



T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sayı :30824082-610 - 15270354
Konu :Yazılı Soru Önergeleri

3 0 Mart 2026

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Milletvekillerimiz tarafından şahsıma yöneltilen ve ilişik listede; TBMM Esas numaraları ve konuları belirtilen yazılı soru önergeleri incelenmiş olup, söz konusu önergelerde yer alan hususlara ilişkin cevaplarımız ekte sunulmuştur.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.


Murat KURUM
Bakan

EK:
-Dosya (1 Takım)

7/36548
62 45

**UŞAK MİLLETVEKİLİ
SAYIN ALİ KARAÖBA'NIN
TBMM 7/36548 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE
İLİŞKİN SORULAR VE CEVAPLARI**

SORULAR

Hurda araç programlarının çevresel etkisi, uygulanış biçimi ve hedefleme standartlarına göre büyük farklılıklar gösterebilmektedir. Çevre odaklı uygulamalarda hem hava kalitesi hem de karbon salımı açısından somut iyileşmeler elde edilmesine rağmen bu tür dönüşümlerde doğru planlama ve şeffaf süreç yönetimi oldukça önemlidir. Kamuoyunda "hurda teşviki / hurda araç ÖTV muafiyeti veya indirimi" olarak anılan düzenlemelerin, 25 yaş ve üzeri araç sahiplerine belli koşullarla ÖTV'siz sıfır araç imkânı tanınmasına yönelik bir kanun teklifi üzerinden tartışıldığı, basına yansıyan haberlerde yer almaktadır. Teklife ilişkin ayrıntılar; kapsam, takvim ve bütçe etkisi itibarıyla belirsizliğini korumaktadır.

Türkiye'nin mevcut karbon azaltım hedefleri, Ulaştırma Sektörü Emisyon Azaltım Stratejisi ile yakından ilişkilidir. Hurda araçların yenilenmesi süreci, yalnızca vergi muafiyeti üzerinden değil, temiz hava kalitesi, yakıt verimliliği, geri dönüşüm oranı ve yerli üretim katkısı gibi çevresel göstergelerle desteklenmelidir. Bu durum, hurda araç dönüşüm programlarının yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda iklim değişikliğiyle mücadele ve adil dönüşüm politikalarının bir parçası olarak tasarlanması gerektiğini göstermektedir.

Bu dönüşüm doğru uygulanırsa hem doğa hem de dar gelirli aileler için son derece pozitif sonuçlar doğuracaktır. Eski, yakıt tüketimi yüksek ve emisyon oranı fazla araçların trafikten çekilmesi; şehirlerdeki hava kirliliğinin azalmasını, gürültü seviyelerinin düşmesini ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda düşük gelirli vatandaşların, ekonomik ömürlerini tamamlamış araçlarını daha verimli ve çevreci araçlarla değiştirme fırsatı elde etmesi mümkündür. Ancak bu süreçte standartlar, teşvik mekanizmaları ve değerlendirme kriterleri net biçimde tanımlanmalı; uygulama, tam şeffaflık ve kamu denetimi altında yürütülmelidir.

Programın çevreye gerçek katkı sağlayabilmesi için hurdaya ayrılan araçların lisanslı sökülme tesislerinde işlenmesi, geri kazanım oranlarının izlenmesi ve tehlikeli atıkların yönetimi büyük önem taşımaktadır. Aynı şekilde, dönüşüm sürecinde düşük gelirli ve dezavantajlı grupların erişimini kolaylaştıracak sosyal kriterlerin belirlenmesi, programın adil bir yapıya kavuşması açısından gereklidir. Türkiye'de planlanan hurda araç düzenlemesinin, yerli otomotiv üretimiyle entegrasyonu, atık yönetimi sistemine katkısı ve şehir bazlı hava kalitesi hedefleriyle uyumu açısından şeffaf biçimde yürütülmesi; hem çevresel hem de ekonomik sürdürülebilirlik için kaçınılmaz bir gerekliliktir.

