

# REI Recycling INDUSTRY

Mayıs / May 2012 • Sayı-Issue 56

Fiyatı 10 TL • Price 12 Euro

Aylık Atık-Geri Dönüşüm Endüstrisi ve Çevre Dergisi / Monthly Waste-Recycling Industry Environmental Magazine



**EXITCOM-ICC**  
Saudi Arabia recycling for future  
[www.exitcom-icc.com](http://www.exitcom-icc.com)

**We have the controlling  
power in recycling of e-wastes**



ISSN: 1307-7546



9 771307 754613

GRUPE





remer



SON KULLANICI  
(Negatif Değ. Sahip ÖTA)

ÖMRÜNÜ  
TAMAMLAMIŞ ARAÇ  
(ÖTA)



SİGORTA ŞİRKETLERİ / ARAÇ SAHİBİ  
(Tam Hasar / Pozitif Değ. Sahip ÖTA)



REMER ÖTA TESLİM YERLERİ

REMER ÖTA GEÇİCİ DEPOLAMA ALANLARI



REMER ÖTA EKONOMİK OPERATÖR

Sigorta Şirketi ÖTA Hizmet Organizasyonu  
Otomotiv Üretici / Distribütör ÖTA Hizmet Org.  
ÖTA Arındırma / Söküm  
ÖTA Tedarik / Satış  
ÖTA Yeniden Kullanım Yd. Parça Tedarik / Satış  
Garanti Yd. Parça Atık Yönetimi  
Otomotiv Üretim Atık Yönetimi  
ÖTA Atık ve İstatistik Raporlama  
ÖTA Sistem Yönetimi Eğitim ve Sertifikalandırma

YD. PARÇA

MÜNFERİT DEPOLAR

ATIK

ÖTA İŞLEME TESİSİ /  
TEHLİKELİ- TEHLİKESİZ ATIK  
GERİ KAZANIM TESİSLERİ

ÖTA GEÇİCİ DEPOLAMA ALANI

Büyükbakkalköy Mah. Ceyhan Sok. No:11  
Maltepe /İSTANBUL

ÖTA ENTEGRE TESİSİ / ÖTA EĞİTİM TESİSİ

Kamber Kaynağı Mevkii Balçık Köyü  
Şekerpınar Gebze/KOCAELİ

REMER OTOMOTİV YEDEK PARÇA REV. PAZ. SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Tel: 0216 311 71 00 Fax: 0216 311 72 92 www.remer.com.tr - remer@remer.com.tr

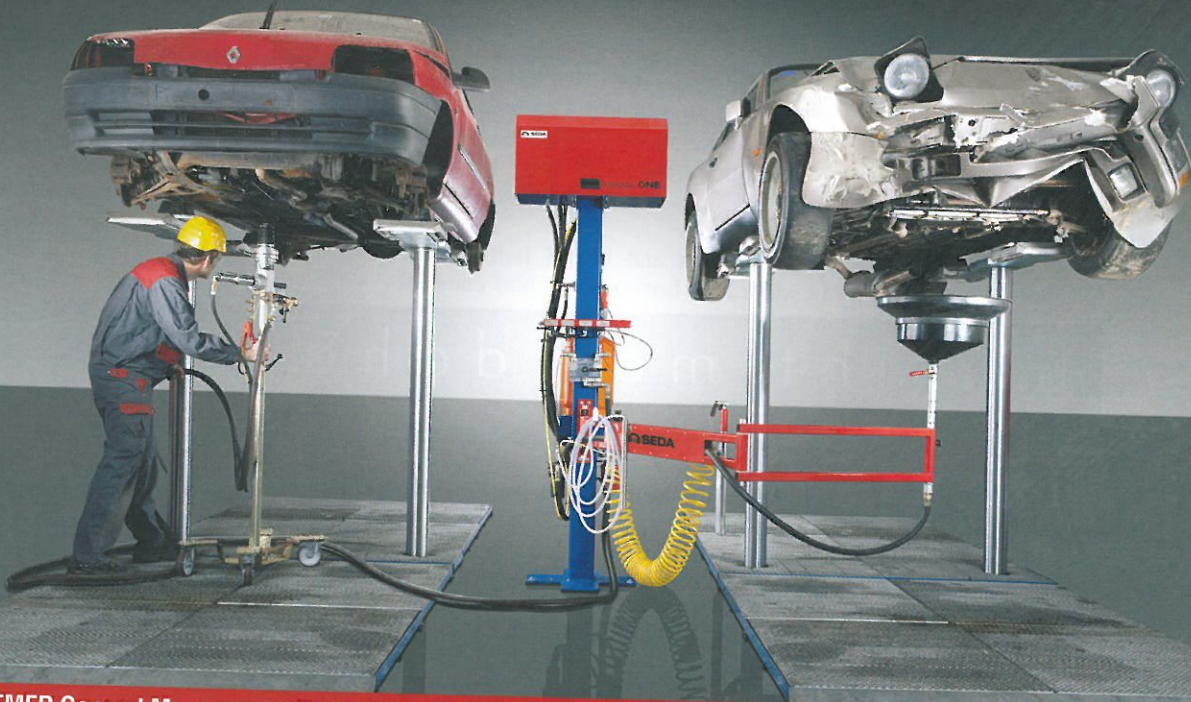
Remer, Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmeliği, Ömrünü Tamamlamış Araçların Depolaması-Arındırılması-Sökümü ve İşlenmesine İlişkin Teknik Usuller Tebliği, ELV Direktifi (End of Life Vehicle Directive 2000/53/EC) çerçevesinde, Ekonomik Operatör olarak faaliyette bulunmakta olup, Çevre İzin ve Lisansı/ÖTA ve TS EN ISO 14001:2004/Çevre Yönetim Sistemi sertifikalarına sahiptir.





