

Универзитет у Крагујевцу
Факултет инжењерских наука



Назив студијског програма: Машинско инжењерство

Ниво студија: Основне академске студије

Модул: Друмски саобраћај

Предмет: Одржавање моторних возила и мотора 1

Број индекса: 225/2008

Матко Р. Радисављевић

**Технички преглед возила, као једна од
специфичних технологија одржавања
возила**

завршни рад

Комисија за преглед и одбрану:

1. др Божић В. Крстић, ред. проф.

2. _____

3. _____

Датум одбране: _____

Оцена: _____

У оквиру овог завршног рада кандидат треба да опише законску регулативу, начин вршења техничког прегледа, могућност употребе савремених технологија, да да сажет приказ тока техничког прегледа и да да конкретан пример проблема који се јављају у вршењу овог посла.

Препоручена литература:

[1] Божидар В. Крстић: Техничка експлоатација моторних возила и мотора, Крагујевац , 2009.

Крагујевац, 26.9.2011.

ментор:

др Божидар В. Крстић, ред. проф.

Универзитет у Крагујевцу

Машински факултет у Крагујевцу

Катедра за МВМ

КАТЕДРИ ЗА МВМ

Предмет: Одржавање моторних возила и мотора 1

Предлог теме за **завршни рад** за студента **Матка Радисављевића**, рег.бр. 225/2008

Предлажем Катедри за МВМ да прихвати радни назив теме за **завршни рад** кандидата **Матка Радисављевића**, рег.бр. 225/2008:

„Технички преглед возила, као једна од специфичних технологија одржавања возила “

У оквиру **завршног рада** посебну пажњу треба обратити на следеће:

- Законска регулатива у области моторних и прикључних возила. Стање, могућности поштовања исте. Дилеме и проблеми у пракси.
- Услови потребни за формирање линије техничког прегледа и добијање дозволе за рад.
- Опрема која се користи на линијама техничког прегледа
- Начин провере усаглашености саобраћајних-експлоатацијских прописа са постојећом законском регулативом код нас и у свету
- Основе методологије спровођења техничког прегледа, са посебним освртом на идентификацију возила, провере кочних карактеристика и еко теста
- Специфичности спровођења техничког прегледа возила (На конкретним примерима возила: вишеосовинска возила, трактори, возила за превоз опасних материја, возила за јавни превоз путника,..., дати методологију спровођења техничког прегледа.
- Могућности примене савремених техника вршења техничког прегледа.
- Могућности унапређења постојећег стања вршења техничког прегледа код нас.

14.09. 2011.год.

Предметни наставник: Др **Божидар В. Крстић**, ред. проф.

Катедра сагласна са предложеним називом и садржајем теме дипломског рада.

Шеф Катедре за МВМ: др **Драгољуб Радоњић**, ред. проф.

Резиме

С обзиром на добијену тему која је специфична и врло интересантна по својој природи у смислу изучавања, покушаћемо да је истражимо системским приступом у целини како би били у стању да је што боље схватимо. У том смислу користићемо домаћу и страну литературу која нам је на располагању, са назнаком да све овде представљено је у вези са нацртом новог Правилника о техничком прегледу возила, који треба да је последица новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима. Тај акт треба да донесе велике промене и побољшања у овој области, па ће у раду бити описане мере, обавезе, поступци и начин извођења техничког прегледа возила које ће се користити у, надамо се, врло скоријем времену.

Кључне речи: Технички преглед, неисправност возила, контролор

Abstract

Considering the given subject which is specific and very interesting by its nature in sense of studying, we will try to research it by system approach in whole in order to be in position to understand it better. In that way we will use home and foreign literature which is at our disposal, indicating that everything presented here is in relation with drafting of Regulation book of technical inspection of vehicles, which is intended to be consequent to new Law of traffic security on the roads. That act is supposed to bring big changes and improvements in this area, considering that in this work will be described measures, obligations, acts and ways of performing technical inspections of vehicles that will be used, hopefully, very soon.