Bu bağlamda,

- 1)2025-2027 döneminde planlanan hurda araç programına paralel olarak; lisanslı sökülme/geri dönüşüm tesisi kapasitesi (yıllık araç, parça, metal, plastik, lastik geri kazanım tonajı) nedir? İl bazında mevcut kapasite/boşluk haritası kamuoyu ile paylaşılacak mıdır?
- 2)Hurdaya ayrılan araçların tam izlenebilirliği için dijital hurda sertifikası ve şasi numarası bazlı kapatma sistemi kurulacak mıdır?
- 3)Program kapsamında EV/hibrit araç alımlarının payı artarsa; yüksek gerilimli bataryaların ikinci ömür/geri dönüşüm süreçleri için ulusal bir geri kazanım standardı ve üretici sorumluluk şeması tasarımı planlanmakta mıdır?
- 4)Hurda programının hava kalitesi üzerindeki etkisini izlemek için şehir bazlı ölçüm planı ve öncesi-sonrası

karşılaştırmalı raporlama süreçleri planlanmakta mıdır?

5)Program; düşük gelirli ve kırılgan gruplar lehine farklılaştırılacak mıdır? (Eski dizel/benzinli düşük Euro sınıflarını kullanan ve hava kirliliğinden orantısız etkilenen haneler için daha yüksek destek, toplu taşıma kartı/elektrikli mikromobilité kuponu gibi alternatifler.)

6)İlave araç üretimi-hurdaya ayrımının net karbon bilançosu için yaşam döngüsü analizi yapılacak mıdır? Hedef CO2 azaltım değeri ve raporlama yöntemi nedir?

7)Lisanssız sökülme ve kayıt dışı parça ticaretini önlemek için denetim planı nedir? 2020-2024 arasında lisanssız faaliyet nedeniyle yapılan idari işlem/soruşturma sayısı kaçtır?

8)Hurda programına başvuran araçların tehlikeli atık (atık yağ, soğutucu gaz, akü asidi) yönetimi için izleme-raporlama şeffaflığı nasıl sağlanacaktır?

9)Program, yerel yönetimlerin temiz hava eylem planları ile eşgüdümlü mü yürütülecektir? Pilot şehir/kırmızı alan listesi var mıdır?

10)Sosyomekânsal eşitsizlik nedeniyle düşük gelirli bölgelerde araçsızlaşma sonucu erişim sorunları beklenmekte midir? Telafi için toplu taşıma/abonman destekleri planlanmakta mıdır?

11)Programın çevresel performansı ve şeffaflığı için yıllık kamu raporu yayımlanacak mıdır? (Toplam hurda, geri kazanım oranları, emisyon etkileri, bölgesel dağılım, usulsüzlük bulguları.)

CEVAPLAR

1)10/9/2014 tarihli ve 29115 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Çevre İzin ve Lisans Yönetmeliğinin (ÇİLY) Ek 1 ve Ek 2 listelerinde yer alan kurulu tesislerin çevre izin ve lisans işlemleri ilgili mevzuatlarda yer alan hükümler ve süreler çerçevesinde değerlendirilmekte olup işletmelere Geçici Faaliyet Belgesi (GFB) / Çevre İzin ve Lisans Belgesi düzenlenmektedir. Ömrünü tamamlamış araçların yönetimi Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelik kapsamında yürütülmektedir.

Çevre İzin ve Lisans Yönetmeliğinin Ek-1 Listesi "8.1.5 Ömrünü tamamlamış araç geçici depolama tesisleri" kapsamında yer almakta olup çevre izin ve lisans belgesi almak zorundadır.

Çevre izin ve lisans belgesi ve geçici faaliyet belgesi alan işletmelerin iletişim bilgilerine Bakanlığımız <https://eizin.cevre.gov.tr/Rapor/BelgeArama.aspx> adresinden ulaşılabilir.

