

ASFALT



AYBERK ÖZCAN

Yönetim Kurulu Başkanı

Deha Emral

Başkan Vekili

Tahir Çelik

Başkan Vekili

Ahmet Tuncer Ertan

Başkan Vekili

İhsan Çetinceviz

Muhasip Üye

S. Emre Gencer

Üye

Aynur Uluğtekin

Üye

Derya Şenyay

Genel Sekreter

Zeliha Temren

Teknik Müdür

Gülşay Malkoç

Genel Koordinatör

Seray Toraman

Asistan

Yönetim Yeri

Küpe Sokak No: 10/3

06700 GOP/ANKARA

Tel: 0.312.447 42 25

Faks: 0.312.447 42 26

www.asmud.org.tr

asfalt@asmud.org.tr

TMB'nin Sözleşmelerde Süre Uzatımı Ve Tasfiyelerle İlgili Telekonferansları

Türkiye Mühendisleri Birliği-TMB, sözleşmelerde süre uzatımı ve tasfiyelerle ilgili olarak 29 Mayıs 2020 tarihinde Hazine ve Maliye Bakanlığı, 11 Haziran 2020 tarihinde ise Kamu İhale Kurumu ile video konferanslar düzenledi. > 4



Türkiye Uluslararası Mühendislik Hizmetleri Meclisi'nin Video Konferans Toplantısı

ASMÜD Başkanı Ayberk Özcan'ın Başkan Yardımcılığını yürüttüğü Türkiye Uluslararası Mühendislik Hizmetleri Meclisi 18 Haziran 2020 tarihinde bir video konferans toplantısı düzenledi. > 6



Şantiyelerde Covid-19'dan Korunma ve Mücadeleye Yönelik İş Sağlığı ve Güvenliği

Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası-İNTES, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü ile sürdürdüğü protokol çerçevesinde 2020 yılında "Salgın Döneminde Yapı İşyerlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği" projesini başlattı. > 10



EAPA, Yapı Malzemeleri Tüzüğü'nün Revizyonu Konusunu Görüşmek Üzere Toplantı Düzenledi

EAPA, CPR revizyonu için belirlenen seçenekler üzerinde görüş almak üzere 2 Temmuz 2020'de online bir toplantı düzenledi. > 11



Yeni Normal

İçinden geçmekte olduğumuz ve yıllar sonra baktığımızda bir kabus olarak hatırlayacağımız bu salgın döneminde; insanlığın tercihleri, alışkanlıkları ve beklentilerinin değişmesi ile bizler de "yeni normal" kavramı ile tanışmış olduk.

Bütün dünyayı tehdit eden ve ülkeler arasındaki dayanışmayla çözümlenmeye çalışılan bir sorun olarak ele alınan yeni korona virüs salgınının yarattığı ekonomik kriz sonrasında sosyal, siyasi ve ekonomik modellerin altyapısında da değişimlere gidilirken; kaynaklarının bir kısmını bu krize yönlterek üstesinden gelmeye çalışan devletler, modern çağda belki de ilk defa kendilerini bu denli bir çözümsüzlüğün içinde buldular.

Toplumun her kesimini ayrı etkileyen bu süreçte, travma küresel de olsa, krize baş edebilmek için her bir ülkenin kendi içine döndüğünü ve ulusal çözümlerin öne çıktığını gördük.

Neredeyse tüm sistemlerin işlevsiz kaldığı bu dönemde insanlar, bir taraftan neden, nasıl sorularına yanıt arayıp geçmişini sorgularken, diğer taraftan da içinde bulunduğu yeni normalin şimdiki ve gelecekteki etkilerine ait farklı senaryolar üretmekte.

Uzmanların bu konudaki senaryoları arasında; toplumlarda iletişim gereksinimine her zamankinden daha fazla ihtiyaç duyulacağı öngörülerek dijitalleşmenin ve dijital kültürün sığınacak tek liman olacağı, eski çalışma, eğitim ve sosyal ortamlarının artık yeni boyut kazanacağı, örgütsel çalışma teknolojilerinin kullanılmasıyla sanal çalışma modeline ağırlık verileceği, robot çağının popülerlik kazanacağı ve hukukun çerçevesinin değişebileceği gibi konular yer almaktadır.

Bu arada, yeni tip korona virüs önlemleri dahilinde şirketlerin, "esnek veya uzaktan çalışma"yı benimsemiş olduğu izleniyor ve üretkenliğin ofiste belli saatler çalışmakla sağlanabileceğine ait geleneksel düşünme biçiminden de uzaklaşıyor. Bu durumda, binlerce çalışanı olan dev firmaların bile bu yöntemi halihazırda benimsemesiyle şehir



Ayberk Özcan

ASMÜD Yönetim Kurulu Başkanı

merkezinde büyük ofis binalarına taleplerin azaldığı, konutların şehir içinden kırsala taşındığı görülüyor ve şehirleşmenin şekil değiştireceği ve toplu taşımacılığa olan talebin azalacağı gibi konular da uzmanlar tarafından ele alınıyor.

Ülkemiz de neredeyse 7 aydır bu salgınla mücadele içinde.

Ancak gerek Covid-19 salgını, gerekse ağırlaşan ekonomik koşullar ülkemizde her kesimde etkilerini artan bir şekilde göstermeye devam ediyor, tabii ki endüstrimiz de bundan etkileniyor.

Covid-19 salgını sürecinde yüklenicilerimiz, hem işlerin yavaşlaması, hem de bu kısıtlı ekonomik koşullarda salgın önlemlerine karşı aldıkları tedbirlerin getirdiği ekstra maliyet gibi nedenlerle artan mağduriyet ile ödeneklerin elverdiği imkanlarla şantiyelerde çalışmalarını sürdürüyorlar.

Şu ana dek ülkemizde yapılan asfalt imalatı miktarlarının geçen yıla göre oldukça düşük olduğu ve gelecekte ekonomik şartlar ile salgının getireceği bilinmezlikler de göz önüne alındığında, karayolu ulaştırması ile ilgili olarak hükümetimizce belirlenen 2023 hedeflerine ulaşamayacağı görülmektedir.

Tüm bu gelişmeler kapsamında, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yatırım

programında yer alan çok sayıdaki proje, yeni ihalelerinin durumu ile bütçede yatırımlar için ayrılan kaynağın ne derece yeterli olacağı konuları endüstrimiz açısından büyük önem taşıyor.

Salgının, Avrupa asfalt endüstrisinde ülkeler bazındaki etkisini görmek için yönetiminde yer aldığım Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA'nın üyeleri arasında yaptığı anket, Avrupa'nın birçok ülkesinde asfalt endüstrisinin negatif etkilendiğini gösteriyor. Ayrıca EAPA'nın her dört yılda bir düzenleyerek dünya asfalt endüstrisini buluşturduğu Euraspalt & Erobittum Kongresinin ertelenmesi sektörün bilgi alışverişini de etkiledi. Avrupa'nın ve dünyanın içinde bulunduğu günümüzdeki salgın şartları göz önüne alındığında 2021 Haziran ayına ertelenen etkinliğe ilişkin bizleri nelerin beklediği de öngörülemez.

Derneğimiz de, KGM ve YTMK ile birlikte düzenlediği ve önümüzdeki sene yapılması planlanan Ulusal Asfalt Sempozyumunun ertelenebileceği düşünmekte.

Bu travmayı ne zaman atlatacağımız henüz belirsiz. Teknolojinin bu kadar gelişmiş olduğu bir dönemde dünya devleri, sağlık alanında ne kadar zayıf kaldıklarını düşünerek tarihi "korona virüsten önce ve sonra" diye değerlendirecekler.

Kendi yaşam alanını yok eden insanın, kendisinin de yok olacağı duygusuyla karşı karşıya kaldığı bu çaresizliğin hemen sonrasında küresel ısınma, hava ve su kirliliği gibi konulara çok daha fazla önem verilerek, ortak bir veri tabanı oluşturulması ve kriz durumlarında dünyanın anında birlikte refleks gösterebilmesinin sağlanması için kararlı adımların atılması kaçınılmaz görünüyor.

Her alanda dayanışma içinde mücadele etmenin gereğini doğa bize bir kez daha hatırlatırken, endüstri olarak da çevre dostu uygulamalara yönelmenin bir sorumluluk olduğunu bir kez daha vurguluyor, tüm insanlığın bu süreçten en az hasarla çıkmasını diliyorum.

Türkiye'nin Dünya İkincisi Olduğu "Dünyanın En Büyük 250 Uluslararası Müteahhidi" Listesinde 9 ASMÜD Üyesi Firma Yer Aldı



İnşaat endüstrisi profesyonellerinin işlerini daha etkin bir şekilde yapmak için ihtiyaç duydukları mühendislik ve inşaat haberleri ile analiz, yorum ve verilerini sağlayan, tüm dünyada ekonomi çevreleri tarafından ilgiyle takip edilen Engineering News-Record Dergisi, müteahhitlerin bir önceki yılda ülkeleri dışındaki faaliyetlerinden elde ettikleri gelirleri esas alarak her yıl yayınladığı "Dünyanın En Büyük 250 Uluslararası Müteahhidi" Listesini Ağustos ayında açıkladı.

Küresel inşaat piyasası, siyasi çalkantılar, gümrük vergileri, ticaret savaşları, petrol ve metal fiyatlarındaki dalgalanmalarla uluslararası

müteahhitlerin zorlu bir kaç yıl geçirdiğini belirten ENR, şimdi ise COVID-19 salgınının ve buna bağlı olarak OPEC içindeki küresel kapanmaların ve fiyat savaşları nedeniyle petrol fiyatlarındaki düşüşün, kuşatma altındaki pazarlarla başa çıkmaya çalışan büyük uluslararası müteahhitler ve müşterileri üzerinde ağır bir baskı oluşturduğunu ifade etti.

