

## Gelen bir soru ve cevabı: Yeni bir ipkolumu doğuyor? Pert olan araçlar hurdaya mı gidecek?

Onaylayan Mustafa Talha Gönüllü  
Perşembe, 18ubat 2010  
Son Güncelleme Cuma, 19ubat 2010

Hocam, Çevre ve orman bakanlığının 30 Aralık 2009 tarihli ömrünü tamamlamış araçların kontrolü hakkında yönetmeliğin ikinci bölümünde: Sigorta şirketlerinin yükümlülükleri MADDE 9 – (1) Sigorta şirketleri; a) Sigorta poliçeleri uyarınca onarılmış ek olarak mümkün olmayıp tam hasar ile bedeli araç sahibine ödenmiş araçları lisanslı geçici depolama alanına ya da lisanslı ipler tesisine 13 üncü maddeye uygun olarak teslim etmekle, b) Tam hasar halindeki araç için takdir edilen bedel üzerinde ihtilaf olması halinde aracı bekletmeden lisanslı geçici depolama alanına ya da lisanslı ipler tesisine çekirmekle, c) Tam hasar kararı verilerek kayıttan düşürülen araçları Ek 3’te yer alan formu esas alarak Bakanlığa yıllık olarak bildirmekle, ç) Sigorta poliçesi uyarınca onarım sırasında değiştirilen parçaları, 3/6/2007 tarihli ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu uyarınca faaliyet gösterme yetkili sigorta eksperleri tarafından hazırlanan hasar onarım raporuna istinaden lisanslı geçici depolama alanına ya da lisanslı ipler tesisine teslim etmekle, yükümlüdür. Sigorta şirketleri pert olan araçları piyasaya satamayacak anlamına mı geliyor? Otomobildeki geri dönüşüm Avrupa’da da böyle mi?

Sayın Beyefendi, sorunuz için teþekkür ederim. Evet piyasaya satamazsınız anlamına gelir. Araçlar pert iken bunu bertaraf edeceklere devir teslim için bir tutanak olacak. Araçların içindeki malzemelerin değerlendirilmesi çok ciddi bir konudur. Artık kaba biçimde kırıp, dağıtma, yakma, eritme vb. iplerine müsaade edilmiyor. Hurdacılık sistemi değil geri dönüşüm sistemi uygulanıyor. Çevreye zarar verici hurdacılık değil çevre açısından sorumlu ve gerekli tedbirleri almış geri dönüşüm ve bertaraf sistemi uygulanıyor. Durumunda. Bu durum toplumların sağlıklı geleceği için gereklidir. Avrupa’da bu durum daha önce uygulanmaya başlanmıştır. Avrupadaki ilgili direktif 2000/53/EC End of Life Vehicles "ELV". Avrupa konuyla ilgili mevzuata 1997’de başlanmıştır.

Yönetmeliğin amaç maddesi bu konuda daha iyi fikir verir. İyi günler dilerim. Amaç MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı çevre ve insana sağlığının korunması için araçlardan kaynaklanan atıkların oluşumunu engellemek, ömrünü tamamlamış araçları ait parçaların yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanım ipleri ile bertaraf edilecek atık miktarını azaltmak, ekonomik operatörlerin ve geçici depolama alanlarının tabi olacakları standartları ve yükümlülükleri belirlemektir. Pert araçlarda bulunacak zararlı maddeler nedeniyle, bu araçların lisanslı tesislerde tüm donanım ve tedbirlerin bulunduğu birimlerde iplerden geçirilmesi gerekir. Aksi halde çevreye toplum farkında olmasa da önemli ölçüde zararlı maddeler yayılmaktadır. Ücret edinme konusuna gelince. Tehlikeli maddeleri ortadan kaldırmak normal atık yönetimine göre daha fazla ipler gerektirmekte ve masrafı çok kere daha fazladır. Eski hurdacılık sisteminde geri kazanım yapıılırken, çevreye bu maddeler toprağa, havaya ve çevre sularına karışmakta idi. Bu mevzuatın uygulanması ile bunun önüne geçilmektedir. Bu zararlı maddelerin ortadan kaldırılmasıyla ilgili mali yüksektiği, bu pert araçların geri dönüşüm ve bertaraf iplerini birlikte yapmaya yönlendirmektedir. Uzun sözün kısası, bu araçlardan maddi kazanç ipleri yaklaşımı unutulmalıdır. Mevzuat tüketicuyu düşünmüş ve aracındaki zararlı maddelerin bertarafı malzemelerin geri dönüşümü ile elde edilecek faydadan az yani negatif piyasa değer – söz konusu ise tüketiciden yani araç sahibinden bir para istenmemesini getirmiştir. Bu konudaki istisnalar eğer araç tescilli değilse, aracın bazı çevre için zararlı kısımların sökülmesi ise veya araç zararlı atık yüküne sahipse gibi durumlarda araç sahibinden bertaraf maliyetleri veya ceza karşılığı istenmesi söz konusu olacaktır. Bununla ilgili olarak Madde 12’ye bakmak gerekir. MADDE 12 – (1) Ekonomik operatörler, ömrünü tamamlamış araçlar ile araçların bakım ve onarımından kaynaklanan yedek parçaların toplanmasını sağlamak amacıyla araç teslim yerlerini ve geçici depolama alanlarını kurarlar. (2) ÖTA teslim yerleri araç yoğunluğuna bağlı olarak sayıda ve araç sahibinin kolaylıkla ulaşabileceği mesafelerde tesis edilir. ÖTA teslim yeri bulunmayan veya yetersiz olan illerde bu yerler araç üreticileri tarafından oluşturulur. Bu yerler için Ek-1’de yer alan şartlar aranmaz. Teslim yerinde on adetden fazla araç bekletilemez ve bekletme süresi altı gün geçemez. Ekonomik operatörler teslim yerlerini ilgililerin kolaylıkla erişebileceği þekilde duyurur. (3) Üreticiler, negatif piyasa değer olan ömrünü tamamlamış araçları araç sahibinden bir para etmeden teslim alır. (4) Üçüncü fıkrada yer alan bedelsiz geri alma zorunluluğu aþađıdaki nedenlerle ortadan kalkar; a) Aracın, Karayolları Trafik Kanununa göre tescil iplerinin yapılmamış olması, b) Aracın; panzırman, diferansiyel, katalizör, elektronik kontrol üniteleri, lastik, üst yapı gibi önemli parçalarının bulunmaması, c) Araca ait olmayan atık veya hurda malzemesinin bulunması, ç) Aracın bu Yönetmeliğin kapsamı dışındaki bir araç sınıfına dönüştürülmesi.