Keywords: Technical inspection of vehicle, malfunction of vehicle, cotrolorer

Садржај

Садржај	6
1.0 Увод.....	7
2.0 Законска регулатива	8
3.0 Услови потребни за формирање линије ТП	10
4. Услови и начин вршења техничког прегледа	22
5. Ток техничког прегледа возила	25
6.1 Специфични случајеви техничког прегледа возила.....	42
7.1 Могућност примене савремених техника за унапређење рада на техничком прегледу	50
8.0 ЗАКЉУЧАК	52
9.0 Литература.....	54

1.0 Увод

Ради утврђивања техничке исправности моторних и прикључних возила врши се технички преглед тих возила, где се утврђује да ли је моторно, односно прикључно возило технички исправно и да ли испуњава друге техничке прописе и услове за учешће у саобраћају.

Технички преглед возила је скуп прописаних радних операција при којима се одговарајућим мерењима и поређењем измерених величина са прописаним вредностима, као и визуелним прегледом без или уз коришћење одговарајућих алата, без битних расклапања, утврђује техничка исправност уређаја и опреме, односно техничка исправност возила у целини. Технички преглед возила је делатност од општег интереса, коју може да обавља само привредно друштво које испуњава прописане услове и које за то добије овлашћење.

Врсте возила за које су прописани услови које морају испуњавати привредна друштва и за чије вршење техничког прегледа се дају овлашћења су:

- mopеди и мотоцикли,
- моторна возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг, осим mopеда и мотоцикала,
- возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг, осим mopеда и мотоцикала,
- возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг, осим зглобних аутобуса, тролејбуса и прикључних возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг,
- возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг, осим тролејбуса,
- тролејбуси.

Наравно поред ове поделе возила која подлежу техничком прегледу, су и специјална возила, возила за транспорт опасних материја итд. а за чије обављање техничког прегледа постоје специјални правилници и билтени. С тим у вези овај рад се базира на техничком прегледу возила која не спадају у специјалну категорију возила.

2.0 Законска регулатива

Прописи и законска регулатива које дефинише рад станица за технички преглед возила су:

1. Закон о безбедности саобраћаја на путевима, ступио на снагу 25.07.2009 године, а примена почела након шест месеци од дана ступања на снагу истог.
2. Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима, ступио на снагу 20.09.2010 године.
3. Правилник о техничком прегледу возила Донет 1984 године. Овде се мора истаћи напомена да је у горе наведеном Закону о безбедности саобраћаја на путевима, предвиђено да се донесе нови Правилник о техничком прегледу возила, чији нацрт већ дуго постоји, али, нажалост, неажурношћу надлежних институција, овај акт још није донешен, што јако отежава рад на станицама техничког прегледа возила.
4. Правилник о регистрацији моторних и прикљичних возила
5. Техничка упутства произвођача уређаја (упутства за монтажу и одржавање уређаја) и упутства произвођача за руковање уређајима и опремом, као и њихов превод на српски језик, уколико произвођач није из Републике Србије.
6. Стручну литературу за обуку и унапређење знања контролора који врше технички преглед возила одређену од стране Агенције за безбедност саобраћаја.

Овим прописима је регулисан и одређен начин вршења техничког прегледа возила, услови који возила морају испуњавати, да би се могла кретати путевима, као и остали услови потребни за рад станице техничког прегледа.

Међутим, у пракси се често наилази на проблеме и немогућност поштовања тих прописа, Наиме, баналан је пример трећег стоп-светла, које поседују модерна возила. У старом Правилнику о подели и техничким условима за возила, број исте групе светала на возилу је морао бити паран, па би се сва та возила, строго гледајући прописе, морала проглашавати неисправна. Исти случај је са резервним пнеуматиком, који је по ранијим прописима морао бити исти као и остали на возилу и то по свим карактеристикама, а многа савремена возила поседују тзв. мали резервни точак, или само средства за поправку оштећеног радног пнеуматика. Доношењем нових прописа, ове нелогичности су исправљене, али увек постоје проблеми који доводе у дилему.