Uluslararası inşaat pazarının 2019 yılında %2,9 oranında daralarak 487,3 milyar ABD Doları'ndan 473,1 milyar ABD Doları'na gerilediğini kaydeden ENR; piyasanın geçmişteki titrek durumunun, COVID-19'dan bu yana olanlarla

karşılaştırıldığında hiçbir şey olmadığını ifade etti. Salgının, dünyanın dört bir yanındaki ülkelerin ekonomilerini etkilediğini ve dünya çapında projelerin gecikmesine veya kapatılmasına neden olduğunu belirten ENR, COVID-19 krizinin etkisi açısından evrensel olduğunu vurguladı.

Küresel pazardaki durgunluğa ve artan risklere rağmen "Dünyanın En Büyük 250 Uluslararası Müteahhidi" listesinde Türkiye, 44 firma ile Çin'in ardından bir kez daha ikinci olurken, ASMÜD Üyesi firmalardan Limak, Mapa, Kolin, Nurol, Onur, Yüksel, Polat Yol, Cengiz ve Makyol listedeki firmalar arasında yer aldı.

TMB'nin Sözleşmelerde Süre Uzatımı Ve Tasfiyelerle İlgili Telekonferansları



Bilindiği üzere, 2 Nisan 2020 tarih ve 31087 sayılı Resmi Gazete'de, Covid-19 salgını nedeniyle sözleşme konusu işin yerine getirilmesinin geçici veya süreli olarak, kısmen veya tamamen imkansız hale gelmiş olması halinde yüklenicilere süre uzatımı veya sözleşmenin tasfiyesi için işveren İdarelere başvuru hakkı tanıyan bir Cumhurbaşkanlığı Genelgesi yayınlanmıştır. Bu genelge kapsamındaki uygulamanın usul ve esasları, başvuruların değerlendirme kriterleri vb. hususlarda bilgi aktarılması ve firmaların sıkıntılarını iletme olanağı tanınması amacıyla Türkiye Müteahhitleri Birliği-TMB, 29 Mayıs 2020 tarihinde Hazine ve Maliye Bakanlığı Daire Başkanı İslam İnçe'nin katıldığı bir video konferans ile yükleniciler tarafından üstlenilmek zorunda kalınan ek maliyetlerin karşılanması, fesih talebi kabul edilmeyen işler için fiyat farkı düzenlemesi yapılması, süre uzatımı halinde fiyat farkı düzenlemesi yapılması vb. konular ile ilgili müteahhitlerin görüş ve önerilerinin Kamu İhale Kurumu'na toplu olarak sunulmasını teminen de 11 Haziran 2020 tarihinde Kamu İhale Kurumu Başkan Yrd. Murat İlbars, Düzenleme Dairesi Başkanı Serdar Halıcı ve Hukuk Hizmetleri Dairesi Başkanı Erdem Bafra'nın katıldıkları bir video konferans düzenlemiştir.

Mayıs ayında yapılan konferansta Sayın İnçe, İdarelerden Hazine ve Maliye Bakanlığı'na yazılı olarak iletilen tespit ve talepler ile bakanlıkça yapılan değerlendirmeler konusunda aşağıda belirtilen bilgileri vermiştir:



- Bakanlığa iletilen toplam sözleşme bedeli 6,5 milyar TL olan 523 adet başvurunun 150'si sonuçlandırılmış, başvurulardan 94 adedi olumlu ve 46 adedi olumsuz olarak değerlendirilmiştir.
- Başvuruların 156 adedinin yapım işi olup, 36 adedi sözleşmenin feshi, geri kalanı 120 adedi süre uzatımı başvurusudur. Değerlendirmesi devam eden başvurular 1 ay içinde sonuçlandırılacaktır.
- Başvuru dosyalarında yer alan ve idareler tarafından doldurulan Ek-1 ve EK-2 formlarında belirtilen bilgiler doğrultusunda değerlendirme yapılmaktadır. Bu kapsamda işin sözleşme bedeli, gerçekleştirme oranı ile daha önce süre uzatımı verilip verilmediği ve sözleşmesinde fiyat farkı olup olmadığı hususları incelenerek işin feshi ve süre uzatımı verilmesi durumlarında ortaya çıkacak maliyetler değerlendirilerek karar verilmektedir.
- Süre uzatımı konusunda genel yaklaşım başvuruların kabul edilmesi yönündedir, fesih başvurularında ise bütçeye gelecek yükler dikkate alınarak değerlendirilmektedir.
- Fesih ve süre uzatımı hakkı sadece 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamında ihale edilmiş (İstisnalar dahil) işlere ait olup KÖİ, YİD vb. modeller ile ihale edilmiş işler genelge kapsamı dışında bulunmaktadır.

Ayrıca Sayın İnçe, TMB Başkanı Mithat Yenigün ile TMB Yönetim Kurulu Üyesi ve ASMÜD Başkan Yardımcısı Deha Emral, Covid 19 salgını sonucu sektörün karşılaştığı sorunlar ile fesih ve süre uzatımı konusunda yönelttikleri soruları aşağıdaki gibi yanıtlamıştır:



- Salgından etkilenme dönemi hükümet tarafından üç ay olarak belirlenmiştir ancak bu süre yeterli olmazsa ek süre uzatımı gündeme gelebilecektir.

- Başvurular için mevzuatta yer alan 20 gün sürenin başlangıç tarihinin netleştirilmesine ilişkin Bakanlık tarafından çalışmalar sürdürülmektedir. Yükleniciler, Covid-19 bağlantılı olarak 2020/5 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi kapsamındaki fesih/süre uzatımı taleplerini işveren idarelere önümüzdeki günlerde de yapabileceklerdir.
- Aynı idareye ait iki sözleşme yürüten yüklenici bir işinde süre uzatımı diğerinde fesih başvurusu yapabilecektir. Her proje kendi içinde değerlendirilmektedir.
- Covid 19 ile mücadelede yeni düzenlemelerin ek maliyetler getirdiğini biliyoruz, bu konuyu Kamu İhale Kurumu ile birlikte değerlendiriyoruz.
- Fesh ve süre uzatımı başvurularının salgından kaynaklanıp kaynaklanmadığını belirlemek için Cumhurbaşkanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı tarafından yayımlanan Karar ve Genelgeler ile ilgili durumlar için ek bir belge sunulmasına gerek bulunmamaktadır, sadece salgının projeye etkilerinin değerlendirileceği proje ile ilgili belgelere ihtiyaç olacaktır. Toplantıya katılan bir TMB üyesi, salgınla artan maliyetlerin yanı sıra birçok projenin ödeneğinin yeterli olmadığı ve bu yıl bitmesi gereken bir projenin verilen yatırımlara göre ancak 2022'de tamamlanabileceğini belirtmiştir. Sayın İnçe amacın hızlı ve etkin bir şekilde projeleri tamamlamak olduğu ve ödenek temin edilmeye çalışıldığını ifade etmiştir.

Toplantıda TMB yetkililerince, Avrupa Uluslararası Müteahhitler Birliği (EIC) ile beraber düzenlenen "Covid-19 Salgınının Küresel İnşaat Sektörüne Etkileri" konulu konferansta Avusturya, Çek Cumhuriyeti ve G. Kore'de Covid-19 ilişkili ek maliyetlerin telafi edilmesine ilişkin genel prensipleri belirleyen düzenlemelerin hayata geçirildiğini vurgulanarak, Bakanlık tarafından yürütülen çalışmalarda değerlendirilmek üzere bu konudaki bilgi ve belgelerin Sayın İslam İnçe'ye iletileceği belirtilmiştir.

Haziran ayında Kamu İhale Kurumu ile yapılan toplantının açılışında TMB Başkanı Mithat Yenigün yaptığı konuşmada geçen yıl çıkan fesih, devir ve süre uzatımı düzenlemesi kapsamında fesih

taleplerinin çoğunun karşılanmadığını belirterek, bu projelerin salgın döneminde iyice çıkmaza girdiğini ifade etmiştir ve "gerçekten aşırı fiyat artışları nedeni ile yapılamayan projelere fiyat farkı verilmiş olsaydı bugün aynı durum ile karşılaşılmazdı" yorumunu yapmıştır.

KİK Başkan Yardımcısı Murat İlbars ise söz konusu genelge kapsamında bugüne kadar başvuru yapılan projelerin toplam sözleşme bedelinin 60 milyar lira seviyesine ulaştığını belirterek, "Ülkemizde salgının kamu ihale sözleşmeleri üzerindeki etkisi devam ediyor, bu kapsamda taraflar hak kaybına uğramaktadır.



Salgın döneminde sözleşmelerde ödeme sürelerinin kısaltılması, teminatların kısmen iadesi gibi tedbirler alındı ve Hazine ve Maliye Bakanlığı ile çalışmalarımız devam etmektedir. Geçen yılki düzenlemeden istenilen sonuç alınamadığından şimdi ortak sorumluluk almak ve sorunları çözmek zorundayız." şeklinde konuşmuştur.

KİK Daire Başkanları Serdar Halıcı ve Erdem Bafra ise salgın süresince alınan önlemleri ve fesih ile süre uzatımı konusunu mevzuat kapsamında aşağıdaki gibi değerlendirmişlerdir:

- Covid 19 salgınına karşı alınan tedbirler kapsamında KİK ihalelerin öncelikle elektronik ihale olarak düzenlenmesi yönünde duyuru yayımlandı.
- Genel Şartname Madde 29/8'e göre mücbir sebebin ortaya çıkışından itibaren 20 gün içinde yapılan başvurular geçerli olacaktır. Bu kapsamda Covid 19 salgınının etkileri etkin şekilde devam ettiğinden ilgili Genelge kapsamında fesih ve süre uzatımı başvuruları devam etmektedir. Bir ilin karantinaya alınması durumunda buradaki şantiyenin çalışmaması söz konusu olacağından, sözleşmenin feshi veya süre uzatımı istenebilir. Bilindiği üzere kısa çalışma ödeneği 3 ay uzatıldı. 20 günlük sürede başvuru için son tarih Cumhurbaşkanı ve Bakanlar

Kurulunun pandemiyi bittiğini açıkladığı tarih olacaktır. Şu anda mücbir sebep durumu devam etmektedir.

