrik birçok son-kullanım sektöründe payını arttırmakta olup, 2040 itibarıyla enerji tüketiminin dörtte birini oluşturmakta; elektrik sektörü karbondan arındırılmış bir enerji sistemine giden yolda liderlik etmektedir.

Verimlilik tedbirleri güç kazanıyor. Enerji verimliliği küresel ekonomi %150 büyürken 2040 itibarıyla dünya enerji talebindeki büyümeyi üçte birle sınırlandırmak konusunda kritik bir rol



oynamaktadır.

Denge, düşük karbon teknolojilerine doğru kayıyor. Daha düşük karbon enerjisi seçeneklerine yönelik politika tercihleri, maliyetlerdeki eğilimlerle desteklenmektedir, petrol ve gazın çıkartılması gittikçe daha pahalı hale gelmekte, yenilenebilir kaynakların ve daha verimli son kullanım teknolojilerinin maliyetleri düşmeye devam etmektedir.

Seyahatin yönü değişmektedir, ancak hedef hala 2 derecenin altıdır.

COP21 ile hızlanan politika eğilimlerindeki kaymaya rağmen, iklim değişikliğinin en kötü etkilerinden kaçınmak için daha fazlasına ihtiyaç duyulmaktadır. Çok fazla ihtiyaç duyulan küresel enerji geçişinin başlamış olduğuna dair çok bariz işaretler vardır, ancak bunun hızı yükselen CO2 emisyonları trendinin kalıcı olarak tersine çevrilmesini sağlamak için henüz yeterli değildir. Merkezi senaryomuzda düşük karbonlu teknolojilere yapılan yıllık yatırım artmaktadır, ancak 2040'a kadar yenilenebilir enerjiye yatırılan toplam 7,4 trilyon \$, küresel enerji arzına yapılan toplam yatırımın ancak %15 kadarına karşılık gelmektedir. Elektrik arzının sürekli olarak karbondan arındırılması durumuna son kullanım sektörlerinde benzer şekilde hızlı bir kayma ile uyum sağlanamamaktadır. Bu sektörlerde endüstri için yakıt olarak kömür ve gazın veya taşıma yakıtı olarak petrolün yerini bir başka yakıtla bırakması çok daha zor ve pahalıdır. Sonuç

olarak, bugünkü haliyle enerji politikaları, CO2 emisyonlarının daha az artmasına yol açmakta; ancak emisyonların ekonomik büyümeyle ilişkisini tamamıyla ortadan kaldırmadığı gibi 2°C hedefine ulaşmak için gereken biçimde emisyonlarda mutlak bir azalma sağlamamaktadır. Haziran 2015'te yayınlanan bir WEO özel raporu olan Enerji ve İklim Değişikliği'nde herhangi bir net ekonomik maliyet olmaksızın 2020 itibariyle enerji ile ilgili emisyonların azaltılması konusunda -ki bu 2°C sonucuna giden kapı açık kalacaksa bir zorunluluk olacaktır- bir tepe noktasına ulaşılması için daha fazla ne yapılabileceğini göstermiştir bunlar:

- ▶ Endüstri, bina ve taşıma sektörlerinde enerji verimliliğinin artırılması,
- ▶ En az verimli olan kömürle çalışan enerji santrallerinin kullanımının kademeli olarak azaltılması ve bunların inşasının yasaklanması,
- ▶ Enerji sektöründeki yenilenebilir kaynaklı enerji teknolojilerine yapılan yatırımların 2014 yılındaki 270 milyar \$ değerinden 2030 itibariyle 400 milyar \$ değerine artırılması,
- ▶ Devam etmekte olan son kullanıcılara verilen fosil yakıt sübvansiyonlarının 2030'a kadar kademeli olarak kaldırılması,
- ▶ Petrol ve gaz üretimindeki metan emisyonlarının azaltılmasıdır.

WEO – 2015 merkezi senaryomuzdan elde edilen tahminlerle güçlendirilen sonuç, dünyanın 2°C hedefine uygun bir emisyon gidişatı izlemesi için, COP21'de üzerinde anlaşmaya varılmış olan çerçevenin gittikçe daha kuvvetli hale gelen iklim taahhütlerini sağlayacak bir prosedür temin etmesi gerektiğidir.

Uzun vadeli karbonsuzlaşmaya ilişkin açık ve güvenilir bir vizyon, yatırım için doğru sinyallerin sağlanması ve düşük karbonlu, yüksek verimli bir enerji sektörünün iklim değişikliğine karşı mücadele konusundaki uluslararası çabaların merkezinde olmasına olanak verilmesi için hayati önem taşımaktadır.

Uluslararası Enerji Ajansı tarafından hazırlanan World Energy Outlook ©OECD/IEA 2015 yayınının Yönetici Özeti bölümüne dayanarak hazırlanmıştır. Lisans: <http://www.iea.org/t&c/termsandconditions/>. Uluslararası Enerji Ajansı World Energy Outlook 2015 yayınının Yönetici Özeti bölümünün orijinal İngilizcesinin yazarıdır. Yazı Türkçeye Petrol Sanayi Derneği'nin sorumluluğu altında çevrilmiştir ve Uluslararası Enerji Ajansı yazının Türkçe adaptasyonunda sorumluluk üstlenmemektedir.

3

SEKTÖRDEKİ ÖNEMLİ GELİŞMELER

BENZİN VE MOTORİN TÜRLERİNDE MANGAN İÇERİĞİ

EPDK tarafından 29 Ocak 2015 tarih ve 29251 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Kurul Kararı’nda motorin ve benzin türlerinde 31/12/2015 tarihine kadar “mangan içeriği” parametresinin aranmayacağı yer almıştır. Kararda ayrıca, motorin ve benzin türlerinin analizine ilişkin Muayene, Analiz veya Doğrulama Raporu tanzim edecek laboratuvarlarca yapılacak “mangan içeriği” analizlerinde 31/12/2016 tarihine kadar akreditasyon şartı aranmayacağı da bildirilmiştir.

EPDK’NIN TAVAN FİYAT KURUL KARARI

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu’nun 20 Şubat 2015 Tarih ve 29273 Sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Kurul Kararı ile ülkemizde satılan benzin ve motorin türü ürünlerin satış fiyatlarında iki ay süreli tavan fiyat uygulamasına geçilmiştir. PETDER’in karar sonrası PETDER Aylık Petrol Bülteni’nde yayınladığı konuya ilişkin yazı aşağıda yer almaktadır.

“Akaryakıt sektörü yaklaşık 70 milyar TL’si ÖTV ve KDV tahsilatı olan 120 milyar TL’lik bir büyüklüğe ulaşmaktadır. Bu büyüklükteki bir sektöre yapılan tavan fiyat müdahalesi, sadece sektör üzerinde değil, tüketici ve ülke ekonomisi üzerinde de olumsuz sonuçlara yol açacaktır.

Karar, akaryakıt sektörüne yönelik 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu’na ve serbest piyasa işleyişine uygun olmayan üçüncü doğrudan müdahale olmuştur.

Yayımlanan Kararda gerekçeye yer verilmemiş, Karar’ın Petrol Piyasası Kanunu’nun 10. Maddesine dayandığı ifade edilmiştir. Ancak maddede EPDK’ya tanınmış olan tavan fiyat belirleme yetkisinin kullanılabilmesi için petrol piyasasında faaliyetleri veya rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran veya doğurabilecek nitelikte anlaşma veya eylemlerin piyasa düzenini bozucu etkiler oluşturmaları ve

gerekli işlemlerin başlatılması gereklidir. Hem daha önce verilmiş olan ve soruşturma açılmasına yer bulunmayan kararlar, hem Rekabet Kurulu tarafından PETDER ve bu şirketlere tanınan muafiyetler göz önüne alınarak, bundan önce veya halihazırda piyasada rekabetin engellendiğini gösteren hiç bir bulgu olmadığı gibi, bu yönde başlatılmış bir işlem de olmamıştır.

Karar sadece marjları değil, aynı zamanda dağıtıcılar ve bayiler arasındaki marj dağılım yüzdesini de belirlemiştir. Bu yönüyle kararın, bayiler ve dağıtıcılar arasında özel hukuk yükümlerine göre yapılan mevcut sözleşmeler açısından da son derece olumsuz mali ve hukuki sonuçlara yol açması beklenmiştir. Bu durum dağıtım şirketleri üzerindeki olumsuz sonucu ağırlaştırmıştır.

Karar, sadece akaryakıt sektöründe değil, iç ve dış piyasalarda başta enerji olmak üzere tüm sektörlerde yönelik serbest piyasa yaklaşımına olan güveni derinden sarsmıştır.

Petrol Piyasası Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, serbest piyasa sisteminin oluşturulması sürecine inanarak petrol piyasasına çok büyük yatırımlar yapılmış, istihdam sağlanmış ve bunun sonucunda rekabet, kalite ve hizmet çeşitliliği açısından ülkemiz birçok gelişmiş ülkeden çok daha iyi noktalara ulaşmıştır. EPDK’nın Kanun ile uyumlu olmayan ve üçüncü kez tekrarlanan doğrudan bu müdahalesinin, ülkemiz ve sektör açısından başta yatırımlar olmak üzere istihdam ve hizmet kalitesi açısından çok olumsuz sonuçlar doğuracağı öngörülmüştür. Kararın, esas itibarıyla halihazırda sektörde çok yoğun olan rekabeti, küçük işletmeler aleyhine olumsuz etkileyeceği öngörülmüştür. Bu işletmeler hizmet çeşitliliği ve üst düzey kalite yerine, bu tür maliyetlerden tasarruf ederek ürün fiyatlarıyla rekabet etmektedir. Oysa tavan fiyat kararlarıyla marjların daraltılması bu rekabeti ortadan kaldıracak, bu işletmeler zaman içerisinde kapanmak durumunda kalacaktır.

Akaryakıt Fiyatlarının Takibine İlişkin Kurul Kararı’nın iptali için Damıstay’a başvurulmuştur. Tavan Fiyat Kararı EPDK tarafından yayımlanan

“03/11/2014 Tarih ve 5291-1 Sayılı Akaryakıt Fiyatlarının Takibine İlişkin Kurul Kararı”na dayanarak alınmış ise, ki basında bu doğrultuda haberler yer almıştır, Petrol Sanayi Derneği olarak Akaryakıt Fiyatlarının Takibine İlişkin Kurul Kararı’nın hem Kanuna hem serbest piyasa şartlarına aykırılığı nedeniyle iptali için Danıştay’a başvuruda bulunulmuştur. Karar, fiyatların takibine ilişkin olarak hazırlanmış olsa da, esasen sektör için bir fiyat oluşumunu dikte etmiştir.

Farklı ülkeler arasındaki fiyatlar ve fiyat trendleri karşılaştırmaları dikkatli bir şekilde yapılmalıdır.

Ülkemizde akaryakıt sektörünün marjlarının, belirlenen dört Avrupa ülkesinin marjlarının ortalamasıyla (İngiltere, İtalya, Fransa, Almanya) uyumlu olması beklenmektedir. Adı geçen dört ülke ile Türkiye arasında birçok farklılık bulunmaktadır. Bunların başında petrol piyasalarının yapıları, pazarlama yöntemleri, ikmal ve dağıtım altyapıları, yasal yükümlülükler uyum maliyetleri, vergilerin ödenme zamanlamaları ve kıyaslanan fiyatların derlenme yöntemleri gelmektedir. Bunlara ek olarak ülkemizde özellikle kaçakçılığa/kayıtdışılığa karşı alınan önlemler, ulusal marker ve otomasyon sistemi gibi Türkiye’ye özgü ve büyük bir kısmı yasal zorunluluk olan birçok ilave maliyet unsuru vardır. Ülkemizin ekonomisi için önem taşıyan büyük bir sektörün marjlarının başka ülkelerin marjlarının ortalamasıyla doğrudan ilişkilendirilmesi, ülkemizin ekonomik gerçekleriyle bağdaşmamaktadır.

2008 yılından itibaren reel olarak ortalama sektör marjları çok ciddi düşmüştür.

2008 yılı sabit fiyatlarıyla (enflasyondan arındırılmış) son yedi yılda akaryakıt ürünlerindeki ortalama marjlar artmak bir yana azalmıştır. Kaldı ki o tarihten bu güne kanuni zorunluluklardan kaynaklanan pek çok zorunlu ilave maliyet unsuru ortaya çıkmıştır. 2008 yılında 39 kuruş olan marjlar, reel olarak bugün 22 kuruşa kadar düşmüştür.

Geçtiğimiz son bir yıl içerisinde akaryakıt fiyatları üzerinden yanlış bilgiler ve analizler ile kamuoyu yanıltılmıştır.

Basında ham petrol fiyatlarındaki düşüşün akaryakıt fiyatlarına yansımadağı ve vergi hariç akaryakıt fiyatlarının Avrupa’daki ülkelerin bazılarını kıyasla daha az düştüğü yönünde yanıltıcı değerlendirmeler yer almıştır. Dizel ve benzin ürün fiyatları dünyada da ham petrol fiyatına bağlı olarak bire bir aynı düzeyde değişmemektedir. Ham petrol bu ürünlerin hammaddesidir ve ürünler

bir üretim işleminden geçerek (rafinasyon) benzin ve dizel haline gelmektedir. Akaryakıt ürünlerinin kendi piyasaları vardır ve fiyat o piyasalarda oluşmaktadır. Ülkemizde ayrıca bu ürünler dolarla alınıp TL ile satılmaktadır. Bu nedenle bir döviz etkisi vardır. Ülkemizde döviz etkisi dikkate alınarak vergisiz ürün fiyatlarına bakıldığında, uluslararası piyasalarla aynı oranda değiştiği görülecektir.

EPDK tarafından yayınlanan “Ocak 2015 Petrol Piyasası Fiyatlandırma Raporu” incelendiğinde, benzinde 4,13 TL/lt düzeyindeki nihai fiyatın büyük kısmının vergi olduğu (%68), kalan kısmın ise ürün maliyeti (%21) ve piyasada faaliyet gösteren şirketlerin brüt kar marjı olduğu (%11) görülmektedir. %11’lik bir paya sahip olarak, dağıtıcı ve bayilerin fiyatlar üzerinde anlamlı ve kalıcı bir düşüş sağlamasının mümkün olmadığı düşünülmektedir.

İşbirliği içinde çalışılmalıdır.

PETDER üyesi akaryakıt dağıtım şirketleri, müşteriye sunulan hizmet ve kalitede, bundan daha da önemlisi iş sağlığı emniyet ve çevre konularında her zaman en üst seviyeyi hedeflemekte, birçok ülkeye kıyasla daha rekabetçi ve titiz bir tutum sergilemektedir. Sektörde, sürdürülebilir ve etkinlik sağlayacak uygulamaların yürürlüğe konulmasının ancak EPDK ve sektörün ortak çalışmalarıyla mümkün olacağına inanmaktayız.”

REKABET KURUMU DİKEY ANLAŞMALARLA İLİŞKİN GRUP MUAFİYETİ TEBLİĞ TASLAĞI

Rekabet Kurumu Şubat ayında “Akaryakıt ve LPG (Tüplü ve Dökme LPG Hariç Olmak Üzere) Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (Tebliğ No: 2015/X)” taslağını internet sitesinde yayımlamıştır.

ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ (I) SAYILI LİSTE UYGULAMA GENEL TEBLİĞ TASLAĞI

Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından, ÖTV’deki dağınık yapının toparlanması ve mevzuatın anlaşılır hale getirilmesi için yapılacak değişikliklerden ilki olan ve akaryakıt sektörüne ilişkin düzenlemeleri içeren “Özel Tüketim Vergisi (I) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliğ Taslağı” yayımlanmıştır.

Özel Tüketim Vergisi Kanunu’na ekli (I) sayılı listede yer alan mallara (akaryakıt ve akaryakıt hariç

petrol ürünleri) ilişkin hükümler ile bu hükümlerle ilgili olmak üzere Kanunun uygulanmasına dair usul ve esaslara yönelik düzenlemeleri içeren taslakta, mükellefiyetin nasıl oluşacağı ve hangi malların söz konusu listede yer aldığı tespitinin nasıl yapılacağı açıklanmıştır.

İstisnalar ve vergi indirimine ilişkin uygulamanın nasıl yapılacağına yer verilen taslakta, diplomatik, askeri amaçlı ve petrol arama üretim istisnalarının şartları, bunlardan yararlanabilecekler ve yapılacak işlemler netleştirilmiştir. Deniz ve hava araçlarının yakıtlarının ithali veya yurtiçi teslimlerinde yapılacak işlemler de detaylı olarak açıklanmıştır. Buna göre, Kanunun ilgili maddesi uyarınca, hava yakıtları olarak bilinen malların yurtiçinde teslimi veya ithalinde, her bir hava yakıtı miktarı için, belirlenen tutarda teminat alınacaktır. Ancak taslakta belirlenen şartları taşıyan ve “Teminatsız Hava Yakıtı Alımı Sertifikası”nı haiz olanlar, teminat vermeksizin hava yakıtı teslim alabilecek veya ithal edebilecektir. Söz konusu kişilerden sadece bir kereliğine 10 milyon liralık teminat alınacaktır.

10 Numara Yağla ilgili de düzenlemenin yer aldığı taslağa göre, madeni yağların imalatı ile madeni yağ imalatı olmamasına rağmen madeni yağ gibi akaryakıtta karıştırılması veya doğrudan akaryakıt olarak kullanılması mümkün olan diğer malların imalatlarında girdi olarak kullanılan mallara ilişkin ödenen ÖTV için iade talep edilemeyecektir. İade işlemlerine de kolaylık getirilecektir. Nakden iade talepleri, internet vergi dairesi üzerinden mükellefin bağlı olduğu vergi dairesine verilecek iade talep dilekçesi ile elektronik ortamda yapılacaktır. Tebliğden önce yürürlükte olan ÖTV Genel Tebliğlerinin (I) sayılı liste uygulamasına ilişkin bölümleri, tebliğin yayım tarihini izleyen ay başından itibaren yürürlükten kaldırılacak ancak hava yakıtı olarak bilinen mallara ilişkin düzenlemeler, yeni getirilen düzenlemeler yürürlüğe girene kadar uygulanacaktır.

GÜMRÜK YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK

2 Aralık 2014 tarih ve 29193 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile sektörümüzün iş yapış şekli köklü bir değişime uğramıştır. Yönetmelik ile Türkiye’de satılacak tüm ürünler için antrepo uygulaması kaldırılmıştır ve milli tanklar ile

bağlantısı bulunmayan antrepo tanklarında sadece transit yakıtlar tutulması kararlaştırılmıştır. Ayrıca Türkiye’ye ithalat yoluyla girecek ürünler, kurulacak sayaçlardan geçerek millileştirilecektir.

Yapılan düzenleme akaryakıt tedarik zincirinde yeni ilave maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olacaktır. Bu maliyetler yatırım, işletme ve finansman maliyetini içeren üç ana başlıkta toplanabilir:

• İlk yatırım maliyeti olarak sektörün yaklaşık 100 milyon USD yatırım yapacağı tahmin edilmiştir. Ayrıca sistemin işletme maliyetleri de olacaktır.

• Düzenleme ile şirketlerimizin tutmakla mükellef oldukları zorunlu ulusal stoğun vergisiz olarak tutulma imkanı ortadan kalkmıştır ve sonuçta sektörün 3,2 milyar TL (LPG Otogaz hariç) işletme sermayesi artışına gitme ihtiyacı ve bunun getireceği yaklaşık 320 milyon TL ek finansman maliyeti ortaya çıkabileceği hesaplanmıştır.

• Düzenleme sonrası, normalde satışta doğan ÖTV’nin tahsilat döngüsünün değiştirilmesi ve şu anda gerçekleşenden daha az bir süre içinde tahsil edilmesi durumunda 3,2 milyar TL’nin üzerine ilave bir finans yükünün daha geleceği öngörülmüştür.

Uygulamanın, kayıt dışı/ kaçak akaryakıt faaliyetlerinin engellenmesi amacıyla getirilmiştir. Bilindiği üzere, PETDER her zaman kaçak ve kayıt dışı akaryakıt faaliyetleri ile mücadele konusuna destek vermekte ve bu konuda yapılan tüm çalışmalarda öncü olmaktadır. Ancak söz konusu sayaç ve ÖTV uygulamasının sektörümüze ve dolayısıyla son kullanıcıya yukarıda ifade edildiği gibi maliyetler getireceği de açıktır. PETDER olarak, 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu ile tutulması zorunlu olan ulusal stok miktarının ÖTV ve KDV’den muaf olarak tutulmasına olanak sağlayan bir düzenleme yapılmasının ve sayaç aşamasında tahakkuk edecek ÖTV’nin belirlenecek bir süre sonra tahsil edilmesi yerine eskiden olduğu gibi satışla tahakkuk etmesinin problem oluşturmayacağı düşünülmektedir.

AKARYAKIT KALİTESİ İZLEME SİSTEMİ RAPORU

EPDK, 2015 yılına ait AKİS (Akaryakıt Kalitesi İzleme Sistemi) Raporu’nu yayımlamıştır. 2015 yılında 376 adet motorin ve 339 adet kurşunsuz benzin 95 oktan numunesi alınarak akredite laboratuvarlarda analiz edilmiştir. Motorin numunelerinin %98,67’si ve kurşunsuz benzin 95 oktan numunelerinin ise %100’ü teknik düzenlemelere uygun çıkmıştır.

LPG'DE KOKU TESPİTİ ÇALIŞMA GRUBU

LPG'nin kokulandırılmasının bilimsel yöntemlerle tespiti amacıyla EPDK nezdinde düzenlenen toplantıda EPDK, ODTÜ PAL ve sektör temsilcilerinin katılımıyla bir çalışma grubu oluşturulmuştur. Grup ilk toplantısını 19 Mart 2015 ODTÜ Petrol Araştırma Laboratuvarı'nda düzenlemiştir. Konuyla ilgili çalışmalar devam etmektedir.

BAYİ DENETİM SİSTEMİNDE DEĞİŞİKLİK

"Petrol Piyasasında Dağıtıcı Lisansı Sahiplerinin Bayi Denetim Sistemine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında 27/06/2007 tarihli ve 1240 sayılı Kurul Kararında Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kurul Karar" 12 Şubat 2015 tarihinde EPDK tarafından kabul edilmiştir.

1 Haziran 2015 tarihinde yürürlüğe girecek olan bu karar basit, uygulanabilir ve sürdürülebilir bir bayi denetim sistemine atılmış ilk adım olarak yorumlanmıştır. Karar, gelişime açık yönleri olmakla beraber, genel olarak sektör tarafından olumlu karşılanmıştır.

TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANLIĞI ZORUNLULUĞU

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik ile tehlikeli madde taşımacılığı sürecinde yer alan ve bir takvim yılı içerisinde net elli ton ve üstü miktarlarda işlem yapan, taşıyan, gönderen, paketleyen, yükleyen, dolduran ve boşaltan konumdaki işletmelere işlerini uluslararası anlaşmalar ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak yapmalarına yardımcı olmak amacıyla Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı (TMGD) bulundurma zorunluluğu getirilmiştir.

Bakanlıkça hazırlanan Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ uyarınca, işletmelerin TMGD istihdam etme veya hizmet alması zorunluluğu 30.06.2015 tarihinde başlamıştır. Tebliğin Geçici 2. maddesi ile bazı faaliyet türlerine 01.01.2018 tarihine kadar geçici bir muafiyet sağlanmıştır. Geçici muafiyet sağlanan bu faaliyet alanları aşağıdaki gibidir:

► Perakende satış yapan akaryakıt, LPG, CNG ve LNG istasyon işletmeleri ile LPG, CNG tüp satışı

yapan işletmeler

- Liman tesisleri ile hava yolu kargo terminalleri (denizyolu, havayolu taşımacılığı)
- Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre K1, K2, C1, C2, L1, L2, R1, R2 Yetki belgesi sahipleri
- Kamu kurum ve kuruluşları.

TMGD'nin asıl görevi, işletme sahibinin sorumluluğu altında, işletmenin imkanları dahilinde, uygun araçları ve faaliyetleri belirlemek ve uygun olan en güvenli yolla bu faaliyetlerin yönetimini sağlamaktır.

BAYİ SÖZLEŞMELERİNİN YENİLENMESİ (18 EYLÜL)

Rekabet Kurulu'nun 5.3.2009 tarih ve 09-09/186-56 sayılı ve 5.3.2009 tarih ve 09-09/187-57 sayılı Kararlarında, bayi ve dağıtıcı şirketler arasında imzalanan bayilik sözleşmesi ve buna bağlı intifa hakkı sözleşmesini Rekabet Hukuku kapsamında değerlendirerek, 2002/2 Sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nde öngörülen grup muafiyetinden ancak 18.09.2010 tarihine kadar yararlanacaklarına, bu tarihten sonra ise muafiyetten yararlanamayacaklarına karar verilmiştir. Bu karar sonrası sektörde 18 Eylül önemli bir tarih olarak söylemlerimize dahil olmuştur.

2010 yılının 18 Eylül'üne kadar toplam bayi sayısının yaklaşık %70'inin sözleşmesi yenilenmiş ve bu sürecin sektöre ciddi bir maliyeti olduğu tahmin edilmiştir. Yaşanan bu ilk tecrübeden dağıtım şirketleri ve bayilerimiz derslerini almış olacak ki 18 Eylül 2015 gelmeden bir-iki sene önce bu sözleşmeleri yenilemeye başlamışlardır.

EPDK'dan alınan bilgilere göre sözleşmesi bitecek bayi sayısı 2010 yılı rakamının çok altında olsa da, 2015'te o dönemde olmayan bir otomasyon sistemi mecburiyeti vardır ve bunun da başlangıcı 18 Eylül 2015 Cuma gününe gelmiştir. 21 Eylül ile başlayan haftanın Çarşamba gününden itibaren Kurban Bayramı olması ve ilk iki gününde idari tatil yapılması işleri daha da güçleştirmiştir.

Bu dönemde transfer yapan dağıtım şirketleri ve bayileri bekleyen iki sorun ön plana çıkmıştır: Lisansların ne zaman yayınlanacağı ve otomasyon sisteminin ne kadar zamanda kurulabileceği.

Lisans tadilleri için EPDK ile yapılan görüşmeler

sonrası ileri tarihli kesinleşmiş sözleşmeler gönderilmeye başlanmıştır fakat son günlerde yaşanacak yoğunluğun boyutuyla orantılı olarak, EPDK yetkilileri Bayram'da bayilerin müşterilerine yakıt satabilmeleri için uzun çalışma saatlerine hazır olduklarını belirtmiştir.

Otomasyon konusunun çözülebilmesi için ön koşul lisans tadil zamanlarının bilinmesidir. 1240 Sayılı Kurul Kararı gereği lisans tadilinden itibaren 10 gün içinde sistem çalışır hale getirilmelidir. Bu dönem içinde dağıtım şirketinin ikmal yapmaması, bayinin de satış yapmaması gerekmiştir.

Bu süreç ve kritik tarih, EPDK'nın başta Petrol ve LPG Daireleri yöneticileri ve uzmanlarının destekleri ve gayretleriyle ciddi bir problem yaşanmadan aşılmıştır. Desteklerinden dolayı PETDER ve üyeleri olarak kendilerine teşekkürlerimizi sunuyoruz.

LPG'DE ULUSAL STOK YÜKÜMLÜĞÜ

5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun 16. Maddesi çerçevesinde rafineri, akaryakıt ve LPG dağıtıcı sahiplerinin ikmal ettikleri günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca veya statülerine göre ayrı ayrı bulundurma yükümlülüğü bulunmaktadır. Ülkemizde 2015 yılında tüketilen toplam LPG miktarı 4 milyon ton olarak gerçekleşmiş olup, LPG stoklama kapasitesi ise yaklaşık 300 bin tondur.

Petrol Piyasası Kanunu çerçevesinde, LPG'de günlük ikmalin yirmi katı olarak ifade edilen stok bulundurma yükümlülüğüne karşılık gelen miktar ise 222 bin tondur. Bu miktarda bir stokun tutulması tankların güvenli stok limitleri, yeni tank yapılacak alanın kısıtlı olması, sürecin zorluğu ve test süreleri gibi hususlar göz önünde bulundurulduğunda, ülke genelindeki tüm LPG depolama tanklarının her an neredeyse tam dolu bulunmasını gerektirmektedir. Tankların yaklaşık %80'i stok için dolu tutulurken, ticari faaliyetler kalan %20'lik miktarla gerçekleştirilecektir.

Diğer taraftan, bilindiği üzere, ülkemizde satışa sunulan LPG'nin %83'ü ithal edilmektedir. İthalat farklı ikmal noktalarından gerçekleştirilmekte olup, dönem dönem uluslararası piyasalarda ve bölgesel şartlarda meydana gelen gelişmeler sonucunda ikmal problemleri ortaya çıkmaktadır.

Nihai tüketicilerin bu dönemlerde sıkıntı çekmemesi ve ürün temininin sürekliliği için LPG ulusal stok yükümlülüğünde ürünlerin birbirlerine tahvil edilebilmesinin çok faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Uzun dönemde bu uygulama muhtemel ikmal problemlerinin çözümünün yanı sıra sektörün stok yönetiminin optimizasyonu, etkinliği ve verimliliği açısından da çok yararlı olacaktır.

PETDER olarak zaman zaman yaşanan sıkıntıların, ulusal stok yükümlülüğünde ürünlerin birbirlerine tahvili yoluyla aşılabileceği düşünülmektedir. Ancak uygulamaya ilişkin herhangi bir gelişme sağlanamamıştır.

TOPRAK KİRLİLİĞİNİN KONTROLÜ VE NOKTASAL KAYNAKLI KİRLENMİŞ SAHALARA DAİR YÖNETMELİK FAALİYET ÖN BİLGİ FORMU BİLDİRİM SÜRESİ

08.06.2010 tarih ve 27605 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik" kapsamında yer alan faaliyet sahiplerinin Faaliyet Ön Bilgi Formları'nı Kirlenmiş Sahalar Bilgi Sistemi üzerinden doldurmaları ve imzalı olarak 08.09.2015 tarihine kadar İl Müdürlüklerine sunmaları gerekmektedir.

Ancak "Kirlenmiş Sahalar Bilgi Sistemi" üzerinden faaliyet sahiplerince yapılan yoğun bildirimler sistemin yavaşlamasına, form doldurma süresinin uzamasına ve sistemin kilitlenmesine neden olmuştur. Bu nedenle, sistem üzerinden yapılması gereken bildirimlerin elde olmayan sebeplerden dolayı aksaması ve faaliyet sahiplerinin mağdur olmaması amacıyla bahsi geçen bildirim süresi 08.11.2015 tarihine kadar uzatılmıştır.

ATIK MADENİ YAĞDAN BAZ YAĞI ÜRETİMİNİN MADENİ YAĞ LİSANSI ALTINDA ALT BAŞLIK KAPSAMINDA ALINMASI

EPDK Petrol Piyasası Dairesi Başkanlığı tarafından, atık madeni yağdan baz yağı üretiminin madeni yağ lisansı altında alt başlık kapsamında alınmasına ilişkin olarak;

• Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Taslağı,

• 31.05.2011 tarihli ve 3242/2 sayılı Petrol

Piyasasında Lisans Başvurusu Açıklamaları Hakkında Kurul Kararı Taslağı,
31.05.2011 tarihli ve 3242/3 sayılı Petrol Piyasasında Lisans Tadil Başvurularında Aranacak Bilgi ve Belgelere İlişkin Kurul Kararı'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kurul Kararı Taslağı'nın hazırlandığı ifade edilerek görüşe açılmıştır.

PETDER olarak, planlanan mevzuat değişikliğinin, atık madeni yağın çeşitli yollarla 10 Numara Yağ adı altında akaryakıt faaliyetine konu edilmesinin engellenmesi yönünde çok önemli adımlar olacağı değerlendirilmiştir.

