

TÜRKİYE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BİRİNCİ ULUSAL BİLDİRİMİ RAPORU ve GERÇEKLER...

Kemal Ulusaler

Küresel ısınma ya da iklim değişikliği konusunda dünyada ve Türkiye’de çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. İşte bu girişimlerden biri de Birleşmiş Milletler (BM) bünyesinde ele alınarak uluslararası sözleşme hazırlanmasına kadar giden bir girişim:

BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi-İDÇS.

Bu sözleşmeye taraf olan Türkiye’nin geçtiğimiz günlerde yayınlanan “Küresel İklim Değişikliği Birinci Ulusal Bildirimi Raporu” önsözünde sözleşme şu şekilde tanımlanmaktadır:

“Bu sözleşme bilimsel kanıtlar sonucunda insan eliyle oluşan küresel iklim değişikliği olasılığına yönelik insanlığın ortak endişelerine ce-

vap veren yasal bir yapılanmayı temsil etmektedir.”

Görüleceği üzere rapor, küresel iklim değişikliğini süreç olarak değil de, “olasılık” olarak ifade etmektedir. BM İDÇS, 21 Mart 1994 tarihinden bu yana yürürlükte bulunan bir sözleşmedir.

Sözleşmenin 2.ve 3. maddeleri, amacı ve “tarafalara yol gösterici” olacak hususları şöyle sıralamaktadır:

“İşbu Sözleşmenin ve Taraflar Konferansı’nın benimseyebileceği herhangi bir ilgili yasal belgenin nihai amacı, sözleşmenin ilgili hükümlerine göre, atmosferdeki sera gazı birikimlerini, iklim sistemi üzerindeki tehlikeli insan

kaynaklı etkiyi önleyecek bir düzeyde durdurmayı başarmaktır. Böyle bir düzeye ekosistemin iklim değişikliğine doğal bir şekilde uyum sağlamasına, gıda üretiminin zarar görmeyeceği ve ekonomik kalkınmanın sürdürülebilir şekilde devamına izin verecek bir zaman dahilinde ulaşılmalıdır.

Taraflara, Sözleşmenin amacına ulaşmak ve hükümlerini yerine getirmek için yapacakları eylemlerinde, diğer hususlar bağlamında, aşağıdakiler yol gösterecektir:

1. Taraflar, iklim sistemini, eşitlik temelinde ve ortak fakat farklı sorumluluklarına ve güçlerine uygun olarak, insanlığın günümüz ve gelecek kuşakların yararları için korumalıdır. Dolayısıyla, Taraflardan gelişmiş ülkeler iklim değişikliği ve onun zararlı etkileri ile savaşmada öncülük etmelidir.

2. Sözleşmeye taraf gelişme yolundaki ülkelerin, özellikle iklim değişikliğinin zararlı etkilerine karşı savunmasız olanların ve gelişme yolundaki ülkelerden sözleşme uyarınca gereğinden fazla veya anormal yük altında kalanların ihtiyaç ve özel koşulları tümüyle dikkate alınmalıdır.

3. Taraflar, iklim değişikliği nedenlerini önceden tahmin etmek, önlemek veya en aza indirmek ve zararlı etkilerini azaltmak için önleyici önlemler almalıdır. Ciddi veya önlenemez hasar tehlikesi olan durumlarda, tam bilimsel kesinliğin yokluğu, iklim değişikliğine ilişkin politikalar ve önlemlerin

Uluslararası sözleşmeler imzalanıp, bunun gereği kurullar oluşturulmakta, bütçeden pay ayrılmakta, fakat sonra bu kurullar, piyasalaştırmanın gerekleri ile uyuşmuyorsa bir kenara atılmaktadır. Eğer tersi olsa idi ne Hasankeyf, ne Zeugma, ne de Fırtına Vadisi sorunları yaşanırdı.

mümkün olduğu kadar etkin mali-yetli ve en az harcamayla küresel yarar sağlayacak şekilde olmaları gerektiği de dikkate alınarak, bu önlemlerin ertelenmesine neden olarak kullanılmamalıdır. Bunu başarmak için bu tür politikalar ve önlemler değişik sosyo-ekonomik bağlamları dikkate almalı, kapsamlı olmalı, ilgili tüm sera gazı kaynaklarını, yutaklarını, haznelerini ve uygulamayı kapsamlı ve bütün ekonomik sektörleri ihtiva etmelidir. İklim değişikliğine cevap verme çabaları ilgili Taraflarca işbirliğiyle yerine getirilebilir.

