

Şarj İstasyonu Uyarısı... ELEKTRİKLİ ARAÇLAR İÇİN MÜHENDİSLİK BİRİKİMİMİZİ KULLANMAYA HAZIRIZ



EMO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu, 25 Nisan 2022 tarihinde gerçekleştirdiği basın açıklamasında, mevzuat eksikliklerine dikkat çekerek, can ve mal güvenliğinin ön şartının istasyonların elektrik-elektronik mühendislerinin sorumluluğu ve gözetiminde işletilmesi olduğuna vurgu yaptı. Konuya ilişkin düzenlenen meslek içi eğitimlere de yer verilen basın açıklamasında, EMO'nun uzman üyeleriyle birlikte şarj istasyonlarının güvenli bir şekilde işletilmesi için sorumluluk üstelenmeye hazır olduğu belirtildi.

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de elektrikli araçlara yönelik ilgi artarak devam ediyor. Çevreci özellikleri nedeniyle bu araçlar tüm dünyada vergi avantajı yaratılarak teşvik edilirken, ülkemizde geçtiğimiz yıl Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) oranı artırıldı. Benzin ve motorin zamlarının ardından, daha düşük yakıt maliyeti nedeniyle bu günlerde yeniden ilgi görmeye başlayan elektrikli araçların yaygınlaşmasının önündeki temel sorunlar; yüksek vergi oranları, düşük menzile sahip olmaları ve şarj istasyonu yetersizliğidir.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun (EPDK) 2 Nisan 2022 tarihinde Resmi Gazete'de yayımladığı Şarj Hizmeti Yönetmeliği, eksikliklerine rağmen, alandaki ilk düzenleme olması nedeniyle önemlidir. Yönetmelikte, ticari olarak kullanılacak şarj istasyonlarının işletmecilerinin lisanslandırılması ve faaliyetlerine ilişkin maddelere daha çok yer verilse de şarj istasyonlarının kurulumu sırasında uyulması gereken diğer teknik yönetmelik ve standartlara da atıfta bulunmaktadır.

Tüm dünyada yenilenebilir enerjiye geçiş süreci; dağıtık, akıllı şebeke yatırımları ve elektrikli otomobillerin teşvik edilmesiyle birlikte sürdürülmektedir. Elektrikli otomobillerin çevreci sayılabilmesi için tüketilen enerjisinin ağırlıklı olarak yenilenebilir kaynaklardan elde edilmesi gerekir. Ülkemizde elektrik enerjisinin büyük ölçüde ithal fosil kaynaklardan üretildiği göz önüne alınırsa, şarj istasyonlarında tüketilecek enerjinin en azından bir kısmının yenilenebilir kaynaklardan elde edilmesinin zorunlu hale getirilmesi önemlidir. Bu nedenle, Yönetmelikte şarj istasyonu bünyesinde tüketim tesisine bütünlük enerji depolama tesisi veya lisanssız üretim tesisi kurulabileceğinin belirtilmesi yetersizdir. Koşulları sağlayan herkesin sahip olduğu imkanlara atıfta bulunmak yerine tüketim noktasında yenilenebilir kaynak kullanımına ilişkin zorunlulukların tanımlanması daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Can Güvenliği için Mühendislik

Yönetmelikte "can ve mal emniyeti bakımından tehlike arz ettiği tespit edilen şarj istasyonunun hiz-

met dışı bırakılacağı" ifadelerine yer verilmiş ancak can ve mal emniyeti bakımından tehlike arz ettiğinin nasıl anlaşılacağı ve güvenliğinin nasıl sağlanacağı konusu belirsiz bırakılmıştır. Denetlenmeyen, periyodik bakımları yapılmayan, kontrolden geçmeyen tüm elektrik tesisleri gibi şarj istasyonları da risklidir. Can ve mal güvenliğinin ön şartı; istasyonların elektrik-elektronik mühendislerinin sorumluluğu ve gözetiminde işletilmeleri, bakımlarının yapılması ve periyodik olarak uzman bir kurum tarafından kontrol edilmelerinden geçmektedir. Tüm şarj istasyonlarının çalıştığı süre boyunca her yıl düzenli olarak elektrik-elektronik mühendisleri tarafından ilgili mevzuat doğrultusunda test ve muayenelerinin yapılması da gerekmektedir. Bu süreçlerin uygulanmaması durumunda herhangi bir şarj istasyonunun "tehlike arz ettiği", ancak yüksek olasılıkla ölümlü sonuçlanan bir kazanın ardından tespit edilebilir. EMO olarak Meslek İçi Sürekli Eğitim Merkezi (MİSEM) çalışmalarını kapsamında üyelerimizin bu alandaki bilgi birikimini artırmak amacıyla uzun sü-

redir eğitimler vermekteyiz. Elektrikli Araçlar ve Şarj Teknolojileri Eğitimi almış üyelerimiz, şarj istasyonlarının işletme sorumluluğunu alacak düzeyde uzmanlaşmıştır. EPDK'nın şarj istasyonları için acilen Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Eğitim ve Sorumlu Müdür Yönetmeliği'ne benzer bir düzenleme yaparak, uzmanlığını belgelenmiş üyelerimizin, sorumlu müdür ve/veya işletme sorumlusu olarak görev almasının önünü açması gereklidir. Şarj istasyonlarının sağlıklı ve güvenli bir şekilde işletilmesinde uzman üyelerimizle birlikte sorumluluk üstelenmeye hazır olduğumuzu kamuoyuna anımsatmak isteriz.