Diğer yandan, tesislerin hizmet yeri standardına uymaları zorunluluğunun yanı sıra üretilen ürünlerin standartlara uygunluğunun ve baz yağ olarak kullanımlarının sağlanması açısından TS 13369 Standardına uyma zorunluluğunun da yapılacak değişiklik kapsamında yer almasının önemli olduğu düşünülmektedir. Bu çerçevede, değişiklik taslaklarına ilişkin değerlendirme ve öneriler EPDK'ya sunulmuştur.

TAŞIT UYGUNLUK BELGESİ TARİHİNİN ERTELENMESİ TALEBİ

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik uyarınca, tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılacak 2006 - 2014 model taşıtların 31 Aralık 2015 tarihine kadar Taşıt Uygunluk Belgesi ile belgelendirilmesi zorunludur.

ADR'siz araçlar için Taşıt Uygunluk Kriterlerinin yayınlanmamış olması nedeniyle bu araçlar için gerekli olan Uygunluk Belgesi sağlanamamıştır.

Yönetmeliğin ilgili maddesi gereği söz konusu tarih itibariyle uygunluk belgesi bulunmayan 2006-2014 model ADR'siz taşıtlar dolum tesislerine kabul edilmeyecektir. Bu durumun hem ikmal problemlerine hem de cezai yaptırımlara yol açacağı tahmin edilmiştir. Bu itibarla PETDER tarafından belgelerin teminine ilişkin tarihin ilgili mevzuatın ve teknik altyapının oluşturulmasından itibaren 1 yıl olacak şekilde ertelenmesi talep edilmiştir. İlgili Yönetmeliğin çeşitli maddelerinde değişiklik ve ilaveler içeren "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" de 31 Aralık 2015 tarihli ve 29579 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yayınlanan yönetmelikte dikkat çeken bir değişiklik, tehlikeli maddelerin yurt içinde taşınmasında kullanılan ve bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihte trafik siciline tescilli ve Taşıt Uygunluk Belgesi/ADR Uygunluk Belgesi bulunmayan tüm taşıtların 1/7/2016 tarihine kadar durum tespit belgelerini temin ederek 2005-2014 model taşıtlar için 31 Aralık 2016 tarihine kadar Taşıt Uygunluk Belgesi veya ADR Uygunluk Belgesi alma zorunluluğu bulunması olmuştur.

Değişiklik öncesi yürürlükte bulunan yönetmelikte 2005-2014 model taşıtlar Taşıt Uygunluk Belgesi veya ADR Uygunluk Belgesi alma zorunluluğu 31 Aralık 2015 tarihi ile sınırlandırılmıştı. Konu ve doğabilecek sakıncalar PETDER tarafından da gündeme getirilmiştir.

4

SEKTÖREL ETKİNLİKLER

1240 SAYILI KURUL KARARI HAKKINDA ÖN BİLGİLENDİRME TOPLANTISI YAPILDI

21/02/2015 tarihli ve 29274 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 1240 sayılı Kurul Kararı’nda yapılan değişiklikle ilgili olarak, 04/03/2015 tarihinde EPDK’da ön bilgilendirme toplantısı yapılmıştır.

1 Haziran 2015 tarihinde yürürlüğe girecek yeni düzenleme ile uygulamada iyileştirilmeler sağlanmış olmakla birlikte, halen geliştirilmesi gereken konular bulunmaktadır.

ADR EĞİTİMİ GERÇEKLEŞTİ



Tehlikeli malların, ADR (Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması) çerçevesinde 24 Ekim 2013 tarihinde yayınlanan “Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla

Taşınması Hakkında Yönetmelik”e uygun olarak taşınması gerekmektedir.

Yönetmelik hükümlerinin getirdiği yükümlülükler nedeniyle karşılaşılabilecek muhtemel idari yaptırımların önüne geçmek amacıyla, ADR konusunda eğitim ihtiyacına yönelik olarak İstanbul TOBB Plaza’da 23-27 Mart 2015 tarihlerinde, Polonyalı eğitimciler tarafından eğitim gerçekleştirilmiştir. Eğitime PETDER Taşımacılık Komitesi üyeleri de katılmıştır.

ENERJİ PİYASALARI ZİRVESİ GERÇEKLEŞTİ

Enerji Piyasaları Zirvesi, Enerji Piyasaları Düzenleme Kurumu’nun ev sahipliğinde, Enerji Uzmanları Derneği tarafından 20 Ocak 2015’te Ankara’da düzenlenmiştir.

Zirve, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Başkanı

Mustafa Yılmaz ve Enerji Uzmanları Derneği Başkanı Mehmet Ertürk’ün yanı sıra, iş dünyasının önemli isimlerini bir araya getirmiştir. Zirvede “Düzenlenen Piyasalara Tüketicilerin Aktif Katılımı ve Tüketicilerin Güçlendirilmesi” başlıklı panelde, PETDER Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Erdem de bir konuşma gerçekleştirmiştir. Petrol Sanayi Derneği’nin de sponsorlar arasında yer aldığı zirve kapsamında, dünyadaki enerji alanındaki yeni gelişmeler çerçevesinde düzenleyici otoritenin rolü, enerji politikalarının ile piyasa düzenlemelerinin tesisi ve tüketiciler üzerindeki etkilerine yönelik yeni yaklaşımlar ve stratejiler ele alınmıştır.



ATIK YÖNETİMİ SEMPOZYUMU ANTALYA’DA DÜZENLENDİ

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü’nün öncülüğünde, Atık Yönetimi ile ilgili uygulamaların güçlendirilmesi, geliştirilmesi ve ilgili paydaş gruplarla (üniversiteler, özel sektör, STK’lar, oda ve birlikler, enstitüler, belediyeler) bilgi alışverişinde bulunulması ve atık yönetimi alanındaki yeniliklerin değerlendirilmesi amacıyla her yıl düzenlenen “Atık Yönetimi Sempozyumu”nun dördüncüsü 25-29 Ocak 2015 tarihlerinde Antalya’da gerçekleşmiştir.

Sempozyumun açılış konuşmaları Çevre ve Şehircilik Bakanı İdris Güllüce, Antalya Valisi Muammer Türker ve Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı Menderes Türel tarafından gerçekleştirilmiştir.

PETDER'in de sponsorlar arasında yer aldığı, standla katıldığı ve bir sunum gerçekleştirdiği sempozyumda, PETDER Genel Sekreteri Niyazi İter'e PETDER'in katkılarından ötürü teşekkür plaketi sunulmuştur.



6. DÜNYA ENERJİ DÜZENLEME FORUMU DÜZENLENDİ

6. Dünya Enerji Düzenleme Forumu 25-28 Mayıs 2015 tarihlerinde EPDK'nın başkanlık ve ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

Forumun açılış konuşmaları EPDK Başkanı Mustafa Yılmaz, CEER ve ICER Başkanı John Mogg, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız ve Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından gerçekleştirilmiştir.

PETDER'in üst düzey yöneticilerinin de katıldığı Forumda PETDER USB sponsoru olarak destek sağlamıştır.

TEHLİKELİ MADDE GÜVENLİK DANIŞMANLIĞI SINAVLARI DÜZENLENDİ

Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı sınavının dördüncüsü 2.000 kişinin üzerinde katılımıyla 25 Nisan 2015 tarihinde Ankara'da düzenlenmiştir. Sınava PETDER'den de iki yetkili katılmıştır.

22 Mayıs 2014 tarih ve 29007 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanlığı Hakkında Tebliğ"e göre tehlikeli maddeleri taşıma, gönderme, paketlenme, yükleme, doldurma ve boşaltma faaliyetlerinden bir veya daha fazlasını gerçekleştiren işletmelerin, Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı istihdam etme veya hizmet alma zorunlulukları bulunmaktadır.

"SÜRDÜRÜLEBİLİR VE ETKİN UYGULAMALAR ANCAK ORTAK ÇALIŞMALARLA MÜMKÜN OLACAKTIR"

PETDER 2-5 Nisan 2015 tarihlerinde İstanbul Tüyap'ta gerçekleşen Petroleum İstanbul Fuarı'na katılmıştır. Fuarı dolaşan Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Sn. Taner Yıldız PETDER standını da ziyaret etmiştir. Petroleum Fuarı'nın açılış konuşmaları sırasıyla Enerji Fuarcılık Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Akıncı, Türkiye Enerji Zirvesi Başkanı Fatih Dönmez, PÜİS Genel Başkanı İmran Okumuş, TLPGD Başkanı Selim Şiper, ADER Başkanı Alexander Terletskiy, PETDER Başkanı Martin Thomsen, EPDK Başkanı Mustafa Yılmaz, TBMM Enerji Komisyonu Başkanı Halil Mazıcıoğlu ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız tarafından gerçekleştirilmiştir.

PETDER Yönetim Kurulu Başkanı Martin Thomsen konuşmasında aşağıdaki ifadelere yer vermiştir:

"Bilindiği üzere, son 12 yıllık süreçte siyasi otorite, doğru politikalar ve Petrol Piyasası Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, serbest piyasa sisteminin oluşturulması sürecine inanarak petrol piyasasına çok büyük yatırımlar yapılmış, istihdam sağlanmış ve bunun sonucunda rekabet, kalite ve hizmet çeşitliliği açılarından ülkemiz birçok gelişmiş ülkeden çok daha iyi noktalara ulaşmıştır.

20 Şubat 2015 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Kurul Kararı ile ülkemizde satılan benzin ve motorin türü ürünlerin satış fiyatlarında iki ay süreli tavan fiyat uygulamasına geçilmiştir. Üçüncü kez tekrarlanan doğrudan bu müdahalenin, başta yatırımlar olmak üzere istihdam ve hizmet kalitesi açısından çok olumsuz sonuçlar doğuracağı açıktır. Biz, fiyatlara doğrudan müdahalenin çözüm olmadığını düşünmekteyiz.

Uygulama esas itibarıyla halihazırda sektörde çok yoğun olan rekabeti, küçük işletmeler aleyhine olumsuz etkileyecektir. Tavan fiyat kararlarıyla marjların daraltılması rekabeti ortadan kaldıracak, küçük işletmeler zaman içerisinde kapanmak durumunda kalacaktır. Sektör son beş yıldır reel olarak zarar etmektedir. Bu durumun uzun süre sürdürülmesi mümkün değildir.

Tavan fiyat uygulamasının gerekçesi, Türkiye ile dört Avrupa ülkesi arasındaki kıyaslamadır. Bu ülkeler İngiltere, İtalya, Fransa, Almanya'dır. Ülkemizin ekonomisi için önem taşıyan büyük bir

sektörün marjlarının başka ülkelerin marjlarının ortalamasıyla doğrudan ilişkilendirilmesi, Türkiye'nin ekonomik gerçekleriyle bağdaşmamaktadır. Adı geçen dört ülke ile Türkiye arasında birçok farklılık bulunmaktadır. Bunların başında petrol piyasalarının yapıları, ikmal ve dağıtım altyapıları, yasal yükümlülüklerle uyum maliyetleri, vergilerin ödenme zamanlamaları, finansman maliyetleri ve kıyaslanan fiyatların derlenme yöntemleri gelmektedir. Buna ek olarak kaçakçılığa karşı alınan önlemler, ulusal marker ve otomasyon sistemi gibi Türkiye'ye özgü ve büyük bir kısmı yasal zorunluluk olan birçok ilave maliyet unsuru da göz önünde bulundurulmalıdır.

Pek çok kamu kurumu tarafından sektörümüze yönelik düzenlemeler yapılmakta, sektörümüz bu düzenlemelere uyum sağlamaya çalışmaktadır. Ne var ki, benzer düzenlemelerin fazlalığı ve kurumlar arasındaki işbirliği ve koordinasyon eksikliği, uyum sürecinde güçlükleri getirmekte ve sektörde faaliyet göstermeyi zorlaştırmaktadır.

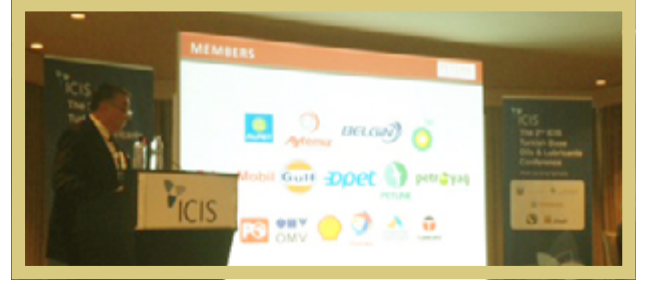
Sektörde, sürdürülebilir ve etkinlik sağlayacak uygulamaların yürürlüğe konulmasının ancak EPDK ve diğer kamu kurumlarının sektörle ortak çalışmalarıyla mümkün olacağına inanmaktayız. PETDER ve üyeleri olarak, tavan fiyat kararı öncesi birçok kez ifade ve talep ettiğimiz gibi, bu yönde düzenlenecek tüm toplantılara ve çalışmalara katılmaktan memnuniyet duyacağımızı bir kez daha belirtmek isteriz.”

“LOGISTICS FORUM” GERÇEKLEŞTİ

Lojistik sektörü temsilcileri Logistics Forum 17-19 Nisan 2015'te bir araya gelmiştir. Organizasyon, Yeditepe Üniversitesi Kayışdağı Kampüsü'nde açılış konuşmaları ve ilk paneliyle başlamış ve Silence Istanbul Hotel & Convention Center'da devam etmiştir. Forumda PETDER'den de katılım sağlanmıştır.

ICIS BAZ VE MADENİ YAĞLAR KONFERANSI GERÇEKLEŞTİ

2. ICIS Baz ve Madeni Yağlar Konferansı 27-28 Mayıs 2015 tarihlerinde Intercontinental Istanbul'da gerçekleşmiştir. Konferansta baz ve madeni yağ pazarı ekonomik, yasal ve teknik açılardan ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmiştir.



PETDER Genel Sekreteri Niyazi İltter konferansta “Türkiye Baz ve Madeni Yağ Pazarı” başlıklı bir sunum gerçekleştirmiştir. Türkiye'ye ilişkin rakamsal verileri aktaran İltter, pazarı etkileyen yasal gelişmelerle ilgili olarak da dinleyicileri bilgilendirmiştir.

TOPRAK KİRLİLİĞİNİN KONTROLÜ VE KİRLENMİŞ SAHALAR BİLGİ SİSTEMİ KONULU TOPLANTI GERÇEKLEŞTİ

8 Haziran 2010 Tarih ve 27605 Sayılı Resmî Gazete'de Yayınlanan Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmeliğin Ek-2'si Tablo 2'de yer alan faaliyetleri yürüten mevcut faaliyet sahipleri ile yeni başlayacak faaliyet sahiplerinin, Ek-3'te yer alan Faaliyet Ön Bilgi Formunu Kirlenmiş Sahalar Bilgi Sistemi'nde doldurarak Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüklerine bildirmeleri zorunluluğu, 8 Haziran 2015 tarih itibarı ile yürürlüğe girmiştir.

Uygulamanın değerlendirilmesi amacıyla PETDER tarafından Bakanlık yetkilileri ve üyelerimizin geniş katılımlarıyla Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Kirlenmiş Sahalar Bilgi Sistemi konulu bu toplantı, 17 Haziran 2015 tarihinde The Marmara Pera Otel'de düzenlenmiştir. Toplantıda, sistemin amacı ve kullanımıyla ilgili Bakanlık yetkilileri tarafından sunumlar yapılmış ve sektörün konuyla ilgili görüş alışverişi yapması sağlanmıştır.

TÜRKTAY PANELİ ANKARA'DA GERÇEKLEŞTİ

“TÜRKTAY Türkiye'de Tüm Yönleriyle Atık Yönetimi Paneli”nin altıncısı 21-22 Ekim 2015 tarihlerinde Ankara'da düzenlenmiştir.

Kamu kurumları, üniversiteler, mesleki sivil toplum kuruluşları, belediye birlikleri ve bazı belediye temsilcileri ile atık yönetimi konusunda yatırım

yapmış özel sektör temsilcilerinin katılım gösterdiği oturumlarda atık yönetimine ait sorunlar ele alınmıştır.

PETDER Genel Sekreteri Niyazi İlter, panelin “Atık Yağların Yönetimi” konulu oturumunda bir sunum gerçekleştirmiştir.

Sunumunda Petrol Sanayi Derneği Atık Motor Yağlarının Yönetimi faaliyetlerine ilişkin detaylı verileri paylaşan İlter, Yetkili Kuruluş olarak PETDER’e teslim edilmeyen atık motor yağlarının ekonomiye, insan sağlığına ve doğaya verebileceği zararları dile getirdi.

İlter toplantıda ayrıca daha fazla miktarda atık motor yağı toplanabilmesi için atılabilecek adımları ve tarafların üstlenmesi gereken görevleri de dile getirmiştir.

TOBB MECLİS VE KOMİTELERİ TOPLANDI

2015’te belirli aralıklarla TOBB bünyesinde “Türkiye Petrol ve Petrol Ürünleri Sanayi Meclisi” ve “Türkiye Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) Meclisi” toplantıları gerçekleştirildi.

İlgili kamu yetkilileri, önde gelen sektör dernekleri ve şirketlerin bir araya geldiği toplantılarda, Meclis alt komitelerinin yapmış olduğu çalışmalar, petrol ve LPG sektörlerini etkileyen gelişmeler ve mevzuat değişiklikleri masaya yatırıldı.

Meclis seçimlerinde Türkiye Petrol ve Petrol Ürünleri Sanayi Meclisi Başkanlığına Ahmet Erdem seçilirken Türkiye Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) Meclisi Başkanlığına Gökhan Tezel seçildi.

TOBB Petrol ve Petrol Ürünleri Sanayi Meclisi’nde etkinliğin artırılması ve Meclis gündeminde tartışılan konuların eyleme dönüştürülmesine destek vermek amacıyla kurulan

- Teknik
 - Mevzuat
 - Akaryakıt Harici Ürünler (AHÜ) alt komiteleri
- Meclis Başkanı Ahmet Erdem başkanlığında 3 Temmuz 2015 tarihinde Ankara’da toplandı.

Toplantılarda yapılan oylamalarla komite başkanları seçildi.

ÇEVRESEL SORUMLULUK DİREKTİFİ PROJESİNİN TANITIM TOPLANTISI DÜZENLENDİ

Çevresel Sorumluluk Direktifi Projesinin tanıtım toplantısı 16 Eylül 2015 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Projenin genel hedefi, direktifin Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına uyarlanmasıyla çevrenin korunmasını sağlamak ve etkili bir çevresel sorumluluk sistemi kurarak sağlıklı bir çevre temin etmek olarak özetlenmiştir.

Projenin esas amacının AB Çevresel Sorumluluk Direktifinin etkili şekilde uygulanmasına yönelik kurumsal, teknik ve hukuki çerçeveyi güçlendirmek ve bütün seviyelerde güçlü idari ve teknik kapasite oluşturmak olduğu belirtilen toplantıya sektörlü temsilen PETDER katılmıştır.

6. TÜRKİYE ENERJİ ZİRVESİ KONYA’DA GERÇEKLEŞTİ

Enerji Petrol Gaz Yayın Grubu tarafından düzenlenen 6. Türkiye Enerji Zirvesi, 12-13 Ekim 2015 tarihlerinde Konya, Selçuk Üniversitesi Süleyman Demirel Kültür Merkezi’nde gerçekleştirilmiştir.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve EPDK’nın destekleriyle düzenlenen Zirvede EPDK Başkanı Mustafa Yılmaz konuşmasında, ülkenin enerjisine enerji katan özel sektörü kutladığını vurgulamıştır.

Zirvede enerji piyasalarında rekabet ve serbestleşme, düzenlemelerin petrol piyasasına etkisi, elektrik ve doğal gazda fiyatlandırma politikaları, güneş enerjisi sistemlerinde yatırım, LPG’nin enerji stratejisindeki yeri, enerji ticaretindeki gelişmeler gibi konular tartışılmıştır.

PETDER’in standla yer aldığı Zirvede, PETDER Yönetim Kurulu Başkanı Martin Thomsen ilk gün düzenlenen “Düzenlemelerin Petrol Piyasasına Etkisi” konulu, TOBB Petrol ve Petrol Ürünleri Sanayi Meclisi Başkanı ve PETDER Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Erdem ise “Enerji Piyasalarında Rekabet ve Serbestleşme” konulu ana oturumlara konuşmacı olarak katılmıştır. PETDER Genel Sekreteri Niyazi İlter ise ikinci gün düzenlenen “LPG’nin Enerji Stratejilerindeki Yeri ve Düzenleyici Otoritenin Rolü” başlıklı oturumda konuşma gerçekleştirmiştir.

Konuşmasında düzenleyici kurumların, farklı müşteri gruplarının ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla pazarın serbestçe gelişmesinde önemli rol oynadığını belirten Thomsen yasadışı akaryakıtlarla mücadele, ürün kalitesi direktifleri, istasyonlarda fiyatların uygun şekilde ilan edilmesi ve yoğun kontrat dönemlerinde lisans başvurularına hızlı çözüm üretilmesi nedeniyle EPDK'ya teşekkürlerini iletmiştir.

Diğer taraftan, tekrarlanan fiyat müdahalelerin pazarda türbülans yarattığını ifade eden Thomsen, pazara fazla müdahale edildiğinde şirketlerin adapte olmaya çalışırken pazardan çıkması, yok olması veya iş modelini değiştirmesi alternatiflerinin değerlendirildiği, bunun yanı sıra ticari ilişkilerin zarar görmesi ve tüketicilerin olumsuz etkilenmesi gibi riskler olduğunu hatırlatmıştır.

Thomsen düzenlemelerin tüm paydaşlarla birlikte serbest piyasa çerçevesinde hazırlanması gerektiğinin altını çizmiştir.

PETDER Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Erdem ise konuşmasında akaryakıt sektörünün tamamen regüle edilmiş bir sektör olduğunu belirtmiştir. 2003 yılında tüm enerji piyasasında olduğu gibi 5015 sayılı kanunla serbest piyasaya geçildiğini ve böylelikle dünya standartlarına erişildiğini kaydetmiştir. Erdem, "Akaryakıt elektrik ve gazla kıyasladığımız zaman daha farklı bir piyasa. Memnun olmadığımız bir firmadan bir daha alışveriş yapmama şansınız var. Sonsuz sayıda sektöre lazım olan bir sektör akaryakıt. Perakende alanında baktığımızda da çok farklı uygulamalar söz konusu. Çok farklı sayıda müşteri tercihi ve beklentisi var. Stratejilerin değişmesi çok doğal. Uygulamaların buna imkan sağlaması gerekiyor" demiştir.



KONUL BİRİSİ **B. TÜRKİYE ENERJİ ZİRVESİ** **PETROL SEKTÖRÜ DİYOR Kİ:**

- Serbest bir piyasa, müşterilerin beklentileri doğrultusunda gelişecek, tüketiciye en çok fayda bu şekilde sağlanacaktır. Sektör, gelişimine serbest piyasa şartları altında devam etmeli.
- Düzenleme ve uygulamalar, ilgili Bakanlık ve Kurumlarımızın katılımıyla, sektörle diyalog içinde geniş kapsamlı etki analizleriyle ele alınmalı.
- Serbest piyasa ve rekabet koşullarını sağlayacak, gereksiz maliyetleri ortadan kaldıracak, verimliliği arttıracak ve ülkemize daha fazla ulusal ve uluslararası yatırım yapılmasını sağlayacak değişiklikler yapılmalı.
- Sektöre yönelik kaçak, kayıt dışı, fahiş fiyat ve kar gibi olumsuz algı konularının iyileştirilmesinin yanı sıra, kamuoyunun doğru ve anlaşılır biçimde bilgilendirilmesi için tüm sektör paydaşları iş birliği içinde çalışmalı.

6. Türkiye Enerji Zirvesi açılışında sunulan "Sektör Diyor ki" başlıklı slaytlar arasında yer alan Petrol Sektörü slaydı

Sunumunda geleceği yönelik petrol ve yakıt ürünleri talebi öngörülerine ilişkin verileri ve AB'deki alternatif yakıt stratejilerini paylaşan PETDER Genel Sekreteri Niyazi İter ise Dünya ve Türkiye'de enerjiye olan talebin artacağını, petrol piyasasının Türkiye'de büyümeye devam edeceğini belirtmiştir.

İter PETDER olarak petrol piyasasının ilgili kurumların işbirliği ile, rekabetçi ve serbest piyasa koşulları içinde, kayıt dışının ortadan kalktığı, ürün kalitesi ve çeşitliliği ile müşteri beklentilerinin üst düzeyde karşılandığı, yeniliklerle dolu dinamik bir piyasa olacağını öngördüklerini ifade etmiştir.

TEHLİKELİ KİMYASALLARIN İHRACAT VE İTHALATINA İLİŞKİN TEKNİK ALTYAPI GÜÇLENDİRİLECEK

Tehlikeli Kimyasalların İhracatı ve İthalatı Tüzüğü'nün Uygulanması için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca yürütülecek olan "Zararlı Kimyasalların İhracatı ve İthalatına İlişkin AB Tüzüğü'nün Uygulanması için Teknik Destek Projesi Açılış Semineri" 16 Aralık'ta Ankara'da gerçekleştirilmiştir.

Türkiye'nin AB aday ülke statüsünde olması sebebiyle 2012 yılında yayımlanan 649/2012/EC sayılı Tehlikeli Kimyasalların İhracat ve İthalatına İlişkin AB Tüzüğü'nün uyumlaştırılması ve uygulanması çerçevesinde, ülkemizde mevcut durumun ortaya konularak, teknik altyapının güçlendirilmesi gerekmektedir.

Projenin amacı, kimyasalların özelliklerine ilişkin bilgi alışverişini kolaylaştırarak ve ithalatı ve ihracatıyla ilgili ulusal karar verme sürecini oluşturarak tehlikeli kimyasalların, insan sağlığı ve çevreye verebilecekleri zararlardan korunmaktır. 649/2012//EC sayılı Tehlikeli Kimyasalların İhracat ve İthalatına İlişkin AB Tüzüğü'nün uyumlaştırılması ve uygulanması için gerekli kurumsal ve teknik kapasitenin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

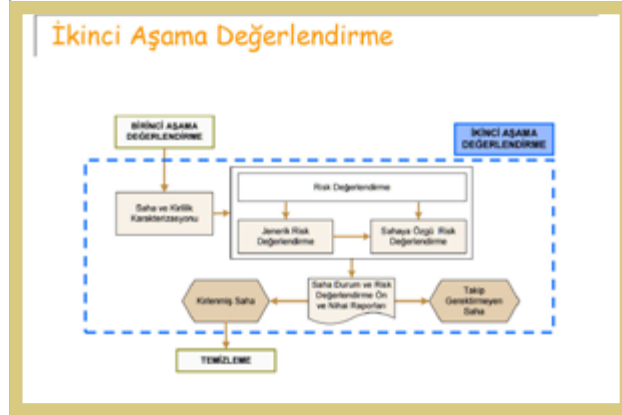
Söz konusu AB Tüzüğü'nün uygulanması çerçevesinde ülkemizde tehlikeli kimyasalların uluslar arası ticareti için "Bildirim Sistemi" kurulması, yasaklı/kısıtlı kimyasalların gümrüklerde etkin kontrolü için altyapı güçlendirilmesi ve konu hakkında kamuoyu ve paydaşların bilgilendirilmesi hedeflenmektedir.

KİRLENMİŞ SAHALAR YÖNETİMİ HAKKINDA ÇALIŞTAY GERÇEKLEŞTİ

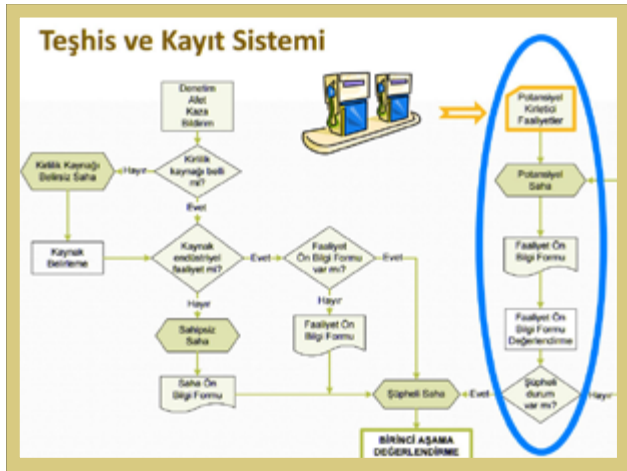
Kirlenmiş Sahalar Yönetimi hakkında “Yeni Yönetmeliğin Getirdiği Güçlükler ve Fırsatlar Çalıştayı” 9 Aralık 2015 tarihinde İstanbul ‘da gerçekleştirilmiştir.

Ön bilgi formunun gereğince hazırlanmasına ilişkin güçlük ve fırsatlar ve düzenleme gerekliliklerinin

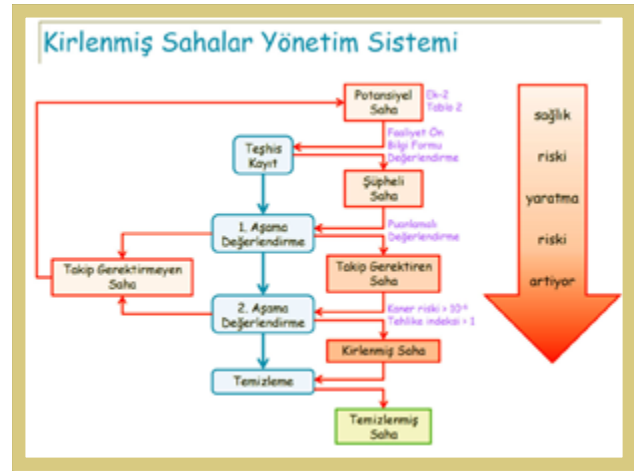
derinlemesine anlaşılması konuları ile ve maliyet etkin inceleme ve iyileştirme projelerine dair önemli deneyimlerin ve iyi uygulamaların ele alındığı çalıştay Golder ve Royal HaskoningDHV firmaları tarafından, Boğaziçi Üniversitesi ile Orta Doğu Teknik Üniversitesi öğretim üyelerinin önderliğinde düzenlenmiştir.