4. Taraflar sürdürülebilir kalkınmayı destekleme hakkına sahiptir ve de desteklemelidirler. İklim sistemini insanların neden olduğu değişikliğe karşı koruma politika ve önlemleri, tarafların her birinin özel koşullarına uygun olmalı ve iklim değişikliğine cevap verecek önlemleri almak için ekonomik gelişmenin gerekli olduğu dikkate alınarak, bu politika ve önlemler ulusal kalkınma programlarına entegre edilmelidir.

5. Taraflar, özellikle gelişme yolundaki taraf ülkelerde sürdürülebilir ekonomik büyüme ve kalkınmaya yol açacak açık ve destekleyici bir uluslararası ekonomik sistemi teşvik etmek ve böylece iklim değişikliği sorunlarıyla daha iyi ilgilenebilmelerini sağlamak için işbirliği yapmalıdır. İklim değişikliğine karşı alınan önlemler, tek taraflı olanlar dahil, keyfi, haksız ayırıcı veya uluslararası ticarete gizli bir kısıtlama oluşturmak açılarından bir araç oluşturur nitelikte olmamalıdır.”

Enerji ve Ulaştırma Öncelikli Sektör

Sözleşmede, işbirliği alanlarını da şöyle tanımlamaktadır:

“Enerji, ulaştırma, sanayi, tarım, ormancılık ve atık yönetimi sektörleri dahil, tüm ilgili sektörlerde, Montreal Protokolü ile denetlenmeyen insan kaynaklı sera gazı

salımlarını kontrol eden, azaltan veya önleyen uygulama ve işlemlerin teşvik ve geliştirilmesinde, uygulanmasında ve teknoloji transferi dahil yayılmasında işbirliği yapacaklardır.”

Görüleceği üzere iklim değişikliğinden öncelikli sorumlu sektörler arasında enerji ve ulaştırma yer almaktadır.

Türkiye sözleşmede Ek-II ülkeleri arasında yer almanın kendisi için sorunlu olduğunu ve koşullarının bu listeye uymadığını beyan etmiş ve Ek-I listesi içinde yer almayı istemiştir. Bu talep aynı zamanda bazı siyasi karar vericilerin lider ülkemiz söylemlerini de çürüten somut bir taleptir. Zira Ek-II Türkiye’yi gelişme yolunda yardıma muhtaç ülke sınıfına sokmaktadır. Sözleşme, gelişme ülkelerin yer aldığı Ek-I tarafları için Ek-II’deki ülkelere iklim değişikliğinin zararlı etkilerine uyum sağlamak için yapacakları masrafların karşılanmasına yardım etme yükümlülüğü getirmektedir. Fas’ta 2001 yılında yapılan 7. Taraflar Konferansı’nda Türkiye’nin talebi değerlendirilmiş olup, “sözleşmenin Ek-I listesinde yer alan diğer ülkelere farklı bir konumda olan Türkiye’nin özel koşullarının tanınarak, isminin Ek-II listesinden silinmesi” yönünde bir karar alınmıştır. Bu karardan sonra Türkiye’nin BM İDÇS’ne taraf olmasını öngören 4990 sayılı Yasa 20 Ekim 2003 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ve Türkiye BM İDÇS’ne 24 Mayıs 2004 tarihinde 189. ülke olarak resmen taraf olmuş ve belirlenen taahhütleri uygulama yükümlülüğü altına girmiştir.

TMMOB Neden Çalışma Dışında Tutuldu?

