# TOPLANTI TUTANAĞI

| | |
|---|---|
| **Toplantı** | **R ve S Sınıfı Araçlar Test ve Belgelendirme İşlemleri Genel İstişare Toplantısı** |
| **Tarih** | 03.09.2018 |
| **Saat** | 10:00-13:00 |
| **Yer** | Orta Anadolu İhracatçı Birlikleri, Balgat/Ankara |
| **Moderasyon** | M. Selami İleri (TARMAKBİR) |
| **Sekreterya** | TARMAKBİR |

**Giriş:**

**28.12.2016 tarih ve 29932 sayılı Resmi Gazete'de**, faaliyet konumuz olan tarım makineleri ile ilgili çeşitli mevzuatlar yayımlanmıştır. Bu mevzuatlardan "Fren Gereklilikleri Hakkında Tarım ve Orman Araçlarının Tip Onayı İle İlgili Yönetmelik (AB/2015/68)"; T (traktörler), C (paletli traktörler), R (römorklar) ve S (traktörle çekilen dingilli ekipmanlar) sınıfı araçlar için bir takım fren zorunlulukları ile de traktör ile çekilen araç arasında (R ve S) bir takım uyum gereklilikleri getirmektedir. **Bu Yönetmeliğe göre, R ve S sınıfı çekilen araçlar, dingil yükü ve tasarım hızı ile bağlantılı olarak atalet tipi, hidrolik ya da pnömatik fren tertibatları donatılacak, bu fren sistemlerinin traktörden kontrol edilmesi sağlanacaktır.**

Konu ile ilgili ilk genel toplantı, MARTEK Traktör Alt Komitesi'nin kararı gereği, **TARMAKBİR ev sahipliğinde 14 Haziran 2017 Çarşamba günü Ankara'da yapılmıştır**. Toplantıya 8 traktör, 5 ekipman imalatçısı, 3 test kurumu ve ilgili kamu kurumlarından temsilciler katılmıştır. Bu toplantının ardından, 22 Haziran 2017 ve 23 Ağustos 2017 tarihlerinde yaptığı e-duyurularla, mevzuat, örnek uygulamalar ve süreç hakkında Üyelerini bilgilendirmiştir.

**Katılımcı Kurumlar**
Ekli dokümanda belirtilmiştir.

**Yapılan Değerlendirmeler:**

1. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından önümüzdeki aylarda söz konusu testleri gerçekleştirmek üzere teknik servis ataması gerçekleşecektir.

2. AB/167/2013 mevzuatı, "R kategorisi römorklar ve S kategorisi birbiriyle değiştirilebilir çekilen donanım, C kategorisi paletli traktörler, T4.1 ve T4.2 kategorileri özel amaçlı tekerlekli traktörler için imalatçı, bu Yönetmelik kapsamında onay başvurusunda bulunmayı ya da ilgili ulusal şartlara uymayı tercih edebilir" hükmüne amirdir. Dolayısıyla firmalar iki mevzuat konusunda seçim yapmakta serbesttir. Bu kapsamda ulusal mevzuatın AB/167/2013 mevzuatı ile ne ölçüde uyum sağlayacağı önem kazanmaktadır.

3. Traktör üreticisi firmalar teknik dokümanlarında traktöre bağlanan araçlarla ilgili limit değerlere yer vermektedir. Bu limit değerler gereğince de ayak freni ile uyumlu hidrolik/ pnömatik çıkışları temin etmektedir. Sorun, tarım römorkunu satın alacak kişinin bu limitlere uyup uymayacağı, buna limitlere uygun araçları traktöre bağlayıp bağlamayacağı ile ilgilidir. Bu konudaki genel tecrübe, en güvenli değil, en ucuz çözümün uygulandığıdır. Bu yüzden sistemin takibinin yapılması elzemdir. Bu da ancak tescil ve denetim mekanizmalarının kurulması ile mümkün olabilecektir.

İlgili mevzuatlar gereği traktörlerin ve biçerdöverlerin tescili zorunlu olmakla birlikte, tarım römorkları ve diğer tarımsal mekanizasyon araçları için böyle bir mecburiyet söz konusu değildir. Ulusal veya AB mevzuatından bağımsız olarak, tescil sisteminin getirilmesi ile ürün takibi, ürün güvenliği ve denetimi,

periyodik kontrol gibi konularda arzu edilen seviyeye ulaşılacağı öngörülmektedir. Bu uygulama, üreticiler arası haksız rekabetin önlenmesi açısından da önemlidir. Çünkü söz konusu teknik gereklilikler, ürün fiyatlarına ek bir maliyet olarak yansıyacaktır. Mevcut durumda bile denetimlerin yetersiz olması yüzünden, firmalar arası haksız bir rekabet söz konusudur.
Diğer yandan tescil sisteminin getirilmesi ile ürün kimliğine tam ve hızlı erişim sağlanması, ürün gruplarına özel sağlıklı istatistiki verilerin oluşturulması, ürün takibi, makinaların deney raporuna anlık erişim imkanı (piyasa denetimleri), kayıt dışı ürünlerin belirlenmesi gibi konularda da büyük bir gelişmenin yaşanacağı öngörülmektedir.

Römorkların tescil işlemi sırasında traktör ruhsatının istenmesi, römork-traktör fren uyumu açısından son derece önemlidir. Bu ön denetimle, fren sistemleri açısından birbiriyle uyumsuz traktör-römork eşleşmesinin önüne geçilecektir. Bununla birlikte bu sistemin %100 bir kontrol sağlamayacağı ortadadır. Bakiye sorunların, yol denetimleri ile büyük oranda aşılabileceği öngörülmektedir.

4. AB üyesi bir ülke olmayışımız, 167/2013 kapsamında alınması muhtemel tip onay belgelerinin, AB ülkelerinde geçerliliği olmamasına sebeptir. Bu durum, ulusal mevzuatın (AİTM) öne çıkmasına sebep olmaktadır. Ulusal mevzuatın daha esnek olacak şekilde kurgulanması, kısa vadede imalatçı firmaları destekler görünse de, orta ve uzun vadede uluslar arası arenada rekabet güçlerinin zayıflamasına yol açacaktır. Diğer yandan esnekliğin ölçüsü oranında da yol güvenliği tehlikeye girecektir. Bu cümleden olarak uygulanabilir bir ulusal mevzuatın oluşturulması için öncelikle traktör, tarım römorku ve test kuruluşlarının bir değerlendirme toplantısı yapması önemlidir. Bu toplantıyı takiben ulusal mevzuatın güncellenmesi için Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinasyonunda TSE, TAMTEST ve TARMAKBİR temsilcilerinin katılacağı bir toplantı düzenlenmesi faydalı olacaktır.

5. Bu süreçte TS 585'in ve ulusal mevzuatın (AİTM), AB/167/2013 ile hangi ölçüde örtüştüğü konusunda çalışma yapılması önemlidir.

6. Otomotiv sektöründe geçmiş dönemlerde çekici ve römork mevzuatlarında yaşanan sorunların ve bu sorunlar kapsamında edinilen tecrübelerin, günümüz mevzuatında dikkate alınması yararlı olacaktır.

**Address: Meşrutiyet Cad. No:31/6 Kızılay/Ankara | TURKEY**
**T: 00 90 312 4193794 (3 Hat/Lines) F: 00 90 312 4193753**
**Web: http://www.tarmakbir.org @: tarmakbir@ttmail.com tarmakbir@tarmakbir.org**