“Kirlenmiş Saha - Risk Değerlendirme” sunumundan



“Kirlenmiş Sahalara Yönetim Sistemi: Ana Bileşenleri ve İşleyişi; Paydaşların Yetki, Sorumluluk ve Görevleri” sunumundan

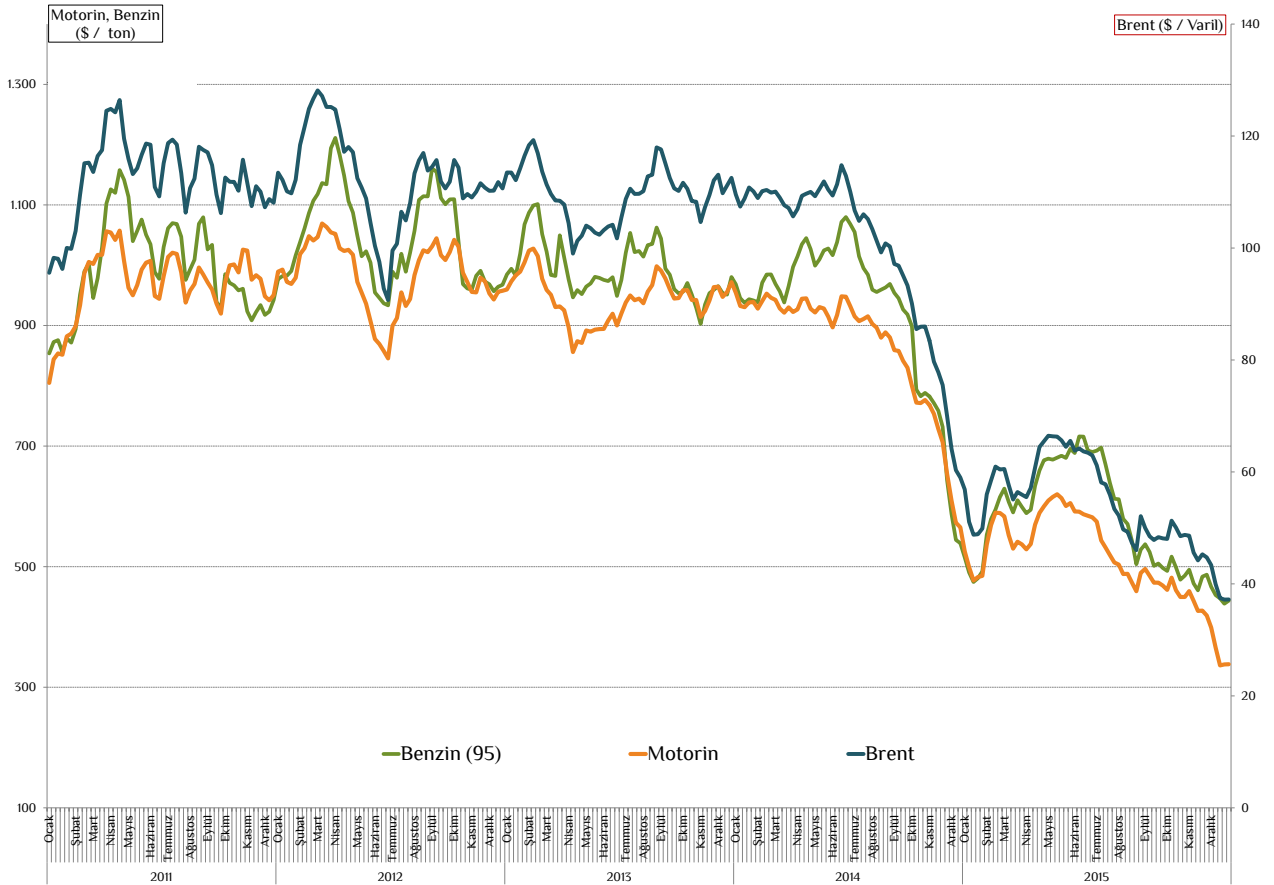


“Kirlenmiş Saha - Risk Değerlendirme” sunumundan

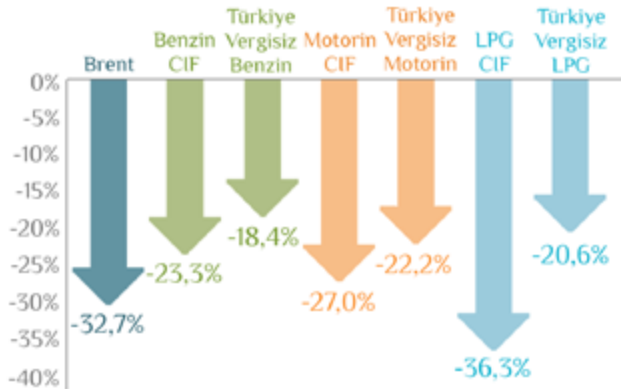
5

SEKTÖREL İSTATİSTİKLER

5.1 HAM PETROL VE AKARYAKIT FİYATLARINA İLİŞKİN GELİŞMELER



Şekil 2: 2009-2015 Akdeniz Piyasalarındaki Brent Tipi Ham Petrol (\$/Varil), Motorin ve Benzin Fiyatlarının (\$/Ton) Gelişimi (Kaynak: Argus; Platts)



Şekil 3: 2015 Yılı Akdeniz Piyasalarında ve Türkiye Pompa Fiyatlarında (T) Yıllık Ortalama Değişim Oranları (% bir önceki yıla göre) (Kaynak: Argus, EPDK)

Dünya ham petrol fiyatlarındaki hareketlilik nedeniyle 2015 yılında da akaryakıt pompa fiyatları kamuoyu gündemindeki yerini ve önemini korumuştur.

Brent tipi ham petrol uluslararası piyasalarda 2015 yılına varil başına 50 \$ civarında bir fiyat ile başlamış, 2015 yılı ortalarında 67 \$'lara kadar çıkarak yılın en yüksek seviyesine ulaşmış ve yıl sonuna kadar bir düşüş trendine girmiştir. 2015 Aralık ayı sonu itibarı ile Brent tipi ham petrol 30 \$'lara kadar inmiştir. Ham petrol fiyatlarındaki bu hareketlilik Akdeniz piyasalarındaki ürün fiyatlarını etkilemiş ve 2015 yılında benzin fiyatları en yüksek

716 \$/ton en düşük 439 \$/ton, motorin ise en yüksek 620 \$/ton en düşük 336 \$/ton olarak gerçekleşmiştir.

2014 yıl ortalaması ile 2015 yıl ortalaması karşılaştırıldığında, Brent tipi ham petrolünün fiyatının dolar bazında 99,3 \$/varil'den 53,7 \$/varil'e indiği TL bazında ise %32,7 oranında azaldığı (217,5 TL/varil'den 146,4 TL/varil'e) görülmektedir. Bu değişimin sonucunda Akdeniz piyasalarında benzinin, motorinin ve LPGnin CIF fiyatlarının TL bazında 2015 yıl ortalamasının 2014 yıl ortalamasına göre sırasıyla %23,3, %27,0 ve %36,3 oranında düştüğü görülmektedir.

5.1.1 Ham Petrol Fiyatlarındaki Değişimlerin Pompa Fiyatlarına Yansıması

2015 yılında dünyada ve ülkemizde ham petrol fiyatlarındaki devam eden değişimlerin akaryakıt pompa fiyatlarına benzer oranlarda yansiyıp yansımaması, kamuoyu gündeminde en çok tartışılan konulardan birisi olmuştur.

Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de ham petrol fiyatlarındaki değişimlerin ürün fiyatlarına ve sonrasında pompa fiyatlarına birebir yansıması mümkün değildir.

1 Ocak, 31 Aralık 2015 tarihleri itibarıyla dünyada brent ham petrol fiyatları %33,9 düşmüş, uluslararası piyasalarda benzin fiyatları %15,6 (Şekil 4, Grafik 3), dizel fiyatları ise %37,1 düşmüştür (Şekil 5, Grafik 3).

Bu konuda FuelsEurope kamuoyunu aydınlatmak üzere bir film hazırlatmıştır. Derneğimiz FuelsEurope ile işbirliği halinde söz konusu filmi Türkçeye çevirtmiş ve kamuoyu bilgisine sunmuştur. Filme Derneğimiz internet sitesinden ulaşılabilir (www.petder.org.tr).

Ham petrol fiyatlarındaki değişimlerin akaryakıt fiyatlarına birebir yansımamasının temel sebepleri aşağıda verilmiştir:

► Ham petrol farklı akaryakıt (ve petrokimya) ürünlerinin hammaddesidir, akaryakıt haline gelirken oldukça büyük yatırım ve maliyet gerektiren üretim süreçlerinden ve rafinasyon

sürecinden geçmektedir. Daha sonra pompaya gelene kadar pek çok aşamada depolama ve nakliye aşamalarından geçerek nihai pompada tüketiciye sunulmaktadır.

► Ham petrol ve ürünlerin kendi arz talep dengeleri çerçevesinde oluşan ayrı piyasaları vardır. Bu kapsamda uluslararası piyasalarda ham petrol fiyatları düşerken ürün fiyatları aynı oranda düşmemekte veya bazen artabilmektedir.

► Ülkemizde ayrıca bir döviz etkisi vardır. Ham petrol ve akaryakıt ürünlerinin büyük bir miktarı uluslararası piyasalardan ABD Doları üzerinden alınmakta, yurtiçinde TL üzerinden satılmaktadır. Bu nedenle ham petrol ve ürün fiyatlarındaki düşüşe rağmen, döviz kuru artıyorsa akaryakıt fiyatları kurdaki değişim oranına bağlı olarak ya çok küçük değişmekte, değişmemekte veya artabilmektedir.

► Diğer önemli bir faktör ise ürün fiyatlarının akaryakıt pompa fiyatları içindeki payıdır. Hemen hemen tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de akaryakıt fiyatları içinde en büyük paya vergiler sahip olup, ürün fiyatlarının payı sadece %24-26 arasında değişmektedir (Şekil 4 Benzin ve Şekil 5 Motorin). Uluslararası piyasalarda değişen kısım bu %24-26 paya sahiptir.

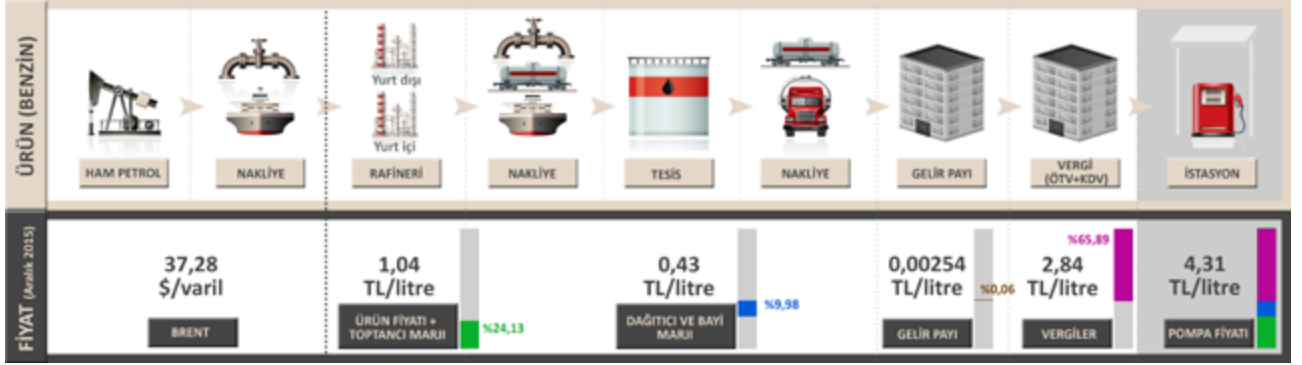
Yukarıda sayılan nedenlerle ham petrol fiyatlarındaki düşüşün nihai pompa fiyatlarına etkisi çok sınırlı kalmaktadır. Sonuç olarak, örneğin ham petrol fiyatlarındaki %50 oranında bir düşüş pompa fiyatlarına %15 olarak yansiyabilmektedir.

Şekil 4 ve 5'te verildiği üzere 1 Ocak-31 Aralık tarihleri baz alındığında ham petrol fiyatları %33,9 düşmüş, buna karşılık uluslararası piyasalarda benzin %15,6, motorin ise %37,1 düşmüştür. Aynı dönemde ülkemizdeki ürün fiyatlarındaki düşüş ABD Doları bazında benzinde %19,6, motorinde ise %39,7 olarak gerçekleşmiştir.

Görüleceği üzere fiyatlar olarak ülkemizde de dünyadakine benzer bir düşüş meydana gelmiştir.

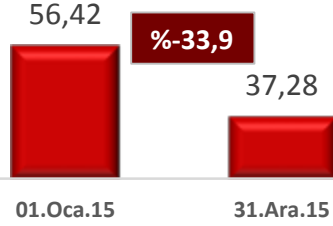
Pompa fiyatlarındaki düşüş ise (yukarıda açıklandığı gibi özellikle döviz kurundaki artış ve ürün fiyatının pompa fiyatındaki sınırlı payı nedenleriyle) benzinde %0,8 motorinde ise %7,8 olarak gerçekleşmiştir.

Şekil 4: Benzinin Fiyat Oluşumu*



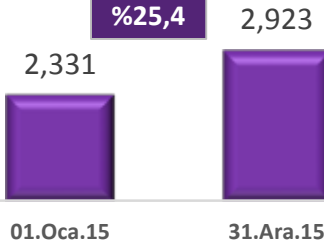
Grafik 1

Ham Petrol (Brent) (USD)



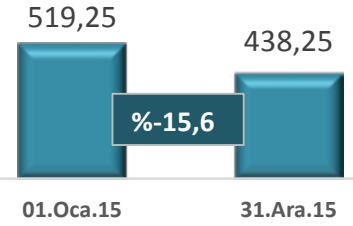
Grafik 2

USD



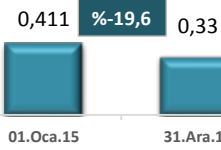
Grafik 3

MED CIF Benzin Ürün Fiyatı (USD)



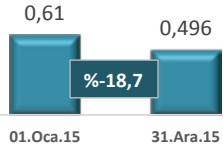
Grafik 4

Türkiye Ürün Fiyatı Benzin (USD)



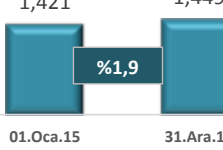
Grafik 5

Türkiye Pompa Fiyatı Benzin (Vergisiz) (USD)



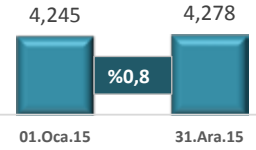
Grafik 6

Türkiye Pompa Fiyatı Benzin (Vergisiz) (TL)



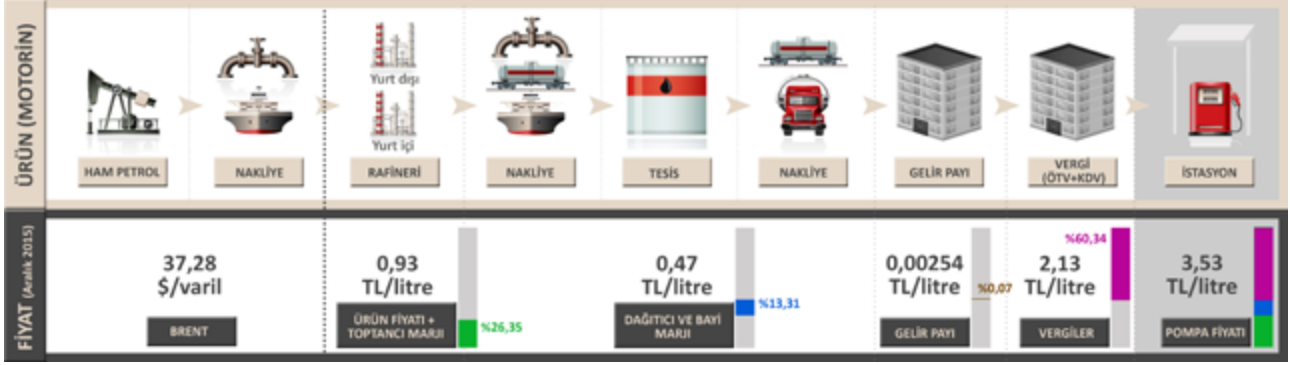
Grafik 7

Türkiye Pompa Fiyatı Benzin (Vergili) (TL)

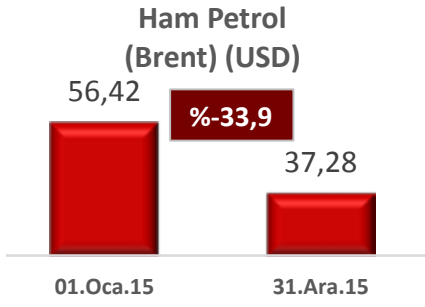


* EPDK Bayi Satış Bülteni, Fiyatlandırma Raporları ve TCMB döviz satış kuru verileri kullanılarak PETDER tarafından hesaplanmıştır.

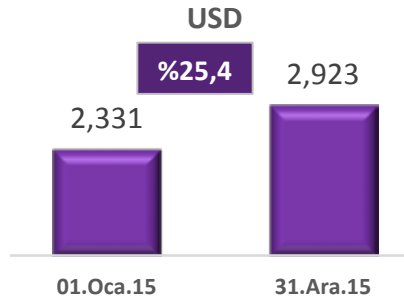
Şekil 5: Motorinin Fiyat Oluşumu*



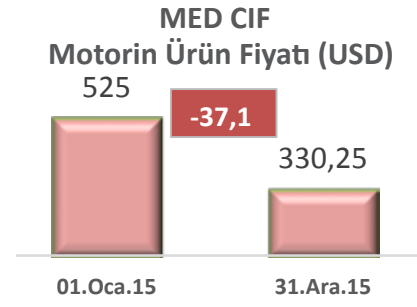
Grafik 1



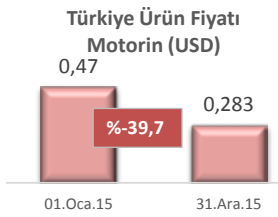
Grafik 2



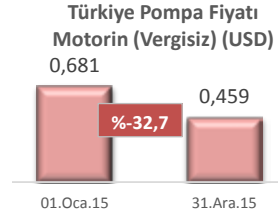
Grafik 3



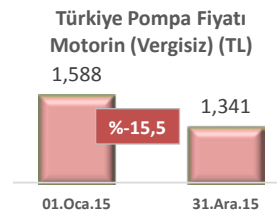
Grafik 4



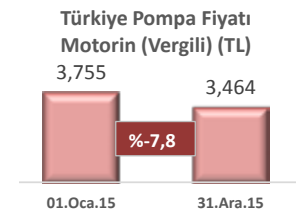
Grafik 5



Grafik 6



Grafik 7



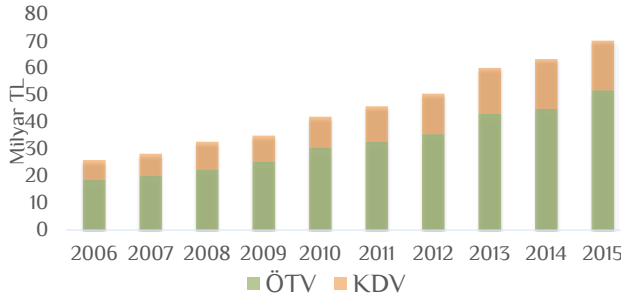
* EPDK Bayi Satış Bülteni, Fiyatlandırma Raporları ve TCMB döviz satış kuru verileri kullanılarak PETDER tarafından hesaplanmıştır.

5.2 DOLAYLI VERGİLER VE FİYAT BİLEŞENLERİ

5.2.1 Dolaylı Vergiler

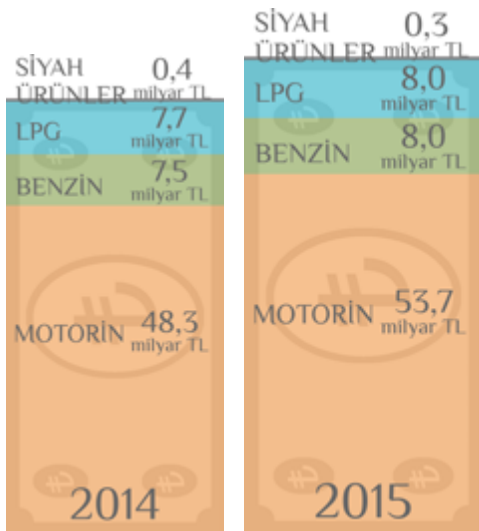
Türkiye’de akaryakıt ve LPG sektörlerinden sağlanan dolaylı vergilerin toplamı, tüketime de bağlı olarak her yıl artış göstermiştir.

Tüketim verileri üzerinden yapılan hesaplamalara göre, petrol sektöründen sağlanan dolaylı vergiler 2015 yılında 70,2 milyar TL düzeyine ulaşmıştır. Yapılan hesaplamalar, 2010 yılından beri petrol sektöründen sağlanan toplam dolaylı vergi gelirinin 332,1 milyar TL’ye ulaştığını göstermektedir.



Şekil 6: Akaryakıt ve LPG’den Sağlanan Toplam Dolaylı Vergilerin Yıllara Göre Değişimi (Kaynak: EPDK, PETDER, TCMB)

Akaryakıt ürünlerinden sağlanan toplam dolaylı vergilerde en büyük paya motorinden sağlanan dolaylı vergiler sahiptir. Buna, motorinin artan tüketiminin yanı sıra düşük vergi oranı nedeniyle benzin tüketiminin LPG’ye kayması neden olmuştur.



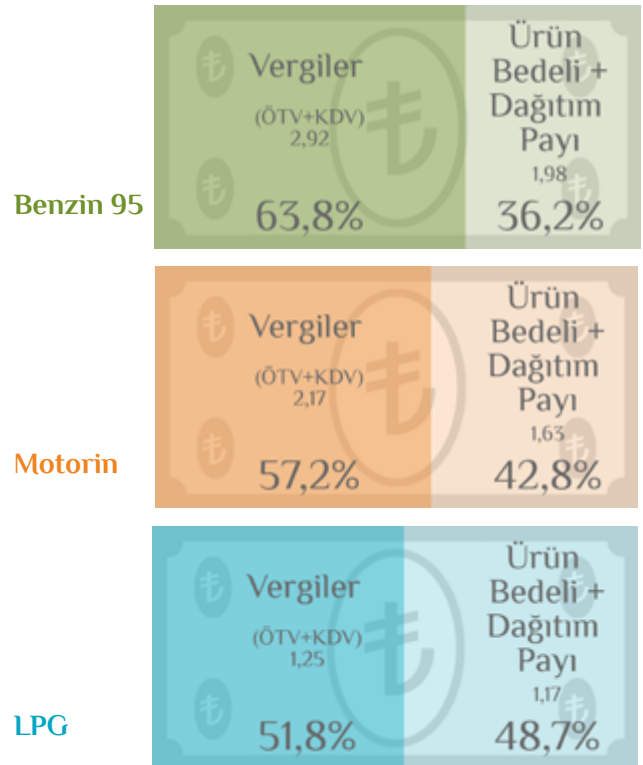
Şekil 7: 2014 ve 2015 Yılları Petrol Ürünlerinden Sağlanan Dolaylı Vergi Gelirlerinin Dağılımı (Kaynak: EPDK, PETDER, TCMB)

5.2.2 Fiyat Bileşenleri

2015 yılında benzinde bir litrelik pompa fiyatının ortalama 2,86 TL’sini (pompa fiyatının %63,8’i) dolaylı vergiler oluşturmuştur. Bu tutar motorinde 2,17 TL/lt (pompa fiyatının %57,2’si) ve LPG otopazda 1,25 TL/lt (pompa fiyatının %51,8’i) olarak hesaplanmıştır. Toplam dolaylı vergilerin pompa fiyatı içindeki payı yüzde olarak, petrol fiyatları, ÖTV tutarı ve döviz kurları gibi nedenlerle yıllar içinde değişmektedir.

Otomotiv yakıtlarında en yüksek vergi, hem miktar hem yüzde olarak benzinde, en düşük vergi ise otopaz LPG’dedir.

2015 yılı ortalama ÖTV tutarları, benzinlerde 2,1765 TL/lt, motorinlerde 1,5945 TL/lt, LPG otopazda 0,8837 TL/lt olarak belirlenmiştir.



Şekil 8: Pompa Fiyatı Bileşenleri (Kaynak: EPDK)

2015 yılında petrol ürünlerinden sağlanan dolaylı vergiler, bir önceki yıla göre %9,7 artarak 70,2 milyar TL’ye ulaşmıştır, bunun 53,7 milyar TL’sini motorinler, 8 milyar TL’sini benzinler, 8 milyar TL’sini ise LPG oluşturmuştur.

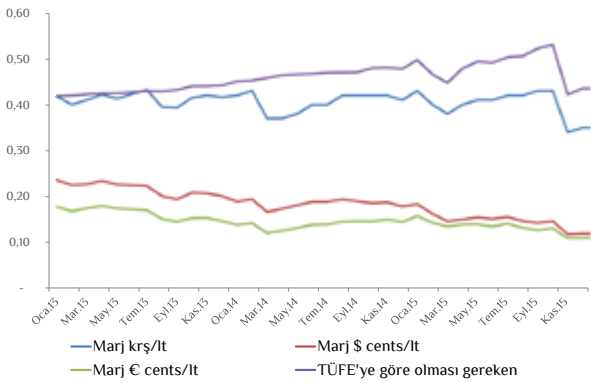
5.2.3 Marjlar

Benzin

Aşağıdaki grafikte 2013 ve 2015 yıllarında aylar itibarıyla benzin marjı, (Ocak 2013 ayı temel olmak üzere) enflasyon dikkate alındığında olması gereken marj ve € ve \$ değerleri üzerinden marj gelişimleri verilmiştir.

Görüldüğü gibi € ve \$ bazında benzinde piyasa marjı sürekli düşüş göstermiştir. 2013 Ocak ayında € ve \$ bazında sırasıyla 0,18 €cent ve 0,24 \$cent olan benzin marjı 2015 yılı Aralık ayında 0,11 €cent ve 0,12 \$ cent'e kadar düşmüştür. Bu düşüş özellikle tavan fiyat uygulamasına gidilen 2014 Mart ve 2015 Şubat aylarında çok daha sert olmuş ve iki yılın tamamını etkilemiştir.

2015 yılında benzer şekilde enflasyon dikkate alındığında, sektör özellikle maalesef enflasyona da yenik düşmüştür. 2013 yılı Ocak ayı baz alınarak salt enflasyon etkisiyle olması gereken sektör marjı ile gerçekleşen benzin piyasa marjları karşılaştırıldığında 2013 yılında inişleri ve çıkışlarına rağmen yaklaşık bir değer etrafında seyreden benzin marjları, tavan fiyat uygulamasıyla birlikte salt enflasyon dikkate alınarak 2014 Ocak ayna göre olması gereken marjın çok altına düşmüş ve 2015 yılının sonuna kadar da bu durum devam etmiştir. Daha önceki bölümlerde de ifade edildiği üzere bu durum, 2014 yılından sonra 2015 yılının da sektör açısından zarar edilen bir yıl olması sonucunu doğurmuştur.



Şekil 9: 2013-2015 Aylar İtibariyle Benzin Marjı (Kaynak: EPDK, TCMB, PETDER hesaplamaları)

Motorin

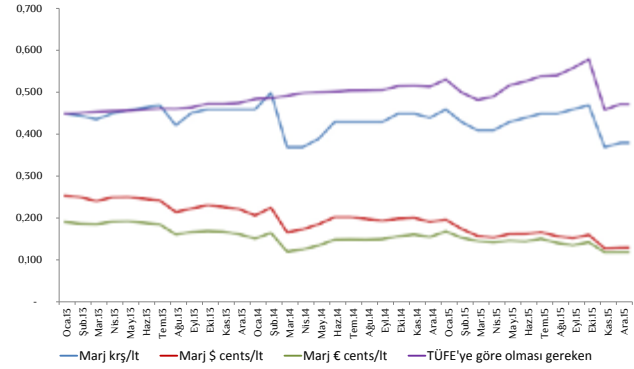
Şekil 10'da 2013 ve 2015 yıllarında aylar itibarıyla motorin marjı, (Ocak 2013 ayı temel olmak üzere) enflasyon dikkate alındığında olması gereken marj

ve € ve \$ değerleri üzerinden marj gelişimleri verilmiştir.

Görüldüğü gibi € ve \$ bazında motorinde piyasa marjı sürekli düşüş göstermiştir. 2013 Ocak ayında € ve \$ bazında sırasıyla 0,19 €cent ve 0,25 \$cent olan motorin marjı 2015 yılı Aralık ayında 0,11 €cent ve 0,13 \$ cent'e kadar düşmüştür. Düşüş tavan fiyat uygulamasına gidilen 2014 Mart ve 2015 Şubat aylarında çok daha sert olmuş ve söz konusu iki yılın tamamını etkilemiştir.

Benzine benzer şekilde 2015 yılında motorin fiyatları da enflasyona yenik düşmüştür. 2013 yılı Ocak ayı baz alınarak salt enflasyon etkisiyle olması gereken sektör marjı ile gerçekleşen motorin piyasa marjları karşılaştırıldığında, motorin marjları tavan fiyat uygulamasıyla birlikte salt enflasyon dikkate alınarak 2013 Ocak ayna göre olması gereken marjın çok altına düşmüş ve yılın sonuna kadar bu durum devam etmiştir.

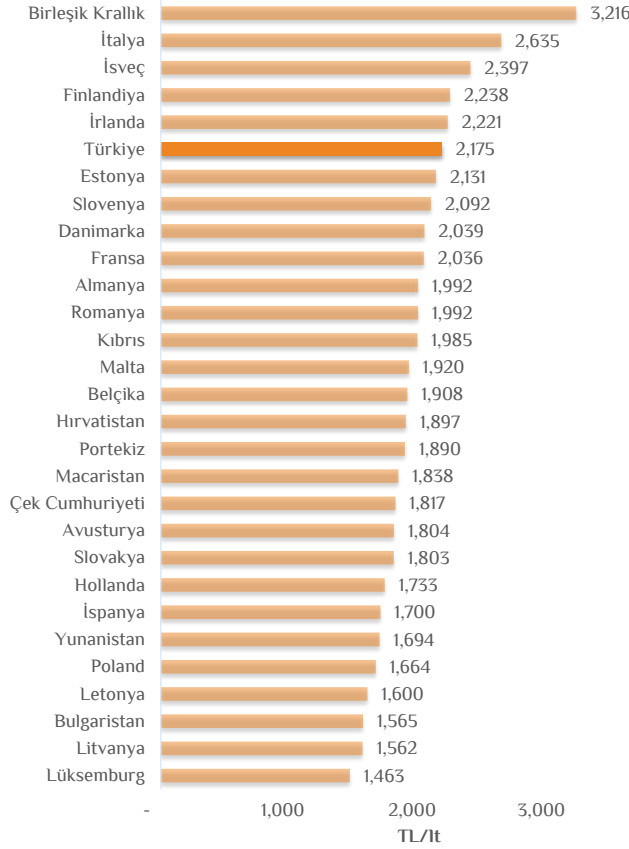
Bu durum, daha önceki bölümlerde de ifade edildiği üzere 2014 yılından sonra 2015 yılının da sektör açısından zarar edilen bir yıl olması sonucunu doğurmuştur.



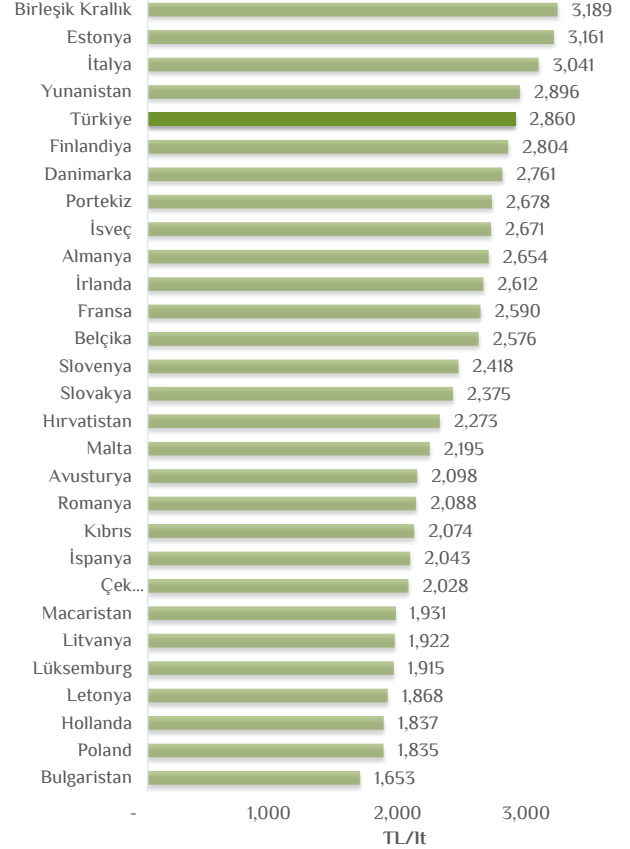
Şekil 10: 2013-2015 Aylar İtibariyle Motorin Marjı (Kaynak: EPDK, TCMB, TÜİK)

5.2.4 AB Ülkelerindeki Durum ve Fiyat Karşılaştırmalarını Etkileyen Faktörler

Türkiye ve genel olarak AB'de akaryakıt ürünleri fiyatlarında en büyük paya dolaylı vergiler sahiptir. 2015 yılı içinde değişmekle birlikte ortalama olarak Türkiye vergi payı açısından AB ülkeleri arasında 95 oktan kurşunsuz benzinde Birleşik Krallık, Estonya, İtalya ve Yunanistan'dan sonra beşinci, motorinde ise İngiltere, İtalya, İsveç, Finlandiya ve İrlanda'dan sonra altıncı sıradadır.