REMER Genel Müdürü ve Ömrünü Tamamlamış Araç Sanayicileri Derneği (ÖTASAD) Yönetim Kurulu Başkanı Günay Dar:

*“ÖTA sektöründeki kayıt dışılık önlenmeli”*



REMER General Manager and End-of-Life Vehicle Industrialists Association (ÖTASAD) Board Chairman Günay Dar:

**“Illegality in End-of-Life Vehicle industry must be prevented”**



A new association has been established in the environment and recycling industry in Turkey... an association named

End-of-Life Vehicle Industrialists Association (ÖTASAD) has been established within the scope of the 'Regulations Regarding the Control of End-of-Life Vehicles' prepared by the Ministry of Environment and Urbanization within the scope of the End-of-Life Vehicle Directive 2000/53/EC published by the European Union and entered into effect in January 2011. Chairman of the

Türkiye'deki çevre ve geri dönüşüm sektöründe yeni bir dernek daha kuruldu... Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Avrupa Birliği'nce yayınlanan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın ELV Direktifi (End-of-Life Vehicle Directive 2000/53/EC) çerçevesinde hazırladığı ve 2011 yılı Ocak ayında yürürlüğe giren 'Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmeliği' kapsamında Ömrünü Tamamlamış Araç Sanayicileri Derneği (ÖTASAD) adıyla bir dernek kuruldu. Derneğin Yönetim Kurulu Başkanlığı'nı ise yine ÖTA sektöründe 'ekonomik operatör' olarak faaliyet



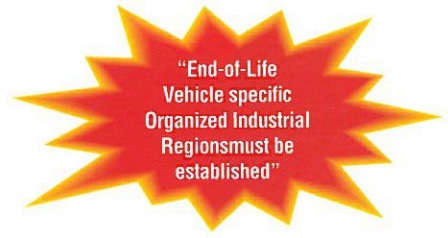


Board of the Association is Günay Dar, also the General Manager of REMER company carrying out activities in End-of-Life Vehicle industry as 'economic operator'. REMER General Manager and End-of-Life Vehicle Industrialists Association (ÖTASAD) Board Chairman Günay Dar told about the activities of the company as well as the purposes and projects of ÖTASAD; briefly, the past, the present and the future of End-of-Life Vehicle industry in Turkey in all details to Recycling INDUSTRY Magazine: "REMER was established in 1992, but has been carrying out activities in End-of-Life Vehicles since 2010. In the beginning, we supplied revised materials to insurance companies. However, we gave up on revised material business and gravitated ourselves towards End-of-Life Vehicles after the Regulations were made. Main purpose of the End-of-Life Vehicle Regulations is the protection of environmental and human health. As REMER, we are carrying out our activities based on End-of-Life Vehicle Regulations, End-of-Life Vehicle Declaration, and End-of-Life Vehicle Directive in the EU. We are especially working in the field of the re-utilization of scrap vehicles, and if this is not possible, their recycling and disposal. Our basic field of interest is completely End-of-Life Vehicles. We provide End-of-Life Vehicle Service Organization for insurance companies and automotive executives and distributors regarding End-of-Life Vehicles. We perform refining and disassembly works of End-of-Life Vehicles. We supply and sell End-of-Life Vehicles. We supply and sell spare parts obtained from End-of-Life Vehicles. We try to conduct guaranteed part waste management of the manufac-

gösteren REMER firmasının Genel Müdürü Günay Dar yürütüyor. REMER Genel Müdürü ve ÖTASAD Yönetim Kurulu Başkanı Günay Dar, öncelikle firmanın faaliyetlerini, daha sonra ÖTASAD'ın amaçlarını, projelerini; kısacası Türkiye'deki ÖTA sektörünün dünü, bugünü ve geleceğini tüm detaylarıyla Recycling INDUSTRY Dergisi'ne anlattı: "REMER 1992 yılında kuruldu ancak ÖTA konusunda 2010 yılından itibaren faaliyet göstermeye başladı. Biz başlangıçta sigorta firmalarına revizyonlu malzeme sağlıyorduk. Ancak revizyonlu malzeme işinden vazgeçtik ve yönetmelik çıktıktan sonra yönümüzü ÖTA'ya çevirdik. ÖTA Yönetmeliği'nin esas amacı, çevre ve insan sağlığının korunmasıdır. Biz de REMER olarak, ÖTA Yönetmeliği, ÖTA Tebliği ve AB'deki ELV Direktifini baz alarak faaliyetlerimizi yürütüyoruz. Özellikle hurdaya ayrılan araçların öncelikle yeniden kullanımı, eğer bu sağlanamıyor ise geri dönüşüm ve bertaraf edilmesi alanında çalışıyoruz. Temel ilgi alanımız tamamen ÖTAdır. ÖTA konusunda sigorta şirketlerine ve otomotiv üretici ve distribü-