Још један од проблема који тренутно муче контролоре на линијама техничког прегледа је неодређеност и недефинисаност одређених делова ових аката. Наиме, у нашој земљи се врло често дешава да се правила донешена одређеним Законима или Правилницима, мењају

Уредбама или неким другим подзаконским актима. Последњи случај је примена зимских пнеуматика у зимском периоду године. Иако је првобитно било прописано да је на возилу обавезно поседовати сва четири зимска пнеуматика, политичари, не слушајући струку, доносе уредбу о “не морању” поштовања истог, већ да је довољно имати их само на погонским точковима. Следећи пример, таква стална мењања прописа, недефинисани и непрецизно задати услови, стварају велике проблеме контролорима, терајући их да се баве обичним тумачењем, а не спровођењем тих прописа.^[5]

3.0 Услови потребни за формирање линије ТП

Привредно друштво које жели да добије дозволу за обављање ове делатности, мора да буде регистрован у надлежној институцији, Агенцији за привредне регистре, као и да испуни све прописане услове у погледу:

- грађевинског објекта са прилазним и излазним путевима,
- уређаја и опреме за вршење техничког прегледа,
- стручног кадра.

3.1 Објекат



Слика 1. Станица техничког прегледа са више технилошких линија

Објекат за вршење техничког прегледа возила је грађевина која представља физичку или техничко-технолошку целину у којој се налази простор - технолошка линија у којем се врши

технички преглед возила. Он је грађевински пројектован на начин који омогућује извршење примарне функције самог објекта. Основни физички и технолошки елементи грађевинског објекта за вршење техничког прегледа чине:

- административна канцеларија,
- просторија за странке,
- канал за преглед доњег строја возила,
- технолошка линија за вршење техничког прегледа возила (простор у објекту у којем се на међусобно повезаним радним местима врши технички преглед возила),
- прилазни пут са специјалним вратима,
- специјалан под
- одговарајућа запремина ваздушног простора (замишљени квадар) у делу изнад канала,
- електрична, водоводна и канализациона инсталација.

У објекту за вршење техничког прегледа возила мора постојати просторија за централни рачунар техничког прегледа и за чување прописаних евиденција и печата. Административна канцеларија мора бити прописно технички обезбеђена у погледу заштите од провале и у њој мора постојати и користити се метална каса која мора бити обезбеђена кључем. Приступ административној канцеларији имају само контролори техничког прегледа возила, одговорно лице овлашћеног привредног друштва, лица која сервисирају информатички систем, односно уређаје и опрему, лица која одржавају просторију и лица која врше надзор над овлашћеним привредним друштвом.

Што се тиче електричне инсталације у објекту, односно на технолошкој линији, она мора да има довољно инсталирану снагу која обезбеђује нормалан рад уређаја у свим режимима њиховог рада при вршењу техничког прегледа возила. Замишљени квадар мора да има најмање следеће димензије (дужина x ширина x висина):

- 7,00x3,00x2,50 м за технички преглед mopеда и мотоцикала,
- 13,00x4,50x3,30 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг,
- 11,00x4,50x4,70 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг у случају када се за преглед доњег построја користи платформска дизалица,
- 18,00x5,00x4,50 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг, осим зглобних аутобуса и прикључних возила,

- 23,00x5,00x4,50 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса.

Испред улаза у објект, односно прве границе технолошке линије, мора постојати прилазни пут, намењен за чекање возила, у дужини од најмање:

- 6,00 м за вршење техничког прегледа mopеда и мотоцикала,
- 10,00 м за вршење техничког прегледа возила највеће дозвољене масе до 3.500 кг, осим mopеда и мотоцикала,
- 15,00 м за вршење техничког прегледа возила, чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг, осим зглобних аутобуса и прикључних возила,
- 18,75 м за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса.

Изузетно од горе наведеног, за технолошке линије возила до 3500 кг, уместо канала може бити постављена платформска дизалица која служи за преглед доњег построја возила, и у том случају, висина замисљеног квадрa мора бити минимално 4.5 м.