Şekil 11: 2015 Yılı AB ve Türkiye Benzin Ortalama Vergileri (TL/lt) (Kaynak: <http://ec.europa.eu/energy/en/statistics/weekly-oil-bulletin>)



Şekil 12: 2015 Yılı AB ve Türkiye Motorin Ortalama Vergileri (TL/lt) (Kaynak: <http://ec.europa.eu/energy/en/statistics/weekly-oil-bulletin>)

Dolaylı vergilerdeki rakamsal farklılıkların yanı sıra göz önüne alınması gereken bir husus da vergi tahsil yöntemindeki farklılıklardır. Ülkemizde rafineri çıkışında dağıtıcılarca ödenen ÖTV satış sonrası tahsil edilmekte ve böylece dağıtıcılar açısından bir finansman maliyeti ortaya çıkmaktadır.

Diğer taraftan, ülkemizde her ayın 15'ine kadar oluşan ÖTV ait olduğu ayın 25'inde, 31'ine kadar oluşan ÖTV ise takip eden ayın 10'una kadar ödenmektedir. Bazı AB ülkelerinde ise bu süreler daha uzundur. Mesela İtalya'da ay boyunca oluşan ÖTV takip eden ayın 15'ine kadar, İspanya'da ise takip eden ayın 20'sine kadar ödenmektedir. Bu durum ülkemiz açısından finansman maliyeti olarak olumsuz bir sonuç ortaya çıkarmaktadır.

Ülkemizde vergili ve vergisiz akaryakıt fiyatlarının AB ülkelerindeki fiyatlarla doğrudan mukayese edilmesi kamuoyunun yanlış ve eksik değerlendirmelerine yol açmaktadır.

Ülkelerdeki marjları etkileyen birçok faktör olabildiği gibi, zamanla bunlara bağlı olarak marjlar

da değişebilir. Nitekim AB ülkeleri arasında da ülkelerin şartlarına bağlı olarak önemli farklılıklar vardır.

Ülkemiz ve AB ülkelerinde akaryakıt fiyatları arasında bir değerlendirme ve kıyaslama yapılırken pazar yapılarındaki farklılıkların dikkate alınması gerekmektedir.

Gerek AB Petrol Bülteninde, gerek bu bültende yayımlanan fiyatlar konusunda AB tarafından yapılan araştırmada ülkeler arası karşılaştırmaların dikkatli yapılması gerektiği özellikle belirtilmektedir. Buna gerekçe olarak:

- Haftalık petrol bülteninde standart ürünlerin toplam içindeki pazar paylarındaki farklılıklara, ürün kalitesindeki farklılıklara, pazarlama yöntemlerindeki farklılıklara ve piyasa yapısındaki farklılıklara;

- Araştırma raporunda ise ülkelerdeki indirimli satışlara, fiyatların bildirimindeki farklı metodolojilere, biyo- yakıt bileşenindeki farklılıklara ve vergi sistemlerindeki farklılıklara dikkat çekilmektedir.

Ülkelerde temel piyasa dinamikleri farklıdır.

Akaryakıt ürünleri Avrupa ülkelerinin bir kısmında tamamen, bir kısmında ise kısmen self-servis istasyonlarda satılmaktadır. Dağıtıcı/bayi istasyon sahipliği ile şekillenen işletme modelleri ülkemizdekinden farklıdır. İstasyon başı ortalama satışlar bazı ülkelerde Türkiye'deki istasyonların ortalama satışlarının 2-3 katıdır. Bu ülkelerin tamamında akaryakıt nakliyesinde boru hatlarının payı ülkemizdekinden oldukça yüksektir. Bu ülkelerin büyük bir kısmında vergi toplama yöntemi Türkiye'den farklıdır ve şirketler için ilave finansman ihtiyacı doğurmamaktadır. Bu fiyatlarla ülkemizde istasyon perakende satış fiyatlarının karşılaştırılması yanlış sonuçlar doğurmaktadır.

Fiyat bildirim metodolojilerinde farklılıklar vardır.

AB Petrol Bültenine ülkeler haftalık ortalama/tek gün, iskontolu satışlar dahil/hariç, en düşük fiyat, süpermarketler/hipermarketler ve self-servis istasyonlar dahil/hariç gibi farklı yaklaşımlarla fiyatlarını iletmektedirler. Bu nedenle kıyaslamaların yapılmasında dikkatli olunması gerektiği belirtilmektedir.

Türkiye'de bu ülkelerden farklı olarak yasal yükümlülükler çerçevesinde ilave maliyetler vardır.

Ülkemizdeki kayıt dışı ve kaçak akaryakıt faaliyetleri, akaryakıt sektörünü son derece olumsuz etkilemekte ve sürekli bir şekilde bu sorunla mücadele etmek zorunda bırakmaktadır.

Birçok Avrupa ülkesinden farklı olarak, ülkemizde bu amaçla uygulamaya konulan ve PETDER olarak tam anlamıyla desteklediğimiz tedbirler ve diğer yasal yükümlülüklerin bir sonucu olarak ortaya önemli ilave maliyetler çıkmaktadır. Yasal sorumluluklar olarak karşımıza çıkan bu unsurlar, hem yatırım hem işletme maliyetleri şeklinde önemli miktarlara ulaşmaktadır.

Ülkelerin ekonomik yapıları farklıdır.

Ülkemiz ile diğer Avrupa ülkeleri arasında genel ekonomik yapıda önemli yapısal farklar vardır ve bu farkların bir sonucu olarak ülkemizde enflasyon oranı ve finansman maliyetleri daha yüksektir. Bunun sonucunda ise başta kredi kartı komisyonu olmak üzere, borçlanma ve banka garanti mektupları maliyetleri AB ülkeleriyle kıyaslandığında ilave finansal yükler olarak ortaya çıkmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerindeki fiyatların derlendiği

+

Akaryakıt hareketleri ve işlemlerinin kayıt altına alınması için bayi otomasyon sistemi işletim ve raporlaması

+

Kaçak akaryakıtın belirlenmesi amacıyla ulusal marker uygulaması

+

ÖTV'nin peşin ödenmesinden kaynaklanan finansman maliyeti

+

Her istasyonda her pompa için ayrı ayrı bulunan yazar kasa operasyon ve bakımı

+

Ulusal stok tutma yönteminden kaynaklanan ilave maliyet

+

E-defter/e-fatura/e-kayıt geçiş süreci için yapılan yatırımlar

+

İthal edilen ürünler için banka teminat mektupları maliyetleri

+

Nakliye maliyetleri

+

Dağıtıcı şirketlerin yıllık EPDK ödemeleri,

+

Bayi numune alma maliyeti

+

İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanları istihdam edilmesi

PETDER olarak kayıtdışıyla mücadele için tam anlamıyla desteklediğimiz tedbirler ve diğer yasal yükümlülüklerin bir sonucu olarak ortaya en önemli ilave maliyetler

ve paylaştığı AB Petrol Bülteni'nin tavsiyeler bölümünde dahi şu ifadeler yer almaktadır: "Bazı üye devletler raporlama sürecindeki tutarsızlıkların doğrudan tüketici fiyat karşılaştırmalarını aksatabileceği/ engelleyebileceği yönündeki endişelerini dile getirmiştir". Ülkeler arası vergili ve vergisiz fiyat kıyaslamaları yapılırken yukarıda ifade edilen faktörler dikkate alınmalı, kıyaslamalar bu farklılıkların ışığında yorumlanmalıdır.

5.3 PETROL VE LPG SEKTÖRÜ İSTATİSTİKLERİ

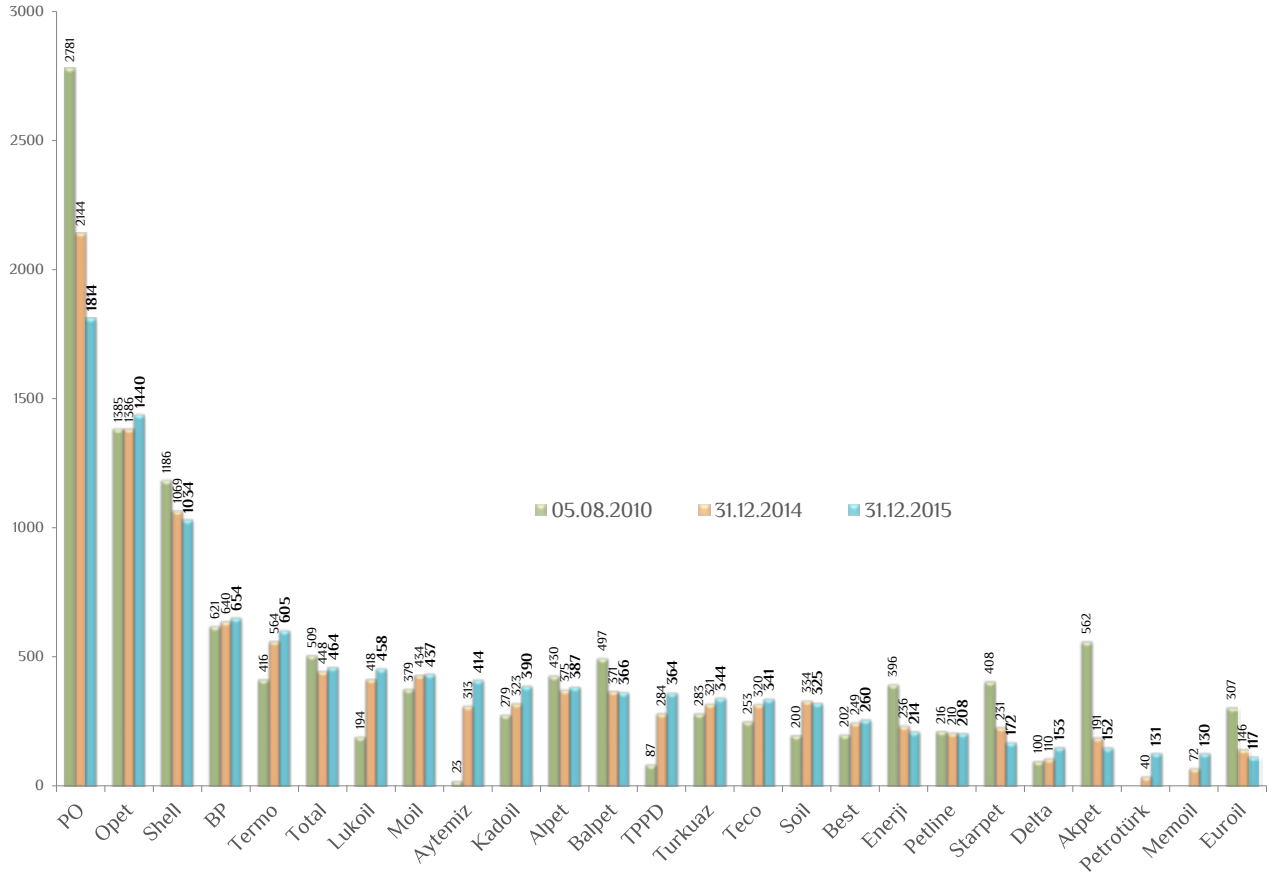
5.3.1 Rafineri, Dağıtım Şirketi ve İstasyon Sayıları

2015 yılı sonu itibarı ile petrol piyasasında 4 rafineri (lisanslı 6 rafineri), 91 dağıtıcı ve 12.704 istasyonlu akaryakıt bayisi EPDK'dan lisanslı olarak faaliyet göstermektedir. Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) piyasasında ise 87 dağıtıcı ve 10.556 otogaz istasyonu EPDK'dan lisanslı olarak faaliyet göstermektedir. Veriler istasyon sayılarının sınırlı da olsa artmaya devam ettiğini göstermektedir. Akaryakıt ve LPG dağıtım şirketi sayıları da tarihinin en yüksek rakamına ulaşmıştır.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Rafineri Lisansı	4	5	5	5	6	6	6	6	6	6
Akaryakıt İstasyonu	11.543	11.645	12.317	12.702	12.894	12.348	12.460	12.623	12.667	12.704
Dağıtıcı Lisans Sayısı	51	47	45	54	53	50	58	77	78	91
LPG İstasyonu	5.686	6.586	7.702	8.163	8.721	9.377	9.802	10.089	10.360	10.556
LPG Dağıtıcı Lisansı	56	58	61	64	65	70	72	73	79	87

Tablo 3: Petrol ve LPG piyasalarında Lisans Sayıları (Kaynak: EPDK)
*6 lisanslı rafineriden 4'ü faaliyettir.

Aşağıdaki şekilde 05.08.2010-31.12.2014-31.12.2015 dönemleri arasında akaryakıt istasyon sayılarının şirketlere göre dağılımı verilmektedir. Grafik incelendiğinde ilk dört sırada yer alan dağıtım şirketlerinin toplam bayi sayılarında azalma meydana geldiği görülmektedir.

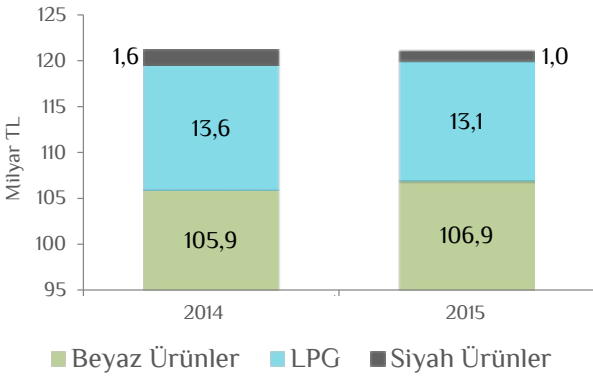


Şekil 13: Dağıtım Şirketlerinin İstasyon Sayıları (05.08.2010 – 31.12.2014-31.12.2015 tarihleri itibarıyla) (Kaynak: EPDK)

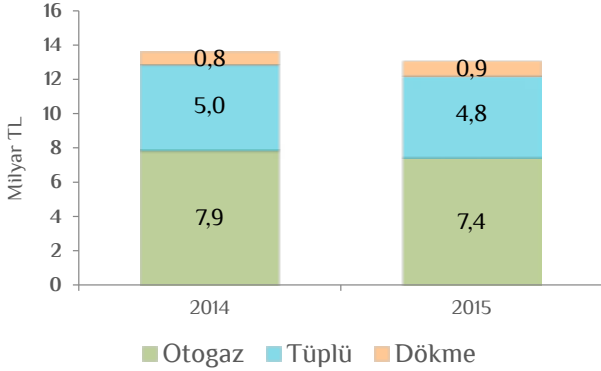
5.3.2 Sektörel Büyüklükler ve İşlem Hacimleri

Akaryakıt sektörünün oluşturduğu toplam parasal büyüklük 2015 yılında 2014 yılına göre artan tüketim ve vergilerin etkisiyle %0,5 artmış ve 114,3 milyar TL'ye ulaşmıştır.

Aşağıdaki iki şekil akaryakıt ve LPG için hesaplanan sektör büyüklüklerini ayrı ayrı ve karşılaştırmalı olarak göstermektedir. 2015 yılında 2014 yılına göre, sektör büyüklüğü beyaz ürünlerde %0,9 artarak 106,8 milyar TL, LPG'de %5,8 azalarak 13,1 milyar TL, ve siyah ürünlerde %35,3 azalarak 1 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 14: Akaryakıt Türlerindeki İşlem Hacimleri (milyar TL) (Kaynak: EPDK, PETDER, TCMB)

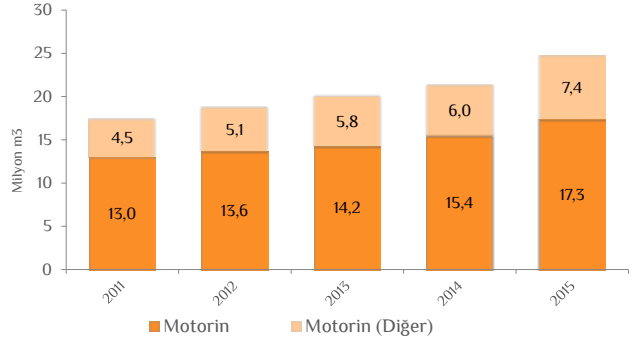


Şekil 15: LPG Türlerindeki İşlem Hacimleri (milyar TL) (Kaynak: EPDK, PETDER, TCMB)

5.3.3 Otomotiv Yakıtları (Benzin, Motorin, LPG Otogaz) Tüketimi

5.3.3.1 Motorin Tüketimi

2011 yılında EPDK Tebliği gereği yüksek kükürlü kırsal motorinin dolaşımdan tamamen kalkması sonucunda, 1 Nisan 2011'den itibaren Türkiye'de pompalardan satılan tüm motorinler düşük kükürlü

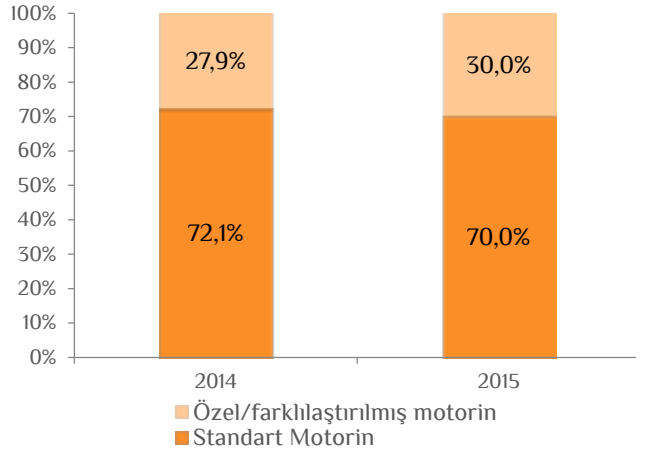


Şekil 16: Toplam Motorin Tüketimi (milyon m³) (Kaynak: EPDK, PETDER)

(10 ppm) olarak sunulmaya başlanmış ve böylece tüm benzin ve motorin türleri AB standartları ile uyumlu hale gelmiştir.

PETDER tarafından derlenen verilere göre, 2015 yılı toplam motorin türleri (motorin ve motorin diğer) tüketimi, 2014 yılına göre %15,6 artarak yaklaşık 24,7 milyon m³ olmuştur.

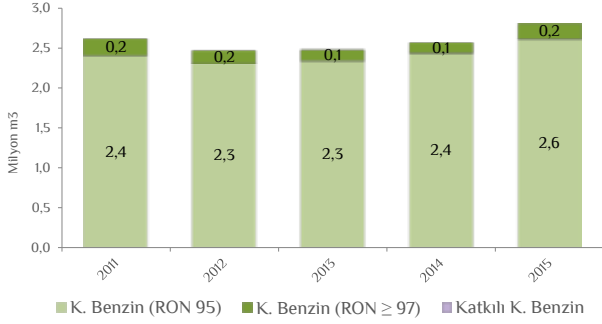
Benzin ve motorindeki kükürt oranlarının 10 ppm düzeyinedüşürülmesiilekirliteciemisyonlardabüyük bir azalma olacağı tahmin edilmektedir. PETDER'in Eylül 2010'da yayınladığı rapor, emisyonlarda her yıl 9.900 tonluk azalma beklendiğini göstermektedir. Diğer taraftan, akaryakıt dağıtım şirketleri, tüketicilerin kalite ve performans beklentilerine cevap vermek üzere yüksek maliyet ve zaman gerektiren Ar-Ge çalışmalarıyla geliştirilen özel/katkılı farklılaştırılmış motorin ve benzin türlerini de ilave seçenekler olarak rekabet ortamında tüketici tercihlerine sunmuşlardır. 2015'te motorin tüketiminin yaklaşık %30'unu oluşturan özel/katkılı farklılaştırılmış motorin tüketimi 2014 yılına göre artmıştır.



Şekil 17: Standart Motorin ve Özel/Farklılaştırılmış Motorinin Toplam Motorin Tüketiminde İçindeki Payları (Kaynak: EPDK, PETDER)

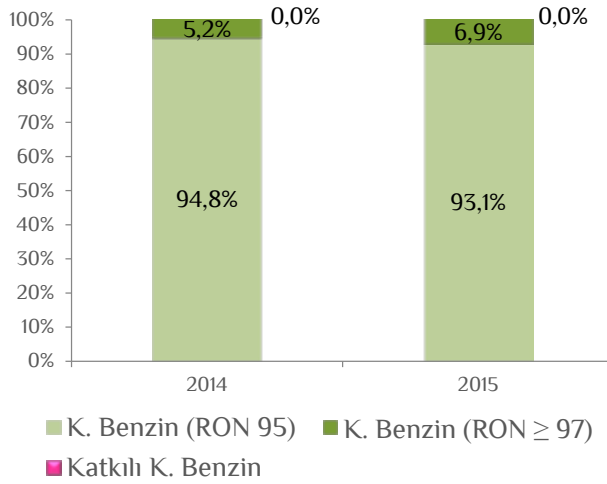
5.3.3.2 Benzin Tüketimi

2015 yılında toplam benzin tüketimi 2014 yılına göre %9,1 oranında artarak yaklaşık 2,8 milyon m³ düzeyinde olmuştur. Benzin tüketimi son yıllarda bir artış sergilemektedir.



Şekil 18: Toplam Benzin Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi (Kaynak: EPDK, PETDER)

Toplam benzin tüketimi içinde 95 oktan benzin %93,1 oran ile en fazla tüketilen yakıt cinsidir. Eski tip araçlarda kullanılan “katkılı kurşunsuz benzin” tüketiminin de büyük oranda azaldığı, hatta bitme noktasına geldiği görülmektedir.

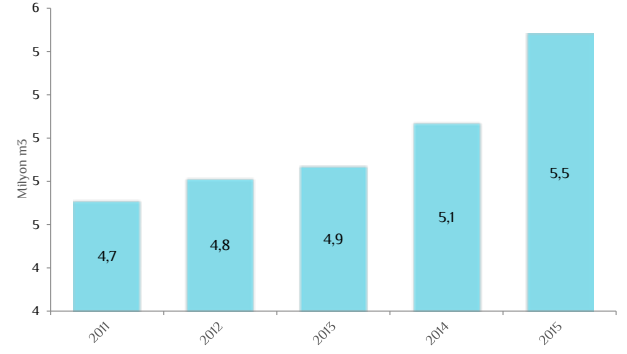


Şekil 19: 95, 97 ve Katkılı Benzinin Toplam Benzin Tüketimi İçinde Payları (Kaynak: EPDK, PETDER)

5.3.3.3 LPG Otogaz Tüketimi

2014 yılında 5,1 milyon metreküp olan LPG otogaz tüketimi, 2015 yılında %8,1 oranında artarak 5,5 milyon metreküp olarak gerçekleşmiştir. LPG otogaz tüketiminin son 9 yıldaki gelişimi yandaki grafikte sunulmaktadır.

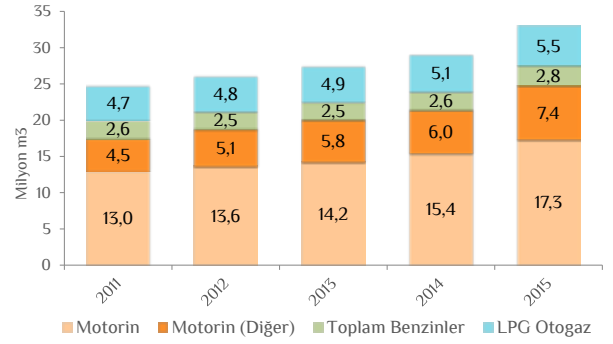
LPG otogaz tüketiminin artmasının en önemli nedeni Özel Tüketim Vergisinin düşük olması dolayısıyla ürünün pompa fiyatının da düşük olmasıdır.



Şekil 20: LPG Otogaz Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi (Kaynak: EPDK, PETDER)

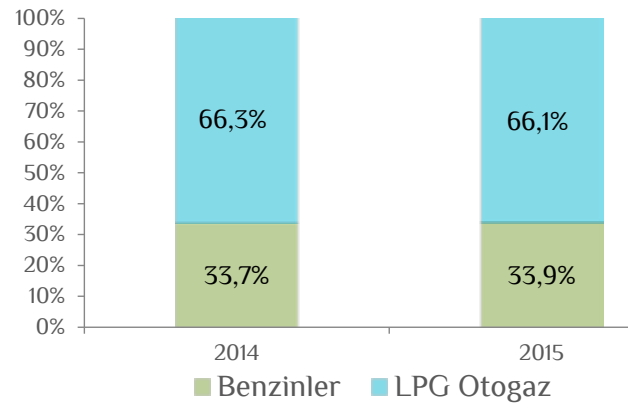
5.3.3.4 Toplam Otomotiv Yakıtları Tüketimi

2015'te toplam otomotiv yakıtları tüketimi, önceki yıla göre %13,7 artarak yaklaşık 33 milyon m³ olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv yakıtlarının son 9 yıllık döneme ait gelişimi aşağıda gösterilmiştir.

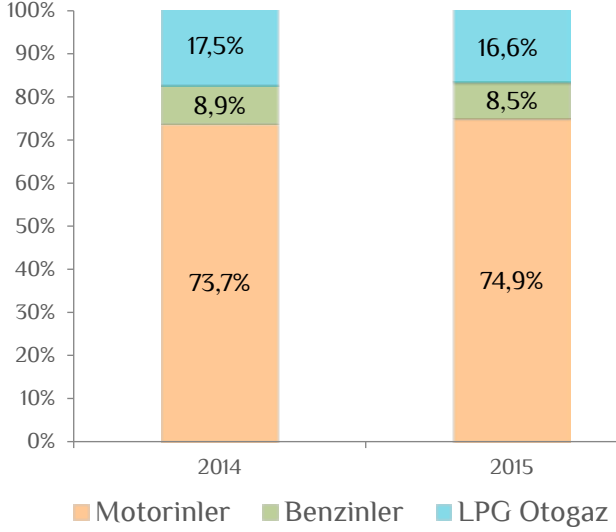


Şekil 21: Otomotiv Yakıtları Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi (Kaynak: EPDK, PETDER)

Otomotiv yakıtları içerisinde motorinin aldığı pay artmış, benzin türleri ve otogaz LPG'nin payı ise azalmıştır. Şekil 22'de verilen grafik, otogaz (LPG) pazarının otomotiv yakıtları içindeki payının azalmasına rağmen, tüketiminin benzinin yaklaşık iki katı büyüklüğe ulaştığını ve toplam otomotiv yakıtları pazarının %16,6'sını oluşturduğunu göstermektedir.



Şekil 22: Otomotiv Yakıtlarının Tüketim Payları (hacimsel %) (Kaynak: EPDK, PETDER)



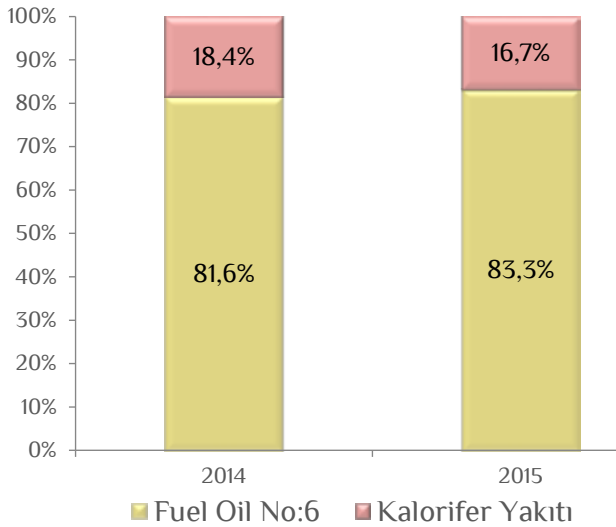
Şekil 23: Motorin, Benzin ve Otogaz LPG Tüketim Payları (hacimsel %) (Kaynak: EPDK, PETDER)

5.3.4 Siyah Ürün (Fuel Oil, Kalorifer Yakıtı) Tüketimi

Siyah ürün tüketimi 2015 yılında önceki yıla göre %14,6 oranında azalmış ve yaklaşık 604 bin ton olarak gerçekleşmiştir.

Bu dönemde kalorifer yakıtı tüketimi %22,5 azalarak yaklaşık 101 bin ton, fuel oil tüketimi ise %12,8 azalarak yaklaşık 503 bin ton civarında olmuştur.

Siyah ürünlerde doğalgazın yaygın olarak piyasaya girişi yüzünden uzun zamandır süregelen azalma, 2015 yılında da devam etmiştir.



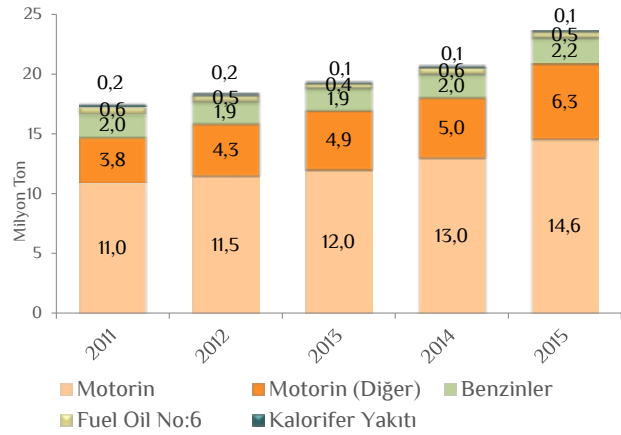
Şekil 24: Siyah Ürünlerin Tüketiminin Yıllara Göre Değişimi (Kaynak: EPDK, PETDER)

5.3.5 Akaryakıt Tüketimi (Benzin, Motorin, Kalorifer Yakıtı, Fuel Oil)

Toplam akaryakıt tüketimi 2015 yılında %14,0 oranında artarak yaklaşık 23,7 milyon ton olmuştur.

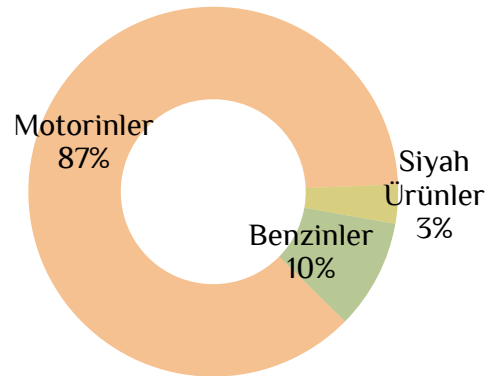
Türkiye'nin toplam akaryakıt tüketimi 2007 ve 2008 yıllarında net olarak artmış, 2009 ve 2010 yıllarında ise azalmıştır.

Söz konusu yıllardaki gerileme, siyah ürün tüketiminin doğalgaza geçiş nedeni ile önemli ölçüde azalması, 2009 yılında yaşanan küresel krizin olumsuz etkileri ve 10 numara yağ adı altında yapılan hileli akaryakıt faaliyetlerinin motorin tüketimi üzerindeki olumsuz etkilerinden kaynaklanmıştır. Alınan tedbirler ve gelişmeler doğrultusunda piyasa 2011 yılından beri büyümektedir.



Şekil 25: Toplam Akaryakıt Tüketiminin Değişimi (Kaynak: EPDK, PETDER)

Toplam akaryakıtlar içindeki yakıt türlerinin dağılımı ise aşağıda verilmiş olup, 2015 yılına göre önemli bir değişim görülmemiştir. Tüketim içinde en büyük paya %87'lik payla motorin sahiptir.