Teşvik Toplumsallaşmalı

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Elektrikli Araçlar İçin Hızlı Şarj İstasyonları Hibe Programı kapsamında da yüksek hızlı şarj istasyonları için 300 milyon TL'lik destek bütçesi ay-

rıldığını duyurdu. Bu desteğin etkisiyle istasyon sayısı kuşkusuz artacaktır ancak ülkemizde elektrikli otomobil sayısının artmasına engel olan tek şey istasyon sayısındaki yetersizlik değildir. Türkiye Elektrikli ve Hibrid Araçlar Derneği'nin verilerine göre 2021 sonu itibariyle ülkemizdeki tam elektrikli otomobil sayısı yalnızca 4 bin 310 adettir. 2021 yılında 2 bin 849 tam elektrikli otomobil satılmıştır. Oysa Uluslararası Enerji Ajansı'nın (IEA) verilerine göre; 2021'de dünya çapında 6,7 milyon elektrikli otomobil satılırken, toplam sayının 16 milyonu aştığı görülmektedir. Küresel ölçekte satış rakamlarından ülkemizin az pay almasının temel nedeni, vergi avantajının kaldırılmış olmasıdır. Yaygınlaşmanın sağlanması için ÖTV kaldırılarak, teşvikin toplum geneline yayılması gerekir. Bu ÖTV oranlarıyla "yerli" elektrikli otomobil projelerinin yaşama geçme ihtimali düştüğü gibi, kamu desteğiyle

kurulacak şarj istasyonlarının da atılma riski bulunmaktadır.

Dünyadaki enerji dengesinin hızlı bir dönüşümden geçtiği bu dönemde, teknolojinin gerisinde kalarak, elektrikli araçları "vergi tahsilatı" odaklı bir yaklaşımla değerlendirmekten vazgeçilmelidir. İşletmecilere avantaj, topluma yük yaratan gününbirlik çözümler yerine; mühendislik birikimimizi ve teknolojik olanakları kullanarak yaşamı ve üretimi ucuzlaştırırken, doğayı ve çevreyi korumamız mümkündür. EMO olarak, mesleki birikimimizi toplum yararına kullanma ilkimizden hareketle, ulaşım maliyetlerini düşürmeye, can ve mal güvenliğini sağlamaya yönelik çalışmalara katkı sağlamaya hazır olduğumuzu vurgulayarak, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı başta olmak üzere yetkililerin harekete geçmelerini beklediğimizi kamuoyuna duyururuz.

Avrupa`da Tek Tip Hızlı Şarja Geçiliyor

Avrupa Parlamentosu'nda "Radyo Ekipmanları Yönergesi" değişikliği hakkında Genel Kurul görüşmesi önerisi kabul edildi. Değişiklik, birlik üyesi ülkelerde satılacak kişisel elektronik cihazlar için tek tip hızlı şarj sistemleri kullanılmasını içeriyor. Böylece AB'de şarj aletlerinden kaynaklı oluşan yıllık 13 bin ton elektronik atık azalacak.

Avrupa Komisyonu'nun AB pazarında özellikle sürdürülebilir elektronik ürünlere yönelik kapsamlı eylem planı kapsamında Radyo Ekipmanları Yönergesi'nde değişikliğe gidiliyor. Değişiklik birlik üyesi ülkelerde satılacak tüm akıllı telefonlar, tabletler, di-

jital kameralar, kulaklıklar, taşınabilir hoparlörler ve video oyun konsolları gibi kişisel dijital cihazlar için USB Type-C türü tek tip şarj cihazı ve tek tip hızlı şarj sistemleri kullanılmasını içeriyor. Boyutları dolayısı ile USB Type-C kullanılmayacak elektronik saat, sağlık ve spor ekipmanlarına ise istisna uygulanacak. Öneri aynı zamanda bu tür cihazlarla birlikte şarj aletleri verilmesinin sona erdirilerek, şarj aletlerinin ayrı şekilde satılmasını da içeriyor. Bu değişiklikler ile birlik ülkelerinde kullanılmayan şarj aletlerinden kaynaklı yıllık 13 bin ton elektronik atığın, tüketiciler tarafından yapılan yıllık 250 milyon Avro



düzeyinde harcamanın ve yılda 500 milyon adet düzeyinde gerçekleşen aşırı şarj aleti tüketiminin azaltılması hedefleniyor. Değişiklik önerisi kabul edildiği takdirde elektronik cihazı üreticilerine 24 aylık geçiş süreci hakkı tanınacak.