У објекту за вршење техничког прегледа возила, осим за mopеде и мотоцикле, мора постојати канал за преглед доњег построја возила. Канал мора да има бочни улаз. Дужина канала за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг мора бити најмање 6,00 м, и канал мора имати најмање једно степениште. Уколико канал има бочни улаз, његова дужина мора бити најмање 5,00 м. Дужина канала за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса мора бити најмање 13,00 м, са степеништем на обе стране канала. Уколико канал има бочни улаз дужина канала мора бити најмање 10,00 м. На каналу морају постојати најмање један, померљиви прелаз преко канала. Бочни улаз у канал мора бити у оквиру простора намењеног за вршење техничког прегледа и мора имати заштитну ограду.

Ширина канала, мерено између бочних одбојних профила, мора износити:

- најмање 0,85 м, а највише 0,98 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг,
- најмање 0,90 м, а највише 1,10 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса.
- бочни одбојни профили морају бити израђени дуж канала, морају бити од чврстог материјала и њихова висина, мерено од површине подлоге на технолошкој линији, мора износити најмање 0,05 м.

- димензије слободног профила врата морају бити најмање (ширина x висина):
- 2,00x2,00 м за технички преглед mopеда и мотоцикала,
- 3,00x3,00 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг,
- 3,50x4,20 м за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса.

Подлога на технолошкој линији мора бити равна и хоризонтална, односно са попречним двостраним нагибом који није већи од 1,0 %. Објекат за вршење техничког прегледа возила мора имати просторију за странке из које је могуће посматрати целокупни ток техничког прегледа возила, непосредно или путем система за видео снимање вршења техничког прегледа. На технолошкој линији се не смеју задржавати странке и на видном месту мора бити постављено упозорење о томе.



Слика 2. Технолошке линије са дизалицом и са каналом

Технички преглед возила може се вршити ван објекта и тада врши се на полигону који испуњава најмање следеће услове:

- да има дужину најмање 70,0 м и ширину најмање 3,50 м, да је раван, хоризонталан, са попречним нагибом који није већи од 2,5 % и са подлогом од савременог коловозног застора по читавој површини полигона. Непосредно поред полигона мора постојати просторија за рад на преносивом рачунару, као и мора бити видно истакнут назив привредног друштва, односно огранка које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила.

3.2 Стручни кадар

Технички преглед возила може обављати само контролор који испуњава прописане услове и има важећу дозволу (лиценцу). Дозволу за контролора техничког прегледа издаје Агенција за безбедност саобраћаја.

Контролор техничког прегледа мора испуњавати следеће услове:

- да има најмање завршену средњу стручну школу у четворогодишњем или трогодишњем трајању, струке машинске, образовног профила везаног за моторе и возила, и струке саобраћајне, образовног профила из области друмског саобраћаја,
- да има возачку дозволу за управљање моторним возилима оне категорије возила чији преглед обавља,
- да има завршену обуку за контролора техничког прегледа,
- да има положен стручни испит за контролора техничког прегледа возила,
- да у последње четири године није правноснажно осуђиван за кривична дела из групе против живота и тела, кривична дела против службене дужности, као и да се против њега не води истрага за ова кривична дела, односно није подигнута оптужница за ова кривична дела.

Прописе о наставном програму обуке контролора техничког прегледа, начину организовања и спровођења стручног испита за контролора техничког прегледа, програм унапређења знања и вештина контролора техничког прегледа и начину организовања и спровођења провере знања и вештина контролора техничког прегледа, садржају и изгледу дозволе за контролора техничких прегледа, и начину вођења евиденција о издатим дозволама доноси министар унутрашњих послова на предлог агенције. Дозвола има рок важења три године. Дозвола за контролора техничког прегледа ће се обновити ако је контролор:

- присуствовао семинарима за унапређење знања и вештина,
- положио испит провере знања.