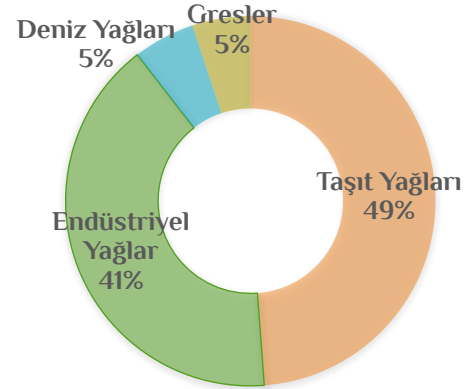
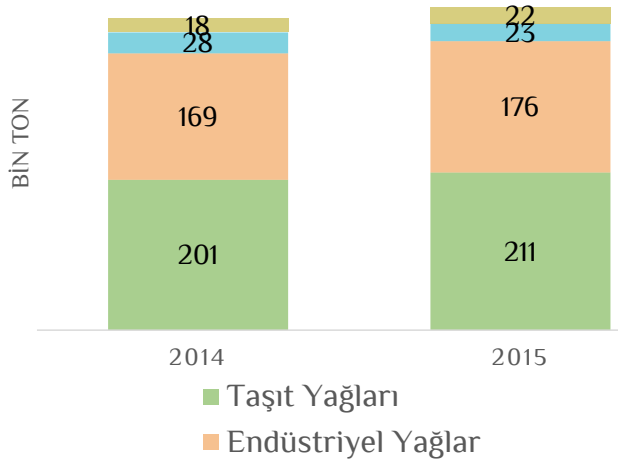
Şekil 26: Akaryakıt Türlerinin Toplam Akaryakıt Tüketimi İçindeki Payları (%) (Kaynak: EPDK, PETDER)

5.3.6 Yağlama Yağları Tüketimi

Yağlama yağları (mineral ve sentetik) sektöründeki pazar gelişmeleri, madeni yağ üreticilerinin gönüllü katılımı ve PwC tarafından derlenen verilerle izlenmektedir. EPDK ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı verileriyle de yapılan kıyaslamalar ve değerlendirme sonuçlarına göre, 2015 yılı toplam

yağlama ürünleri tüketiminin 432.000 ton civarında gerçekleştiği tahmin edilmektedir.

2015 yılında madeni yağ tüketiminin %49'unu taşıt yağları, %41'ini endüstriyel yağlar, %5'ini deniz yağları, %5'ini ise gresler oluşturmaktadır.



Şekil 28: Türkiye Madeni Yağ Tüketim Miktarları, Yüzdesele Dağılım

Şekil 27: Türkiye Madeni Yağ Tüketim Miktarları (bin ton)

Aşağıdaki tabloda verilen rakamlar, geçtiğimiz yıllarda madeni yağ sektöründe kullanılmak üzere baz yağ olarak ithal edilen ve motorin piyasasında yaygın olarak kullanılan ve satılan 10 numara

yağ, vb. isimler altında yapılan piyasa faaliyetleri sebebiyle Türkiye'de gerçek madeni yağ olarak tüketilen miktarın üzerinde bir miktarda madeni yağın piyasaya arz edildiğini göstermektedir.

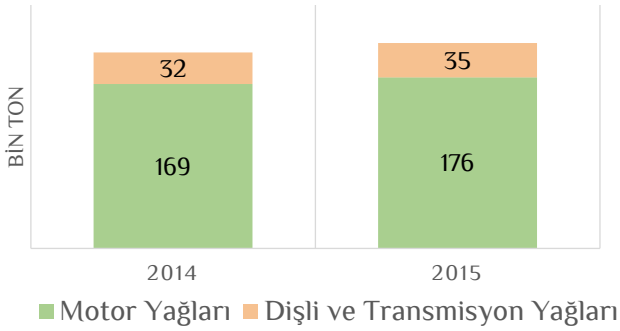
Baz Yağ (TON/YIL)	2011	2012	2013	2014	2015
Gerçekleşen Baz Yağ İthalatı	1.033.622	832.627	743.795	591.346	552.358
Gerçekleşen Madeni Yağ İthalatı	107.434	94.824	114.495	99.292	100.339
Gerçekleşen Katkı ve Müstahzar İthalatı	70.909	61.363	72.350	68.648	80.963
Rafineri Baz Yağ Satışı	380.104	266.000	154.291	119.697	126.430
Piyasaya ARZ (A)	1.592.069	1.254.814	1.084.931	878.982	860.090
Gerçekleşen Baz Yağ İhracatı	1.052	706	3.858	3.264	4.626
Gerçekleşen Madeni Yağ İhracatı	139.580	135.000	174.070	165.457	139.684
Gerçekleşen Katkı ve Müstahzar İhracatı	5.514	6.551	13.695	4.979	5.146
Madeni Yağ Yurt İçi Satışı	411.000	408.000	416.000	417.000	432.000
Toplam TALEP (B)	557.146	550.257	607.623	590.699	581.456
FARK (A-B)	1.034.923	704.557	477.308	288.283	278.634

Tablo 4: Türkiye Madeni Yağ İthalatı, İhracat ve Tüketim Miktarları (Kaynak: TÜİK, TÜPRAŞ, PwC)

Talep fazlası madeni yağ miktarı 2011 yılında 1 milyon tonu aşmış, alınan önlemler neticesinde bu rakam 2015 yılında 278.634 tona düşmüştür. Talep fazlası madeni yağın 10 Numara Yağ adı altında yasadışı akaryakıt faaliyetine konu edildiği düşünüldüğünde, miktarında önemli bir düşüş olmasına rağmen yasadışı bu faaliyet konusunda halen alınması gereken mesafeler bulunmaktadır.

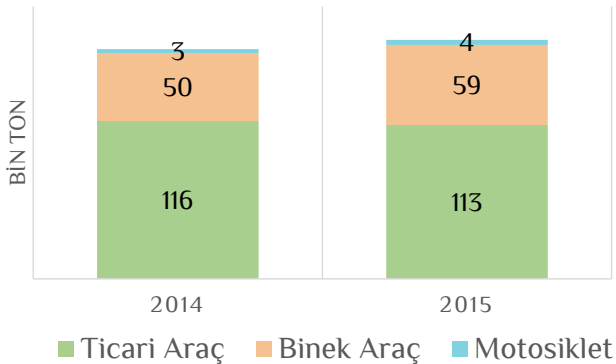
Taşıt Yağları (Motor Yağları, Dişli ve Transmisyon Yağları)

Türkiye’de toplam taşıt yağları tüketiminin bir önceki yıla göre %4,9 artarak 2015 yılında 211.000 ton civarında gerçekleştiği hesaplanmaktadır. 2014 yılında tüketilen taşıt yağlarının yaklaşık 32 bin tonu dişli ve transmisyon yağları ve 169 bin tonu motor yağları iken, 2015 yılının aynı döneminde tüketilen taşıt yağlarının yaklaşık 35 bin tonunu dişli ve transmisyon yağları, 176 bin tonunu ise motor yağları oluşturmuştur.



Şekil 29: 2014 ve 2015 Yıllarında Taşıt Yağları Tüketim Miktarları (bin ton)

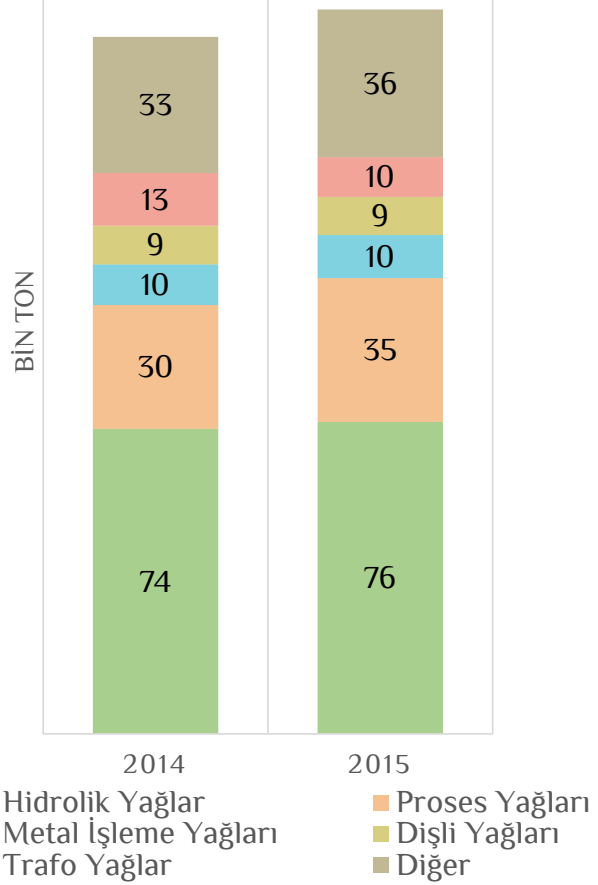
2015 yılında toplam motor yağları tüketimi geçen yıla göre %4,1 oranında artarak 176.000 ton olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılında olduğu gibi 2015’de de motor yağlarının toplam yağlama ürünleri içerisindeki payı yaklaşık %41 olarak gerçekleşmiştir. Motor yağları tüketimine ilişkin karşılaştırmalı grafikler aşağıda verilmiştir.



Şekil 30: 2014 ve 2015 Yıllarında Motor Yağları Tüketim Miktarları (bin ton)

Endüstriyel Yağlar

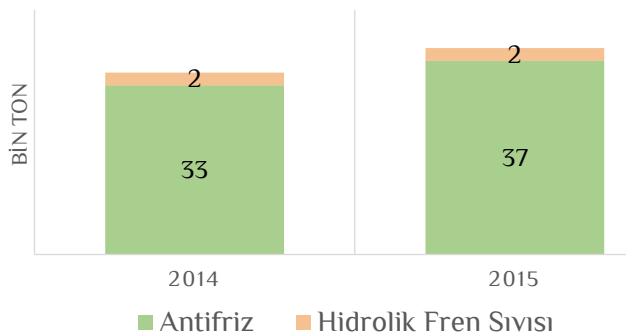
Toplam endüstriyel yağların tüketimi 2015’te bir önceki yıla göre %4,1 oranında artmış ve yaklaşık 176 bin ton olarak gerçekleşmiştir. Endüstriyel yağların toplam yağlama ürünleri içerisindeki payı yaklaşık %41’dir. Endüstriyel yağlar tüketiminin ürün cinslerine göre değişimi karşılaştırmalı olarak aşağıda verilmektedir.



Şekil 31: 2014 ve 2015 Yılları Endüstriyel Yağlar Tüketim Miktarları (bin ton)

Özel Ürünler (Antifriz ve Hidrolik Fren Sıvıları)

2015 yılında özel ürünler kategorisinde, antifriz ve hidrolik fren sıvısı kullanımı bir önceki yılın aynı dönemine oranla %11,4 oranında artarak 39 bin ton civarında gerçekleşmiştir.



Şekil 32: 2014 ve 2015 Yılları Özel Ürünler Tüketim Miktarları (bin ton)

6

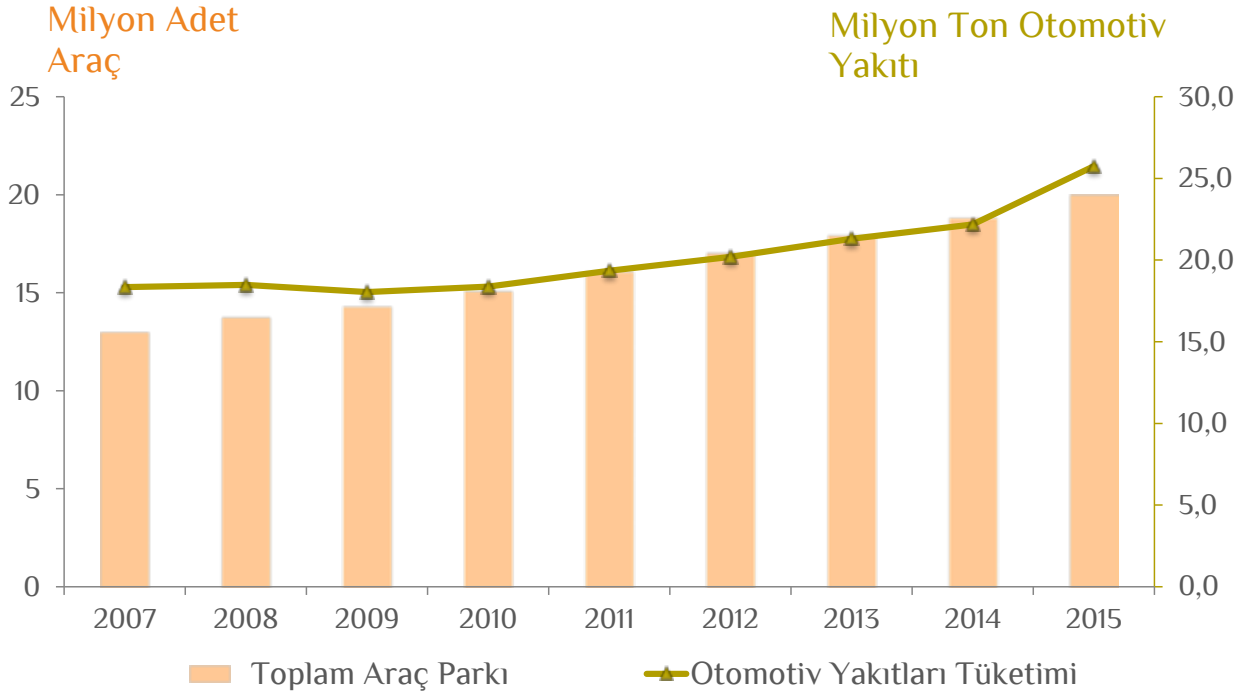
DIĞER SEKTÖREL İSTATİSTİKLER

6.1 MOTORLU TAŞIT SAYILARI



TÜİK verilerine göre 2015 yılı sonu itibari ile trafiğe kayıtlı toplam 19.994.472 adet taşıtın %53,0'ünü otomobil, %16,3'ünü kamyonet, %14,7'sini

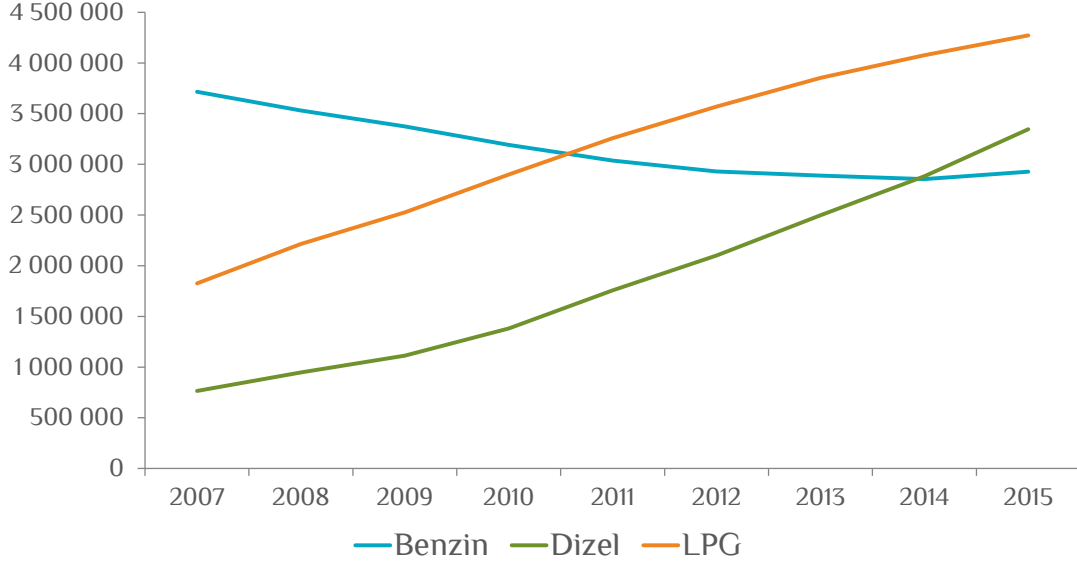
motosiklet, %8,5'ini traktör, %4,0'ünü kamyon, %2,2'sini minibüs, %1,1'ini otobüs, %0,2'sini ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır.



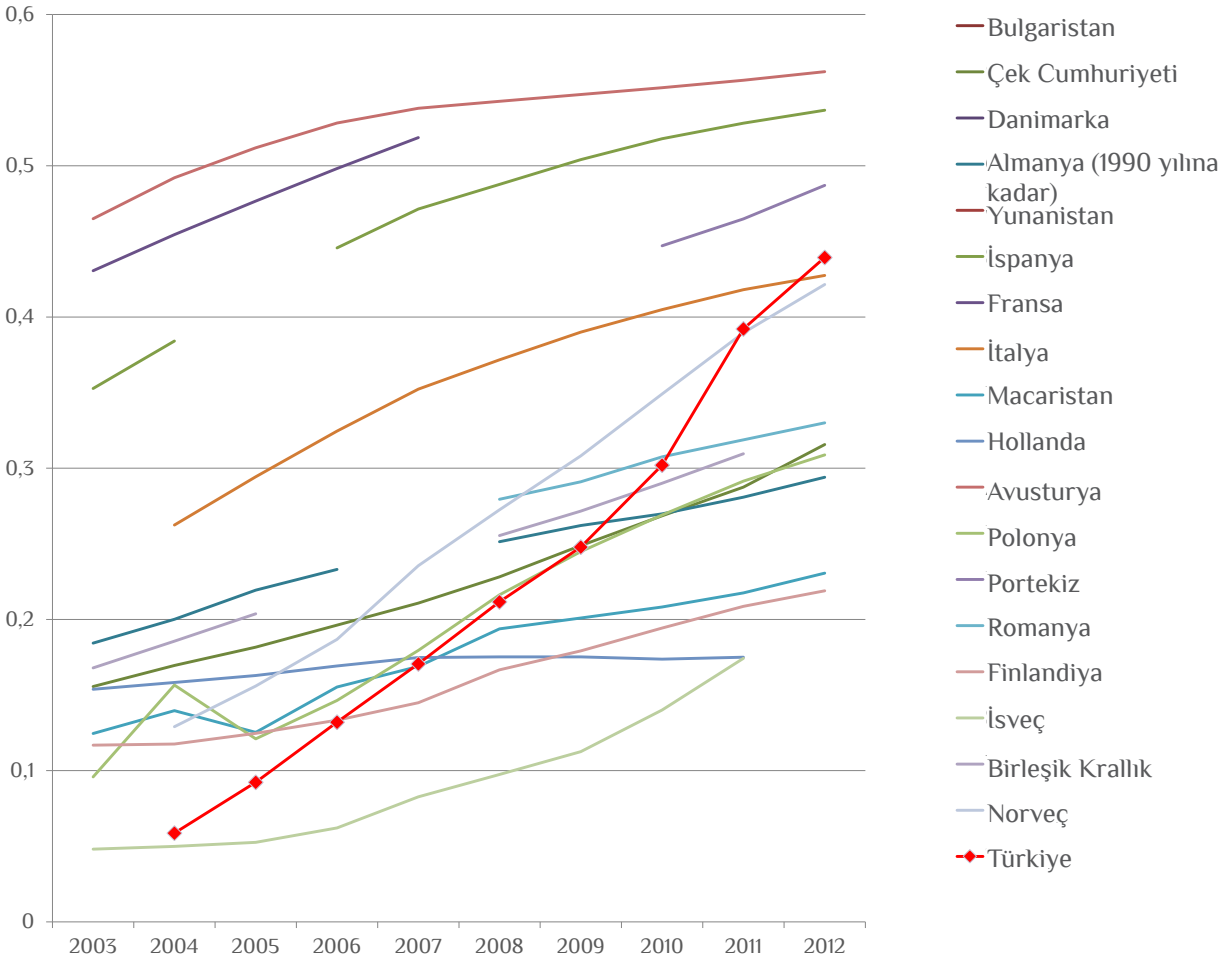
Şekil 33: Trafikteki Araç Sayısı ve Otomotiv Yakıtları Tüketimi Değişimi (Kaynak: TÜİK, EPDK, PETDER)

Kullanılan yakıt cinsine göre motorin ve oto LPG kullanan araç sayısında belirgin bir artış olmuştur. Buna karşın, 2015 yılında 2014 yılına göre benzin kullanan araç sayısında çok küçük miktarda azalış gerçekleşmiştir. Benzinli araç sayısı son yıllarda genel olarak bir azalma eğilimindedir. 2015 yılı sonunda trafiğe kayıtlı otomobillerin yakıt cinsine

göre dağılımı incelendiğinde toplam LPG kullanan araç sayısının 4.272.044 adet, motorin tüketenlerin 3.345.951 adet, benzinli araç sayısının ise 2.927.720 adet olduğu görülmektedir. Türkiye'de trafikteki toplam araç sayısının ve otomotiv yakıtları tüketiminin yıllara göre değişimi yukarıdaki grafikte görülmektedir (Şekil 33).



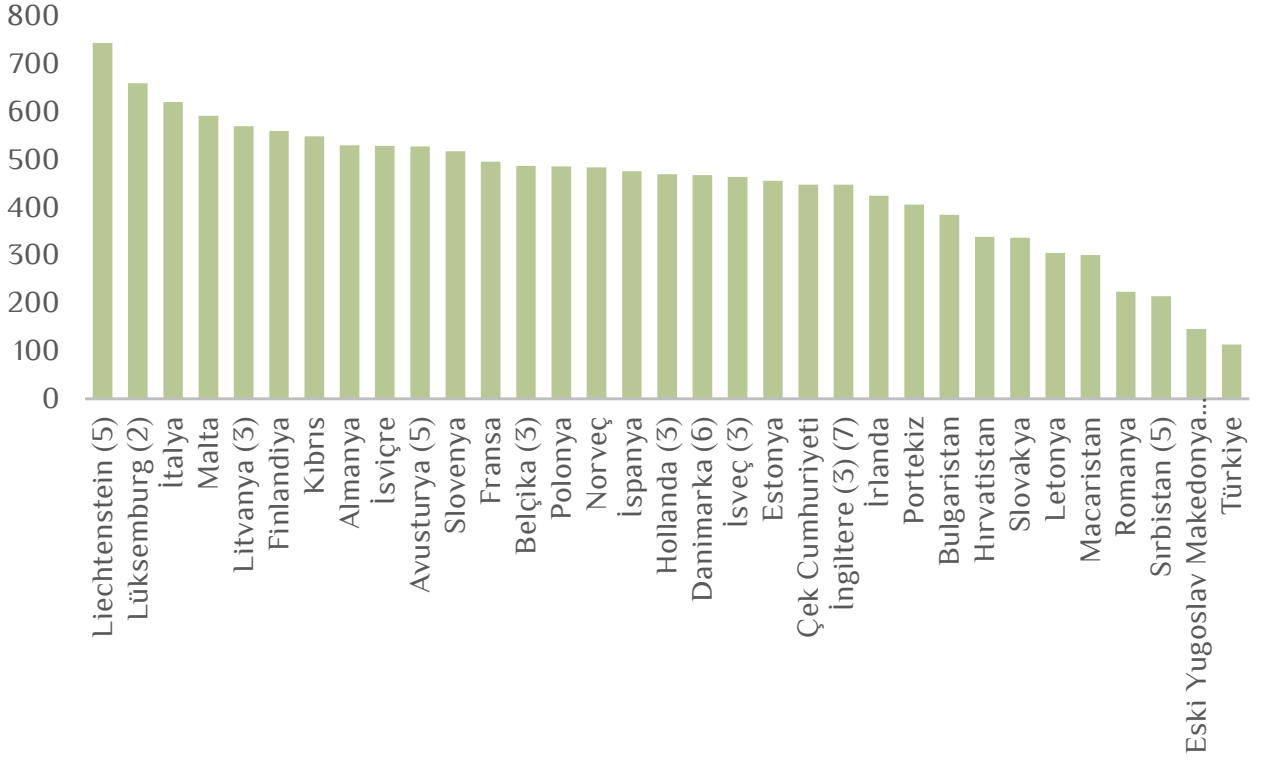
Şekil 34: Trafîğe Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı (Kaynak: TÜİK)



Şekil 35: Benzinliden Motorinli Araca Geçiş (Kaynak: Eurostat)

Şekil 35'te Türkiye ve Avrupa'daki araç parkının benzinliden motorine geçişi gözlemlenmektedir.

2003 yılında geçişin en düşük seviyede olduğu Türkiye, 2012'de ilk 7 ülke arasına girmiştir.



Şekil 36: 1000 Kişiye Düşen Araç Sayısı (Kaynak: Eurostat)

(1) Yunanistan, İzlanda, Montenegro: Veri yok (2) 2009 verileri (3) 2011 verileri (4) Aland dahil (5) 2010 verileri (6) 2008 verileri (7) Sadece Büyük Britanya (8) Son 5 yıldır teknik teftişten geçmemiş araçlar dahil değildir (9) Tahmini değerler

Ülkemiz 1000 kişiye düşen araç sayısı açısından Avrupa ülkeleri arasında en düşük sayıya sahip ülkedir.

6.2 GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HASILA VE OTOMOTİV YAKITLI TÜKETİMLERİ DEĞİŞİM ORANLARI

Önemli makro ekonomik göstergeler arasında değerlendirilen büyüme oranları, petrol sektörünün de yakından takip ettiği bir veridir.

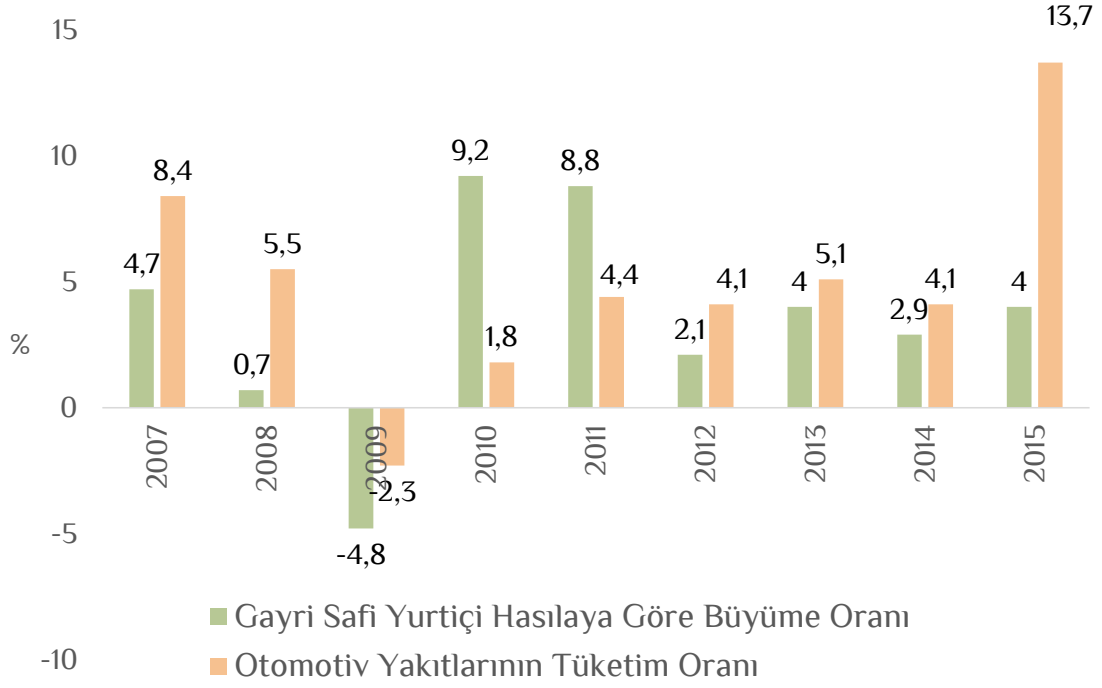
Ekonomik büyüme oranları aynı zamanda başta sanayi sektörü olmak üzere ulaştırma ve ihracat gibi tüm sektörleri içermesi özellikle motorin piyasasına yansıtacak büyüme rakamları açısından önemli bir işaret oluşturmaktadır.

Türkiye ekonomisinde 2014 yılında %2,9'luk, 2015 yılında ise %4'lük bir büyüme gerçekleşmiştir.

Şekil 37'de ekonomik büyüme ile toplam

otomotiv yakıtları tüketimindeki değişimi karşılaştırılmaktadır. Genel olarak bakıldığında ekonomik büyüme ile paralel bir gelişmenin otomotiv yakıtları tüketiminde de görüldüğü açıktır. Ancak, özellikle 2010 ve takip eden dönemde bozulmuş olan bu denge 2012 yılı itibari ile tekrar düzene girmiş fakat 2015 yılında tekrar bir sapma olduğu görülmektedir.

Yakıt tüketiminde 2015'te GSYİH rakamlarının çok üzerinde bir büyüme gerçekleşmiştir. Bunun bir kısmının kaçak ve kayıt dışı akaryakıt ile mücadelelerden sağlanan ilerlemelerden kaynaklandığı düşünülmektedir.



Şekil 37: Yıllık Otomotiv Yakıtı Tüketimi ve GSYİH Büyüme Oranları (%) (Kaynak: TÜİK, EPDK ve PETDER verileri)

7

PETDER'DEN HABERLER

PETDER'İN YENİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI MARTIN THOMSEN

Petrol Sanayi Derneği'nin yeni Yönetim Kurulu Başkanı, Ocak 2015 itibariyle Martin Thomsen oldu.



PETDER'in Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini, 17 Haziran 2011 tarihinde yapılan Olağan Genel Kurul Toplantısı'ndan bugüne Ahmet Erdem üstlenmekteydi.

10 Nisan 2014 tarihli PETDER Genel Kurul Toplantısından sonra da Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine devam eden Erdem, yaklaşık 3,5 yıldan fazla sürdürdüğü Başkanlık görevini Ocak 2015 itibariyle Thomsen'e devretti. Erdem'in PETDER Yönetim Kurulu Üyeliği devam ediyor.

PETDER'in yeni Yönetim Kurulu yapısı aşağıdaki şekilde oluşmuştur:

Yönetim Kurulu Başkanı

Martin THOMSEN (BP Petrolleri A.Ş.)

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

Tamas MAYER (OMV Petrol Ofisi A.Ş.)

Muhasip Üye

Adnan ÜNAL (Petline Petrol Ürünleri A.Ş.)

Yönetim Kurulu Üyeleri

Ahmet ERDEM (The Shell Company of Turkey Ltd.)

Antoine TOURNAND (Total Oil Türkiye A.Ş.)

Ekrem EKMENCİ (Opet Petrolcülük A.Ş.)

Yılmaz TECMEN (Turcas Petrol A.Ş.)

Ahmet İzzet EKE (Aytemiz Akaryakıt Dağıtım A.Ş.)

BASIN BÜLTENLERİ

PETROYAĞ PETDER'E ÜYE OLDU (14 Ocak 2015)

Petroyağ ve Kimyasallar San. Tic. A.Ş., Petrol Sanayi Derneği (PETDER) Yönetim Kurulu'nun kararı doğrultusunda Derneğe üye oldu. Petroyağ'ın katılımıyla PETDER'in üye sayısı 15'e yükseldi.

PETDER üyeleri Alpet, Aytemiz, Belgin, BP, Exxon Mobil, Gulf, Opet, Petline, Petrol Ofisi, Petroyağ, Shell, Shell & Turcas, Total, Turcas ve Turkuaz'dan oluşmakta.

PETDER Genel Sekreteri Niyazi İter konuya ilişkin olarak, "Türkiye'deki akaryakıt sektörünün önde gelen kuruluşlarını çatısı altında buluşturan PETDER faaliyetlerini 19 yıldır başarıyla yürütüyor. Petroyağ'ın üyelerimiz arasına katılmasıyla PETDER olarak daha da güçlendik" dedi.

PETDER 2014'TE 17.750 TON ATIK YAĞ TOPLADI (19 Ocak 2015)

PETDER, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği çerçevesinde 2004 yılından beri yürüttüğü "atık motor yağı toplama" çalışmalarını kapsamında son 10 yılda 160.103 ton atık motor yağı toplayarak lisanslı işletmelerde ham madde, enerji olarak ülkemize geri kazandırdı veya bertaraf ettirdi.

2014 yılında PETDER (Petrol Sanayi Derneği) tarafından toplanarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan lisanslı işletmelere teslim edilen atık motor yağı miktarı 17.750 ton olarak gerçekleşti.