"Last year, 44 thousand cars in average were separated as scrap in Turkey. In case this number increases up to around 500 thousand, there will also be a great increase in the number of the new cars to be launched on the market. Manufacturers and distributors in Turkey must struggle for the scrap vehicle system"

"Türkiye'de geçen yıl ortalama 44 bin araç hurdaya ayrılmış. Sayının 500 binlere çıkması durumunda piyasaya çıkacak olan sıfır araç sayısında büyük artış olacaktır. Türkiye'deki üreticiler ve distribütörler hurda araç sistemi için mücadele etmeli"



"ÖTA sektörüne özel OSB'ler kurulmalı"





## End-of-Life Vehicles and recycling...

"Approximately 60-70 percent metal, 20 percent plastic is obtained from a scrap vehicle, and the rest comprises of aluminum parts, cables, and other unused materials. Of none of the materials from the vehicle will be used, and if this vehicle is around 1 tons of weight, the amount of the income to be obtained from the metal and plastic of this vehicle would vary between 550-600 TL. From where this vehicle separated for scrap will be delivered and through which processes it will pass are also important factors. Along with these, when we also calculate the cost of the plant, a value varying between 100-150 TL would be added per vehicle. However, a contribution of 600-650 kilograms of metal and nearly 150-200 kilograms of plastic raw material can be made to the national economy from a scrap vehicle."

## ÖTA ve geri dönüşüm...

"Hurda bir araçtan yaklaşık yüzde 60-70 oranında metal çıkıyor, yüzde 20 civarında plastik çıkıyor, geriye kalanlar ise alüminyum parçalar, kablolar ve diğer kullanılmayan malzemelerdir. Eğer aracın hiçbir malzemesi kullanılmayacaksa, bu araç yaklaşık 1 ton ağırlığındaysa, bu aracın metal ve plastiğinden elde edilecek gelir yaklaşık 550-600 TL arasında değişir. Hurdaya ayrılan bu aracın nereden teslim alınacağı, hangi işlemlerden geçireceği de önemli etkenlerdir. Bunlarla birlikte tesisin maliyetini de çıkardığınız zaman size araç başına 100-150 TL arasında değişen bir değer katar. Ama hurda bir araçtan ülke ekonomisine 600-650 kilo metal; yaklaşık 150-200 kilo da plastik hammaddesi olarak katkı sağlayabilir."



**The number of cars with motor insurance in Turkey is below 30 %. 70 % of vehicles have no motor insurance. 10 % of them are on traffic despite the fact that they have heavy damage.**

turers and their distributors. We try to perform factory waste management of automotive manufacturers. We are performing the operations regarding the reporting that has been dictated to us in End-of-Life Vehicle Regulations and is our responsibility both on our behalf and on behalf of the companies we work together, and submit those to the ministry. Besides, we will also carry out waste management training and certification operations within the scope of the Government of the Netherlands and ELV Project."

### "End-of-Life Vehicle System Operation will be established"

Günay Dar stated the process regarding the stage of establishment of

törlerine ÖTA Hizmet Organizasyonu sunuyoruz. ÖTA'ların arındırma ve söküm işlemlerini yapıyoruz. ÖTA'ların tedarik ve satışını gerçekleştiriyoruz. ÖTA'lardan çıkan yedek parçaların tedarik ve satışlarını gerçekleştiriyoruz. Üretici ve distribütörlerinin garanti parça atık yönetimini yürütmeye çalışıyoruz. Otomotiv üreticilerinin fabrika atıklarının yönetimini yerine getirmeye çalışıyoruz. ÖTA Yönetmeliği'nde bize dikte edilen ve sorumluluğumuz olan raporlama ile ilgili işlemleri hem kendi adımıza hem de çalıştığımız firmalar adına yapıyor ve bunları bakanlığa sunuyoruz. Ayrıca Hollanda Hükümeti ve ELV Projesi kapsamında atık yönetimi eğitim ve sertifikalandırma işlemlerini de yerine getireceğiz."