Агенција организује и спроводи обуку контролора техничког прегледа, стручни испит за контролора техничког прегледа, унапређење знања и вештина за контролора техничког прегледа и организује, спроводи проверу знања и вештина за контролора техничког прегледа и води евиденцију о издатим дозволама. Контролор техничког прегледа не може, ни ван радног времена, обављати послове у вези: одржавања, поправки, осигурања и регистрације возила. Уколико је контролору техничког прегледа, до датума подношења захтева за издавање дозволе, одузимана дозвола више од два пута за последњих 10 година, дозвола се неће издати.

За обављање прегледа контролори морају имати радна одела, код којих је на леђном делу исписан назив привредног друштва, односно огранка које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила, а на предњој страни одела имају и идентификациону плочицу која садржи име и презиме контролора и назив привредног друштва, односно огранка које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила.

3.3. Опрема

Привредно друштво, које врши техничке прегледе, мора имати и користити следеће мерне уређаје:

1. Мерни уређај за мерење сила кочења на обиму точкова, који мора испуњавати следеће услове:

а) За мопеде и мотоцикле:

- имати један пар обртних ваљака за мерење сила кочења,
- имати динамометар за мерење силе на команди кочног система, тачности ± 15 Н,
- имати могућност да поред мерења кочних сила омогућава и утврђивање отпора котрљања, овалности кочног добоша или диска,
- имати приказ сила кочења на точку и силе на команди кочног система, у сваком моменту кочења,
- имати графички испис вредности отпора котрљања, сила кочења и силе на команди кочног система, у функцији времена, на којем је приказан и сегмент провере отпуштања кочног система и овалности кочница,
- имати нумерички испис отпора котрљања (пре и после контроле отпуштања), највећих измерених вредности сила кочења, највеће силе на команди кочног система у току мерења сила кочења, кочног коефицијента, датума и времена почетка мерења сила кочења, осовинског оптерећења и укупне тежине возила (кад је вага интегрални део овог уређаја),
- имати мерни опсег уређаја од 0 кН до најмање 2,50 кН,
- да хабајући слој обртних ваљака није од метала или бетона и да његов коефицијент приањања није мањи од 0,5 у најнеповољнијим условима мерења (ваљци и пнеуматици мокри),
- да снага мотора мора обезбедити брзину окретања обртних ваљака при пуном декларисаном оптерећењу најмање 90 % од брзине којом се okreћу обртни ваљци када су неоптерећени,
- да може издржати осовинско оптерећење од најмање 10 кН,

- имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,

-имати поклопце за обртне ваљке уколико возило прелази преко њих, при вршењу техничког прегледа, при чему се не врши мерење сила кочења.

б) За технички преглед возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг:

- имати два пара обртних ваљка који су међусобно погонски независни и који омогућавају истовремено и независно мерење кочних сила на точковима исте осовине возила,

- мотори ваљака се морају независно искључивати при клизању од 25 %.

- имати динамометар за мерење силе на команди кочног система, тачности ± 15 Н,

- имати могућност да поред мерења кочних сила омогућава и утврђивање отпора котрљања, овалности кочног добоша или диска, временске разлике у блокирању точкова и неједнакости отпуштања кочног система,

- имати приказ сила кочења на оба точка и њихове разлике (%) и силе на команди кочног система, у сваком моменту кочења,

- имати графички испис вредности отпора котрљања, сила кочења и силе на команди кочног система, у функцији времена, на којем је приказан и сегмент провере отпуштања кочног система и овалности кочница,

- имати нумерички испис отпора котрљања (пре и после контроле отпуштања), највећих измерених вредности сила кочења, највеће разлике сила кочења (%) у току прописаног дела кочења, највеће силе на команди кочног система у току мерења сила кочења, кочног коефицијента, датума и времена почетка мерења сила кочења, осовинског оптерећења и укупне тежине возила (кад је вага интегрални део овог уређаја),

- имати мерни опсег од 0 кН до најмање 6 кН,

- хабајући слој обртних ваљака не сме бити од метала или бетона и његов коефицијент приањања не сме бити мањи 0,5 у најнеповољнијим условима мерења (ваљци и пнеуматици мокри),