Ülkemizin Enerji Verimliliğine Katkı

PETDER kıymetli bir enerji kaynağı olan 160.103 ton atık motor yağını, çevre ve insan sağlığına zarar vermeksizin lisanslı işletmelerde enerji veya ham madde olarak geri kazandırarak Türkiye'nin enerji verimliliğine de 634 milyon kWh katkıda bulunmuştur. Bu rakam yaklaşık 272 bin kişilik bir



nüfusun bir yıllık elektrik enerjisine eşdeğer bir enerji tasarrufu anlamına gelmektedir.

Çevre ve İnsan Sağlığı için Atık Yağları Toplamaya Devam

Yasadışı yollarla yakıtlara karıştırılan, kontrolsüz ortamlarda yakılan ve çevreye bırakılan atık motor yağları çevre ve insan sağlığını tehdit ederken suya karıştığında 1 litre atık yağ 1 milyon litre içme suyu kirlenmekte, akaryakıtta katıldığında ise neden olduğu kirlenici emisyonlar sebebiyle insan sağlığına zarar vermektedir.

PETDER tarafından 2014 yılında toplanan 17.750 ton atık motor yağı 17,75 milyar metreküp suyu kirletecek büyüklüktedir. 84 milyon kişinin bir yıllık su ihtiyacına karşılık gelen bu miktardaki su, ülkemizin tüketilebilir tüm yeraltı ve yerüstü su potansiyelinin %15'ine denk gelmektedir.

Atık Yağların Yönetimi Projesi İçin PETDER Tarafından 34 Milyon TL Kaynak Kullanıldı



Atık yağların toplanması projesi için bugüne kadar toplam 34 milyon TL bütçe harcanırken, bu tutarın yaklaşık %50'si bu projeye katılan şirketler tarafından doğrudan finanse edilerek karşılanmıştır.

Atık motor yağlarının yönetmelik kurallarına uygun olarak toplanması, taşınması ve lisanslı işletmeler tarafından çevre ve insan sağlığına uygun koşullarda geri kazanımı veya bertarafı için gerekli tüm maliyetleri karşılayan PETDER, atık motor yağı üreten işletmelere bu işlemleri bedelsiz olarak yerine getirmektedir.

PETDER, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Tarafından "Yetkilendirilmiş Kuruluş"

Yönetmelikle atık motor yağlarını toplama yetkisi "Motor Yağı Üreticisi" veya "Yetkilendirilmiş Kuruluşlar"a verilmiş olup, bunlar dışındaki kişi ve kuruluşlarca toplanması yasaklanmıştır. Petrol Sanayi Derneği (PETDER), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ülke genelinde atık motor yağlarının toplanması ve lisanslı tesislerde ürün/enerji olarak geri kazanımı veya bertarafının sağlanması konularında "Yetkilendirilmiş Kuruluş"tur.

PETDER "Bir Varil Bir Ağaç" Projesi ile 71.500 Fidan Yeşerdi

PETDER, 1 Varil 1 Ağaç Projesi ile kamu kurumlarından toplanan her bir varil atık motor yağı için bir fidan dikmektedir. 2014 yılında 15.000



adet fidan diken PETDER proje kapsamında doğaya toplam 71.500 ağaç kazandırmıştır.

Atık Motor Yağları Konusunda Bilinç Geliştirilmeli

PETDER toplanan atık motor yağı miktarının artırılması yönünde çalışmalarını sürdürmektedir. bu çalışmalar sonucunda bir bilinç oluşmaya başladığı gözlemlenmekle birlikte, bu bilincin yeterli boyuta ulaşması için denetim ve yaptırımlara yönelik destek uygulamalar gerekmektedir.

Atık motor yağlarının bir kısmı ülkemizde halen 10 numara yağ faaliyetlerine konu olmaktadır. “10

numara yağ” standart dışı akaryakıt ürünüdür, mutlak suretle araca zarar verir ve bazıları can kayıplarıyla sonuçlanan ciddi kazalara yol açabilir. Bu nedenle başta şehirlerarası ve şehir içi otobüsler ve minibüsler olmak üzere, taşıma ve servis araçlarının çok sıkı ve sürekli yol üstü denetime tabi tutulması gereklidir.

Atık yağ üreticilerinin yanı sıra özellikle 10 numara yağ üretici ve satıcılarının denetlenmesi de çok önemlidir. Atık yağ ve 10 Numara yağ üretici ve satıcıları ile kullanıcılara yönelik olarak bu denetimler yaptırımlarla desteklenmeli ve sonuçlar kamuoyuyla paylaşılmalıdır.

AKARYAKIT FİYATLARINA İLİŞKİN TASLAK KARAR HAKKINDA GÖRÜŞLER (20 Mayıs 2015)

EPDK tarafından 22 Nisan 2015 tarihinde “Akaryakıt Fiyatlarına İlişkin Taslak Karar” kamuoyunun görüşlerine açılmış, çeşitli kuruluşlarca Taslak hakkında görüşler ifade edilmiştir. Bu çerçevede, PÜİS (Petrol Ürünleri İşveren Sendikası) tarafından basına yapılan açıklamalarda dile getirilen konularda PETDER görüşlerinin iletildiği aşağıdaki basın açıklaması medyayla paylaşmıştır.

“PÜİS tarafından talep edilen konulardan biri, elektronik ödeme sistemleri yoluyla müşterilere sağlanan indirimlere bayilerin katılımının yasaklanmasıdır. Teknolojinin ilerlemesi ve rekabet sayesinde uzun zaman içerisinde gelişmiş olan elektronik satış sistemleri, ülkemizin en büyük nakliye, dağıtım, ulaşım ve diğer sektörlerdeki şirketleri ile binlerce KOBİ'nin akaryakıt alımları için kullandığı sistemler olup, yaklaşık 2 milyon aracın sistemden faydalandığı tahmin edilmektedir.

Bu sistemler, taşımacılık maliyetlerine olumlu etkisinin yanı sıra yakıt alımlarının kontrol ve kayıt altına alınması açısından da büyük fayda sağlamaktadır. Yasaklama uygulamaya konulursa; **D** Ülkemizde filo satışları yoluyla rekabetçi bir şekilde indirimlerden faydalanarak yolcu ve yük taşımacılığı yapan nakliye ve ulaşım hizmetlerinin akaryakıt maliyetlerinde artış olacak, bu durum mal ve hizmet fiyatlarına yansıtacak ve dolayısıyla enflasyon olumsuz etkilenecektir.

D Akaryakıt sektörünün müşterisi olan ilgili tüm sektörlerde akaryakıt maliyetini azaltabilmek amacıyla kaçak/yasadışı ürün kullanımı ve/veya

kayıt dışı işlemlerin artma ihtimali ortaya çıkacak ve sonuçta vergi kaybı da söz konusu olabilecektir. Bayilerin filo müşterilerine yapılan indirimlere katkı vermemesi perakende akaryakıt fiyatlarına olumlu hiçbir etki yapmayacaktır.

PÜİS tarafından tartışmaya açılan bir diğer konu da, dağıtım şirketleri ve bayiler arasında sözleşme şartlarına göre karşılıklı mutabakatla belirlenmiş ticari ilişkilere müdahale edilerek rafineri ve pompa fiyatı arasındaki brüt marjın %55'inin bayilere verilmesidir.

Yürürlükte olan düzenlemeler, 2009 yılı rekabet kararları ve serbest ticaret prensipleri çerçevesinde anlaşma yapmış olan bayi ve dağıtım şirketleri önemli kayıplar yaşayacak, taraflar arasında çok sayıda mali ve hukuki sorun ortaya çıkacaktır.

Brüt marj dağılımına bayi lehine bir sınırlama getirilmesinin nihai pompa fiyatı üzerine etkisi olmayacaktır.

Brüt marj dağılımının mevcut düzenlemelere aykırı bir şekilde değiştirilebilecek olması sektörde öngörülebilirlik açısından problem yaratacaktır.

Bunlara ek olarak, PÜİS tarafından basına yapılan açıklamada birçok ülkede tüketicilere bir tercih olarak sunulan farklılaştırılmış ürünlerin satışının yasaklanması da tartışmaya açılmıştır.

Ülkemizdeki resmi şekilde satılan tüm motorin ve benzin türleri AB normlarına ve EPDK teknik düzenlemelerine uygun olup, tüm araçlar tarafından kullanılabilir niteliktedir. Tüketicilerin kalite ve performans beklentilerine cevap vermek üzere, Ar-Ge çalışmalarının sonucunda geliştirilen özel/katkılı farklılaştırılmış motorin ve benzin türleri de ilave seçenekler olarak yine rekabet ortamı içerisinde birçok akaryakıt şirketince tüketicilerin tercihine sunulmaktadır. Farklılaştırılmış ürünlerin Türkiye pazarında kalite ve performans açısından önemli bir rol oynadıkları göz önüne alınarak, Türk tüketicisinin tercihine seçenek olarak sunulan bu ürünlerin satışına yasak getirilmesinin doğru olmayacağı düşünülmektedir.

Sektörümüz ile bayi ve dağıtıcılar arasındaki ilişkilerin yanı sıra tüketicilerin ve ekonomimizin zarar görmemesi için EPDK'nın gerekli değerlendirmeleri yaparak karar alacağına inanıyoruz.

PETDER olarak her zaman ifade ettiğimiz gibi, sektörde sürdürülebilir ve etkinlik sağlayacak

uygulamaların yürürlüğe konulmasının ancak EPDK ve sektörün ortak çalışmalarıyla mümkün olabileceğini, bu çerçevede sektörümüzün maliyetlerinin düşürülmesi yönünde EPDK tarafından yürütülen çalışmalarını tüm gücümüzle desteklediğimizi belirtmek isteriz.

AKARYAKIT DAĞITIM ŞİRKETLERİ KANUN VE KARARLARA TİTİZLİKLE RİAYET EDİYOR

(27 Temmuz 2015)

Sektörümüz, Temmuz 2015 itibariyle 86 dağıtıcı, 110 depolama tesisi, 13.000'e yakın bayisi ve binlerce çalışanları ile faaliyet göstermektedir. Akaryakıt sektörü yaklaşık 60 milyar TL'si ÖTV ve KDV tahsilatı olan 120 milyar TL'lik bir büyüklüğe ulaşmakta ve büyümekte olan ulaşım, inşaat, altyapı projeleri ile endüstriyel faaliyetlere yakıt tedarik ederek ülkenin gelişimine katkıda bulunmaktadır.

Ülkemizde akaryakıt sektörü, 2005 yılında 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte serbest bir piyasa yapısına ulaşmış, rekabetçi bir pazardır. Oysa son 1,5 yıl içerisinde yapılan doğrudan müdahaleler ve düzenlemeler sektörümüzü, ilgili yasal çerçeveye aykırı bir şekilde, düzenlenen piyasa haline getirmiştir.

Ülkemizde akaryakıt sektörünün marjlarının, dört Avrupa ülkesinin marjlarının ortalamasıyla (İngiltere, İtalya, Fransa, Almanya) uyumlu olması beklenmektedir.

EPDK'nın, Kasım 2014'te aldığı kararla takip edilen ülkelerin değiştirilmesi gibi öngörülemeyen yasal düzenleyici değişiklikler, eski yasal çerçeveye göre taahhütler ve yatırım kararları vermiş şirketleri zor duruma düşürmüştür. Fiyatların takibinde uygulamaya alınan metodolojide, yasal uyum gereklilikleri ve dört ülke ile Türkiye arasındaki yapısal farklılıklardan doğan maliyetlerin EPDK tarafından tamamen dikkate alınmadığı anlaşılmaktadır. Bu konudaki haklı gerekçelerimiz ve itirazlarımız ile bağımsız şirketlerce yapılmış tarafsız çalışmalar ilgili tüm mercilere iletilmiş, yasal başvurularımız yapılmıştır.

PETDER üyesi akaryakıt dağıtım şirketleri, son derece düşük kar marjlarına rağmen Kanunlara ve ilgili EPDK Kararlarına uygun şekilde faaliyet göstermek konusunda titiz davranmakta ve

alınan kararlara uyarak faaliyetlerini sürdürmeye çalışmaktadırlar. Bu durumun sonucu 2014 yılı Fortune Dergisi'nin ilk 100 büyük şirket sıralaması ve Kurumlar Vergisi ilk 100 şirket sıralamasında görülebilmektedir. 2014 yılında en büyük şirketler arasında yer alan akaryakıt dağıtım firmalarının hiçbirisi aynı yılın Kurumlar Vergisi sıralamasında ilk 100'e girememiştir.

EPDK ve Akaryakıt Sektörü İşbirliği İçinde Çalışmalıdır.

PETDER üyesi akaryakıt dağıtım şirketleri, müşteriye sunulan hizmet ve kalitede, bundan daha da önemlisi iş sağlığı emniyet ve çevre konularında her zaman en üst seviyeyi hedeflemekte, birçok ülkeye kıyasla daha rekabetçi ve titiz bir tutum sergilemektedir. Sektörde, sürdürülebilir ve etkinlik sağlayacak düzenlemelerin ancak EPDK ve sektörün ortak çalışmalarıyla mümkün olacağına inanmaktayız.

AKARYAKIT SEKTÖRÜNDE BÜTÜNLEŞİK BİR ZORUNLU ULUSAL STOK POLİTİKASININ BULUNMAMASI LPG PİYASASI VE TÜKETİCİLER İÇİN SORUNA NEDEN OLMAKTADIR.

(14 Ekim 2015)

LPG'de ulusal stok yükümlülüğünün tüketici açısından sıkıntı yaratmaması için ilgili kurumların iş birliğiyle çözüm üretilmesi gerekmektedir. 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun 16. Maddesi çerçevesinde rafineri, akaryakıt ve LPG dağıtıcı sahiplerinin ikmal ettikleri günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca veya statülerine göre ayrı ayrı bulundurma yükümlülüğü bulunmaktadır.

Ülkemizde 2014 yılında tüketilen toplam LPG miktarı 3,7 milyon ton olarak gerçekleşmiş olup, LPG stoklama kapasitesi ise yaklaşık 300 bin tondur. Söz konusu rakamlara göre, 2015 yılı için LPG'de tutulması gereken ulusal stok miktarı 207 bin tondur. Bu durumda, LPG depolama kapasitesinin %80'i ticari faaliyet amaçlı kullanılamayacaktır.

LPG depolama kapasitesinin, tankların güvenli stok limitleri, yeni tank yapılacak alanın kısıtlı olması, sürecin zorluğu ve test süreleri gibi hususlar nedeniyle pazarın büyümesiyle orantılı bir şekilde yükseltilmesi mümkün değildir.



Diğer taraftan, ülkemizde satışa sunulan LPG'nin %83'ü ithal edilmektedir. İthalat farklı ikmal noktalarından gerçekleştirilmekte olup, dönem dönem uluslararası piyasalardaki fiyat ve üretim miktarı ile geleneksel ikmal alanlarında ortaya çıkan bölgesel gelişmeler sonucunda ithalat problemleri ortaya çıkmaktadır.

Son günlerde, yukarıda değinilen zorluklar ve gelişmelerin LPG ürünlerinin hızlı ve verimli bir şekilde ithal edilmesini engellemesi nedeniyle, LPG piyasası stok problemleri yaşamış; birçok dağıtım firması bayilerinin taleplerini yeterince karşılayamamıştır.

PETDER olarak yaşanan ikmal ve stok sıkıntısının, ulusal stok yükümlülüğü kapsamında ürünlerin birbirlerine tahvil edilerek LPG otogaz stoklarının kısmen kullanılabilmesi yoluyla aşılabileceği düşünülmektedir.

Akaryakıt stoklarını yöneten ve şirketlerin belirli şartlar altında ürünleri birbirlerine tahvil etmesini mümkün kılan bütünleşik bir Ulusal Stok Politikası, önümüzdeki dönemlerde de yaşanabilecek muhtemel ikmal problemlerinin çözümünün yanı sıra, sektörün stok yönetiminin etkinliği, verimliliği ve maliyetler açısından da çok yararlı olacaktır.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın EPDK ve sektör temsilcileriyle iş birliği içinde yöneteceği bir ulusal stok komitesinin, sektör ve tüketicilere fayda sağlayacak açık, basit ve işlevsel bir ulusal stok politikası geliştirilmesi ve uygulanmasını kolaylaştıracağına inanmaktayız.

TOPLANTI VE ETKİNLİKLER

ATIK MOTOR YAĞLARININ YÖNETİMİ PROJESİ S.E.Ç. EĞİTİMLERİ TAMAMLANDI

PETDER tarafından düzenlenen Atık Motor Yağlarının Yönetimi Projesi S.E.Ç. eğitimleri Nevşehir’de (16 Kasım 2015), Hadımköy’de (30 Kasım 2015) ve Kocaeli Garaj’da (1 Aralık 2015) gerçekleştirilmiştir. Eğitimler serisi 28 Aralık 2015 tarihinde İzmir Aliğa Garaj’da düzenlenen eğitimle tamamlanmıştır.

Eğitimler kapsamında, projede görev alan toplam 40 personele başta dökülme ve güvenlik olmak üzere S.E.Ç. konularında bilgilendirme yapılmıştır. Ayrıca tüm saha personelleri ile yapılan atölye çalışmasında, daha fazla atık motor yağı toplanmasına yönelik öneriler geliştirilirken, sahada karşılaşılan kritik olaylar da paylaşılmış ve değerlendirilmiştir.

LPG PİYASASI KANUNU’NUN 17. MADDESİNE İLİŞKİN ÖNERİLER PAYLAŞILDI

LPG sektörünü temsil eden üç dernek (PETDER, Türkiye Likit Petrol Gazcılar Derneği ve Müstakil Likit Petrol Gazcılar, Kit Satıcıları ve Otogaz Bayileri Derneği) tarafından 5307 sayılı LPG Piyasası Kanunu’nun 17. Maddesine ilişkin değişiklik önerileri ve gerekçeleri, Başbakanlık Müsteşarlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, EPDK ve Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü’ne sunulmuştur.

LPG Piyasası Kanunu gereğince teknik düzenlemelere aykırılık halinde hem 16. Madde gereğince idari para cezası hem 17. Madde gereğince lisans iptaline ilişkin yaptırım uygulanmaktadır. EPDK tarafından düzenlenen diğer üç piyasada teknik düzenlemelere aykırılık durumunda yaptırım olarak sadece idari para cezası uygulanmakta, bu durumda sektör şirketleri telafisi mümkün durumlarda dahi ağır yaptırımlara maruz kalmaktadır. LPG sektörünün beklentisi, TBMM gündemine getirilecek olan öncelikli yasalar kapsamında ilave edilecek bir önerge ile 5307 sayılı LPG Piyasası Kanunu’nun 17. maddesinin petrol piyasası ve diğer piyasalar ile eşgüdüm sağlanacak şekilde düzenlenmesidir.

ATIK MOTOR YAĞLARI PETDER’E TESLİM EDİLMELİ

PETDER tarafından “Atık Motor Yağlarının Yönetimi Projesi” kapsamında, toplanan atık motor yağı miktarının artırılması amacıyla, ilgili tüm Bakanlıklara, Valiliklere; Büyükşehir Belediyesi, Belediye ve İlçe Başkanlıklarına atık motor yağlarının PETDER’e teslim edilmesi yönünde resmi yazı gönderilmiştir.

Yazıda aşağıdaki ifadeler yer almıştır:

“30 Temmuz 2008 tarih ve 26952 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren “Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği” hükümleri doğrultusunda, PETDER Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yetkilendirilmiş kuruluş olarak “Atık Yağların Yönetim Projesi”ni yürütmektedir.

Motor yağı üreticilerinin, ithalatçıların ve motor yağını kendi markaları ile piyasaya süren kuruluşların sözleşme imzalayarak katılım sağladıkları proje kapsamında, PETDER atık motor yağlarını tüm Türkiye’den miktar ve mesafe gözetmeksizin toplamakta ve ürün veya enerji geri kazanımı olarak kullanılmak üzere lisanslı işletmelere teslim etmektedir. Ancak atık motor yağı üreticileri tarafından PETDER’e teslim edilen atık motor yağı miktarının yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Ülkemizde PETDER’e teslim edilmeyen atık motor yağlarının büyük bir kısmı 10 Numara Yağ olarak bilinen yasadışı akaryakıt faaliyetlerinde kullanılarak ülkemiz ekonomisinde vergi kayıplarına neden olmakta, başta ciddi can ve mal kayıpları olmak üzere çevre kirliliğine yol açmaktadır. Bu nedenlerle atık motor yağlarının sadece yetkilendirilmiş tek kuruluş olan PETDER’e teslim edilmesi büyük önem arz etmektedir.

PETDER araçlarda yağ değişimi sonrasında ortaya çıkan atık motor yağlarının Yönetmelik hükümlerine uygun olarak toplanacağını, bertaraf ettirileceğini ve yasal belgeleme işlemlerinin eksiksiz yerine getirileceğini beyan ve taahhüt etmektedir. Bu işlemler için herhangi bir ücret talep edilmeyecek ve sürecin yasalara uygun olarak yerine getirilmesi için maliyetler PETDER tarafından karşılanacaktır. Kurumunuz ve bağlı/ilgili işletmelerde ortaya çıkan atık motor yağlarının PETDER’e tesliminin sağlanması için bilgilerinizi ve gereğini arz ederiz.”

PETDER VE EGAD YÖNETİMİ BİR ARAYA GELDİ

PETDER ve EGAD (Enerji Gazetecileri ve Medya Derneği) 1 Temmuz 2015 tarihinde İstanbul Kalyon Otel’de düzenlenen iftar yemeğinde bir araya gelmiştir.

Toplantıya PETDER Yönetim Kurulu Başkanı Martin Thomsen, PETDER Genel Sekreteri Niyazi İlter ve PETDER ekibi ile EGAD Yönetim Kurulu Başkanı Ali Olcay Aydılek, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ali Berat Meriç, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Şanlı, Genel Sekreter Hüseyin Murat Fırat, Yönetim Kurulu Üyeleri Ercan Baysal, Merve Erdil ve Mehmet Kara katılmıştır.

Thomsen sektörün güncel durumu hakkında bilgi aktarmıştır. Akaryakıt dağıtım şirketlerinin 2015 yılını da 2014’te olduğu gibi zararlı kapatılacağı tahmin edildiğini belirten Thomsen, EPDK tarafından alınan tavan fiyat ve fiyatların takibine ilişkin kararların da etkili olduğu bildirmiştir.

Thomsen akaryakıtın litre fiyatının içinde dağıtım şirketlerinin marjlarının %10 civarında olduğunu, tüm maliyetlerin bu marjdan karşılandığını

kaydetmiştir. Fiyatlar üzerindeki müdahalelerde indirimlerin de bu marj üzerinden yapıldığını belirten Thomsen, %10’luk paydaki indirimlerin tüketiciler açısından kalıcı bir fayda sağlayamayacağını altını çizmiştir.

Türkiye’de marjların İtalya, İngiltere, Fransa ve Almanya ile karşılaştırıldığını belirten Thomsen, ülkemizde bu ülkelere kıyasla litre başına yaklaşık en az 12 kuruş daha yüksek bir maliyet olduğunu, bu nedenle doğrudan karşılaştırmaların yanlış sonuçlara yol açtığını söylemiştir.

Thomsen istasyon çalışanları, banka teminat mektubu, ulusal marker ve sayaç yatırımı gibi giderlerin söz konusu maliyetleri oluşturulan öğelerden bazıları olarak sıralamıştır.

PETDER Genel Sekreteri Niyazi İlter ise, Türkiye’ye özgü maliyetlerin belirlenmesi amacıyla EPDK ile bir teknik komite kurulduğu ve bu konuda çalışmaların sürdürüldüğü bilgisini vermiştir.

PETDER yönetimi sürdürülebilir ve etkin çözümlerin geliştirilebilmesi için özel sektör ile kamu kurumlarının işbirliği içinde çalışmasının önem taşıdığını altını çizmiştir.



PETDER 10 NUMARA YAĞIN TEHLİKELERİNE DİKKAT ÇEKTE

PETDER 10 Numara Yağın can kayıplarına yol açtığı vurgusuyla, kamuoyunu bilgilendirmek ve kaçak / kayıt dışı ürünlerin tehlikelerine dikkat çekmek üzere bir kamu spotu hazırladı. Kamu spotunun yanı sıra, yazılı ve sözlü röportajlarda konuya dikkat çekildi. Açıklamalarda aşağıdaki bilgiler kamuoyu ile paylaşıldı:

“10 Numara Yağ” akaryakıt piyasasına motorin yerine ikame edilmek üzere çoğunlukla tenekeler içinde satılan baz yağ, solvent, atık madeni / bitkisel yağ, kaçak motorin gibi maddelerin karışımlarından ya da bazı örneklerde sadece kaçak motorinden oluşan ticari faaliyetlerin genel adı.

10 Numara Yağ teknik anlamda akışkanlığı çok yüksek olan bir madeni yağ cinsi olup, gerçek tüketimi son derece düşük seviyede. 10 Numara Yağ adı altında yapılan faaliyetler ülkemizin hemen her yerinde, lisanslı istasyonların dışında, yol boylarında, kamyon ve otobüs garajlarında, sanayi sitelerinde açık ve yaygın bir şekilde yürütülüyor. Minibüs, otobüs ve kamyon gibi ticari araçların büyük bir bölümü 10 Numara Yağ adı altında satılan sahte akaryakıtları yaygın olarak kullanmakta.

10 Numara Yağ neden olduğu büyük ölçekli vergi kaybının yanı sıra çevre ve insan sağlığı açısından da

ciddi bir sorun teşkil etmekte. Bu tür faaliyetlerin ve üretimlerin yapıldığı tesislerdeki kazalar ya da seyir halinde iken sahte akaryakıt, 10 Numara, vb. nedenler ile yanan araçlar, hatta meydana gelen can kayıpları medyada da gündeme getirilmekte.

Geçtiğimiz yıllara göre bu konuda alınan mali, idari tedbirler ve yapılan denetimlerle sorunun çözümünde önemli mesafeler alınmıştır.

Alınan başarılı tedbirler ve uygulamaların sonucu olarak, 2014 yılında talep fazlası yağ miktarı 288.283 tona kadar düşmüştür. Ancak ülkemizde, kaçak ve yasadışı akaryakıt kullanımı konusunda alınan tüm önlemlere ve başarılı adımlara rağmen, 10 numara yağ olarak bilinen yasadışı/standart dışı akaryakıt kullanımı devam etmektedir. Halen talep fazlası yağ mevcuttur.

Bu ürünlerin piyasaya sunulmasını engellenmelidir. Her türlü yasadışı akaryakıt ürününün öncelikle piyasaya arz edilmesinin önüne geçilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla arz edenlere yönelik çok sıkı ve ciddi denetimler ve yaptırımlar uygulanmalı, mücadele sonucu ve uygulanan cezalar kamuoyuyla paylaşılmalıdır. Başta şehirlerarası ve şehir içi otobüsler ve minibüsler olmak üzere, toplu taşıma araçlarının çok sıkı ve sürekli yol üstü denetime tabi tutulması gerekmektedir.

“ÇÖZÜM İÇİN İŞBİRLİĞİ ŞART”

PETDER Yönetim Kurulu Üyeleri 10 Mart 2015 tarihinde EPDK Başkanı Mustafa Yılmaz'ı ziyaret etmiştir. 25 Mart 2015 tarihinde ise PETDER, PÜİS ve TABGİS temsilcilerinden oluşan heyet ile Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Taner Yıldız ve EPDK ile buluşmuştur.

Toplantıların ana gündem maddesini tavan fiyat uygulamasını oluştururken, sektörün sağlıklı işleyişi ve ilerlemesi açısından sektör ile EPDK ve diğer kamu kurumlarının iş birliği içinde çalışması gerektiğinin önemle altı çizilmiştir.

“PETDER ATIK YAĞLARIN YÖNETİMİ PROJESİ KATILIMCI BİLGİLENDİRME TOPLANTISI” GERÇEKLEŞTİ

PETDER (Petrol Sanayi Derneği) Atık Motor Yağı Toplama Çalışmalarına İlişkin 2014 Yılı Faaliyet Değerlendirme Toplantısı, 3 Kasım 2015 Salı günü İstanbul Point Hotel'de gerçekleşmiştir. Toplantıya proje katılımcılarının yanı sıra İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü ve EPDK temsilcileri de katılmıştır.

PETDER Genel Sekreteri Niyazi İlter gerçekleştirdiği açılış konuşmasında, atılan adımlar ve alınan mesafelerden dolayı memnuniyetini dile getirerek EPDK'ya teşekkürlerini iletmiştir. İlter'in ardından söz alan Operasyon Müdürü Volkan Siğinç ise katılımcılara çalışmalara ilişkin detaylı bilgileri sunmuştur.

Siğinç, PETDER'in Atık Yağların Kontrolü

Yönetmeliği çerçevesinde 2004 yılından beri yürüttüğü çalışmalar kapsamında son 10 yılda toplam 160.103 ton atık motor yağı toplayarak lisanslı işletmelerde ham madde ya da enerji olarak ülkemize geri kazandırdığını veya bertaraf ettirdiğini belirtmiştir. Siğinç, PETDER'in Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ülke genelinde atık motor yağlarının toplanması konusunda tek “Yetkilendirilmiş Kuruluş” olduğunu hatırlatmıştır.

Atık motor yağlarının bir kısmının ülkemizde halen 10 Numara Yağ faaliyetlerine konu olduğunu ifade eden Siğinç, standart dışı bir akaryakıt ürünü olan 10 Numara Yağın mutlak suretle araca zarar verdiğinin ve bazıları can kayıplarıyla sonuçlanan ciddi kazalara yol açabildiğinin altını çizmiştir.

Siğinç'in ardından söz alan PETDER Kurumsal İletişim Yöneticisi Yasemin Dağ ise, 105 kişinin katılımıyla online olarak gerçekleştirilen “Katılımcı Memnuniyeti Anketi”nin sonuçlarını paylaşmıştır. Sonuçlarda genel olarak memnuniyet seviyesinin yüksek olduğu görülmüştür. Dağ gelen geribildirimlerin tek tek değerlendirildiği ve gerekli adımların atıldığı bilgisini paylaşmıştır.

Sunumların ardından PETDER Genel Sekreteri Niyazi İlter katılımcılarla atık motor yağlarının toplanmasında karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerilerini değerlendirmeye yönelik bir atölye çalışması gerçekleştirmiştir. Katılımcıların aktif olarak katıldıkları çalışmada daha fazla miktarda atık motor yağı toplanabilmesi amacıyla;

- denetim ve kontrollerin artırılması,
- ilgili kurumlar arasında iş birliğinin artırılması,
- kamuoyunun bilinçlendirilmesi en fazla vurgulanan konular olmuştur.



PETDER
PETROL SANAYİ DERNEĞİ

20.YIL

23 Eylül 1996 tarihinde, ülkenin önde gelen akaryakıt dağıtım şirketleri tarafından kurulan PETDER, 2016 yılında 20. yaşını dolduracaktır.



PROJELER

ATIK MOTOR YAĞLARININ YÖNETİMİ PROJESİ

Mülga Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 21 Ocak 2004 tarihinde yayınlanan "Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği" ile madeni yağ üreticilerine, ithalatçılarına piyasaya sürülen motor yağlarını atık hale geldikten sonra toplama yükümlülüğü getirilmiştir.