- Süre uzatımı verilmesi halinde Yapım İşleri Madde 19/1'e göre; 2019 yılından önce yapılan ihalelerde süre uzatımı verilen ihalelerde fiyat farkı idarelerin inisiyatifine bırakılırken, 2019 sonrası ihalelerde fiyat farkının verilmesi zorunlu hale gelmiştir. Ağustos 2019 öncesi ihaleler için bir belirsizlik söz konusu olup sözleşmesinde fiyat farkı verileceği belirtilmeyen işlerde fiyat farkı verilemeyecektir.
- Sözleşmede belirtilen taahhüdün yerine getirilmemesi durumunda uygulanan gecikme cezası mücbir sebep durumunda başvuru süresince işlemekte, ancak fesih veya süre uzatımı başvurusu olumlu sonuçlandığında gecikme cezası iade edilmektedir. Toplantıda TMB Genel Sekreteri yemekhane ve yatakhane gibi sosyal mesafenin gerektirdiği ilave ek bina inşaatlarının büyük ek maliyetler oluşturduğunu ve ayrıca salgın nedeni ile yavaşlayan iş düzeninde kapasite ve performans düşüklüğünün indirekt bir maliyet olarak değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmiş olup, Sayın Halıcı maske kullanımı dışında ilave giderler tespit edildiğinde bir düzenlemenin yapılabileceğini belirtmiştir.

Genelge kapsamında yapılan tasfiye talebinin iptali durumunda Yüksek Fen Kurulu'na başvurulabilir mi sorusunu yetkililer, "Mücbir sebep ile ilgili karar idareye ait olduğundan YFK'nun bu konuda yetkisi bulunmamaktadır, gerekirse yüklenici mahkemeye gidebilir" şeklinde cevaplamıştır.

Konferansta ASMÜD katılımcısının, salgın nedeni ile artan malzeme, makina ve ekipman maliyetleri verilen mevcut fiyat farkı endeksleri ile karşılanamaz ise ek bir fiyat farkı düzenlemesi yapılabilir mi sorusunu yöneltmesi üzerine; KİK yöneticileri "Fiyat farkı konusunda salgına bağlı

maliyetler henüz açık değil, netleştirilmesi halinde ek düzenlemeler yapılabilir. Ancak bu meclisin takdirindedir. Yurt içi ve yurtdışından temin edilen mallarda fiyat artışları farklı. Özellikle yurtdışından ithal edilen mallar için ayrı bir fiyat farkı endeksi olmalı ancak buna kamu maliyesi uygun değil. İş artışı mekanizması ile ortaya çıkan ilave maliyetler idarelerce çözülebilir. Tedarik zincirindeki kopmaların yarattığı maliyetler ile artan işçilik maliyetleri gibi koşullar fiyat farkı verilmesi gereken durumlar olarak ortaya çıkabilir. Madencilik sektöründe çalışma saatlerinin yeniden düzenlenmesi sonucu fiyat farkı verilmiştir." yorumunu yapmışlardır.

Toplantıda TMB Başkanı Sayın Mithat Yenigün bütçede para yok diye hakların gasp edilemeyeceğini belirtmiş olup, Başkan Yardımcısı Sayın Deha Emral ise iş artışlarının Sayıştay nezdinde sorun oluşturduğundan idarelerin yeni fiyat oluşturmaktan çekindiklerini ifade etmiştir. KİK temsilcileri konunun ancak Cumhurbaşkanı ve Bakanlar nezdinde yapılacak kanun teklifi ile meclise getirilerek çözülebileceğini belirtmişlerdir.

Konferans sonunda katılımcıların KİK temsilcilerine yönelttiği sorular ve alınan cevaplar aşağıdaki gibi olmuştur:

- Aynı iş için birden çok süre uzatımı talebinde bulunulabilir mi?
- Süre uzatımı başvuru dosyalarında yüklenicinin açıkça istediği ek süreyi ve idarenin de uygun bulduğu süre uzatımını belirtmesi gerekmektedir. Süre uzatımı istenilen bir işte örneğin önce 3 ay daha sonra yetmez ise ilave süre istenebilecektir.
- Sözleşmeler fesih edildiğinde bu işler yeniden daha yüksek fiyatlar ile ihale edilmektedir. Bu maliyet artışları yerine mevcut sözleşmelere fiyat artışı verilerek işin devam ettirilmesini kamu maliyesi açısından değerlendirebilir misiniz?

Sözleşmelerde ek bir fiyat farkı verilemeyeceği hükmü olduğundan hukuken bir düzenleme yapılması mümkün değil, ancak sorun mecliste kanun düzenlemesi ile çözülebilir.

- 7161 Sayılı Yasa ile tasfiye talepleri için kabul aşamasına güvenli bir şekilde getirilmesi şartı ile kabul edildi. Bu genelge ile de aynı şart geçerli olacak mı?

Tasfiyede iş güvenli hale getirilmeden feshi yapılamayacaktır.



Türkiye Uluslararası Müteahhitlik Hizmetleri Meclisi'nin Video Konferans Toplantısı



Bünyesinde kurulan sektör meclisleri kanalı ile TOBB, Covid-19 salgın hastalık süreciyle ilgili sektörlerin karşılaştığı sorunları tespit etmekte ve görüşlerini ilgili Bakanlara ve kamu yetkililerine ileterek sorunlara çözüm oluşturmaya çalışmaktadır. Bu kapsamda, ASMÜD Başkanı Ayberk Özcan'ın Başkan Yardımcılığını yürüttüğü Türkiye Uluslararası Müteahhitlik Hizmetleri Meclisi 18 Haziran 2020 tarihinde bir video konferans toplantısı düzenlemiştir.

Toplantıda sektörün pandemi sürecinde karşılaştığı sorunlar görüşülerek, TOBB girişimleri ile çözüm oluşturulması beklenen konular aşağıda belirtildiği şekilde tespit edilmiştir.

- Ülkede ve dünyada yaşanan ekonomik kriz ve sürecin belirsizliği nedeni ile

sadece yapımı devam eden projelere değil, yeni sözleşmelere mücbir sebep durumlarının eklenmesine, süre uzatımının verilmesine ve fiyat artışlarının açıkça belirlenmesine,

- Yurt dışı ticaret ataşelikleri ve Bakanlıklar vasıtasıyla salgın nedeniyle işlerin zamanında bitirilemeyeceği, müteahhitlerin içinde bulunduğu durum ifade edilerek yurtdışında Türk Müteahhidinin desteklenmesine,
- Sadece bina yapan inşaat firmalarının değil; yol, köprü, baraj gibi kompleks iş yapan firmaların da mücbir sebep kapsamına alınmasına,
- Pandemi nedeniyle inşaat maliyetlerinin yanı sıra artan genel şantiye giderlerinin karşılanmasının sağlanmasına,

- Kamu bankalarının yanı sıra özel bankaların da sektöre kredi vermesinin sağlanarak müteahhitlerin desteklenmesi,
- Libya'daki işlerde talep edilen Türk ve Libya bankaları ile ayrıca Avrupa Bankasından teminatların istenmesinin yarattığı sorunların giderilmesi.

TOBB Sektör Meclisi, Hazine ve Maliye Bakanlığı ile görüşmek üzere, Covid-19 süreciyle ilgili ortaya çıkan sektörün mali ve ekonomik sorunlarını ve çözüm önerilerini tespit etti. Bu kapsamda ASMÜD, temsil ettiği yol ve asfalt sektörünün pandemi öncesinde başlayan ve pandemi sürecinde daha da zorlaşan ve aşağıda belirtilen sorunlarını ve çözüm önerilerini yazılı olarak TOBB'a iletti:

- Altyapı yatırımları kapsamında yapımı sürdürülen kamu projelerinin yapım ve

bakım işlerini üstlenen yükleniciler; gerek projelere ayrılan ödeneklerin yetersizliği ve gerekse malzeme ve ekipman fiyatlarındaki aşırı artışlar nedeni ile birçok şantiyenin açılmadığı, projelerde fesih, devir ve süre uzatımına gidildiği, faaliyetlerini sürdüren şantiyelerde de yapılan işlerin ödemelerinin yapılamadığı 2019 yılının ardından; 2020 yılında ağır sosyal ve ekonomik etkileri olan pandemi krizine girmiştir. Bu süreçte getirilen yasal sınırlandırmalar, sosyal ve fiziksel mesafe gereği alınan önlemler, ülke sınırlarının kontrolü ve kapatılması, uygulanan karantina tedbirleri, malzeme ve ekipman teminindeki güçlükler ve azalmalar ile çalışanların hastalanması sonucunda karşılaşılan işgücü eksikliği veya ilave işgücü gereksinimi inşaat şantiyelerinin kapatılmasına, işlerin askıya alınmasına, kısmi ve uzaktan çalışma düzenine geçilmesine neden olmuştur. Cumhurbaşkanlığı genelgesi ile işlerini geçici veya sürekli, kısmen veya tamamen yürütemeyecek olan yüklenicilere ikinci kez sağlanan fesih ve süre uzatımı imkanına rağmen sektör; karşılaştığı bu sürecin ve getireceği şartların belirsizliği ve en önemlisi projelere ayrılan ödeneklerin yetersizliği nedeni ile plan ve program yapamayacak duruma gelmiştir.