Türkiye, Sözleşme’nin Ek-I ülkelelerinden biri olarak üstlenmiş olduğu sorumluluk ve taahhütleri, içinde bulunduğu koşullara uygun olarak yerine getirmek üzere koordinatör Bakanlık olarak Çevre ve Orman

Bakanlığı’nı görevlendirmiştir. İlgili Bakanlık koordinatörlüğünde “Birinci Ulusal Bildirimin” hazırlanması için iklim, ekoloji, enerji, sanayi, ormancılık, tarım, atık ve ekonomi ile ilgili alanlarında deneyim sahibi 20’yi aşkın kurum ve 100’den fazla akademisyen ve uzmana katkıda bulunmak üzere çağrıda bulunulmuştur. Kamu kurum ve kuruluşlarının yanı sıra TTGV, Küresel Denge Derneği, WWF-Türkiye, TEMA, BÇM-Türkiye, REESİAD, RESYAD, TOBB, UPAV, DEK-TMK ve üniversitelere çağrıda bulunulmuş olup, ayrıca TRT, RTÜK, Diyanet İşleri Başkanlığı, TOBB, TÜRK-İŞ, DİSK, HAK-İŞ ve TİSK ile protokoller imzalanmıştır.

Görüleceği üzere yukarıda yer alan tüm alanlarda birikim ve söz sahibi olan yaklaşık dörtüzbün üyesi bulunan meslek örgütümüz TMMOB bu çalışmanın dışında tutulmuştur. Ortaya çıkan Ulusal Bildirim Raporu’na bakıldığında bunun nedenleri açıkça görülmektedir.

İrdeleyeceğimiz bu rapor özetle, “ulusal şartların ortaya konması, sera gazı emisyonları ve yutak envanteri, sera gazı azaltmaya yönelik politikalar, tahminler ve etki azaltma senaryoları, uyum önlemleri, mali kaynaklar, teknoloji transferi, araştırma ve sistematik gözlem ve kamuoyu bilinçlendirmesi” olarak sıralanabilecek konuları içermektedir.

Raporda özellikle enerji ve ulaştırma alanlarında ulusal şartların ne şekilde tespit edildiği ve bu tespitler çerçevesinde tahminler ve senaryoların ortaya çıkışı ile önerilen politikalar ele alınacaktır.

Raporda referans senaryo temelinde sektörlerden kaynaklanan karbondioksit emisyonları 2003 ve 2020 yılları arasında yıllık ortalama yüzde 6.3’lük bir artış göstererek, 2020 yılında yıllık 604.63 tona ulaşılacağı tespiti yer almaktadır. Sektörler arasında en dikkat çekici değişikliğin enerji sektöründe gerçekleşmesi beklenmektedir. Enerji sektörü kaynaklı emisyonlar 2003 yılında yüzde 32’lik

(68.9 mtpa) bir orana sahipken 2020 yılına gelindiğinde yüzde 37'lik (221.9) orana yükselecektir. Bunun nedeni nihai elektrik talebinde hızlı büyüme ve sektörün katı yakıtlara bağımlılığının devam etmesi olacaktır. Doğalgaz, nükleer enerji ve rüzgar enerjisinin artan oranlarına rağmen, 2020 yılında enerji ile yakıt tüketiminin yüzde 36'sı bu sektörde gerçekleşecektir. Sanayi sektöründen kaynaklanan karbondioksit emisyonları ortalamanın altında yüzde 5.9 oranında artacaktır, bu durum büyük oranda doğalgaz ve elektriğe olan ihtiyacın artmasından kaynaklanmaktadır. Yıllık sektör emisyonları 73.61 milyon tondan 196.41 milyon tona yükselecektir, ancak sektörel katkı, planlama dönemi boyunca yüzde 33 oranında seyredecektir. Ulaştırma sektöründe 2003 yılında yüzde 18 olan oran 2020'de yüzde 17'ye gerileyecektir. Konutta yüzde 12'den yüzde 11'e, tarımda ise yüzde 4'ten yüzde 3'e bir gerileme söz konusu olacağı tespiti bulunmaktadır. Dünya genelinde ise Türkiye'nin 2003 yılı itibariyle kişi başına karbondioksit miktarı 3.3 ton olup dünya ortalaması olan 4 tonun altındadır. Bu miktar OECD ülkelerinde 11.1 tondur.