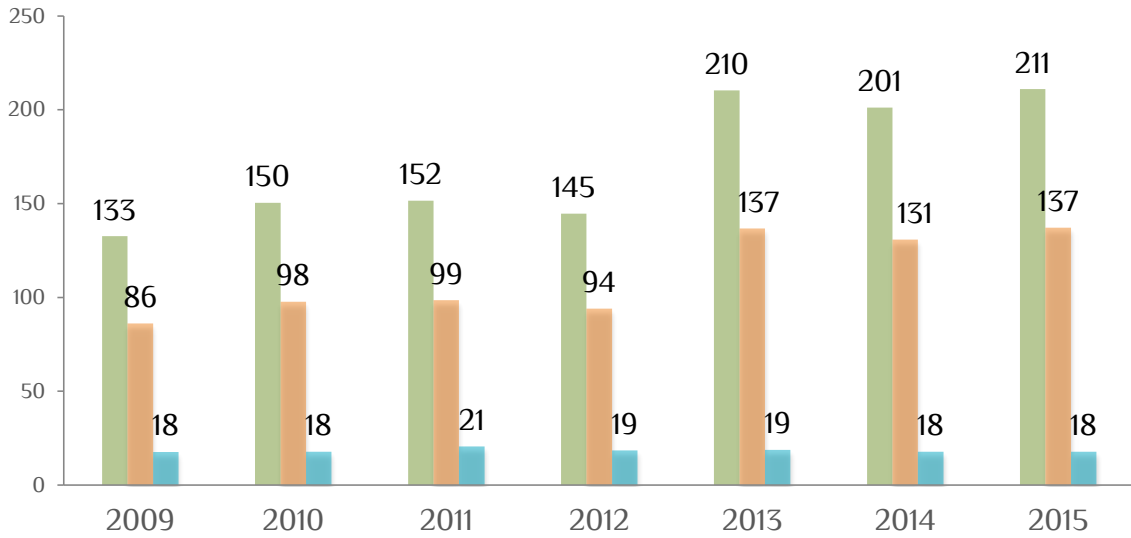
Petrol Sanayi Derneği İktisadi İşletmesi bünyesinde 19 Nisan 2004 tarihinde başlatılan Atık Yağların Yönetimi Projesi ile Yönetmelik hükümlerini yerine getirmek üzere çalışmalar başlatılmıştır.

30 Temmuz 2004 tarihinde Bakanlık ile imzalanan iş birliği protokolü çerçevesinde, Atık Yağların Yönetimi Projesi ile motorlu taşıtlarda kullanılan ve atık hale gelen motor yağları, araç servisleri, akaryakıt istasyonları ve kamuya ait araç bakım

istasyonlarından doğru koşullarda lisanslı ve yetkili ekiplerce toplanmaktadır.

PETDER, Mülga Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 4 Eylül 2008 tarihinde Yetkilendirilmiş Kuruluş olarak atanmıştır. Revize edilen yönetmelikle birlikte atık hale gelen motor yağlarının Yetkilendirilmiş Kuruluşlar veya motor yağı üreticileri dışında kişi ve kuruluşlarca toplanması yasaklanmıştır. PETDER atık motor yağı toplamakla yetkilendirilmiş tek kuruluştur.

Proje ile atık yağların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış tesislerde çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek şekilde işlem görmesi, atık üreten noktaların belirlenmesi ve bilinçlendirilmesi amaçlanmaktadır.



- Satışa sunulan taşıt yağı miktarı
- Oluşması muhtemel 13.02 kodlu atık motor ve şanzıman yağı miktarı
- Toplanan 13.02 kodlu atık motor ve şanzıman yağı miktarı

Şekil 38: Yıllara Göre Oluşması Muhtemel ve Toplanan Atık Motor ve Şanzıman Yağı Miktarları (bin ton)

Çalışmanın başladığı Mayıs 2004 tarihinden itibaren, toplanan atık motor yağı miktarı ve toplama yapılan nokta sayısı her yıl artarak devam etmiş ve ülke çapına yayılmıştır.

Motor yağı değişim noktalarında oluşan atık motor yağları ulusal atık taşıma formu düzenlenerek lisanslı özel araçlarla toplanmakta ve kategorilerine uygun olarak geri kazanım (enerji veya hammadde) veya bertaraf amaçlı olarak değerlendirilmek üzere lisanslı işletmelere teslim edilmekte, yasal belgeleme işlemleri eksiksiz yerine getirilmekte ve bu işlemler için atık üreticilerinden herhangi bir ücret talep edilmemektedir.

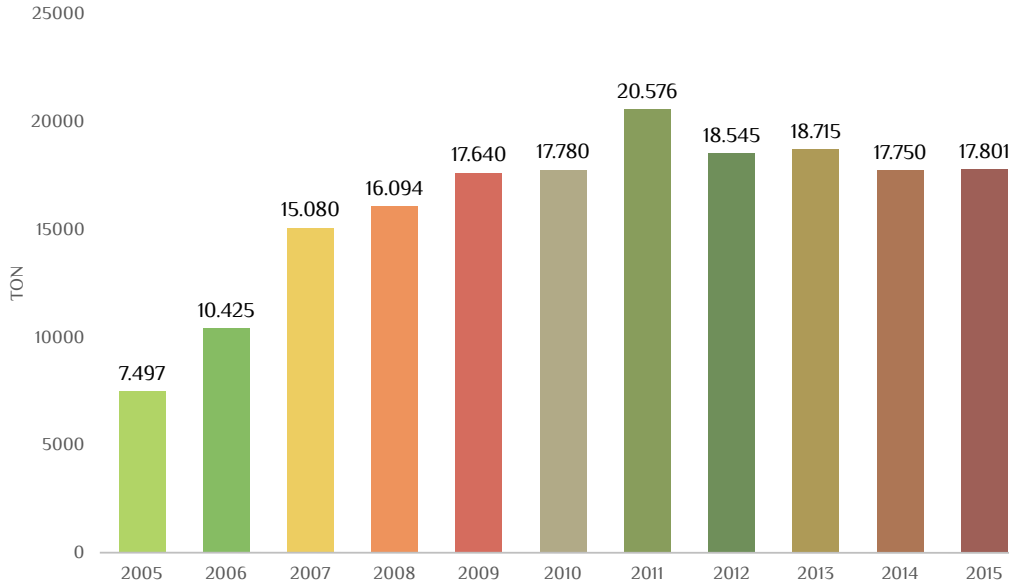
Atık motor yağları, Bakanlıkça belirlenen esaslar dahilinde ham madde ve enerji geri kazanımı amacıyla rafinasyon/rejenerasyon tesisleri,

çimento, kireç, demir-çelik fabrikalarında işlenmekte veya bertaraf edilmekte, böylece çevre ve insan sağlığına zarar verebilecek atık yağlar ülke ekonomisine kazandırılmaktadır.

PETDER'in son 11 yılda topladığı atık yağ miktarı 177.904 ton, proje için bu dönemde kullanılan kaynak miktarı ise 40,17 milyon TL'dir.

2015 yılında piyasaya sunulan 211.000 ton taşıt yağından 137.000 ton civarında atık motor ve şansıman yağı ortaya çıktığı tahmin edilmektedir.

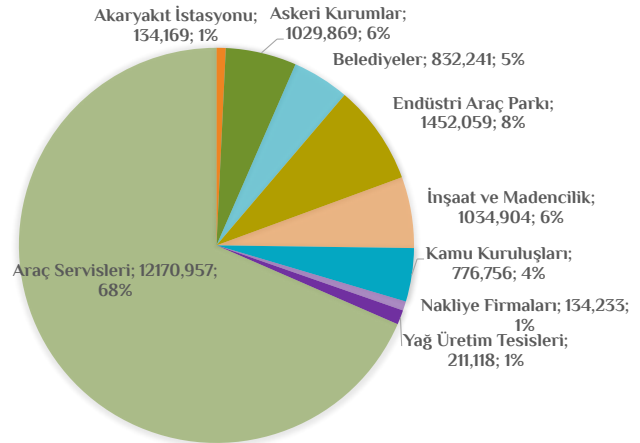
PETDER tarafından toplanan atık motor yağı miktarı ise 18.000 ton seviyesindedir. Miktarın artırılamamasının temel sebebi, atık yağların yasa dışı bir şekilde akaryakıt faaliyetlerine konu edilmesidir.



Şekil 39: PETDER Atık Yağların Yönetimi Projesi Yıllara Göre Toplanan Atık Motor Yağı Miktarı (ton)

2015 yılında PETDER tarafından atık motor yağı üreticilerine 14.516 sefer yapılarak toplam 17.801 ton atık motor yağı toplanmıştır. Lisanslı işletmelere 2015 yılında toplam 1.725 tanker dolusu atık motor yağı teslimatı yapılmıştır. Organizasyona katılım sağlayan şirket sayısı ise 73'tür.

2015 yılında toplanan atık motor yağlarının 12.171 tonu araç servislerinden, 1.452 tonu endüstri araç parkından, 777 tonu kamu kuruluşlarından, 832 tonu belediyelerden, 1.035 tonu inşaat ve madencilik sektöründen, 211 tonu yağ üretim tesislerinden, bin 30 tonu askeri kurumlardan, 134 tonu nakliye firmalarından, 135 tonu akaryakıt istasyonlarından ve 25 tonu da yıkama-yağlamadan toplanmıştır.

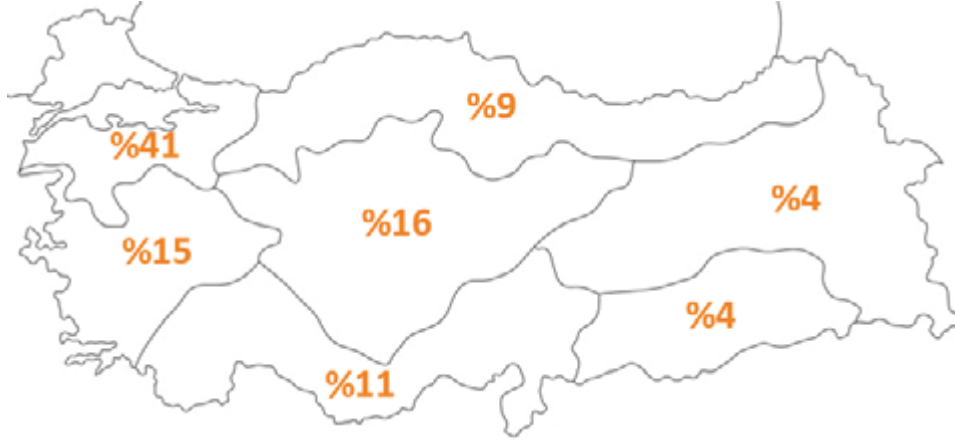


Şekil 40: 2015 Yılında Toplanan Atık Motor Yağlarının Sektörel Dağılımı

2015 yılında toplanan atık motor yağlarının 7.294 tonu Marmara Bölgesi'nden, 2.641 tonu Ege Bölgesi'nden, 2.923 tonu İç Anadolu Bölgesi'nden, 1.610 tonu Karadeniz Bölgesi'nden, 2.040 tonu Akdeniz Bölgesi'nden, 656 tonu Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nden, 636 tonu Doğu Anadolu Bölgesi'nden toplanmıştır.

2015 yılında en çok atık motor yağı toplanan ilk on il İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Kocaeli, Antalya, Adana, İçel, Hatay, ve Tekirdağ'dır.

En az atık motor yağı toplanan iller ise Kilis, Ardahan, Muş, Hakkari, Ağrı olmuştur. Siirt ve Şırnak'tan atık motor yağı alınamamıştır.



Şekil 41: Yıllara Göre Oluşması Muhtemel ve Toplanan Atık Motor ve Şanzıman Yağı Miktarları (bin ton)

Atık Yağların Yönetimi Projesi 2015 Faaliyet Raporu'na
www.petder.org.tr web adresinden erişilebilir.

ATIK MOTOR YAĞI TOPLAMADA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Ülkemizde, kaçak ve yasa dışı akaryakıt kullanımı konusunda alınan tüm önlemlere ve başarılı adımlara rağmen, 10 Numara Yağ olarak bilinen yasa dışı/standart dışı akaryakıt kullanımı devam etmektedir. Bu ürünün elde edilmesinde baz yağ kullanıldığı gibi, atık yağlar da kullanılmaktadır.

PETDER'e teslim edilmeyen atık motor yağları en genel olarak 10 Numara Yağ üretimi, inşaatlarda kalıp yağı olarak ve ısıtma amaçlarıyla (sanayilerde, seralarda, vb.) kullanılmaktadır.

Ancak bunlardan özellikle 10 Numara Yağ kullanımı can ve mal kayıplarına yol açmakta, vergi kaybı ve haksız rekabet nedeniyle ülke ekonomisine zarar vermekte ve çevreyi kirletmektedir. Yetkili kuruluşa teslim edilmeyen atık motor yağlarının büyük bir kısmı 10 numara yağ adı altında

- ▶ Kamyon / otobüs garajları,
- ▶ Oto sanayi siteleri ve
- ▶ Yol boylarındaki dükkan ve açık alanlar gibi "piyasa dışı" alanlarda satış sunulmaktadır.

Maalesef tüm olumsuzluklarına ve alınan tüm önlemlere rağmen yasal akaryakıt ürünleri üzerindeki ÖTV sonucu ortaya çıkan haksız kazanç nedeniyle, atık motor yağları yetkili kuruluşa teslim edilmek yerine 1000 TL/Ton'a kadar ulaşan bedellerde ticarete konu olmaktadır.

PETDER olarak ülkemizin 81 il ve ilçelerinden büyük bir özveriyle atık motor yağı toplanmasına çalışılmakta; atık motor yağı olan herkese miktardan bağımsız olarak ulaşılmakta ve yağı teslim alınmaktadır.

Bununla beraber, ülkemizde istenilen düzeylerde atık motor yağı toplanamamaktadır. Bunun en temel nedeni, ÖTV ödenmemesi sonucu atık motor yağlarının yasadışı akaryakıt faaliyetine konu edilmesi yoluyla yüksek kazançlar elde edilmesidir. Bu temel sebep bir tarafa bırakılacak olursa, aşağıda PETDER'e yeteri kadar atık motor yağı teslim edilmemesinin başlıca sebepleri verilmiştir:

Denetimler ve yaptırımlar yetersizdir.

Akaryakıt faaliyetine konu 10 Numara yağ konusunda maalesef etkin, yeterli ve istikrarlı denetimler ve bu denetimler sonucu yaptırımlar

uygulanmamaktadır. Denetim ve yaptırımların yanı sıra, uygulanan cezalar da kamuoyuyla yeterince paylaşılmamaktadır. Atık motor yağı;

- ▶ Atık yağ üreticisinin yetkilendirilmiş kuruluşa teslim etmemesi,
- ▶ Yetkisiz teslim/satın alanlar,
- ▶ Atık yağı rafinasyon/rejenerasyon adı altında çeşitli yollarla akaryakıt faaliyetlerine konu edenler,
- ▶ Başta toplu taşıma ve nakliye sektörü olmak üzere tüketiciler tarafından akaryakıt olarak kullanılmasıyla yasadışı faaliyet haline gelmektedir.

Denetim ve yaptırımların caydırıcı olmaması nedeniyle, atık madeni yağlar atık yağ üreticisinde, yetkilendirilmiş kuruluşa teslim edilmemekte, lisanslı veya lisanssız toplayıcılarca yüksek bedeller ödenerek alınıp satılmakta, rejenerasyon/ rafinasyon adı altında çeşitli yollarla akaryakıt faaliyetlerine konu edilmekte, başta toplu taşıma ve nakliye sektörü olmak üzere tüketiciler tarafından akaryakıt olarak kullanılmakta ve tüm bu yasa dışı faaliyetler aynı şekilde yıllardır devam etmekte ve önüne geçilememektedir.

Bu tür faaliyetlerin önlenmesi için, bu zincirin dört halkasında da ayrı ayrı düzenli ve sürekli etkin denetimler yapılmalıdır.

PETDER bu konuda ilgili makamlara çeşitli bildirimlerde bulunmuştur. Bundan daha da önemlisi yapılan denetimler, caydırıcı yaptırımların olmaması, bu tür faaliyetleri cesaretlendirmektedir.

EPDK Lisansı kapsamına alınan atık yağlardan baz yağ üretimi faaliyeti denetlenmelidir.

Atık yağ rejenerasyon/rafinasyon faaliyeti tüm gelişmiş ülkelerde endüstriyel ölçekte rafinerilerdir ve ileri teknoloji kullanarak baz yağ üretmektedirler.

Oysa ülkemizde genel olarak son derece iptidai yöntemlerle temelde şekilsel (renk ve koku) bir geri kazanım yapılmaktadır. Faaliyetlerin genel anlamda uygunluğu denetlenmelidir.

Atık madeni yağlardan baz yağ üretim faaliyetinin yapıldığı tesise ilişkin zorunlu hale gelen TS 13541 ve elde edilen ürün baz yağ için TS 13369 standartları denetimlerle takip edilmelidir.

Ülkemizde atık yağdan baz yağ üreten tesisler için uygulanan zorunlu standartlar ve benzer şekilde elde edilen ürün için de yürürlükteki standartlar uygulanmalı ve bu konulardaki denetimler yeterli şekilde yürütülmelidir.

Kamu kurumlarının bir kısmı yağ teslim etmemektedir.

Kamu kurumları, belediyeler ve il özel idarelerinden yeteri kadar atık motor yağı teslim alınmamaktadır. Kamu kesiminde dahi atık yağlar yeteri kadar teslim edilmemekte ve farklı alanlarda kullanılmaktadır.

Denetimler ve yaptırımlar artırılmalı, verilen cezalar kamuoyuyla paylaşılmalıdır.

10 Numara yağ zincirini dört temel halkasına (atık yağ üreticisi, yasa dışı toplayan/taşıyan, 10 Numara Yağ üreticisi ve 10 Numara yağ kullanıcısı) yönelik başta Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olmak üzere ilgili kamu kurumları tarafından denetimler artırılmalı, caydırıcı yaptırımlar uygulanmalı ve bunlar kamuoyuyla paylaşılmalıdır.

1. Atık Yağ Üreticileri: Madeni yağ kullanan ve dolayısıyla atık yağ üreten başta araç servisleri ve sanayi sitelerindeki işyerleri olmak üzere “giren madeni yağ-çıkan atık yağ” miktarı ile teslim edilen atık yağ miktarları ve belgeleri üzerinden yapılacak düzenli denetimlerin atık yağın satışa konu olmasının önüne geçilmesinde çok yararlı olacağı düşünülmektedir. Bu amaçla, atık motor yağı üreten noktaların PETDER’e teslim ettiği miktarlar ile İl Müdürlüklerine verdiği ürün alım beyanları karşılaştırılmalıdır.

2. Atık Yağı Yetkisiz Teslim/Satın Alanlar ve Taşıyanlar: Atık motor yağı, toplama yetkisi olmayan araçlar ve kişiler tarafından farklı adlar altında toplanmakta ve 10 Numara Yağ üreticilerine satılmaktadır. Yetkisiz olarak ve zaman zaman maalesef PETDER adı da kullanılarak SEÇ-G standartları olmayan araçlarla yapılan bu tür toplamaların önüne geçilmeli, bu tür araçların lisansları/ruhsatları iptal edilmelidir.

İl Müdürlükleri tarafından verilen araç lisanslarında 1302 kodlu atıkların (atık motor yağı da dahil olmak üzere) taşınabileceği belirtilmektedir. Bu durum atık motor yağı üreticileri tarafından, bu araçların aynı zamanda toplama da yapabileceği şeklinde yorumlanmaktadır ve 1302 kodlu atıkları taşıma izni/yetki belgesi olmayan toplayıcılar tarafından suistimal edilebilmektedir.

Bu sebeple, 1302 kodlu ürünlerin taşınabilmesi için gerekli lisansın veya yetkinin sadece Yetkilendirilmiş Kuruluş için taşıma yapan araçlara verilmesi, diğer araçlara verilmemesi gerekir. Bu araçlarda Yetkili Kuruluş ile yapılan bir taşıma

anlaşmasının varlığı kontrol edilmelidir. Araçların güncel plaka bilgilerine PETDER'den ulaşılabilir.

3. Atık Yağ Geri Kazanım Tesisleri ve 10 Numara Yağ Üreticileri: Geri dönüşüm firmaları tarafından yaklaşık kayıtlı 20.000 ton endüstriyel atık yağ toplandığı tahmin edilmektedir. PETDER'in bu firmalara yasal olarak teslim ettiği yaklaşık 2000 ton Kategori-1 atık motor yağı da dikkate alındığında bu firmaların ticari olarak faaliyetlerini devam ettirmelerinin mümkün olamayacağı düşünülmektedir.

Bu tesislere yönelik giren hammadde ve çıkan ürün miktarları üzerinde yapılacak denetimler kayıt dışılığı ortaya çıkaracaktır. Geri dönüşüm firmalarının mali olarak sürekli denetiminin yapılması, yaptırımların uygulanması ve bunun kamuoyuyla paylaşılması gerekmektedir.

Diğer taraftan, 10 Numara Yağ yasal akaryakıt istasyonları dışında daha çok kamyon/otobüs garajları, oto sanayi siteleri ve yol boylarındaki dükkan ve açık alanlar gibi "piyasa dışı" alanlarda satışa sunulmaktadır. Bu tür yerler sürekli olarak denetime tabi tutulmalı, akaryakıt satışı yapılması durumunda caydırıcı cezai ve mali yaptırımlar uygulanmalı ve bunlar kamuoyuyla paylaşılmalıdır.

4. 10 Numara Yağ Kullanıcıları: 10 Numara Yağ çeşitli amaçlar için kullanılan yasal bir yağlama ürünüdür. Yasa dışı olan bu ürünün akaryakıt faaliyetine konu edilmesi, diğer bir ifadeyle akaryakıt ürünü olarak satılması ve alınmasıdır. Yasadışı bu ticaret, can ve mal kayıplarının yanı sıra önemli bir vergi kaybına ve haksız rekabete yol açmaktadır.

10 Numara Yağı akaryakıt olarak büyük çoğunlukla otobüs, kamyon, kamyonet ve minibüs olmak üzere taşımacılık sektöründe kullanılmaktadır. Bu faaliyetlerin bir kısmı tehlikeli madde ve insan taşımacılığı ile ilgilidir. Geçmişte de yaşandığı gibi çok ciddi kazalara ve can kayıplarına yol açmıştır.

Son zamanlarda iş makinaları ve traktörlerde kullanıldığı yönünde duyum alınmaktadır. Başta otobüs, servis araçları ve minibüsler olmak üzere kullanıcıların yol üstü denetimlere tabi tutulması gerekmektedir. İlgili kurumların ve yerel otoritelerin işbirliğiyle bu araçlarda yapılacak yol üstü Ulusal Marker denetimi araçlardaki ürünün yasal olup olmadığını hemen ortaya koyacaktır.

Ülkemizin karayolu ana arterleri üzerinde yapılacak düzenli denetimler, aykırılık halinde verilecek cezai ve mali yaptırımlar ve bunun kamuoyuyla paylaşılmasının kullanımın azalması yönünde çok önemli etkisinin olacağı düşünülmektedir. Bu tür bir denetim kaçak akaryakıt satışının da azalmasını sağlayacaktır.

Rafinasyon ve rejenerasyon tesisleri için hazırlanan zorunlu standartların uygulanması denetlenmelidir.

5. Tüm gelişmiş ülkelerde rafinasyon ve rejenerasyon tesisleri son derece gelişmiş teknoloji kullanan ve yüksek yatırım maliyetleri gerektiren tesislerdir. Sayıca da çok az olan bu tesisler bu ülkelerde bir rafineri gibi faaliyet göstermektedirler.

Oysa ülkemizde bu faaliyet basit yöntemlerle ve geçici faaliyet belgeleriyle yürütülmektedir. Bu tesisler hizmet gereksinimlerine ilişkin TS 13541 standardını karşılamalıdır.

6. TSE tarafından belirlenen ve atık yağ geri kazanım faaliyetinin gerçekleştirildiği tesislerin, hizmet yeri standartlarını belirleyen TS 13541 standardına uygunlukları önem arz etmektedir. Bu standarda uygunluk yerinde denetimlerle takip edilmelidir.

7. Ülkemizde geri kazanım sonucu elde edilen ürün, baz yağdan ziyade renk, koku itibarıyla şekilsel iyileştirmeden geçirilmiş bir üründür ve bıçkı yağı, kalıp yağı, vb. isimler altında 10 Numara Yağ faaliyetine konu olmaktadır. Bu ürünlerin TSE 13369 Standardına uygunluğu, proses de incelenerek yerinde yapılacak denetimlerle denetlenmelidir.

Ülkemizde gelişmiş ülkelerdeki örneklerine uygun yeniden rafinasyon tesisleri kurulmalıdır.

8. Ülkemizde atık madeni yağlardan baz yağ üretimine ilişkin olarak gelişmiş ülkelerdeki örneklerine benzer nitelikte ileri teknolojilerin kullanıldığı kurumsal büyük yatırımların bulunmaması, ülkemizde bu alanda faaliyet gösterenlerin teknik yetersizliği ve illegal faaliyetlere girmesi, bu sektörün gelişiminde önemli bir engel olmuştur.

PETDER olarak ülkemizde kurulacak ileri teknoloji rafinasyon tesislerinin, kayıt dışına giden atık madeni yağların yüksek katma değerli ürünlere daha fazla dönüştürülmesini sağlayacağına inanılmaktadır.

BİR VARİL BİR AĞAÇ SOSYAL SORUMLULUK PROJESİ

1 Varil 1 Ağaç Projesi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile 3 Eylül 2010 tarihinde imzalanan protokolle başlatılmıştır.

Proje görsellerinin ve tanıtım malzemelerinin hazırlanması sonrasında "1 Varil 1 Ağaç Projesi" Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın da onayı ile 6 Eylül 2010 tarihli basın duyurusu ile kamuoyuna duyurulmuştur.

Atık yağların toplanması ile sağlanan çevresel faydanın etkisini artırmak üzere hayata geçirilen 1 Varil 1 Ağaç Projesi ile kamu kurumlarından toplanan her bir varil atık motor yağı için bir fidan dikmek suretiyle,

- ▶ Kamu kurumlarının proje desteğinin artırılarak daha fazla miktarda atık motor yağının kayıt altına alınması,
- ▶ Çevre ve insan sağlığının korunması,
- ▶ Atık motor yağlarının zararları ile ilgili olarak toplumun bilinçlendirilmesi ve farkındalık yaratılması,
- ▶ Yönetmelik dışı uygulamaların, 10 numara yağ ve benzeri isimler altında yapılan kayıt dışı faaliyetlerin önüne geçilmesine katkı sağlanması hedeflenmektedir.

Proje, PETDER'in Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Orman ve Su İşleri Bakanlığı ile işbirliği içerisinde, ülke genelindeki tüm devlet kurumlarına (kamu kurumları, silahlı kuvvetler, belediyeler) lisanslı taşıma araçları ile bedelsiz olarak hizmet götürmek suretiyle toplanan her bir varil atık motor yağı için bir fidan dikmesini kapsamaktadır.

Finansmanı PETDER tarafından karşılanan bu proje ile, "kamu kurumlarından toplanan her bir varil atık motor yağına karşılık olarak bir fidan dikilmek suretiyle" üç yılda toplanan atık motor yağlarına karşılık olarak, 15.000 adedi 2014 yılında olmak üzere, 71.500 adet fidan dikilmiştir. Bu rakam her yıl artmaya devam edecektir.

1 Varil 1 Ağaç Projesi'nin web sitesi www.birvarilbiragac.com 2013 yılı sonunda yayına açılmıştır.

Web sitesi projenin tanıtımının yanı sıra katılımcı firmalara, projenin süreçlerine ve ağaçlandırma alanlarına ilişkin bilgileri de içermektedir.

AĞAÇLANDIRILAN SAHALAR

2014 - ANKARA

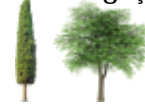
Karayolu kenarı ağaçlandırması



Servi, mazı türleri
Adet: 15.000

2013 - ANKARA

Karayolu kenarı ağaçlandırması



Servi, mazı türleri
Adet: 16.500

2012 - AFYONKARAHİSAR

Karayolu kenarı ağaçlandırması



Servi, mazı türleri
Adet: 25.000

2011 - ANKARA

Saha ağaçlandırması



Akasya, süs eriği, mavi servi, mazı türleri
Adet: 15.000



YENİ İLETİŞİM KANALLARI

44 44 YAĞ

PETDER tarafından yürütülen Atık Motor Yağlarının Yönetimi Projesi kapsamında, özellikle atık motor yağı üreticilerinin ve proje hakkında bilgi almak isteyenlerin kullanımına yönelik irtibat numarası “44 44 924 – 44 44 YAĞ” olarak yenilenmiştir. Yeni numara ile,

- ▶ Temas bilgisinin daha akılda kalıcı olması,
- ▶ Atık motor yağı üreticileri ile PETDER arasındaki iletişimin hızlandırılması ve kolaylaştırılması ve
- ▶ Atık Motor Yağlarının Yönetimi Projesinin kurumsal yapısının kuvvetlendirilmesi sağlanmıştır.

PETDER AKILLI TELEFON UYGULAMASI

Atık motor yağı bildirimlerini kolaylaştırmak üzere geliştirilen PETDER Akıllı Telefon Uygulaması da App Store ve Google Play Store’da yerini almıştır. Geliştirilen uygulama yoluyla atık motor yağı üreticileri ile PETDER arasında iki taraflı iletişim

kolaylaştırılması hedeflenmiştir. Uygulamayı akıllı telefonlarına indiren kullanıcılar,

- ▶ “Atık Yağ Bildirim” sayfasından bildirimde bulunabilmekte,
- ▶ 44 44 924 numaralı telefona tıklayarak PETDER’i anında arayabilmekte,
- ▶ Buldukları şehirde atık motor yağı toplama lisansı bulunan araçların plaka ve lisans numaralarını görüntüleyebilmekte,
- ▶ PETDER tarafından iletilen duyurulardan anında haberdar olabilmektedir.

PETDER WEB SİTESİ

PETDER’in www.petder.org.tr web sitesinin yenilenmesi amacıyla çalışmalara başlanmıştır. Yeni web sitesinde sürekli güncellenen veri ve içeriklere daha hızlı bir erişim sağlanması, kullanıcıların düzenli olarak takip ettikleri bölümlere daha az vakit harcayarak ulaşması amaçlanmaktadır.

ATIK MOTOR YAĞI BİLDİRİM KANALLARI

Mesaj atın  **PETDER Akıllı Telefon Uygulaması**

Arayın **44 44 924 YAĞ**

Yazın **info@petder.org.tr** 

PETDER
PETROL SANAYİ DERNEĞİ



10 NUMARA YAĞIN AKARYAKIT OLARAK KULLANILMASININ ZARARLARINA İLİŞKİN TELEVİZYON VE RADYO SPOTLARI

2015 yılında PETDER ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı iş birliği ile “10 Numara Yağın Akaryakıt Olarak Kullanılmasının Zararları” hakkında hazırlanan televizyon ve radyo spotları, RTÜK tarafından onaylanarak tüm ulusal televizyon kanallarında yayınlanmaya başlamıştır.

Kamu spotunun kamuoyunda farkındalığı artırması ve 10 Numara Yağ kullanımının sona erdirilmesiyle ülkemiz ekonomisinin yanı sıra, mal ve daha da önemlisi insan hayatına verdiği zararların ortadan kaldırılması yönündeki çalışmalara katkı sağlaması beklenmektedir.