**Türkiye'de kaskolu araç sayısı yüzde 30'ları bile bulmuyor. Araçların yüzde 70'i kaskosuz, ağır hasarlı araçların yaklaşık yüzde 10'unu hurda olarak değerlendirilmektedir.**







"According to a research conducted by Volkswagen, for the manufacture of one ton vehicles, 7 tons of wastes emerge. The amount of raw material has now reduced in the world. We have to take undamaged parts and re-assemble those parts to the vehicles"

"Volkswagen'in yaptığı bir çalışmaya göre bir tonluk aracın üretimi için 7 ton atık ortaya çıkıyor. Dünyada artık hammadde azaldı. Hasar görmeyen parçaları alıp tekrar otomobillere takmak zorundayız"



ÖTASAD as follows: "There are no Authorized Bodies in End-of-Life Vehicle industry yet but as a result of being led by our partners in the Netherlands to some extent, and the talks we had with the officials of the Ministry of Environment and Urbanization; we established End-of-Life Vehicle Industrialists Association (ÖTASAD) in April 2011 for the End-of-Life Vehicle industry to achieve some progress and some standards to be developed. Our primary aim, as ÖTASAD, is the prevention of wastes emerging from vehicles in order to protect environment and human health, having re-utilization, recycling operations regarding the parts of those vehicles done, if this is not possible, appealing to recycling, using thermic processing and disposal as the last resort, abiding by hazardous material usage prohibitions, fulfilling the liabilities of required coding, reporting, license and type approval, establishing End-of-Life Vehicle collection systems, performing the processing, re-utilization, recovery, and recycling of scrap End-of-Life Vehicles collected at specified proportions, or have those operations performed, and providing re-utilization, recovery, and recycling quota proportions and the reporting of those to the Ministry. Besides, among the objectives of the establishment of ÖTASAD, along with End-of-Life Vehicle System Automation and the organizations made, there are also tracking the operation and business processes of End-of-Life Vehicles, formalizing recycling and re-utilization proportions, barcoding re-utilizable spare parts with original part codes, formalizing the industry with all of its aspects and bringing in added value to the national

### "ÖTA Sistem Otomasyonu kurulacak"

Günay Dar, ÖTASAD'ın kuruluş aşamasıyla ilgili süreci ise şöyle aktardı: "ÖTA sektöründe henüz Yetkilendirilmiş Kuruluş yok ama biz birazcık Hollanda'daki partnerlerimizin yönlendirmesiyle, ayrıca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilileri ile yaptığımız görüşmeler sonucunda; ÖTA sektörünün bir noktaya gelebilmesi ve bazı standartların oluşturulması için 2011 yılının Nisan ayında Ömrünü Tamamlamış Araç Sanaicileri Derneği'ni (ÖTASAD) kurduk. ÖTASAD olarak asli amacımız; çevre ve insan sağlığının korunması için araçlardan kaynaklanan atıkların oluşumunu engellemek, ÖTA ve bunlara ait parçaların yeniden kullanım, geri kazanım işlemlerini yaptırmak, bu mümkün değilse geri dönüşüme başvurmak, termik işleme ve bertarafı son çare olarak kullanmak, Tehlikeli madde kullanım yasalarına uymak, gerekli kodlama, rapor verme, lisans ve tip onayı yükümlülüklerini yerine getirmek, ÖTA toplama sistemlerini kurmak, top-





## End-of-Life Vehicles integrated plant will have been completed by 2012

"The Netherlands is among the leading countries in the field of End-of-Life Vehicles in Europe. A protocol regarding 'End-of-Life Vehicle System Management Development Project' has been signed between the governments of Turkey and the Netherlands. Within the scope of this protocol, ARN, an official establishment of the government of the Netherlands, gave out the project by contract on behalf of the government and selected its partner. AMECO and SEDA on the Netherlands side, and REMER in Turkey side have become the partners of the project. We will establish an exemplary plant in the field of End-of-Life Vehicles on an area of approximately 22 thousand square meters, 6-8 thousand square meters of which will be closed, the ground of which will be cemented, in Eastern Marmara, Gebze Şekerpinar. All equipments of the plant will be delivered from Europe. This plant will have been completed by the end of 2012.

## ÖTA entegre tesisi 2012'de tamamlanacak

"Avrupa'da ÖTA alanında en ileri düzeyde olan ülkelerin başında Hollanda geliyor. Hollanda hükümeti ile Türk hükümeti arasında 'ÖTA Sistem Yönetim Geliştirme Projesi' ile ilgili bir protokol imzalandı. Bu protokol çerçevesinde, Hollanda hükümeti adına, hükümetin resmî bir kuruluşu olan ARN projeyi ihale ederek, partnerlerini seçti. Projenin Hollanda tarafında AMECO ve SEDA, Türkiye tarafında ise REMER bu projenin partneri oldu. Biz Doğu Marmara'da, Gebze Şekerpinar'da, zemini betonlanacak, 6-8 bin metrekare kapalı alan olmak üzere yaklaşık 22 bin metrekarelik bir alanda ÖTA alanında örnek bir tesis oluşturacağız. Tesisin tüm teçhizatı Avrupa'da gelecek.. Bu tesis, 2012 yılının sonunda tamamlanacak.



**It is not the vehicles separated for scrap that will lead the industry for a couple of years. It would be the vehicles claimed to have full damage by insurance companies and separated for scrap.**

economy, establishment of End-of-Life Vehicle System Automation (Including Software Structure)."