Bütün bu veriler ve tespitler ışığında ön plana çıkan sektör enerji olacaktır. Enerjide kömüre ve doğalgaza dayalı termik santrallerin üretimde gelecekte de başat olacağı öngörüsü bulunmaktadır. Enerji bürokrasisinin bugüne değin değiştirmedığı ve temel aldığı talep tahminleri ve potansiyel tespitleri görülen o ki aynen rapora yansımıştır. Bu eksik ve hatalı tespitler üzerinden raporda gelecek kurgusu yapılmaktadır. Türkiye enerji politikalarına ilişkin piyasa reformu başlığı altında enerji piyasasının serbestleşmesi ve özelleştirilmesinin sağlanacağı, arz kalitesi ve güvenliğinin artacağı, maliyetlerin düşeceği, ucuzluk sağlanacağı, kayıpların giderileceğinden söz edilmektedir. Oysa daha bugünden piyasalaşmanın bu reçeteye hiç uymadığı ve hastanın ölüm döşegindeki durumunun gün be

gün ağırlaştığı kamuoyunca bilinen bir gerçektir.

Rapor Ulusal Çevre Eylem Planı'na (UÇEP) atıfta bulunmakta ve mevcut kalkınma planı kapsamında çevre ve kalkınmayı bütünleştirmekten söz etmektedir. UÇEP için, "Çevrenin bozulması, (hava kalitesi, su kaynakları, toprak, deniz ve kıyı kaynakları, ormanlar ve biyolojik çeşitlilik) yetersiz atık yönetimi, kültürel mirasın yok edilmesi ve çevresel tehlikelere karşı duyarlılığı temel çevre sorunları olarak tespit etmiştir" denmekte, "Çevre mevzuatı ve politika geliştirme konusunda başlıca sorumlu kurum Çevre ve Orman Bakanlığı olup, diğer bakanlıklar UÇEP'de belirtilen çevre politikası hedeflerini bütünleştirmekten sorumludurlar" cümlesine yer verilmektedir. Yine "Fauna ve Flora" başlığı altında "Ülkemiz, Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'nin Biyogüvenlik (Cartagena) Protokolü'nü onaylamış olup, Biyogüvenlik Kurulu'nu 2005 yılında kurmuştur" denmektedir.

Anlaşılan o ki uluslararası sözleşmeler imzalanıp bunun gereği kurullar oluşturulmakta, bütçeden pay ayrılmakta, fakat sonra bu kurullar eğer piyasalaştırmanın gerekleri ile uyuş-



muyorsa bir kenara atılmaktadır. Eğer tersi olsa idi ne Hasankeyf, ne Zeugma, ne de Fırtına Vadisi sorunları yaşanırdı.

Diğer yandan yenilenebilir enerji kaynaklarına ilişkin bildik söylemler raporda yer almaktadır.

İçinde bulunduğumuz eylül ayında EPDK bir kez daha rüzgara ilişkin lisans başvurularını bilinmeyen bir tarihe ötelemiştir. Mevcut yapının yenilenebilir enerjiye ilişkin olumlu adım atmayacağı bir kez daha görülmüş olup, yenilenebilir enerji kaynaklarına ilişkin kanunun da kadük bir yasa haline geleceği anlaşılmaktadır. Verimlik Yasası'nın ise yaşamda nasıl bir karşılık bulacağı tüm bu olup bitenler karşısında belirsizdir.

Diğer yandan ulaştırma sektöründe Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği çerçevesinde valiliklerin desteği ile il müdürlükleri aracılığıyla ölçüm yapılmaktadır. Ancak kentlerdeki belediye otobüsleri başta olmak üzere servis otobüsleri, dolmuş olarak çalışan minibüsler, kamyon ve kamyonetlerin bariz bir biçimde kirlilik yarattığı görülmektedir. Rapora göre; İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2 bin 377 aracından ancak 550 adedi, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 1240 otobüsünden 267'si, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ise 1400 otobüsünden ancak 345'i EURO 2 standartlarına uymaktadır. Benzinde normal benzin yerine kurşunsuz benzin uygulamasına geçilmiştir. Ancak yüksek vergiler nedeni ile yakıt harcamalarını kısmak durumunda olan tüketici hızla dizel araca yönelmektedir. Diğer yandan raylı sisteme geçiş için kentlerde bir niyet olsa da kaynak sıkıntısı neden gösterilerek yatırımlar çok yavaş ilerlemektedir. Aynı şekilde karayolu taşımacılığı politikalarında hiçbir değişiklik olmaması gelecek için senaryoların kağıt üstünde kalmasına neden olacaktır.

İşte mevcut rapor bu gerçeklere dayanmakta olup, salt bir iyi niyet belgesinden öte bir şey ifade etmemektedir. ■