2)Kullanım ömrünün sonunda "Ömrünü Tamamlamış Araç" (ÖTA) olarak tanımlanan hurda araçlara ilişkin işlemler Bakanlığımızın "Entegre Çevre Bilgi Sistemi" (EÇBS) platformunun bir uygulaması olan ve 2012 yılında devreye alınan "ÖTA Bertaraf Takip Sistemi" üzerinden yapılmaktadır. ÖTA Teslim Yerleri, lisanslı Geçici Depolama alanları tarafından gerçekleştirilen araç kabul etme (Araç Kayıttan Düşme ve Bertaraf Formu düzenleme), arındırma ve sökülme bilgilerini girme, işleme tesislerine gönderme, mevzuatta yer alan yeniden kullanım-geri dönüşüm ve yeniden kullanım-geri kazanım hedeflerinin sağlandığına dair yıl sonu raporlama işlemleri bu sistem üzerinden gerçekleştirilmektedir. Kaydı yapılan araçların işlemleri, tescil otoritesi (İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğünün yetki devri neticesinde Noterler) veri tabanı üzerinden alınan aracın plaka ve şasi bilgileri üzerinden yapılmaktadır. Bu sebeple işlemi yapılan her bir aracın sicili kapatılarak noterde hurdaya ayrılma işlemi gerçekleştirilmek zorunda olduğundan izlenebilirlik sağlanmış olmaktadır.

3)2023/851 sayılı AB Tüzüğü uyarınca 2035 yılından itibaren trafiğe sürülecek tüm binek ve hafif ticari araçların karbon emisyonu üretmeyen nitelikte olması hedeflenmekte olup, bu doğrultuda elektrikli araç kullanımının kayda değer ölçüde artacağı öngörülmektedir.

Önümüzdeki dönemde, mevcut üretim kapasitesinin içten yanmalı motorlardan başta elektrikli araçlar olmak üzere yeni teknolojilere dayalı sistemlere dönüştürülmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu

çerçevede, Batarya ve Atık Batarya Tüzüğü ile uyum sağlanması, ülkemizde elektrikli araç üretiminin geliştirilmesine ve yeni yatırımlar açısından ülkemizin cazibesinin artırılmasına katkı sunacaktır.

Bu kapsamda, Avrupa Birliği'nin yeni Batarya ve Atık Batarya Tüzüğü ile uyumlu olarak Bakanlığımız koordinasyonunda bir yönetmelik taslağı hazırlanmıştır. Bu yönetmelik, bataryaların ve atık bataryaların çevre üzerindeki olumsuz etkilerini önlenmesini ve azaltılmasını, pazarın etkin işleyişine katkıda bulunmayı, bataryaların piyasaya arzı veya hizmete sunulması için uyulması gereken sürdürülebilirlik, güvenlik, etiketleme, işaretleme, bilgilendirme gerekliliklerini belirlemeyi, batarya özen yükümlülüğü, yeşil kamu alımları, genişletilmiş üretici sorumluluğu, atık bataryaların toplanması ve işlenmesi ile raporlama için asgari gerekliliklerin belirlenmesini amaçlamaktadır.

4)Bakanlığımızca Temiz Hava Eylem Planlarının hazırlanma, onay ve takibi sürecinde ulusal stratejilere göre öncelikler esas alınmaktadır.

Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği gereğince hava kalitesinin korunması ve kirliliğin azaltılması kapsamında illerimizde sanayi, evsel ısınma ve ulaşım kaynaklarına göre hava emisyonları hesaplanarak, Taşra Teşkilatı koordinasyonunda hazırlanan Temiz Hava Eylem Planları elektronik olarak periyodik şekilde izlenmektedir. Net Sıfır Emisyon Stratejisi doğrultusunda; Bakanlığımız HEY Portalı ve NEFES yazılımı ile illerimizde hava kalitesi seviyelerinin korunmasına esas THEP ile ilişkili karar destek süreçleri ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği dâhilinde yürütülmektedir.