### "We represent all shareholders of the industry"

Günay Dar provided the following information regarding the member range of ÖTASAD: "We tried to include everyone, all shareholders carrying out activities in the industry in this association. We think that we have gathered 90 percent of the companies that still lead the industry under the roof of the association. Among these companies, there is SCHOLZ, world's giant, which has a processing plant in Osmaniye and an endorsement of 4.5 billion Euros for the year 2010. Besides, there are also companies such as Kılıçlar and Anel Doğa. DAT, established in Germany, although not in the industry but providing service to the industry and providing part catalogue for 42 parts is also a member of ÖTASAD. There are also big companies among the members of the association, such as Autoonline, which give out both scrap vehicles and heavily damaged vehicles on behalf of insurance companies by contract. We also have members among plants with operating license in the field of End-of-Life Vehicle, plants with End-of-Life Vehicle Temporary Storage license, and the big compa-

lanan hurda ÖTAların işlenmesini, yeniden kullanımını, geri kazanımını ve geri dönüşümünü belirlenen oranlarda yapmak veya yaptırmak, yeniden kullanım, geri kazanım ve geri dönüşüm kota oranlarını sağlayarak Bakanlığa raporlanmasını sağlamaktır. ÖTASAD'ın kuruluş amaçları arasında ayrıca ÖTA Sistem Otomasyonu ve yapılan organizasyonlarla; ÖTA operasyon ve iş süreçlerinin takip edilmesi, geri dönüşüm ve yeniden kullanım oranlarının kayıt altına alınması, yeniden kullanılabilir yedek parçaların orijinal parça kodlarıyla barkodlanması, sektörün her yönüyle kayıt altına alınarak ülke ekonomisine katma değer sağlaması, konusunda uzman kurumsal firmaların sektöre kazanılması için "ÖTA Sistem Otomasyonu (Yazılım Alt Yapısı Dahil)'nun kurulması da yer alıyor."

### "Sektörün tüm paydaşlarını temsil ediyoruz"

Günay Dar, ÖTASAD'ın üye yelpazesi hakkında ise şu bilgileri verdi: "Bu derneğe, sektörde faaliyet gösteren tüm paydaşları, herkesi almaya çalıştık. Halen bize göre sektörü yönlendiren firmaların yüzde 90'ını dernek çatısı altında bir araya getirdik. Bunların içerisinde, 2010 yılı cirosu yaklaşık 4.5 milyar Euro olan, Osmaniye'de işleme tesisi bulunan dünya devi SCHOLZ firması da var. Bunun yanı sıra Kılıç-

**"Sektörü bir kaç yıl boyunca yönlendirecek olan, hurdaya ayrılan araçlar değil. Sigorta şirketlerinin tam hasar kararı verdiği hurdaya ayrılan araçlar olacak"**



## A Training Center will also be established

"As of 2013, within the scope of a project that has been approved by the Ministry of Environment and Urbanization and we have tried to plan, Provincial Directorates of Environment and Urbanization, manufacturers and distributors, insurance companies, associations and foundations carrying out activities in this field, consulting companies, licensed processing plants or licensed temporary collection areas, isolated depots will be taken into training quarterly as of 2013. Theoretical and practical training will be provided to these shareholders. This training will be provided under the coordination of the Ministry of Environment and Urbanization. This plant is a system to be planned with a budget of an amount of 1.5 million Euros. A grant support of around 750 thousand Euros will be received from the Netherlands. As REMER, we are supporting the project with 800-850 thousand Euros. We will also carry our plant that still carries out its activities in İstanbul to this plant in Gebze as REMER."

## Eğitim Merkezi de kurulacak

"2013 yılı itibarıyla, Çevre ve Şehircilik Bakanlığının uygun gördüğü, bizim de planlamaya çalıştığımız bir proje kapsamında, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlükleri, üretici ve distribütörler, sigorta şirketleri, bu alanda faaliyet gösteren dernek ve vakıflar, danışman firmalar, lisanslı işleme tesisleri ya da lisanslı geçici depolama alanları, münferit depolar, 2013 yılından itibaren 3'er aylık periyodlar halinde bu tesiste eğitime alınacak. Bu paydaşlara, teorik ve pratik eğitimler verilecek. Bu eğitimler, Çevre ve Şehircilik Bakanlığının koordinasyonunda verilecek. Bu tesis, yaklaşık 1,5 milyon Euro'luk bir bütçeyle projelendirilecek bir sistem. Hollanda'dan yaklaşık 750 bin Euro'luk bir hibe yardımı geliyor. REMER olarak biz de projeye 800-850 bin Euro'luk bir destek veriyoruz. Biz de REMER olarak halen İstanbul'da faaliyet gösteren tesisimizi Gebze'ye bu tesise taşıyacağız."

nies defined as isolated depot, known to us as scrap dealers. However, our primary objective is including the companies that are particularly involved in this scrap dealing business, rather performing the sales operations of a re-utilized part among the members of our association."