- снага мотора мора обезбедити брзину окретања обртних ваљака при пуном декларисаном оптерећењу од најмање 90 % од брзине којом се окрећу обртни ваљци када су неоптерећени,

- поднети осовинско оптерећење од најмање 20 кН,

- имати могућност мерења кочних сила возила, која имају перманентни погон на више осовина,

- имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,

- имати поклопце за обртне ваљке уколико возило прелази преко њих, при вршењу техничког прегледа, при чему се не врши мерење сила кочења (под поклопцима се подразумевају и склопови који омогућавају олакшан прелазак преко ваљака).

в) За технички преглед возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса:

- имати два пара обртних ваљка који су међусобно погонски независни и који омогућавају истовремено и независно мерење кочних сила на точковима исте осовине возила,

- мотори ваљака се морају независно искључивати при клизању од 25 %,

- имати динамометар за мерење силе на команди кочног система, тачности ± 15 Н,

- имати приказ сила кочења на оба точка и њихове разлике (%) и силе на команди кочног система, у сваком моменту кочења,

- имати приказ притиска ваздуха у току мерења притиска за сваки повезани сензор притиска,

- имати могућност да поред мерења кочних сила омогућава и утврђивање отпора котрљања, овалности кочног добоша или диска, временске разлике у блокирању точкова и неједнакости отпуштања кочног система,

- имати графички испис вредности отпора котрљања, сила кочења и силе на команди кочног система, у функцији времена, на којем је приказан и сегмент провере отпуштања кочног система и овалности кочница,

- имати нумерички испис отпора котрљања (пре и после контроле отпуштања), највећих измерених вредности сила кочења, највеће разлике сила кочења (%) у току прописаног дела кочења, највеће силе на команди кочног система у току мерења сила кочења, кочног коефицијента, датума и времена почетка мерења сила кочења, осовинског оптерећења и укупне тежине возила и притисака ваздуха остварених при највећој сили кочења (у случају мерења сила кочења ваздушног кочног система),

- имати мерни опсег од 0 кН до најмање 30 кН.

- хабајући слој обртних ваљака не сме бити од метала или бетона и његов коефицијент приањања не сме бити мањи 0,5 у најнеповољнијим условима мерења (ваљци и пнеуматици мокри),

- снага мотора мора обезбедити брзину окретања обртних ваљака при пуном декларисаном оптерећењу од најмање 90 % од брзине којом се окрећу обртни ваљци када су неоптерећени,

- поднети осовинско оптерећење од најмање 120 кН,
- имати комплет од најмање два сензора, мерног опсега од 0 бар до 20 бар, са адаптерима за мерење притиска у ваздушним кочионим системима, тачности $\pm 0,1$ бар за измерене вредности притиска до 5 бари $\pm 2\%$ од вредности измереног притиска за притиске изнад 5 бари,
- имати могућност мерења кочних сила возила, која имају перманентни погон на више осовина, имати уређај за симулацију осовинског оптерећења појединачних осовина,
- имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,
- имати поклопце за обртне ваљке уколико возило прелази преко њих, при вршењу техничког прегледа, при чему се не врши мерење сила кочења.

2. Мерни уређај за мерење димности издувних гасова дизел мотора који омогућава и мерење броја обртаја и радне температуре мотора. Овај уређај мора имати могућност читања података преко ОБД прикључка возила и могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова. На технолошкој линији за мопеды и мотоцикле овај уређај није обавезан, и на тим линијама не може се вршити технички преглед мопеда и мотоцикала са дизел мотором. Уређај мора испуњавати услове ОИМЛ класе тачности "1" или "2".

3. Мерни уређај за мерење емисије издувних гасова мотора са активним паљењем, који омогућава мерење нивоа ЦО, ЦО₂, ХЦ, О₂, радне температуре мотора, броја обртаја и израчунавање фактора сагоревања (λ фактор). Уређај мора имати могућност читања података преко ОБД прикључка возила и повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова. Уређај мора испуњавати услове ОИМЛ класе тачности "0".