YASAL DÜZENLEMELER

OCAK 2015

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

24 Ocak Büyük Endüstriyel Kazalarla İlgili Hazırlanacak Güvenlik Raporu Tebliği

EPDK

15 Ocak EPDK Cezalar
19 Ocak EPDK Lisanslar
29 Ocak EPDK Kurul Kararı

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

10 Ocak Ticari Reklam ve Haksız Ticari Uygulamalar Yönetmeliği
17 Ocak Gümrük Genel Tebliği (Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi) (Seri No: 1)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ
31 Ocak Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

MALİYE BAKANLIĞI

17 Ocak Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 413)'nin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ (Sıra No: 444)

TSE

13 Ocak TSE Fesihlere İlişkin Duyuru
15 Ocak TSE Fesihlere İlişkin Duyuru
17 Ocak TSE İzmir Fesihlere İlişkin Duyuru
29 Ocak TSE Fesihlere İlişkin Duyuru

ŞUBAT 2015

BAKANLAR KURULU

26 Şubat 30 Eylül 1957 Tarihli Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasının (ADR) Madde 1 (A), Madde 14 (1) ve Madde 14 (3) (B)'sini Tadil Eden Protokole Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun

EKONOMİ BAKANLIĞI

17 Şubat Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Atıkların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği Ve Denetimi: 2015/3)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

ENERJİ VE TABİİ KAYNAKLAR BAKANLIĞI

07 Şubat 5627 Sayılı Enerji Verimliliği Kanununun 10uncu Maddesine Göre 2015 Yılında Uygulanacak Olan İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ

EPDK

01 Şubat Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik
04 Şubat Yakıtbiodizel'in Üretimi, Yurtdışı ve Yurtiçi Kaynaklardan Temini ve Piyasaya Arzına İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ
04 Şubat Benzin Türlerine İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ
04 Şubat Motorin Türlerine İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ
04 Şubat Gazyağına İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ
04 Şubat Otobiodizele İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ
04 Şubat Yakıt Naftaya İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ
04 Şubat Denizcilik Yakıtlarına İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ
04 Şubat Fuel Oil Türlerine İlişkin Teknik Düzenleme Tebliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ

04 Şubat EPDK Cezalar

14 Şubat EPDK Lisanslar

15 Şubat EPDK Cezalar

20 Şubat Akaryakıt Fiyatının Tespitine İlişkin Kurul Kararı

19 Şubat Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

TSE

13 Şubat TSE Fesihlere İlişkin Duyuru
20 Şubat TSE Fesihlere İlişkin Duyuru
25 Şubat TSE Fesihlere İlişkin Duyuru

MART 2015

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

20 Mart Atıkların Karayolunda Taşınmasına İlişkin Tebliğ

EKONOMİ BAKANLIĞI

04 Mart Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Atıkların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2015/3)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2015/28)

14 Mart Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Atıkların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2015/3)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2015/29)

EPDK

13 Mart EPDK Lisanslar

15 Mart EPDK Cezalar

18 Mart Akaryakıt Haricinde Kalan Petrol Ürünlerinin Yurt İçi ve Yurt Dışı Kaynaklardan Teminine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

23 Mart EPDK Cezalar

25 Mart Enerji Piyasasında Faaliyet Gösteren Gerçek ve Tüzel Kişilerin Bağımsız Denetim Kuruluşlarınca Denetlenmesi Hakkında Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik

25 Mart Enerji Piyasasında Faaliyet Gösteren Gerçek ve Tüzel Kişilerin Bağımsız Denetim Kuruluşlarınca Denetlenmesi Hakkında Tebliğin Yürürlükten Kaldırılması Hakkında Tebliğ

29 Mart EPDK Cezalar

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

13 Mart Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

18 Mart Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 3)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Transit İşlemleri) (Seri No: 9)

MESLEKİ YETERLİK KURUMU

19 Mart Ulusal Meslek Standartlarına Dair Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

TSE

10 Mart TSE Sivas Feshedilen Sözleşmeler

11 Mart TSE Feshedilen Sözleşmeler

27 Mart TSE Feshedilen Sözleşmeler

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

03 Mart Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik

NİSAN 2015

BAKANLAR KURULU

07 Nisan Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

23 Nisan İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI

30 Nisan İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

02 Nisan Atık Yönetimi Yönetmeliği

02 Nisan Sera Gazı Emisyon Raporlarının Doğrulanması Ve Doğrulayıcı Kuruluşların Yetkilendirilmesi Tebliği

EPDK

05 Nisan EPDK Cezalar

08 Nisan EPDK Lisanslar

15 Nisan EPDK Cezalar

24 Nisan EPDK Cezalar

29 Nisan Madeni Yağ Lisansı Süresi Hakkında Kurul Kararı

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

18 Nisan Gümrük Genel Tebliği (Yükümlü Kayıt ve Takip Sistemi) (Seri No: 1)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Seri No: 2)

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

17 Nisan Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

MALİYE BAKANLIĞI

04 Nisan Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 397)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Sıra No: 447)

04 Nisan Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 415)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Sıra No: 446)

04 Nisan Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 421)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Sıra No: 448)

10 Nisan Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 449)

18 Nisan ÖTV (II) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği

TSE

01 Nisan TSE Feshedilen Sözleşmeler

09 Nisan TSE İzmir Feshedilen Sözleşmeler

10 Nisan TSE Feshedilen Sözleşmeler
18 Nisan TSE Feshedilen Sözleşmeler

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

02 Nisan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla
Taşınması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik
Yapılmasına Dair Yönetmelik

MAYIS 2015

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

15 Mayıs Ölçü Ve Ölçü Aletleri Muayene
Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair
Yönetmelik

EPDK

06 Mayıs EPDK Cezalar
16 Mayıs EPDK Lisanslar
23 Mayıs EPDK Cezalar
23 Mayıs Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinde
Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

06 Mayıs Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri)
(Seri No: 115)'nin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair
Tebliğ (Gümrük İşlemleri) (Seri No: 131)

HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI

14 Mayıs Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali
Sorumluluk Sigortası Genel Şartları

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

15 Mayıs Karayolları Trafik Yönetmeliğinde
Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

TSE

09 Mayıs TSE Feshedilen Sözleşmeler
09 Mayıs TSE Mersin Feshedilen Sözleşmeler
10 Mayıs TSE Aydın Feshedilen Sözleşmeler
20 Mayıs TSE İzmir Feshedilen Sözleşmeler
22 Mayıs TSE Feshedilen Sözleşmeler
29 Mayıs TSE Feshedilen Sözleşmeler

HAZİRAN 2015

BAKANLAR KURULU

01 Haziran Tehlikeli Maddeler İçin Yaptırılacak
Sorumluluk Sigortaları Hakkında Kararda Değişiklik
Yapılmasına Dair Karar
01 Haziran Ham Petrol ve Jet Yakıtının Türkiye
Üzerinden Karayolu veya Demiryolu ile
Taşınmasına İlişkin Kararda Değişiklik Yapılmasına
Dair Karar
30 Haziran Kurumlar Vergisi Kanununun 10uncu

maddesine ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

09 Haziran Motorlu Araçlarda İklimlendirme
Sistemlerinden Çıkan Emisyonlarla İlgili Tip
Onayı Yönetmeliği (2006/40/AT)'nde Değişiklik
Yapılmasına Dair Yönetmelik

ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI

11 Haziran Kişisel Koruyucu Donanımlarla İlgili
Uyumlaştırılmış Ulusal Standartlara Dair Tebliğ

EPDK

04 Haziran EPDK Cezalar
12 Haziran EPDK Kurul Kararı - Ulusal Marker
Uygulama Faaliyetleri
12 Haziran Petrol Piyasasında Ulusal Marker
Uygulamasına İlişkin Yönetmelikte Değişiklik
Yapılmasına Dair Yönetmelik
12 Haziran EPDK Kurul Kararı - Bildirim Sistemi
Kullanım Talimatı
16 Haziran EPDK Cezalar
22 Haziran EPDK Cezalar
22 Haziran EPDK Lisanslar
25 Haziran LPG Piyasasında Lisans Başvurusu ve
Bildirim Açıklamalarına İlişkin Kurul Kararında
Değişiklik Yapılmasına Dair Kurul Kararı

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

17 Haziran Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri)
(Seri No:90)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ
(Gümrük İşlemleri) (Seri No: 127)
18 Haziran Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Piyasa
Gözetimi ve Denetimi Yönetmeliğinde Değişiklik
Yapılmasına Dair Yönetmelik
30 Haziran Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik
Yapılmasına Dair Yönetmelik

HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI

06 Haziran Karayolları Trafik Yönetmeliğinde
Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

15 Haziran Karayolları Trafik Yönetmeliğinde
Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

MALİYE BAKANLIĞI

03 Haziran Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra
No: 435)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ
(Sıra No: 451)
03 Haziran Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra
No: 426)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ
(Sıra No: 450)

03 Haziran Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 452)
20 Haziran Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 453)
20 Haziran Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 454)
20 Haziran Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 455)
27 Haziran Katma Değer Vergisi Genel Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Seri No: 3)

TSE

07 Haziran TSE Mersin Feshedilen Sözleşmeler
11 Haziran TSE Feshedilen Sözleşmeler
15 Haziran TSE İzmir Feshedilen Sözleşmeler
18 Haziran TSE Feshedilen Sözleşmeler
30 Haziran TSE Feshedilen Sözleşmeler

TEMMUZ 2015

BAKANLAR KURULU

25 Temmuz 4458 Sayılı Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Uygulanması Hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

24 Temmuz TS 1445 Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) – Taşıma Kuralları Standardı İle İlgili Tebliğ (Tebliğ No: MSG - MS - 2015/5)

EPDK

16 Temmuz EPDK Cezalar
16 Temmuz EPDK Lisanslar
30 Temmuz EPDK Cezalar

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

15 Temmuz Ticari İletişim ve Ticari Elektronik İletiler Hakkında Yönetmelik

TSE

02 Temmuz TSE Feshedilen Sözleşmeler
08 Temmuz TSE Aydın Feshedilen Sözleşmeler
11 Temmuz TSE Sivas Feshedilen Sözleşmeler
12 Temmuz TSE İzmir Feshedilen Sözleşmeler

AĞUSTOS 2015

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

25 Ağustos Ölçü ve Ölçü Aletleri Tip Onay Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI

04 Ağustos Büyük Kaza Önleme Politika Belgesi

Tebliğ

EPDK

13 Ağustos EPDK Cezalar
15 Ağustos EPDK Lisanslar
23 Ağustos EPDK Cezalar
29 Ağustos EPDK Cezalar

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

20 Ağustos Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

MALİYE BAKANLIĞI

27 Ağustos Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 456)

TSE

09 Ağustos TSE Aydın Feshedilen Sözleşmeler
13 Ağustos TSE Mersin Feshedilen Sözleşmeler
15 Ağustos TSE Feshedilen Sözleşmeler
19 Ağustos TSE Feshedilen Sözleşmeler
21 Ağustos TSE Feshedilen Sözleşmeler
29 Ağustos TSE İzmir Feshedilen Sözleşmeler

EYLÜL 2015

EPDK

05 Eylül EPDK Cezalar
13 Eylül EPDK Lisanslar
13 Eylül EPDK Tarifeler
17 Eylül EPDK Cezalar

TSE

05 Eylül TSE Aydın Feshedilen Sözleşmeler
06 Eylül TSE Mersin Feshedilen Sözleşmeler

EKİM 2015

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

16 Ekim Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik Yeterlilik Belgesi Tebliğinde Değişiklik Yapılması Hakkında Tebliğ

EKONOMİ BAKANLIĞI

30 Ekim İthalatta Kota ve Tarife Kontenjanı İdaresine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2015/2)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

20 Ekim Limanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

EPDK

17 Ekim EPDK Lisanslar

21 Ekim EPDK Cezalar

TSE

09 Ekim TSE Feshedilen Sözleşmeler

16 Ekim TSE Feshedilen Sözleşmeler

22 Ekim TSE Feshedilen Sözleşmeler

KASIM 2015

BAKANLAR KURULU

19 Kasım Türkiye Yeterlilikler Çerçevesinin Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik

ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI

19 Kasım İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev Yetki Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

19 Kasım İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

14 Kasım Geçici İthal Edilen Kara Taşıtlarına İlişkin Gümrük Genel Tebliği (Seri No: 1)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliği (Seri No: 3)

14 Kasım Gümrük Genel Tebliği (Uluslararası Anlaşmalar) (Seri No: 8)

18 Kasım Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) (Seri No: 96)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliği (Gümrük İşlemleri) (Seri No: 135)

19 Kasım Gümrük Genel Tebliği (Tarife-Sınıflandırma Kararları) (Seri No: 22)

MALİYE BAKANLIĞI

06 Kasım Vergi İncelemelerinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

10 Kasım Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 457)

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

19 Kasım Demiryolu Emniyet Yönetmeliği

EPDK

05 Kasım EPDK Cezalar

12 Kasım EPDK Cezalar

14 Kasım EPDK Cezalar

14 Kasım EPDK Lisanslar

22 Kasım EPDK Cezalar

TSE

06 Kasım TSE Mersin Feshedilen Sözleşmeler

09 Kasım TSE Feshedilen Sözleşmeler

11 Kasım TSE Feshedilen Sözleşmeler

13 Kasım TSE Sivas Feshedilen Sözleşmeler

18 Kasım TSE Feshedilen Sözleşmeler

ARALIK 2015

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

02 Aralık Gemi Tanklarının Kalibrasyonuna Dair Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik

02 Aralık Motorlu Taşıtların Lastiklerinin Hava Basıncı Ölçümünde Kullanılan Cihazlara Dair Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik

26 Aralık Basınçlı Gaz Tüplerinin Dolum ve Periyodik Muayenelerinin Usul ve Esaslarına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

26 Aralık LPG Tüplerinin Muayene, Deney, Bakım ve Tamiri Yeterlilik Belgesi Verilmesine İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

27 Aralık Ölçü ve Ölçü Aletlerinden Alınacak Muayene ve Damgalama Ücret Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

EKONOMİ BAKANLIĞI

31 Aralık Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Kimyasalların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2016/6)

31 Aralık Kişisel Koruyucu Donanımların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2016/11)

31 Aralık Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Atıkların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2016/3)

GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI

10 Aralık Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) (Seri No: 138)

25 Aralık Ticari Reklam ve Haksız Ticari Uygulamalar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

30 Aralık Gümrük Müşavirliği Ve Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği Asgari Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

29 Aralık Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları ile Muayenelerine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

MALİYE BAKANLIĞI

24 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 459)

24 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 464)

25 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 463)

25 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 465)

25 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 462)

25 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Sıra No: 461)

25 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Sıra No: 466)

25 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği (Sıra No: 460)

25 Aralık Damga Vergisi Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 59)

25 Aralık Gelir Vergisi Genel Tebliği (Seri No: 290)

25 Aralık Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği (Seri No: 46)

25 Aralık Katma Değer Vergisi Genel Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Seri No: 4)

29 Aralık Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Genel Tebliğ (Sıra No: 467)

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

31 Aralık Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

EPDK

10 Aralık EPDK Cezalar

11 Aralık EPDK Lisanslar

19 Aralık EPDK Cezalar

19 Aralık EPDK Kurul Kararı (5933)

19 Aralık EPDK Kurul Kararı (5934)

19 Aralık EPDK Kurul Kararı (5932)

19 Aralık EPDK Kurul Kararı (5931)

19 Aralık EPDK Kurul Kararı (5921-3)

19 Aralık EPDK Kurul Kararı (5922)

22 Aralık 5307 Sayılı LPG Piyasası Kanunu ve Elektrik Piyasası Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 16ncı Maddesi Uyarınca 2016 Yılında Uygulanacak Para Cezaları Hakkında Tebliğ

22 Aralık 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanununun 19uncu Maddesi Uyarınca 2016 Yılında Uygulanacak Para Cezaları Hakkında Tebliğ

31 Aralık Akaryakıt Haricinde Kalan Petrol Ürünlerinin Yurt İçi ve Yurt Dışı Kaynaklardan Teminine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

27 Aralık EPDK Cezalar

REKABET KURUMU

25 Aralık 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun 16ncı Maddesinin Birinci Fıkrasında Öngörülen İdari Para Cezası Alt Sınırının Artırılmasına İlişkin Tebliğ

TSE

09 Aralık TSE Mersin Feshedilen Sözleşmeler

10 Aralık TSE Aydın Feshedilen Sözleşmeler

21 Aralık TSE Kırşehir Feshedilen Sözleşmeler

22 Aralık TSE Nevşehir Feshedilen Sözleşmeler

22 Aralık TSE Feshedilen Sözleşmeler

30 Aralık TSE Feshedilen Sözleşmeler

10 PETDER HAKKINDA

PETDER (Petrol Sanayi Derneği) 23 Eylül 1996 tarihinde, petrol ürünlerinin üretimden tüketime kadar olan faaliyetler zinciri üzerinde çalışmalar yapmak amacı ile ülkenin önde gelen akaryakıt dağıtım şirketleri tarafından kurulmuştur.

PETDER'in bugün itibariyle toplam on beş üyesi bulunmaktadır. Bu üyeler Alpet, Aytemiz, Belgin, BP, Gulf, ExxonMobil, Opet, Petline, Petroyağ, OMV Petrol Ofisi, Shell, Shell & Turcas, Total ve Turkuaz PETDER üyesi kuruluşlardır.



PETDER'in Misyonu

PETDER'in misyonu; petrol sektörünün her alanda gelişimi için sektörün proaktif şekilde savunuculuğunu yapmak ve sektör politikalarının oluşumu için sunulabilecek ve savunuculuk görevini güçlendirecek uygun, güvenilir ve tarafsız bilgi üretmek üzere araştırma ve geliştirme çalışmaları gerçekleştirmektedir.

PETDER'in Temel Faaliyet Alanları

Üyeleri ve ilgili sektör paydaşlarıyla işbirliği içerisinde, Rekabet Hukuku'na uygun olarak,

- ▶ Proaktif şekilde sektör politikalarının gelişiminde rol oynamak;
- ▶ Rekabet ortamının daha da geliştirilmesini desteklemek;
- ▶ Başta kaçak/kayıtdışı akaryakıt olmak üzere sektörün sorunlarına yönelik çalışmalar yapmak;
- ▶ Daha yüksek seviyede SEÇ-G standartları oluşumunda öncü olmak;
- ▶ Sektöre ve kamuoyuna yönelik güvenilir ve

tarafsız bilgi için iletişim faaliyetleri yürütmek;

- ▶ Sektörü her düzeyde etkin ve etkili bir şekilde temsil etmek;
- ▶ Bilgi birikiminin geliştirilmesi ve daha yüksek kaliteli ürün ve işlemler için ulusal ve uluslararası uzman kuruluşlarla yakın araştırma ve geliştirme çalışmaları gerçekleştirmektir.

PETDER, Avrupa akaryakıt sektörünü temsil eden FuelsEurope ile işbirliği içindedir.

Atık Yağların Yönetimi Projesi

2004 yılında yayınlanan "Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği" ile birlikte PETDER, üyelerinin Yönetmelikten kaynaklı sorumluluklarını yerine getirmek üzere, motorlu taşıtlarda kullanılan ve atık hale gelen motor yağlarının araç servisleri, akaryakıt istasyonları, kamuya ait araç bakım istasyonlarından doğru koşullarda lisanslı ve yetkili ekiplerce toplamak üzere "Atık Yağların Yönetimi Projesi"ni başlatmıştır.

Proje kapsamında PETDER tarafından toplanan atık yağlar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış tesislerde çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek şekilde işlem görerek geri kazanılmakta, enerji olarak kullanılmakta veya bertaraf edilmektedir.

Aynı zamanda atık yağların zararları ve ne şekilde değerlendirilmesi gerektiğine ilişkin konularla ilgili toplumun bilinçlendirilmesi sağlanmaktadır. PETDER, atık motor yağlarının toplanması konusunda Bakanlıkça yetkilendirilmiş tek kuruluştur.

Bir Varil Bir Ağaç Sosyal Sorumluluk Projesi

PETDER “Çevre ve Şehircilik Bakanlığı” ve “Orman ve Su İşleri Bakanlığı” ile işbirliği içerisinde, Türkiye’nin her noktasına lisanslı taşıma araçları ile bedelsiz olarak hizmet götürmek suretiyle topladığı her bir varil atık motor yağına karşılık bir fidan dikmektedir.

Finansmanı PETDER tarafından karşılanan bu proje ile, 15.000 adedi 2014 yılında olmak üzere, dört yılda doğaya 71.500 adet ağaç kazandırılmıştır. Proje ve fidan dikimleri sürmekte, bu rakam artmaktadır.

Trafik Güvenliği Platformu Akaryakıt Komitesi

PETDER 15 Temmuz 2013 tarihinde Trafik Güvenliği Platformu’na üye olmuştur. PETDER üyeleriyle birlikte Akaryakıt Komitesi çalışmalarını planlamakta ve uygulamaktadır.

Kamu Spotu

2015 yılında PETDER ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı iş birliği ile “10 Numara Yağın Akaryakıt Olarak Kullanılmasının Zararları” hakkında kamuoyunda farkındalığın artırılması amacıyla hazırlanan kamu spotu, RTÜK tarafından onaylanarak tüm ulusal

televizyon kanallarında yayınlanmaya başlamıştır.

Kamu spotunun kamuoyunda farkındalığı artırması ve 10 Numara Yağ kullanımının sona erdirilmesiyle ülkemiz ekonomisinin yanı sıra, mal ve daha da önemlisi insan hayatına verdiği zararların ortadan kaldırılması yönündeki çalışmalara katkı sağlaması beklenmektedir.

Yönetim Sistemi Sertifikasyonu

PETDER 2012 yılında TS EN ISO 9001, TS EN ISO 14001 ve TS 18001 uygunluk sertifikalarını alarak, “Kalite, Çevre ve İş Sağlığı” alanlarının üçünde birden sertifikalandırılan ilk sivil toplum örgütü olmuştur. Gerek Dernek faaliyetleri gerekse “Atık Yağların Yönetimi” çalışmalarını TÜRKAK gözetiminde S&Q Mart Belgelendirme Kuruluşu tarafından belgelendiren PETDER, çalışmalarının her aşamasında taahhüt ettiği politikayı sürdürmek hedefindedir.



YÖNETİM KURULUMUZ (Eylül 2015 itibarıyla)

Yönetim Kurulu Başkanı

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

Muhasip Üye

Yönetim Kurulu Üyesi

Yönetim Kurulu Üyesi

Yönetim Kurulu Üyesi

Yönetim Kurulu Üyesi

Yönetim Kurulu Üyesi

Martin THOMSEN

Tamas MAYER

Adnan ÜNAL

Ekrem EKMENCİ

Ahmet ERDEM

Antoine TOURNAND

Ahmet İzzet EKE

Mustafa Ergi

BP Petrolleri A.Ş.

OMV Petrol Ofisi A.Ş.

Petline Petrol Ürünleri A.Ş.

OPET Petrolcülük A.Ş.

The Shell Company of Turkey Ltd.

Total Oil Türkiye A.Ş.

Aytemiz Akaryakıt Dağıtım A.Ş.

Altınbaş Petrol ve Ticaret A.Ş.

ORGANİZASYON



Niyazi İLTER
Genel Sekreter



Serkan BEREKET
Yönetim ve Dış İlişkiler Koordinatörü



Bahattin ERKORKMAZ
Teknik Müdür



Yasemin DAĞ
Kurumsal İletişim Müdürü



Zeynep ERSEN
Mali İşler ve Müşteri İlişkileri Yöneticisi



Ebru AYDIN
Yönetim ve Ofis Asistanı



Volkan SİĞİNÇ
Operasyon Müdürü



Hasan HIRAOĞLU
Planlama Yöneticisi



Serdar BEKDEMİR
Planlama Uzmanı

KOMİTELER

PETDER bünyesinde kurulu, farklı uzmanlık alanlarındaki komiteler düzenleyici kurumlar ve sektör paydaşları ile yakın işbirliği içerisinde çalışmalar gerçekleştirmekte, konularıyla ilgili güncel ve yasal gelişmeleri irdelemektedir. Komiteler ağırlıklı olarak ayda bir kez olmak üzere, belirlenen düzenli aralıklarla veya gerektiğinde toplanmaktadır.

- ▶ Mühendislik Komitesi
- ▶ Vergi Komitesi toplanmaktadır.

PETDER bünyesinde;

- ▶ Hukuk Komitesi
- ▶ İkmal Komitesi
- ▶ Kurumsal İletişim Komitesi
- ▶ LPG Sektör Kurulu
- ▶ LPG Teknik Komitesi
- ▶ Madeni Yağ Teknik Komitesi
- ▶ Otomasyon Komitesi
- ▶ Sağlık, Emniyet ve Çevre Komitesi
- ▶ Taşımacılık Komitesi

İLETİŞİM

PETDER

PETROL SANAYİ DERNEĞİ

İstanbul	Merkez	Ofisi	Ankara	Temsilcilik	Ofisi
Piyalepaşa Bulv. Ortadoğu Plaza			Dumlupınar Bulv. No: 266		
No: 73/10, Okmeydanı, 34384			Tepe Prime İş Merkezi, C Blok		
Şişli / İstanbul Türkiye			D: 98, Çankaya / Ankara Türkiye		
Telefon: +90 212 221 0440			Telefon: +90 312 285 2286		
Faks: +90 212 320 3045			Faks: +90 312 285 2287		

info@petder.org.tr
www.petder.org.tr
www.birvarilbiragac.com

44 44 924
YAĞ

ATIK MOTOR YAĞI BİLDİRİM VE BİLGİ HATTI



PETDER AKILLI TELEFON UYGULAMASI

Tablo 5: 2006-2015 Akaryakıt ve LPG Tüketimi - Özet Veriler

Ürünler	Birim	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% Değişim (2014/15)
Katkılı K. Benzin	m ³	214.237	110.902	57.709	22.588	0	0	0	0	0	
K. Benzin (RON 95)	m ³	2.744.871	2.602.498	2.589.832	2.513.068	2.410.987	2.313.900	2.345.180	2.440.076	2.614.258	7,1
K. Benzin (RON ≥ 97)	m ³	383.340	310.926	294.493	235.700	208.426	163.095	140.382	132.564	193.302	45,8
Toplam Benzinler	m³	3.342.448	3.024.326	2.942.034	2.771.356	2.619.413	2.476.995	2.485.562	2.572.640	2.807.561	9,1
Motorin	m ³	13.505.394	13.161.773	11.919.770	11.516.166	12.970.291	13.643.591	14.231.355	15.411.746	17.281.102	12,1
Motorin (Diğer)	m ³	2.742.552	3.415.699	4.007.423	4.987.982	4.484.992	5.141.038	5.841.868	5.953.700	7.417.325	24,6
Toplam Motorinler	m³	16.247.946	16.577.472	15.927.193	16.504.148	17.455.283	18.784.629	20.073.223	21.365.445	24.698.426	15,6
Gasyağı	m ³	18.880	13.624	11.171	32.714	65.079	56.194	59.109	50.358	71.657	42,3
Toplam Beyaz Ürünler	m³	19.609.274	19.615.422	18.880.398	19.308.218	20.139.775	21.317.817	22.617.894	23.988.443	27.577.644	15,0
Kalorifer Yakıtı	Ton	475.526	384.736	320.531	203.709	194.259	159.970	114.083	130.370	100.999	-22,5
Fuel Oil No:6	Ton	2.119.093	2.373.363	1.596.687	630.061	594.624	533.149	420.109	577.170	503.055	-12,8
Toplam Siyah Ürünler	Ton	2.594.619	2.758.099	1.917.218	833.770	788.883	693.119	534.192	707.540	604.054	-14,6
LPG Otogaz	m ³	3.582.613	3.770.638	4.105.857	4.445.538	4.710.386	4.812.245	4.869.509	5.068.586	5.480.780	8,1
Toplam Otomotiv*	m³	23.173.007	23.372.436	22.975.084	23.721.041	24.785.082	26.073.868	27.428.294	29.006.671	32.986.767	13,7
Ürünler	Birim	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% Değişim (2014/15)
Katkılı K. Benzin	Ton	166.034	85.949	44.724	17.506	0	0	0	0	0	
K. Benzin (RON 95)	Ton	2.127.275	2.016.936	2.007.120	1.947.628	1.868.515	1.793.272	1.817.515	1.891.059	2.026.050	7,1
K. Benzin (RON ≥ 97)	Ton	297.089	240.968	228.232	182.668	161.530	126.398	108.796	102.737	149.809	45,8
Toplam Benzinler	Ton	2.590.397	2.343.853	2.280.076	2.147.801	2.030.045	1.919.671	1.926.311	1.993.796	2.175.860	9,1
Motorin	Ton	11.412.058	11.121.698	10.072.206	9.731.160	10.959.896	11.528.834	12.025.495	13.022.925	14.602.531	12,1
Motorin (Diğer)	Ton	2.317.456	2.886.266	3.386.272	4.214.845	3.789.818	4.344.177	4.936.379	5.030.876	6.267.639	24,6
Toplam Motorinler	Ton	13.729.514	14.007.964	13.458.478	13.946.005	14.749.714	15.873.012	16.961.874	18.053.801	20.870.170	15,6
Gasyağı	Ton	15.104	10.899	8.937	26.171	52.063	44.955	47.287	40.287	57.326	42,3
Toplam Beyaz Ürünler	Ton	16.335.016	16.362.716	15.747.491	16.119.977	16.831.822	17.837.637	18.955.472	20.087.884	23.103.355	15,0
Kalorifer Yakıtı	Ton	475.526	375.318	320.531	203.709	194.259	159.970	114.083	130.370	100.999	-22,5
Fuel Oil No:6	Ton	2.119.093	2.346.240	1.596.687	630.061	594.624	533.149	420.109	577.170	503.055	-12,8
Toplam Siyah Ürünler	Ton	2.594.619	2.721.558	1.917.218	833.770	788.883	693.119	534.192	707.540	604.054	-14,6
Toplam Akaryakıt	Ton	18.929.635	19.084.274	17.664.709	16.953.747	17.620.705	18.530.756	19.469.664	20.795.424	23.707.409	14,0
LPG Otogaz	Ton	2.006.263	2.111.557	2.299.280	2.489.501	2.637.816	2.694.857	2.726.925	2.838.408	3.069.237	8,1
Toplam Otomotiv*	Ton	18.326.175	18.463.373	18.037.834	18.583.307	19.417.575	20.487.539	21.615.109	22.886.005	26.115.267	14,1

* Değişim oranlarındaki farklılıklar, ürünlerin m³/ton dönüşüm oranlarındaki farklılıklardan kaynaklanmaktadır.

NOTLAR

A series of 25 horizontal dotted lines for notes.

KAYNAKÇA

- ▶ Petrol ve LPG sektörüne ait veriler EPDK Petrol ve LPG Sektör Rapolarından hesaplanarak elde edilmiştir.
- ▶ Bu raporda kullanılan diğer detay akaryakıt verileri toplam pazar payı yaklaşık % 85in üzerinde olduğu hesaplanan 13 akaryakıt dağıtım firmasının gönüllü katılım esasına göre bağımsız araştırma kuruluşuna verdikleri beyanlarından derlenmiştir. Bu gönüllü veri oluşturma sistematığına katılmayan akaryakıt dağıtım şirketlerine ait bilgiler için EPDK'dan temin edilen önceki dönem bilgileri kullanılarak hesaplamalar yapılmıştır.
- ▶ Madeni yağ verileri için raporda gönüllülük esasına dayalı olarak şirketlerin bağımsız denetim kuruluşu aracılığıyla derlenen madeni yağ verileri kullanılmıştır.
- ▶ Enflasyon, GSYİH, TÜFE, kurlar, taşıt sayıları ve toplam araç parkı verileri için Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Merkez Bankası tarafından halka açık olarak yayınlanan değerler dikkate alınmıştır.
- ▶ Ham petrol fiyatları ve pompa vergi tutarları için kaynak olarak Argus ve Avrupa Komisyonu değerleri kullanılmıştır.
- ▶ Türkiye tavan pompa fiyatları EPDK ve şirket web sitelerinden derlenmiştir. Avrupa ülkelerine ilişkin veriler için ise aşağıdaki kaynak kullanılmıştır:
Avrupa Komisyonu, EC Oil Bulletin, http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm
- ▶ Dünyadaki gelişmelere ilişkin veriler için World Energy Outlook 2015'ten faydalanılmıştır.



PETDER

PETROL SANAYİ DERNEĞİ

İstanbul	Merkez	Ofisi	Ankara	Temsilcilik	Ofisi
Piyalepaşa Bulv. Ortadoğu Plaza No: 73/10, Okmeydanı, 34384 Şişli / İstanbul Türkiye			Dumlupınar Bulv. No: 266 Tepe Prime İş Merkezi, C Blok D: 98, Çankaya / Ankara Türkiye		
Telefon: +90 212 221 0440			Telefon: +90 312 285 2286		
Faks: +90 212 320 3045			Faks: +90 312 285 2287		

info@petder.org.tr
www.petder.org.tr
www.birvarilbiragac.com

44 44 924
44 44 YAG

ATIK MOTOR YAĞI BİLDİRİM VE BİLGİ HATTI



PETDER AKILLI TELEFON UYGULAMASI