### "End-of-Life Vehicle industry must be relieved of informality"

While providing the justification of this, Günay Dar also drew a dramatic picture of End-of-Life Vehicle industry: ÖTASAD Board Chairman Günay Dar, indicating that End-of-Life Vehicle and End-of-Life Vehicle spare parts sales industry has an informal economy due to various reasons and factors, said: "Main reason of this is the failure to perform disassembly and formalizing operations of scrap/ End-of-Life Vehicles with economic value at the standards of the EU. An average of 5-10 thousand vehicles is being re-launched on the industry with damage and approximately one thousand of those vehicles are assessed within the scope of 'Scrap End-of-Life Vehicles'. Due to the facts that most of the general cars in the industry do not have automobile insurance, repair of heavily damaged with original spare parts is not economical, and most of the rent-a-car companies perform their own repair works, 're-useable spare parts', as stated by the term of disassembled part on the market, are desirable. 'Scrap dealers', defined as isolated depot on the industry, meet such need of the industry from scrap/ End-of-Life Vehicles, insurance returned parts, sub-industry and spot original parts supplied from abroad. There are

lar ve Anel Doğa gibi firmalar da var. Ayrıca sektörün içinde olmayan ancak sektöre hizmet veren, 42 tane parçada parça katalogu sağlayan, Almanya'da kurulmuş olan DAT da ÖTASAD üyesidir. Dernek üyeleri arasında hem hurda araçları hem de ağır hasarlı araçları sigorta şirketleri adına ihale eden Autoonline gibi büyük firmalar da var. ÖTA alanında işleme lisanslı tesisler, ÖTA Geçici Depolama lisanslı almış tesisler ya da münferit depo diye tabir edilen, hurdacı olarak bildiğimiz büyük firmalardan da üyelerimiz var. Ama öncelikle amacımız, özellikle bu hurda işini yapan, daha doğrusu yeniden kullanılan bir parçanın satış işini yerine getiren firmaları da derneğimizin üyeleri arasında almaktır"

### "ÖTA sektörü kayıtdışılıktan kurtarılmalı"

Günay Dar, bunun gerekçelerini detaylandırırken, ÖTA sektörüne ilişkin çarpıcı bir tablo da çizdi: "ÖTA ve ÖTA yedek parça satış sektörünün çeşitli sebep ve etkenlerden dolayı kayıt dışı bir ekonomiye sahip olduğunu belirten ÖTASAD Yönetim Kurulu Başkanı Günay Dar, "Bunun asli sebepleri ekonomik değere sahip hurda/ÖTA'ların söküm ve kayıt işlemlerinin AB standartlarında yerine getirilememesidir. Aylık ortalama 5 bin-10 bin araç ağır hasarlı olarak tekrar sektöre sunulmakta, bu araçların yaklaşık bin adedi 'Hurda ÖTA' kapsamında değerlendirilmektedir. Sektördeki genel araçların çoğunluğunun kaskoya sahip olmaması, ağır hasarlı araçların orijinal yedek parça ile onanmasının ekonomik olmaması, rentacar firmalarının çoğunluğunun onarımlarını kendilerinin sağlaması piyasada sökme parça tanımıyla belirtilen "yeniden





approximately 3 thousand large and small isolated depots/scrap dealers in the industry on average and there is no record of spare material inventory. Keeping inventory and depot records of the related isolated depots with original part codes would both enable economic gain and the launch of spare parts that are inactively available in stocks on the industry. Monthly endorsement of the related isolated depots varies between 25 thousand and 150 thousand. Industry elements considerably above these amounts are also available. In other words, national economy has a monthly informal economy of 225 million TL, and an annual informal economy of 2 billion 700 million TL in average from this industry (3 thousand isolated depots x 75 thousand TL monthly endorsement). The Ministry of Environment and Urbanization has fulfilled the greater part of its responsibility regarding End-of-Life Vehicles. However, the responsibility of governmental agencies regarding End-of-Life Vehicles shall not be restricted to the Ministry of Environment and Urbanization. Besides, the Ministry of Industry and in particular, the Ministry of Finance needs to be interested in the industry closely. Because, despite this industry is not formal, it has been carrying out actions for years. It has an informal economy we express as 'ill-cit'. In order for the prevention of this informality, especially the Ministry of Finance needs to work in cooperation with the Ministry of Environment and Urbanization. Rather, the people and companies involved in this business must be formalized, and the inventory records of the works they carry out must be kept. Meaning that, VAT must be deducted and taxed. If these three branches perform their own duty, we can have reached the level of the European countries in terms of End-of-Life Vehicles in a couple of years. Turkey is not far behind the European countries in terms of End-of-Life Vehicles, however we have a great volume of informal economy... The Ministry of Industry can establish Organized Industrial Regions for End-of-Life Vehicles. These Organized Industrial Zones would both create employment and enable labor force to arrive at a certain level. Also the operations performed in between quarters in 100/200 square meter stores by polluting the environment would be prevented. If these can be realized, End-of-Life Vehicle industry would be at a level that can leave both waste ac-