Kontrollü olarak "yeni normal" çalışma sürecine girildiği bu dönemde belirsizliklerin ortadan kaldırılmasına, plan ve programların hızla belirlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda;

- Altyapı projelerinde 2019 yılında yapılan işlere ilişkin hak edişlerin ödenmesi,
- 2019 yılı alacaklarını alamadığı halde vergilerini ödemek durumunda kalan yüklenicinin vergilerinin alacakları ile mahsuplaştırılmasının sağlanması,
- 2020 yılı çalışma programının belirlenmesi ve ödeneklerinin kesinleştirilmesi,
- Projeye ayrılan ödeneklerin sürekliliğinin sağlanması ve düzenlenen hak edişlerin eksiksiz ve zamanında ödenmesi,
- Salgın sürecinde kritik bir öneme sahip olan ulaşım hizmetlerinin kesintisiz sağlanması ve ekonominin canlandırılmasında hayati bir öneme sahip olan ulaşım altyapı projelerinin saptanması,

yapılacak işlerin onaylanması, ödeneklerinin sağlanması ve ödemelerinin hemen yapılması,

- Salgın döneminde iş sağlığı ve güvenliği şartlarının tam olarak sağlanabilmesi için şantiyelerin yeniden dizayn edilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede alınması gerekenli tedbirler kapsamında uygulanmak zorunda kalınan vardiyalı çalışma düzeni ile artan işgücü talebi, ek sosyal tesis yapımı, ek hizmet alımı, teması azaltacak otomatik sistemler, havalandırma, ayırma amaçlı bariyerler gibi sistemlerin yanı sıra tek kullanımlık kişisel koruyucu donanım gerekliliği şantiyelerde maliyetlerin ve genel giderlerin artmasına neden olmuş ve bu durum şantiyelerin açılmasında ve faaliyetlerin sürdürülmesinde önemli bir engel teşkil etmektedir. Yeni düzende iş sağlığı ve güvenliği gereği yeniden dizayn edilmesi gereken şantiyelerde artan maliyetlerin ve genel giderlerin işlerin asıl sahibi olan idareler tarafından karşılanmasına yönelik düzenlemelerin yapılması ve özel kaynakların tahsis edilmesi gerekmektedir.
- Yeni normalleşme sürecinde alınan tedbirler gereği azalan iş gücü, yavaşlayan iş hızı ve artan maliyetler nedeni ile sözleşmede öngörülen şartlarda ve sürede işlerin tamamlanamama sorunu ortaya çıkmıştır. Sektörde hizmet veren yüklenicilerin talep edilen sağlık ve güvenlik önlemlerinin gereklerine uymaktaki güçlükleri, tedarik zincirinde karşılaşılan aksaklıklar ve/veya Covid-19 nedeniyle personel sıkıntısı/eksikliğinden dolayı faaliyetlerini sürdürememeleri sonucu işlerini askıya almak ve azaltmak zorunda kalmaları ve sözleşmelerinde belirtilen gecikme cezalarına çarptırılması durumu sektörün karşılaşılabileceği önemli bir sorundur. Bu durum ile karşılaşılan işletmelerin faaliyetlerini askıya almalarına ve azaltmalarına idarelerce izin verilmesine ve sözleşmelerinde belirtilen gecikme cezalarından muaf tutulmasına olanak sağlayan süre uzatımı taleplerinin geciktirilmeden karşılanması gerekmektedir.
- Salgın döneminde alınan ekonomik tedbirler doğrultusunda bankaların sağladığı kredi paketlerinden faydalanma ve geri

ödeme şartlarının ağırlığı karşısında kredi bulunmasında karşılaşılan güçlükler ile geri ödemede karşılaşılabilecek sorunlar. Kredi sağlayan yurtiçi ve yurtdışı finans kurumlarının şartlarının kolaylaştırılması ve bazı ülkelerde uygulandığı gibi uzun vadeli hibe şeklinde finansmanın sağlanmasına yönelik düzenlemelerin yapılması gerektiği düşünülmektedir.

- Salgın nedeniyle ekonomik istikrarın sağlanması amacıyla alınan tedbirler kapsamında işletmelerin vergi yükümlülüklerini yerine getirmeleri açısından mücbir sebep hükümlerinden faydalandırılması hükmünün inşaat sektöründe hizmet üreten yapım işi yapan ve malzeme ile ekipman tedariği sağlayan işletmelere uygulanmaması sektörde hizmet ve tedarik zincirinin kesintiye uğramasına neden olabilecektir. İnşaat sektöründe hizmet üreten yapım işi yapan ve malzeme ile ekipman tedariği sağlayan işletmelerin vergi yükümlülüklerini yerine getirmeleri açısından mücbir sebep hükümlerinden faydalandırılmasına yönelik düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.
- Salgın döneminde çalışanların istihdamını sürdürebilmek için sağlanan kısa çalışma ödeneği, ücretsiz izin ve nakdi desteklere rağmen özellikle inşaat sektöründe belirli uzmanlığa sahip çalışanların istihdamının sürdürebilmesinde zorluklar yaşanmaktadır. İnşaat sektöründe belirli uzmanlığa sahip çalışanların ve anahtar personelin istihdamının sürdürebilmesi için özel desteklerin verilmesine yönelik düzenlemelerin yapılması inşaat sektöründe istenilen kalitenin ve hızın sağlanması açısından büyük bir önem taşımaktadır.
- Sektör yeni YİD projelerinin yeni normal düzende ihale edilip edilmeyeceği konusunda endişe duymaktadır. Pandemi ortamında bile çalışmalarına hız kesmeden devam eden Yap-İşlet-Devret projeleri dikkate alınarak yeni normal düzende ülke hedefleri ve ekonomisi açısından önem arz eden yeni YİD projelerinin ihalelerinin ertelenmemesi ve ihale hazırlıkları için girişimcilere yeterli hazırlık sürelerinin verilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Covid 19 Sürecinde Asfalt Endüstrisinde Sağlık Ve Güvenlik

Tüm dünyada Covid-19 salgın hastalık sürecinde yol ve asfalt işlerini yürüten firmaların önceliği çalışanlarının sağlık ve güvenliğini korumak için işyerlerinde risk değerlendirmesi yapmak ve gerekli önleyici tedbirleri almak olmuştur.

Bu kapsamda ülkemizde olduğu gibi, Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA üyesi İngiltere Mineral Malzemeler Birliği (MPA-Mineral Products

Association) Covid-19'dan korunma ve alınacak önlemler ile ilgili bir rehber doküman ve posterler hazırlayarak sağlık ve güvenlik açısından şantiyede çalışanları bilinçlendirmeyi ve farkındalığı artırmayı hedeflemiştir. MPA web sayfasında (<https://mineralproducts.org/>), aşağıda verilen ve bedelsiz olarak yüklenebilecek ilginç posterler ile çalışanlara dikkat çekici mesajlar vermiştir.



UYGULANACAK 10 KURAL

Mesafeli çalışma düzenini sürdür Sosyal mesafe kuralına uy. 2 m'den daha yakın olmak gerekiyorsa, riskleri azaltmak için tedbirleri al. Eğer bu mümkün değilse - ÇALIŞMA

- 1-Sürekli gözlemleri ol
Kendinin ve etrafındaki Covid -19 semptomlarını gösterip göstermediğini gözle.
- 2- Evinin dışına çıkma
Evden çalışma imkanı yoksa işe git.
- 3- Kır içinde kalma
Ellerini sıkça iyice yıka.
- 4-Mesafeni kuru
Mümkünse başkaları ile mesafeni en az 2 m olacak şekilde ayarla, daha yakın mesafede olman gerekiyorsa risk almamak için önlem al .
- 5- Eşyalarını saklıp çık
Kişisel eşyaları paylaşma ve mümkünse kullandığın araç ve cihazı da paylaşma.
- 6- Daima zırhını giy
Hem kendini hem de başkalarını korumak için Kişisel Koruyucu Donanım kullan.
- 7-Kazara arkadaşını öldürme
Mendile veya kol içine doğru öksür ve hapşır ve kullandığın mendili at, derhal ellerini yıka.
- 8-Daima her şeyi temiz tut
Düzenli temizleme ve sterilizasyon maddesi taşı
- 9-Arkaadışını terk etme-Siz bir elipsiniz
Ekibin tüm üyelerinin fiziksel ve ruhsal sağlığına dikkat et
- 10-Her zaman iyi bir disiplin sağla
Mevcut sağlık ve güvenlik kontrollerinden ödün verme.
Güvenli değilse-DUR!

Dikkat et:

- Yerdeki işaretlemeye
- Yeni tek yön sistemine,
- İşaretlere ve görsellere
- Bir yerde en fazla kaç kişi olacağına

2m'lik sosyal mesafe korunamıyorsa ne yapmalı?

- Covid- 19 tanısı olup olmadığından emin ol
- Yapılan işin zorunlu olup olmadığını kontrol et
- Solunum koruyucu ekipman veya yüz maskesi kullan
- Çalışırken birbirinizle yüz yüze olmaktan kaçın
- Çalışacağınız alanı mümkün olduğunca havalandır
- Yakın çalışma süresini en fazla 15 dakikayla sınırlamaya çalış
- Çalışma yönteminizin risk değerlendirmesine uygunluğunu kontrol et

**Mesafeni kuru-
Virüse kolay
hedef olma**

Bu tedbirler alınamıyorsa-ÇALIŞMA

Ellerini yıka... Sosyal mesafeyi kuru...
Kullandığın alet ve ekipmanı temizle... Disiplini sağla...



Ellerini yıka... Sosyal mesafeyi kuru...
Kullandığın alet ve ekipmanı temizle... Disiplini sağla...



Araç ve Mobil Plentlerde



Güvende kalmak için ne yapılmalı?

- Mümkünse araçlarınızı paylaşmaktan sakının
- COVID-19 dikkatinizi dağıtmasın
 - Günlük güvenlik kurallarına uymayı unutma
- Mümkünse araç kabininden inmekten kaçın
- Kabininizi düzenli olarak temizle,
 - Çalıştırmadan önce
 - İşiniz bittikten sonra,
 - Dış temas noktalarını unutma
- Kendi kalemizi olsun, kabinde yiyecek için yiyeceğini içeceğini getir
- Ellerini düzenli yıka

Paylaşmak zorunda olursanız ne yapılmalı?

- Kabini çok iyi havalandır
- Yüzünüzü birbirinizden uzak tutmaya çalışın
- Gerekliyse siperlik/bariyer arkasından konuş

Bir müşteriye girdiğinizde ne yapılmalı?

- Müşterinin kurallarına uy
- Kabinine başkasını alma,
- Mümkün olduğunca kabinde çıkma
- Mümkünse temassız işlemleri kullan
- Mümkünse yüzeylere dokunmaktan kaçın, dokunursan ellerini yıka
- Boşaltma işlemlerini sadece kendin yap
- Sosyal mesafeyi kuru, tesislerin kurallarına uy

Güvenli olmadığınızı düşünüyorsanız - Hizmet verme

Ellerini yıka ... Sosyal mesafeyi kuru ...
Kullandığın alet ve ekipmanı temizle ... Disiplini sağla...