7)Çevre Denetimi Yönetmeliği çerçevesinde tesis veya faaliyetlerin 2872 sayılı Çevre Kanunu ve bu Kanuna dayanılarak yürürlüğe konulan mevzuata uygunluğunu kontrol etmek için gerçekleştirilen çevre denetimleri; kapsamına göre konu bazlı veya birleşik olmak üzere planlı ya da denetim planına bağlı olmaksızın kaza ya da olay gibi durumlarda veya gerek görüldüğü hallerde yapılmaktadır. Aynı zamanda, Çevre mevzuatı kapsamında Bakanlığımız merkez ve taşra teşkilatında görevlendirilen çevre denetim ekipleri tarafından yapılan denetimlerde Kanunda belirtilen gerekliliklere uyulmadığının veya yükümlülüklerin yerine getirilmediğinin tespit edilmesi durumunda tesis veya faaliyetlere idari yaptırımlar uygulanmakta; çevre ve insan sağlığı için tehlike oluşturan faaliyetler ise kısmen veya tamamen, süreli veya süresiz olarak durdurulmaktadır.

Bu kapsamda, 01.01.2021 tarihinden günümüze dek Ülkemiz genelinde “Atık Bertaraf ve Geri Dönüşüm Tesisleri”ne yönelik 36.322 denetim yapılmış olup 2.437 adet idari yaptırımda 1.645.057.457,49 TL para cezası uygulanmış ve 279 tesisin faaliyeti durdurulmuştur.

8)Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hk. Yönetmelik uyarınca hurdaya ayrılan ve ÖTA olarak işlem gören araçlar 16 01 04 kodu ile tehlikeli atık olarak işlem görmekte, ÖTA Geçici Depolama Alanı'nda arındırma-söküm işlemi ile tehlikeli özelliğe sahip sıvılarından arındırıldıktan sonra 16 01 06 atık kodu ile tehlikesiz atık olarak işleme devam edilmektedir. Araçlardan çıkan tehlikeli atıklar ise Atık Yönetimi Yönetmeliği uyarınca uygun atık kodları verilerek yukarıda bahsedilen ve ÖTA'ların bertarafı işlemleri için kullanılan ÖTA Sistemi uygulaması üzerinden beyan edilmektedir. Özel atık statüsünde olan bu tür atıklar lisanslı geri kazanım/bertaraf tesislerine gönderilmek zorunda olup, tesisler tarafından yine Bakanlığımız'ın EÇBS platformu üzerindeki MoTAT (Mobil Atık Takip Sistemi) ile takip edilmektedir.

9)Uygulamaya geçilmesi halinde; ulusal stratejik konu başlıklarına göre hazırlanması konusunda bilgilendirilen Taşra Teşkilatı koordinasyonunda ve ilgili kurum/kuruluşlarla işbirliğiyle güncellenen Temiz Hava Eylem Planlarının, eşgüdümlü şekilde ilgili eylemleri de içerecek şekilde yürütülmesi önceliklendirilebilecektir.

11)ÖTA'ların bertarafı işlemleri için kullanılmakta olan Bakanlığımız ÖTA Sistemi uygulaması üzerinden işlem yapan her bir tesis tarafından, yeniden kullanılan, geri dönüştürülen ve geri kazanılan malzeme ve atık miktarları bilgisi girilmekte, Yönetmelik gereği olarak her yıl yapılan raporlamaları üzerinden Yönetmelikte yer alan toplam hedefe erişme durumları, yine sistem üzerinden Bakanlığımız tarafından kontrol edilmektedir. Bu veriler derlenmiş olarak Bakanlığımız tarafından her yıl yayımlanan "Çevresel Göstergeler" kitapçığında kamuoyu ile paylaşılmaktadır.