kullanılabilir yedek parçayı' cazip hale getirmektedir. Münferit depo tanımı ile sektörde yer alan 'hurdacılar' piyasanın bu ihtiyacını; 'Hurda/ÖTA'lardan, sigorta iade parçalardan, yurt dışından tedarik edilen yan sanayi ve spot orijinal parçalardan karşılamaktadır. Sektörde ortalama irili ufaklı 3 bine yakın münferit depo/hurdacı bulunmakta ve yedek malzeme envanter kaydı bulunmamaktadır. İlgili münferit depoların depo ve envanter kayıtlarının orijinal parça kodları ile yapılması hem mali açıdan, hem de atıl olarak stoklarda bulunan kullanılabilir yedek parçaların sektöre sunulmasını sağlayacaktır. İlgili münferit depoların aylık ciroları 25 bin ila 150 bin TL arasında bulunmaktadır. Bu miktarların çok üstünde sektör elemanları da mevcuttur. Diğer bir deyişle ülke ekonomisi ortalama bu sektörden (3 bin münferit depo x 75 bin TL aylık ciro) 225 milyon TL aylık, 2 milyar 700 milyon TL yıllık kayıt dışı ekonomiye sahiptir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ÖTA konusunda üzerine düşen sorumluluğunun gerekliliğini yerine getirdi. Ancak ÖTA konusunda resmi kurumların sorumluluğu sadece Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile sınırlı kalmamalı. Bunun yanı sıra Sanayi Bakanlığı ile özellikle Maliye Bakanlığı'nın da bu sektöre yakından ilgilenmesi gerekiyor. Çünkü bu sektör kayıtlı olmamasına rağmen uzun yıllar faaliyette olan bir sektör. Genelde 'merdiven altı' diye tabir ettiğimiz kaçak ekonomiye sahip... Bu kayıtdışılığın önlenmesi için özellikle Maliye Bakanlığı'nın Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile işbirliği yapması gerekiyor. Daha doğrusu bu işi yapan kişi ve şirketlerin kayıt altına alınması, yaptıkları işlerin de envanterlerinin tutulması lazım. Yani KDV'sinin kesilmesi ve vergilendirilmesi gerekiyor. Eğer bu üç koldan çalışılır ise biz ÖTA konusunda Avrupa ülkelerinin seviyesine bir iki yıl içerisinde ulaşmış oluruz. Türkiye ÖTA konusunda Avrupa ülkelerinden çok geri değil ancak bizdeki kayıtsız ekonomi çok fazla... Sanayi Bakanlığı ise ÖTA'larla ilgili Organize Sanayi Bölgeleri oluşturabilir... Bu OSB'ler hem



## "End-of-Life Vehicle training can be provided at the universities"

"As ÖTASAD Association, we are also having talks with Automobile Industrialists Association, Automobile Distributors Association, and all units such as TESEV, TÜÇEV, TÜMAKÜDER, related to the subject of End-of-Life Vehicles. We are explaining ourselves to them. Besides, taking one step further, we are acting as partners with both İstanbul Commerce University and Doğuş University in this project. We are trying to do the following; we will develop joint projects for raising more qualified technical personnel or personnel at engineer level for End-of-Life Vehicle industry. At the beginning, this training can be provided at a department under Automotive but in the long term, must be provided as a separate branch at bachelor or graduate levels. Better quality training can be provided at university level after Vocational School and Vocational School of Higher Education, in combination with Environmental Engineering.

## "Üniversitelerde ÖTA eğitimi verilebilir"

"ÖTASAD Derneği olarak biz ayrıca Otomobil Sanayicileri Derneği, Otomobil Distribütörleri Derneği, TESEV, TÜÇEV, TÜMAKÜDER gibi, yani ÖTA konusuyla ilgili tüm birimlerle de görüşmeler yapıyoruz. Kendimizi anlatıyoruz. Ayrıca bir adım daha atarak, hem İstanbul Ticaret Üniversitesi hem de Doğuş Üniversitesi ile bu projede partner olarak hareket ediyoruz. Biz şunu yapmaya çalışıyoruz: ÖTA sektörüne teknik ya da mühendis düzeyinde daha nitelikli elemanların yetiştirilmesi için ortak projeler geliştireceğiz. İlk başta bu eğitimler, 'Otomotiv'in altında bir bölümde verilebilir ama uzun vadede lisans ve lisansüstü seviyede ayrı bir branş olarak eğitim verilmesi gerekiyor. Meslek Lisesi ve Meslek Yüksekokulundan sonra ise üniversite seviyesinde, Çevre Mühendisliği ile birleştirilip daha kaliteli bir eğitim verilebilir



cumulator and waste tyre industry or other waste industries behind; End-of-Life Vehicle industry exceedingly has this potential and infrastructure. This just needs to be organized."