Keep everything spick and span

Make proper provision for regular cleaning and sanitizing of tools, equipment, surfaces and contact points



"It's clean as a whistle and ready for action!"

Wash your hands ... Maintain social distancing ...
Clean your equipment ... Maintain discipline

Araç ve Mobil Plentlerde

Her şeyi Tertemiz Tut

Aletlerin, ekipmanların, yüzeylerin ve temas noktalarının düzenli temizlik ve sterilizasyonu için uygun önlemleri al.



Güvende kalmak için ne yapılmalı?

- Mümkünse araçlarınızı paylaşmaktan sakının
- COVID-19 dikkatinizi dağıtmasın
 - Günlük güvenlik kurallarına uymayı unutma
- Mümkünse araç kabininden inmekten kaçın
- Kabininizi düzenli olarak temizle,
 - Çalıştırmadan önce
 - İşiniz bittikten sonra,
 - Dış temas noktalarını unutma
- Kendi kalemizi olsun, kabinde yiyecek için yiyeceğini içeceğini getir
- Ellerini düzenli yıka

Paylaşmak zorunda olursanız ne yapılmalı?

- Kabini çok iyi havalandır
- Yüzünüzü birbirinizden uzak tutmaya çalışın
- Gerekliyse siperlik/bariyer arkasından konuş

Bir müşteriye girdiğinizde ne yapılmalı?

- Müşterinin kurallarına uy
- Kabinine başkasını alma,
- Mümkün olduğunca kabinde çıkma
- Mümkünse temassız işlemleri kullan
- Mümkünse yüzeylere dokunmaktan kaçın, dokunursan ellerini yıka
- Boşaltma işlemlerini sadece kendin yap
- Sosyal mesafeyi kuru, tesislerin kurallarına uy

Güvenli olmadığınızı düşünüyorsanız - Hizmet verme



"Ter temiz ve işleme hazır"

Ellerini yıka ... Sosyal mesafeyi kuru ...
Kullandığın alet ve ekipmanı temizle ... Disiplini sağla...



Ellerini yıka ... Sosyal mesafeyi kuru ...
Kullandığın alet ve ekipmanı temizle ... Disiplini sağla...



Şantiyelerde Covid-19'dan Korunma ve Mücadeleye Yönelik İş Sağlığı ve Güvenliği



Ülkemizde Covid-19 küresel salgını ile ilgili ilk vakanın görüldüğü 11 Mart 2020 gününden itibaren özellikle salgına yönelik yeni önlemler alınmaya başlanmıştır. Bu önlemlerin başında yer alan çalışma hayatında salgını engellemeye yönelik uygun koşulların sağlanması ve sahadaki iş sağlığı ve güvenliği koşullarının daha da iyileştirilmesine yönelik faaliyetler kapsamında Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası-İNTES, Ocak 2019'dan bu yana Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü ile sürdürdüğü protokol çerçevesinde 2020 yılında "Salgın Döneminde Yapı İşyerlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği" projesini başlatmıştır.



Tüm ülke ekonomilerinin lokomotif sektörü olan inşaat sektörü çalışma koşulları gereği tehlikeli ve çok tehlikeli iş kolları arasında olup, sektörde bilinçlendirme ve farkındalık sağlamak adına devlet, çalışan ve işveren arasında güçlü iletişim köprüsünün kurulması her koşulda olduğu gibi bu salgın döneminde de büyük önem arz etmektedir. Başlatılan bu proje ile iş sağlığı ve güvenliği konusunda salgın hastalığa yönelik güncel gelişmelerin takip edilerek alınacak önlemlere ilişkin çeşitli dokümanların hazırlanması; mesleki tehlikelere maruz kalma potansiyelini en aza indirmek, farkındalık sağlamak ve yeni çalışma metodlarının çalışanlara aktarılabilmesi için eğitim programları ve içerikleri düzenlenmesi amaçlanmıştır.



Projenin tarafları olan İSGGM'nin uzmanları ile İNTES'in üye firmalarının iş güvenliği uzmanlarınca oluşturulan ve üyeleri arasında ASMÜD Teknik Müdürü ve İş Güvenliği Uzmanı Zeliha Temren'in de yer aldığı Teknik Çalışma Grubu tarafından salgın döneminde yapı işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğini sağlamak amacıyla aşağıdaki rehber dokümanlar hazırlanmıştır. İSGGM tarafından da onaylanan dokümanlar, www.isgintes.org adresinde yayınlanmaktadır.

- Şantiye Eğitim Programları,
- Maske Kullanım Rehberi,
- İnşaatlarda Kullanılan İş Elbiseleri ve Kişisel Koruyucu Donanımların Temizlenmesi ve Muhafazası Rehberi,
- Kontrol Listesi.

İNTES tarafından faaliyete geçirilen söz konusu sitede şantiyelerde Covid-19 virüsünden korunma ve mücadeleye yönelik soru ve cevaplar da mevcut olup, ziyaretçilerin konuya ilişkin merak ettiklerini sorabileceği bir platform da yer almaktadır.

EAPA, Yapı Malzemeleri Tüzüğü'nün Revizyonu Konusunu Görüşmek Üzere Toplantı Düzenledi

Yapı Malzemeleri Tüzüğü-CPR (Construction Products Regulation) kapsamında yer alan asfalt ve bileşenleri olan agregası ve bitümlü bağlayıcıların harmonize standartlarının sektöre sağladığı faydaları değerlendirmek ve Avrupa Komisyonu'nca yapılması planlanan CPR revizyonu için belirlenen seçenekler üzerinde görüş almak üzere Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA, 2 Temmuz 2020'de online bir toplantı düzenledi.

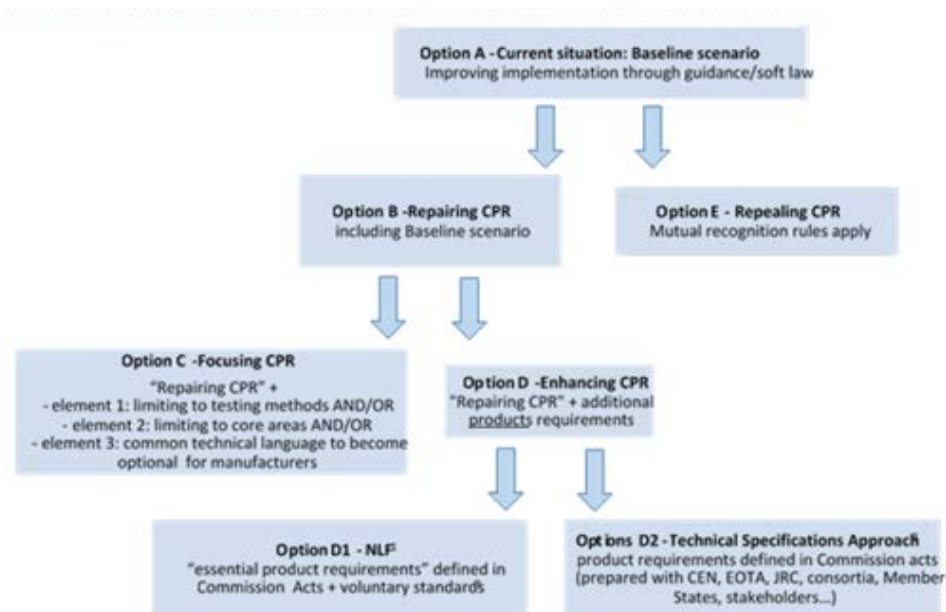
EAPA üyesi olarak ASMÜD'ün de katıldığı toplantıda, üyelere konu hakkında aşağıda belirtilen bilgiler verildi:

Kapsamında harmonize ürün standartlarını ve CE sertifikasyonunu bulunduran ve ülkemizde de uygulanan Yapı Malzemeleri Tüzüğü'ne ilişkin uygulamalar, 2019 yılında Avrupa Komisyonu tarafından değerlendirilmiştir. Yapılan değerlendirmede, yapı malzemelerinin sınır ötesi ticaretini artırıcı yönde olumlu katkıları olmasına rağmen ürünlere ilişkin harmonize teknik standartların hem teknik hem de yasal anlamda çözülemeyen kalite sorunlarına neden olduğu ve beklenen yararı sağlayamadığı belirtilmiştir. Özellikle harmonize standartların gerekleri harmonizasyon sisteminin dışında kalan ilave gerekleri içeren ulusal düzenlemeler ile çelişmiştir. Sonuç olarak CPR kapsamında hazırlanan standardizasyon sisteminden beklenen performans ve kalitenin elde edilemediği sonucuna varılmıştır.

Bu kapsamda, Avrupa Komisyonu karşılaşılan sorunları çözmek üzere CPR revizyonu ile ilgili seçenekleri ortaya koyan bir anket formunu 8 Nisan 2020 tarihinde yayınlamış ve 31 Ağustos 2020 tarihine kadar inşaat sektörünün görüş ve önerilerine açmıştır.

Yayınlanan anket formunda endüstriye A,B,C, D (alt seçenekleri D1 ve D2) ve E olmak üzere 5+2 seçenek sunulmuştur.

- **Seçenek A:** CPR düzenlemesini şimdiki hali ile bırakmak ve Avrupa Standardizasyon Kurumu-CEN'e yardım ederek standardizasyon işlemlerini iyileştirmek.
- **Seçenek B:** Belirlenen problemleri çözmek üzere CPR'ı revize etmek. Bu seçenek ile hedeflenen;
 1. EN 15804 standardı kapsamında yapı malzemelerinin çevresel performansını değerlendirmek ve bildirmek için harmonize bir metodu kapsaması,
 2. Onarım, yeniden kullanım ve geri dönüşümü kolaylaştırma zorunluluğu kapsamında, özellikle yapı malzemelerinin iklim ve çevresel etkilerini azaltmak için yeniden kullanımı teşvik eden bir dizi önlem alınması,
 3. Komisyona harmonize standartlar geliştirmesine yönelik bir dizi yetki verilmesi ve harmonize standartların ücretsiz olarak resmi gazetede mevcut olması.
- **Seçenek C:** Bu seçenek B seçeneği ile aşağıda belirtilen alt seçenekleri içermektedir:
 1. Sadece değerlendirme metodlarında genel teknik bir dil kullanılmasını sağlamak,
 2. Sadece belirli alanlar ile sınırlandırmak (Belirlenen alanlar dışındaki temel gerekler ve malzemeler için performans değerlendirmesi ve bildirimin üye ülkelerin mevzuatına göre yapılması)
 3. CE etiketine uygun çalışıp çalışmayacağına üreticinin karar vermesi ve kullanımı isteye bağlı harmonize standart olması.





- **Seçenek D:** B seçeneğinin tüm öğeleri ile CPR'yi genişletecek ekstra öğeleri içerir. Örneğin, performans değerlendirilmesi için ortak bir teknik dilin kullanılması zorunluluğunun yanı sıra ürüne ilişkin zorunlu minimum gerekler CPR sistemine dahil edilecektir. Bu işlem D1 ve D2 olarak tanımlanan iki şekilde yapılabilir:

Seçenek D1: Yeni Yasal Çerçeve yaklaşımına dayalı olarak malzeme gerekleri belirlenir. Standardizasyon taleplerinde temel gerekler belirtilir ve kullanımı isteğe bağlı olacak olan standartların geliştirmesi CEN'den talep edilir.

Seçenek D2: Malzeme gerekleri, Teknik Şartname Yaklaşımı ile belirlenir. Ayrıntılı gerekler Harmonize Teknik Şartnamelere dahil edilir. Şartnamelerde detaylandırılmış teknik malzeme gerekleri yer alır.

- **Seçenek E:** CPR revize edilmeksizin yürürlükten kaldırılacak ve harmonizasyonu gerekmeyecektir. Bu durumda ortak teknik dil, zorunlu harmonize standart, isteğe bağlı kullanılacak harmonize standart, inşaat işlerinde temel gerekler, performans beyanı hazırlama veya bildirim zorunluluğu olmayacaktır. Dolayısı ile CE işareti, sınıf veya

eşik değerler, uygunluğun değerlendirilmesi ve Avrupa Birliği düzeyinde malzeme sınıflandırmasına ilişkin koşullar bulunmayacaktır.

Yapılan toplantıda EAPA üyeleri, üretim yerine en yakın mesafede yerinde serilip sıkıştırılması gereken asfaltın sınır ötesi ticarete çokta uygun olmadığı ve ulusal şartname kriterleri ile çalışması nedeni ile CPR'ın ve ilgili standartların revize edilmesi gerektiği sonucuna vardı. Ancak en uygun çözümün hangi seçenek ile mümkün olacağı konusunun ülkelerin kendi içinde yapacağı değerlendirmeler ile aydınlığa kavuşturulabileceği belirtildi.

Harmonize asfalt standartları (EN 13108 serisi) ile CPR kapsamında gerekli olan "Fabrika Üretim Kontrolü" ve CE işaretlemesi sisteminin ülkemizde yaygınlaşmadığı ve beklenen faydanın sağlamadığı görülmektedir. Bu kapsamda ASMÜD CPR'ın revize edilerek standartların Avrupa ile ortak teknik bir dili sağlayacak şekilde sınırlandırmasının, temel gerekler ve malzemeler için performans değerlendirmesi ve bildirimin ülkelerin mevzuatına göre yapılmasının ve CE sertifikasyonunun gönüllülük esasına göre düzenlenmesinin ülkemiz şartlarına daha uygun olacağını düşünmektedir.

Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği'nin İkincil Malzemeler, Yan Ürünler Ve Atıkların Asfalt Karışımlarında Kullanılması İle İlgili Raporu

Hazırlayan: Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği, Mayıs 2017
Çeviri: Zeliha Temren, Yüksek Kimya Mühendisi, ASMÜD

GİRİŞ

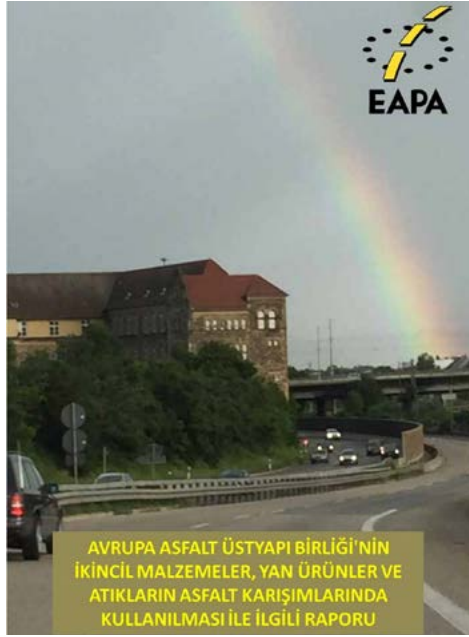
Günümüzde, Avrupa Birliği ekonomisi, atık yığınlarında önemli miktarda bulunan potansiyel ikincil ham malzemeleri kaybetmektedir. 2013 yılında Avrupa'da ortaya çıkan yaklaşık 2,5 milyar ton atığın 1,6 milyar tonu yeniden kullanılmamakta ve geri dönüştürülmemektedir. Sonuç olarak kullanılmayan atıklar Avrupa ekonomisinin kaybıdır. Atılan 1,6 milyar tonluk atığın 600 milyon tonunun geri kazanılabileceği veya yeniden kullanılabileceği tahmin edilmektedir.

Bu gerçekten hareketle, atıklarla ilgili 2008/98/EC yönetmeliği ile 1999/31/EC atık depolama yönetmeliği kapsamında Avrupa Komisyonu ve Avrupa Parlamentosu "Döngüsel Ekonomi 1.Paketi" gibi Komisyon iletişimini sağlamak üzere "Döngüyü tamamlama- Döngüsel ekonomi için bir AB eylem planı" geliştirmişlerdir.

Avrupa'da atıkların geri dönüştürülmesi ve yeniden kullanılmasının en yaygın zorluklarından biri, geri kazanılmış olan malzemenin kalitesine olan güvensizliktir. Ayrıca diğer bir belirsizlikte, geri kazanılmış malzemenin kullanımında işçilerin maruz kalabilecekleri potansiyel sağlık riskleridir.

Asfalt endüstrisi, eski asfalt kaplamalardan çıkan malzemeyi yeniden kullanarak veya geri dönüştürerek ve yeni asfalt üretiminde diğer birçok atık malzemeleri ikincil ham madde olarak (geri kazanılmış agregası gibi) kullanarak önemli bir rekora ulaşmıştır. Bu uygulamalar sayesinde endüstri birçok atık konusunda deneyim kazanmış ancak bazılarında da sınırlamalar getirmiştir. Ayrıca asfalt endüstrisi asfaltın çöpe gitmemesi gerektiğini ve diğer endüstrilerin atık problemlerine çözüm oluşturacak bir ürün olarak da görülmemesi gerektiğini her fırsatta ifade etmektedir.

Sonuç olarak Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği, Avrupa'da bitüm ve enerji tüketiminin azaltılmasında çok önemli bir potansiyeli sahip olan kazanmış asfaltın sıcak veya ılık asfalt karışım içinde yeniden kullanılmasını öncelikli olarak tavsiye etmektedir. İkinci olarak, EAPA günümüzde ve gelecekte atıkların işlenmesi, kullanılması ve uygulanması sırasında işçilerin ve halkın sağlık ve güvenlikleri ile çevreye, tekrar kullanılabilirliğine, geri dönüştürülmesine ve teknik performansına karşı bir dezavantaj yaratmadığının Risk Değerlendirme İşlemi ile belirlenmesi halinde atığın veya atıktan elde edilen malzemelerin asfalt içinde kullanılmasını tavsiye etmektedir.



Bu endüstri raporu, yeni asfalt karışımları içinde diğer endüstri atıklarının kullanılmasında ortaya çıkan fırsatlar ve sınırlamalar hakkında yapılan tartışmalara pozitif bir katkı sağlamak üzere hazırlanmıştır.

"Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği'nin ikincil malzemeler, yan ürünler ve atıkların asfalt karışımlarında kullanılması ile ilgili raporu" 31 Mayıs 2017 tarihli EAPA Genel Kurulunda onaylanmıştır.

Avrupa Asfalt Endüstrisi

Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği - EAPA (European Asphalt Pavement Association), asfalt yol yapımı ve bakımını yapan firmaların yanı sıra bitümlü karışım ve asfalt üreticilerini temsil eden bir Avrupa endüstri birliğidir. EAPA'nın 39 üyesi ve kısmi üyeleri mevcuttur.

İki tip üyelik statüsü vardır:

- Üyeler (Ulusal birlikler)
 - Kısmi üyeler (Avrupa, Hindistan, ABD ve Rusya'dan Firmalar)
- Halen 14 Avrupa ülkesinin ulusal endüstri birliği EAPA'ya üyedir. Bu ülkeler; Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Macaristan, İrlanda, Norveç, Slovenya, İspanya, İsveç, Türkiye, İngiltere'dir.

Avrupa'da 2015 yılında 260 milyon ton sıcak ve ılık karışım asfalt üretilmiştir. Asfalt; agregası, kum, filler, bitümlü bağlayıcı ve bazen de katkıların ilave edildiği bir karışımdır. Halen Avrupa'da 5,5 milyon km yolun % 90'ı asfalt malzemesi ile yapılmıştır.

Yıllar içinde asfalt, çok sıkı kalite güvence programları çerçevesinde belirli malzemelerin kullanıldığı yüksek teknik özelliklere sahip bir karışım olmuştur. Örneğin agregası şekli, boyutu, sertliği ve aşınma indeksi gibi özellikleri için verilen toleranslar genellikle % 5'den daha azdır. Yol üstyapısındaki, yerine (temel, yüzey tabakası gibi), fonksiyonuna (trafik yoğunluğu, kaymaya karşı direnç, gürültü azaltması gibi), iklim şartlarına (don sıcaklığından-yüksek sıcaklıklara) ve lokal olarak bulunabilen ham malzeme doğasına (kireçtaşı veya granit, farklı bitüm tipleri gibi) bağlı olarak çok sayıda çeşitli özelliklerde karışım tipleri mevcuttur. Kullanımında başarılı olması için ürünün dikkatli tasarlanması gerekmektedir.