**"End-of-Life Vehicle age in Europe is 11, whereas it is 31 in Turkey!"**

Günay Dar, emphasizing the matter of 'incentive' in particular while comparing End-of-Life Vehicle industries in Europe and Turkey, said: "There are nearly 16 million vehicles in Turkey. A great part of these vehicles is found in specific regions. When the statistics are reviewed, there are approximately 7.5-8 million vehicles that are below 2001 model. So, the number of the vehicles below the age of 10 is the half of the number of vehicles in Turkey. Year criteria in Turkey are far different in Turkey compared to Europe. For example, in order for a vehicle to be separated as scrap in Europe, its average of age should be 11. Meaning that, 90 percent of the vehicles below 2001 model are automatically separated as scrap. However, this average of age is 31 in Turkey. This is considerably high. But these are some factors of this figure being 31. Some incentives are implemented in Europe regarding this matter. In many countries in Europe, as we also have, there is Special Consumption Tax but if any vehicle in Europe is separated as scrap in any way, the amount collected from this Special Consumption Tax is not collected from the new vehicle. So, this is an important factor for the people living in Europe to separate their vehicles as scrap. Because, while they are purchasing a new vehicles, they have a great advantage emerging from being exempted from a specific amount of the Special Consumption Tax. Besides, in Europe, as stated in ELV Directive, the responsibility of End-of-Life Vehicles is given to the manufacturers. For this reason, while selling new cars, this amount is deducted at the beginning, then at the stage of the disposal of scrap vehicle, this amount and some amount added on that is paid by whichever plant this disposal is performed by. Another incentive is as follows; annual tax collected from new cars is still a bit higher... as the age increases, the amount of this tax decreases. But we know that this will be reversed. If this happens, tax to be paid for a 2012 model car will be less, and more as its age increases. This practice will incentivize people to get rid of their old vehicles in a way."

istihdam yaratır. Hem işgücünün belirli bir noktaya gelmesini sağlar. Hem de mahalle aralarında, 100/200 metreka-re büyüklüğündeki dükkanlarda çevreyi kirleterek yapılan işlemlerin önüne geçilmiş olur. Eğer bunlar gerçekleştirilirse, ÖTA sektörü, yönetmeliğin geç çıkmasına karşın, hem atık akü, hem atık lastik ya da diğer atık sektörlerinin önüne geçebilecek bir seviyededir, ÖTA sektörü bu potansiyele ve altyapıya fazlasıyla sahiptir. Sadece bunun organize edilmesi gerekiyor."

**"Avrupa'daki ÖTA yaşı 11, Türkiye'de 31!"**

Avrupa ve Türkiye'deki ÖTA sektörlerinin kıyaslamayı yaparken 'teşvik' konusuna özel olarak vurgu yapan Günay Dar, "Türkiye'de yaklaşık 16 milyon araç var. Bu araçların büyük bölümü belirli bölgelerde toplanıyor. İstatistiklere bakıldığında, 2001 modelin altında yaklaşık 7.5-8 milyon adet araç var. Yani 10 yaşın altındaki araç sayısı Türkiye'deki toplam araç sayısının yarısıdır. Hurda araç konusundaki yıl kriteri Türkiye'de ve Avrupa'ya çok farklı. Örneğin Avrupa'da bir aracın hurdaya ayrılması için yaş ortalaması genel olarak 11 yıldır. Yani 2001 modelin altındaki araçların yüzde 90'ı otomatik olarak hurdaya ayrılıyor. Ama Türkiye'de bu yaş ortalaması 31'dir. Bu da oldukça fazladır. Ancak bu rakamın 31 olmasının bazı etkenleri var. Avrupa'da bu konuda bazı teşvikler uygulanıyor. Avrupa'da bir çok ülkede, biz de olduğu gibi ÖTV var ama Avrupa'daki bir araç herhangi bir şekilde hurdaya ayrılırsa bu ÖTV'den alınan bedel yeni araçtan alınmıyor. Bu da Avrupa'da yaşayan insanların araçlarını hurdaya çıkarmalı için önemli bir etken. Çünkü yeni araç alırken ÖTV'nin belli bir miktarından muaf oldukları için bu büyük bir avantaj sağlıyor. Ayrıca Avrupa'da ÖTA'ların sorumluluğu ELV Direktifi'nde de olduğu gibi, üreticilere verilmiş. Bu yüzden sıfır araç satılırken başlangıçta bir para kesiliyor, daha sonra hurda aracın bertaraf edilmesi aşamasında; bu bertarafı hangi tesis gerçekleştiriyorsa bu bedel, üzerine biraz daha eklenerek ödeniyor. Diğer bir teşvik de şöyle; halen sıfır araçlarda alınan yıllık vergi biraz daha fazla... Yaşı arttıkça bu vergi daha da azalıyor. Ancak biz bunun tersine çevrileceğini biliyoruz. Eğer bu yerine getirilirse, 2012 model aracın vergisi daha az, yaşı arttıkça daha fazla olacak. Bu uygulama ise insanları bir şekilde eski araçlarından kurtulmaya teşvik edecek" diye konuştu.

**"If we want to remove end-of-life vehicles from the market and recycle those, we have to bring the practices in Europe to Turkey"**

**"Ömrünü tamamlamış araçları piyasadan çekmek ve bunları geri dönüştürmek istiyorsak Avrupadaki uygulamaları Türkiye'ye getirmek zorundayız"**