Halen Avrupa'da yaklaşık 4500 asfalt plenti mevcut olup, 10.000'den

fazla firma asfalt üretmekte ve sermektedir. 180.000 çalışanı ile asfalt endüstrisinin cirosu yaklaşık 30 milyar Euro'dur.

Birçok ülke kazınmış asfaltı ve/veya yıkıntı atıklarını agrega ve bağlayıcının bir kısmı yerine yeniden veya geri dönüştürerek kullanmaktadır. Örneğin yılda kazınan 50 milyon ton asfaltın % 81'i geri dönüştürülmüş ve geri kalanın % 57'si yeniden kullanılmıştır.

Geri dönüşüm ile yeniden kullanım arasında kesin bir ayırım yapılmalıdır. 2008/98/EC Atık Çerçeve Yönetmeliğine göre:

- "Yeniden kullanım" atık olmayan ürünlerin ve bileşenlerin daha önce tasarlandığı amaca uygun olarak yeniden kullanılmasıdır.
- "Geri dönüşüm" atık malzemelerin ilk tasarım amacı veya diğer amaçlar için bir ürün, malzeme veya madde içinde yeniden işlenmesidir. Organik maddelerin yeniden işlenmesi bir geri dönüşüm işlemi olmakla birlikte, enerjinin geri kazanılması, yakıt olarak kullanılması veya dolgu işlemlerinde kullanılan malzemeler içinde yeniden işlenmesi geri dönüşüm kapsamında değerlendirilmez.

Atıkların korunması ve yönetimi ile ilgili yasal düzenlemeler ve politikalar kapsamında öncelik sırasına göre uygulanan atık hiyerarşisi aşağıda belirtilmiştir:

- (a) Atık oluşmasını önleme,
- (b) Yeniden kullanım için hazırlama,
- (c) Geri dönüştürme,
- (d) Enerjinin geri kazanımı gibi diğer geri kazanımlar
- (e) İmha etme

Amaç

Asfalt endüstrisi yeni asfalt karışımlarında kazınmış asfalt kullanımının artması için yapılan çalışmaları güçlü bir şekilde desteklemektedir. Endüstrinin amacı, kazınmış asfaltın mümkün olan en üst düzeyde yeniden kullanılmasıdır. Yeniden kullanım, hem ekonomik (çünkü içindeki agreganın yanı sıra bitüm de yeniden kullanılmaktadır) hem de çevresel olarak öncelikle tercih edilmektedir.

Yol yapımı yüksek hacimli işlemlerin yapıldığı bir endüstri alanı olduğundan, bazı atık malzeme tiplerin potansiyel imha yeri olarak mevzuat düzenleyicilerin ilgisini çekmektedir. Karmaşık atık mevzuatının yanı sıra atıkların geri dönüştürülmesinde tehlike sınıfının belirlenmesi ve risk değerlendirmesi işlemleri de karmaşıktır.

Atıkların depolama sahalarında imhasının zorluğu gittikçe arttığından, atık çıkaran üreticiler, yüksek hacimli işler yapan yol yapım endüstrisini, atık yığınlarının imhasına ve atıkların geri dönüştürülmesine yardımcı bir alan olarak görmektedirler. Ekonomiyi yönlendirenler de atık yönetiminde önemli bir rol almaktadır.

Son zamanlarda, bazı ülkelerde bir zamanlar kullanılmış olan ve içeriğinde katran ve asbestos gibi önemli katkıları da bulunduran özel asfalt karışımları sorun olmaya başlamıştır. Yapısı ve konsantrasyonuna bağlı olarak bir katrının iş sağlığı, çevre ve gelecekte yeniden kullanılabilirlik açısından kabul edilemez riskler içermesi durumunda, bu katkıyı içeren karışımların sıcak geri dönüşümünün veya sıcak yeniden kullanımının reddedilmesi gerekmektedir. Asfalt endüstrisi, karışıma ilave edilecek katrının risklerinin belirlenmesi amacıyla yapılan girişimleri güçlü bir şekilde desteklemektedir.

EAPA bu doküman ile atık ve atık türevli ürünlerin (yan ürünler veya

üretimden çıkan nihai atıklar gibi) bitümlü karışımlarda kullanılması konusunda bir endüstri pozisyonu oluşturmayı amaçlamıştır.

Kazınmış Asfalt

Kazınmış asfalt kullanımı, yeniden kullanım tekniğinin en genel uygulamasıdır. Birçok ülkede yaygın olan bu uygulama ile karışım dizaynına bağlı olarak %10'dan %90'a kadar değişen oranlarda (bazı soğuk karışımlarda %100'e varan oranda) kazınmış asfaltın yeni asfalt karışımı içinde kullanımı son 25 yılda önemli ölçüde artmıştır.



Buna rağmen Avrupa'da, içeriğinde kömür katranı bulunan (50 mg/kg'dan fazla) kazınmış asfaltlar, 20. Yüzyıl yasalarına göre tehlikeli atık olarak sınıflandırılmış ve sıcak bir işlemle yeniden kullanılması yasaklanmıştır. Geçmişte asfalt karışımlarında kömür katranı ve diğer katran distilatları kullanılırken, bugün bitüm kullanılmaktadır. İçeriğinde yüksek oranda çok halkalı aromatik hidrokarbon (PAH-Polycyclic Aromatic Hydrocarbons) bulunduran asfalt karışımlarının geri dönüştürülmesi ve yeniden kullanımı yasal bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bazı ülkelerin kullandığı maden kömüründen elde edilen katran tipi oldukça düşük PAH içermesine rağmen, yüksek oranda fenol içermektedir. Asfalt endüstrisi sıcak geri dönüşüm ve sıcak yeniden kullanım işlemlerinde içeriğinde 50 mg/kg'dan fazla PAH içeren kazınmış asfaltı tanımlamak için Avrupa çapında yapılan girişimleri güçlü bir şekilde desteklemektedir. EK-1'de konu hakkında daha geniş bilgi verilmiştir.

İkame

Atık malzemelerin sıcak bitümlü karışım içinde kullanılmasında en çok kullanılan teknik, asfaltın bileşenleri olan bağlayıcı veya agreganın bir kısmı yerine atık veya atık türevli ürünlerin ikame edilmesidir.

Bu uygulamada aşağıda belirtilenler ile sınırlı olmayan potansiyel bir dizi atık malzemesi kullanılmaktadır:

- Döküm kumu
- Geri dönüştürülmüş agrega
- Geri dönüştürülmüş cam
- Geri dönüştürülmüş plastik
- Çatı membran ve şingil
- Otomobil lastiği kırıntısı

- Kullanılmış katalizör incesi
- Çeşitli tip cürufalar
- Çeşitli tip uçucu küller (enerji santrallerinden)

Çok geniş kapsamlı olmayan bu listeye gelecekte birçok yeni atık eklenebilecektir.

Bu malzemelerin performans üzerindeki faydalarını kanıtlayan bazı çalışmalar bulunmasına rağmen atık kullanımının dikkatlice incelenmesi ve tasarlanması gerekmektedir.

Risk Yönetimi

Atık yığınları içinden geri kazanılan bir madde olan bitüm veya asfaltın kullanımı ile sosyal fırsatlar ve iş olanakları yaratılmaktadır. Asfaltın ve sürdürülmesi gerekli asfalt endüstrinin sağladığı çevresel fayda büyük bir öneme sahiptir.

Asfalt karışımlarında ikincil malzemelerin, yan ürünlerin ve atıkların kullanımının avantajlarının yanı sıra dezavantajları da olabilmektedir. Örneğin çatı malzemelerindeki bitümün, orijinal bitüm yerine kullanılması, CO2 emisyonunu azaltmakla beraber içeriğindeki bitüm tipi veya diğer maddeler nedeni ile bazı uygulamalarda işçi sağlığı açısından riskli olabilmektedir. Bu nedenle, asfalt karışımlarında ikincil malzemelerin, yan ürünlerin ve atıkların kullanımı dikkatlice incelenmelidir. Asfalt içinde bu malzemeler kullanılmadan önce kullanım amacı belirlenmelidir:

- Önemli bir bileşen yerine 1:1 ölçüde kullanılabilir mi?
- Özelliklerini ve sonuç olarak asfaltın kalitesini iyileştirir mi?
- Zararsız bir şekilde ve asfaltın özelliklerini tehlikeye sokmadan, ikincil malzemeyi, yan ürünü veya atığı bertaraf etme yöntemi olarak mı kullanılıyor?

Bazı durumlarda, her üç amaç da gerçekleşmiş olabilir, ancak risk değerlendirmesi gerekli olup sonuçlarının dikkate alınması çok önemlidir. Geleneksel olmayan malzemelerin ve özellikle tehlikeli olarak sınıflandırılacak olan atık yığınlarının bitümlü uygulamalarda kullanılması potansiyel bir risk oluşturmaktadır. Atık gerçekte son derece hassas, yasal yaptırımları olan ve risk içeren çevresel bir sorundur. Bu nedenle atıkların bertarafı ve/veya geri dönüşümünün çok dikkatli bir şekilde ele alınması ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Kamunun konuya olan ilgisi de, bu tür uygulamalarda atık madde kullanımının etkilerinin dikkatlice değerlendirilmesini gerektirmektedir.

Aşağıdaki şartların sağlanması durumunda ikincil malzemeler, yan ürünler ve atıklar bitüme veya asfalta katılabilir:

- İşleme, kullanım ve uygulama sırasında veya gelecekte, çalışanların ve genel olarak kamunun sağlığına ve güvenliğine yönelik bir dezavantajı yoktur.
- Kullanım sırasında veya gelecekte çevresel etkileri yoktur ve/veya yasal bir sorun yaratmaz.
- Asfaltın gelecekteki (çoklu) yeniden kullanımı ve geri dönüştürülebilirliği tehlike altında değildir.
- Asfaltın teknik ürün performansı üzerinde olumsuz önemli bir etkisi yoktur.
- Aynı performansta daha kalın tabakalar gerektirmesi gibi olası teknik performans sorunları dikkate alındığında, müşteri açısından maliyet etkinliği oldukça yüksek çözümler sunar.

- Asfalta atık katılması, asfaltın sunduğu çözümler ile alternatif üstyapılara karşı sağladığı rekabet üstünlüğünü etkilemez.

Geçmişte, çeşitli katkı maddelerinin, ürünlerin veya atıkların asfalta katılması, bazı modifiye asfalt karışımları gibi yeniden kullanılabilirliği/geri dönüştürülebilirliği ve/veya çevresel konularda sorunlara neden olmuştur.

Mevzuata göre, bitüm veya asfalt üreticileri ürünlerinin sağlık, güvenlik ve çevresel tehlikelerini ve risklerini değerlendirmeleri gerekmektedir. Karışım bileşenlerinin sağlık, güvenlik ve çevresel potansiyel etkilerinin farkına varılması için, endüstriler sistematik olarak tedarikçilerin ve bu katkıları veya ikame malzemelerini üretenler tarafından sağlanan Ürün Güvenliği ve Çevre Veri Formu'nun kullanımını tavsiye etmektedir

Risk Değerlendirmesi

Bitümlü karışımlara katılmak üzere bir atığı veya atık türevli bir ürünü kabul etmeden önce bir Sağlık, Güvenlik ve Çevre risk değerlendirmesi yapılmalıdır. Atık malzemelerinin, bitüm ve asfalt içinde kullanılması için yapılması gereken risk değerlendirmesinde özellikle dikkat edilmesi gereken 4 önemli sorun aşağıda belirtilmiştir:

- Atık tipi - Örneğin atığın sınıflandırılması; şimdi veya gelecekte sağlıktan çevreye kadar her alanda ne kadar tehlikeli ve zararlı olduğu,
- Mekanik riskler - Atık malzeme içeren bitümün örneğin mekanik şoka, aşınmaya, doğal olaylara, su altında kalma gibi etkilere karşı dayanma direnci,
- Bitüm ile kimyasal / fiziksel riskleri - Atıkların bitüm ile özel reaksiyonu ve bu reaksiyonun sağlık veya çevre üzerindeki olası etkileri. Ayrıca bitümün / asfaltın işlenmesi, kullanılması ve uygulanması kapsamında atık davranışı



- Yaşam Döngüsü Sağlık ve Çevresel riskler - Sonlu kullanım ömrü boyunca ortaya çıkan riskler. Örneğin bir yol üstü yapısı ve kullanım ömrü sonunda yeniden kullanım, geri dönüşüm, bertarafı gibi hususlar.

Bir uygulamayı bugün geçerli kılan varsayımlar gelecekte farklı olabilmektedir. Bu kapsamda, "son teknoloji"lerin kullanıldığı deneylere göre değerlendirme yapılması önemlidir.

Ayrıca, atık içindeki bitümün kullanılması ile ilişkili işleme teknikleri geliştirilmektedir. Mevcut uygulamaların risklerini gözden geçirmek ve yeni belirlenen konularda atık sahiplerine tavsiyelerde bulunmak gerekebilir.

Bu nedenle, kalıcı riskin değerlendirilmesi, potansiyel bir iş fırsatının ticari değerlendirmesinin esasını oluşturmaktadır. Örnek olarak, yukarıdaki paragrafta belirtildiği üzere listelenen atıkların temel kimyasal risklerine ilişkin bazı göstergeler aşağıda verilmiştir:

- Döküm kumu: Ağır metaller, fenoller, PAH'lar
- Geri dönüştürülmüş cam: Cam katkı maddeleri
- Geri dönüştürülmüş plastik: Klorlu bileşikler
- Çatı membranları ve şingillardan geri kazanılan bitüm: Yüksek derecede oksitlenmiş bitüm, asbest, çeşitli katkıları, PAH'lar
- Kullanılmış otomobil lastikleri (parçalanmış kauçuk): PAH'lar, benzo-tiazol, çeşitli katkıları
- Kullanılmış katalizör tozları: Ağır metaller
- Çeşitli tip cürufur: Ağır metaller
- Çeşitli tip uçucu küller (elektrik santralleri): Metaller (ağır), sülfatlar

Sonuçlar

Su geçirmezlik özelliği ve reaksiyona girmeyen doğası nedeniyle kullanımı mümkün olan bitümlü malzemeler, bitüm içeren atık yığınları yeniden kullanım veya geri dönüşüm yöntemleri vasıtasıyla çok çeşitli uygulamalarda kullanılmaktadır. Bununla birlikte, uygulamalarda atık içindeki bitümün kullanılmasından dolayı, üretilen yeni ürünün bozulmasından veya sağlığa ve çevreye zarar verebilen işlemlerden kaynaklanabilecek potansiyel büyük yükümlülükler ortaya çıkmaktadır.

EAPA, Avrupa'da bitüm tüketiminden tasarruf edilmesinde çok önemli bir potansiyele sahip olan kazınmış asfaltın sıcak ve ılık asfalt karışımlarında yeniden kullanılması uygulamasına birinci derecede öncelik verilmesini tavsiye etmektedir.

İkinci olarak EAPA, atık veya atık kaynaklı malzemeler üzerinde yapılan risk değerlendirmesi sonucu aşağıda belirtilen şartları sağlaması koşulu ile asfalt içinde atıkların kullanılmasını önermektedir:

- İşleme, kullanım ve uygulama sırasında şimdi veya gelecekte, çalışanların ve genel olarak kamunun sağlığına ve güvenliğine yönelik bir dezavantajı yoktur.
- Kullanım sırasında veya gelecekte çevresel etkileri yoktur ve/veya yasal bir sorun yaratmaz.
- Asfaltın gelecekteki yeniden kullanımı ve geri dönüştürülebilirliğini tehlikeye düşürmez.
- Müşteriler için maliyet etkinliği oldukça yüksek çözümler sunar.
- Asfaltın şimdiki ve gelecekteki teknik ürün performansı üzerine olumsuz bir etkisi yoktur.
- Asfalta atık katılması, asfaltın sunduğu çeşitli çözümler ile alternatif

üstyapılara karşı sağladığı rekabet üstünlüğünü etkilemez.

- Atık ilavesi ile bitüm veya asfaltın sağlık ve çevresel olarak sınıflandırılmasını etkilemez.

EK 1 - Katran İçeren Eski Üstyapılar

Katran ile bitüm arasında genel bir kavram karışıklığı mevcuttur. Aslında her iki ürün birbirinden oldukça farklıdır. Katran kömürün destilasyonundan elde edilirken, bitüm ham petrolün destilasyonu sonucu çıkmaktadır. Avrupa'da katran geçmişte kullanılmış iken bugün asfalt karışımlarında sadece bitüm kullanılmaktadır.

İyi bir teknik performansına rağmen katranı terk etmenin nedenlerinden biri yüksek oranda kanserojenik PAH'lar (Polycyclic Aromatic Hydrocarbons-Çok Halkalı Aromatik Hidro Karbonlar) ve / veya fenol içermesidir. Diğer katran distilatları (daha hafif yağlar) katkı olarak kullanılmaktadır ve PAH içeriği ile ilgili daha sıkı düzenlemelere uygunluğunu sağlamak üzere sürekli olarak iyileştirilmiştir.

Katran içeren asfaltların atığı tehlikeli olarak kabul edilir ve sıcak geri dönüşümüne izin verilmez. Kazılmış asfalt belirli bir sınır değerinden daha fazla PAH ve/veya fenol içeriyorsa "Katran içeren asfalt" olarak dikkate alınmalıdır. Bazı ülkelerde soğuk tekniklere güvenilerek bağlayıcı veya bağlayıcısız geri dönüşüm tekniğine izin verilmektedir (bitüm emülsiyonu, köpük bitüm ve/veya hidrolik bağlayıcılar).

"Katran içeren asfalt"ın tanımı ülkeden ülkeye değişir. Birçok Avrupa ülkesinin ulusal mevzuatında farklı sınır değerler mevcuttur. Bu düzenlemelerin yanı sıra Avrupa Birliği mevzuatı kapsamında, EURAL atık listesinde şöyle bir tanım vardır: "Geri Kazanılmış Asfalt %0,1'den fazla kömür katranı içeriyor ise tehlikeli atık olarak kabul edilmelidir."

AB Komisyon Hizmetlerinin Çalışma Belgesi'nde atık depolarına ilişkin olarak, en fazla 25 mg/kg PAH içeren bitümlü karışımlar reaksiyona girmeyen atık olarak belirlenmiştir (Avrupa Komisyonunun atık mevzuatı-Mart 2002 Bilimsel ve Teknik Gelişmelere Uyumlaştırma Komitesi - "Kriterler ve atık depolama sahalarında atık kabul işlemleri").

Kazınmış asfaltı geri dönüştürmek/yeniden kullanmak için önce içeriğinde katran olup olmadığının belirlenmesi gerekir, konu ile ilgili bir dizi en iyi uygulama örnekleri mevcuttur:

- Bir yol kesimini sökerek kaldırmak veya kazımak için söz konusu kesimin yapım ve bakım tarihçesini çıkarmak gerekir. Herhangi bir potansiyel tehlikeli madde içeren karışımın üreticisinin genel sorumluluğu gereği, konu ile ilgili bilgi sağlamak yol sahibinin sorumluluğudur. Genellikle bu araştırma, belirli bir projede kullanılan karışımın katran kullanılması olasılığı konusunda çok yararlı bir fikir verecektir.
- Projeye başlamadan önce, yarı kantitatif arazi yöntemleri ile desteklenmiş bir tam set laboratuvar deneylerine dayalı iki aşamalı deney planı geliştirilir.
- Avrupa'da mevcut olan yarı kantitatif yöntemler, katran içeriği onbin mg/kg PAH sınırı dahilinde olan üstyapı tabakalarının belirlenmesinde genellikle yeterli olmaktadır.
- EAPA mevcut üstyapıların olası katran içeriğini tespit etmek için uygulanan işlemleri, daha detaylı olarak, "Asfalt karışımlarının geri dönüşümü ve asfalt kaplama atıklarının kullanımı ile ilgili Endüstri Raporu" dokümanında belirtmiştir.