4. Мерни уређај за преглед усмерености и интензитета светала, који поседује визир и водну вагу, са мерним опсегом најмање од - 0,5 % до - 3,5 %, са тачношћу $\pm 0,25\%$ (апсолутно). Уређај мора имати могућност нумеричког приказивања измерених вредности интензитета светала у луксима (lx) и повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова.

5. Мерни уређај за мерење притиска у пнеуматцима (манометар) мерног опсега од 0 бари до најмање 6 бари, за технички преглед мопеда и мотоцикала и возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг, односно мерног опсега од 0 бари до најмање 10 бари, за технички преглед возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса.

6. Мерне траке за мерење дужине класе тачности "3", мерног опсега од 0 м до 3 м и од 0 м до најмање 25 м или друго мерило дужине које омогућава бржи поступак мерења димензија возила.

7. Мерни уређај за мерење времена са резолуцијом од највише 0,1 с.

8. Кљунасто помично мерило тачности 0,1 мм.

9. Мерни уређај за мерење брзине, за вршење техничког прегледа mopеда и мотоцикала, мора испуњавати следеће услове:

- имати могућност симулације отпора у складу са метролошким условима, при чему се мерење брзине мора вршити при прописаним отпорима,

- имати приказ и испис измерених вредности брзине,

- имати мерни опсег од 0 км/х до најмање 70 км/х,

- имати тачност мерења ± 1 км/х,

- имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова.

10. Мерни уређај за мерење успорења возила, при вршењу техничког прегледа на полигону, који мора испуњавати следеће услове:

- имати опрему која омогућава мерење силе на ножној и ручној команди кочног система, као и опрему за причвршћивање уређаја на возило чије се успорење мери,

- имати могућност исписа дијаграма успорења и нумерички изражене максималне вредности успорења и силе на команди кочног система и брзине возила на почетку мерења успорења возила,

- имати могућност прикључивања на централни или преносиви рачунар, односно њиховим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,

- имати опсег од 0 м/с² до 9,81 м/с².

Поред ових мерних уређаја овлашћено привредно друштво мора имати и користити следеће уређаје:

1. Уређај за мерење масе појединачних осовина возила,

2. Уређај за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма са најмање осам смерова развлачења, на технолошкој линији за вршење техничког прегледа возила чија највећа

дозвољена маса прелази 3.500 кг и тролејбуса, који може издржати осовинско оптерећење од најмање 120 кН.

3. Каналску дизалицу за подизање појединачне осовине возила, носивости најмање 2.000 кг (најмање силе подизања 20,00 кН) на технолошкој линији за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг, осим mopеда и мотоцикла, односно носивости најмање 12.000 кг (најмање силе подизања 120,00 кН) на технолошкој линији за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 кг.

4. Уређај за мерење нивоа интензитета звука који производи уређај за давање звучних сигнала и нивоа буке које производи возило.

5. Уређај за контролу садржаја влаге у кочној течности.

6. Уређај за функционалну контролу електричних прикључака на вучним возилима за прикључна возила.

7. Уређај за испитивање непропусности гасне инсталације возила са погоном на гас (детектор гаса).

8. Компресор или прикључак на компресорску инсталацију

9. Уређај за проверу исправности кочног система прикључних возила са инерционом командом, за привредна друштва која врши технички преглед прикључних возила.

Привредно друштво, које врши техничке прегледе, мора имати и користити следећу опрему:

- Систем за видео снимање вршења техничког прегледа на технолошкој линији и обављања послова у административној канцеларији,
- Дигитални фотоапарат, за документовање вршења техничког прегледа возила на полигону.
- Систем за одвод издувних гасова са места на којем се врши мерење димности,
- Каталог боја возила са десет основних боја по РАЛ
- Калибре за проверу уређаја са спајање вучног и прикључног возила
 - Ситни аутомеханичарски алат (кључеви, одвијачи, клешта, металне полуге, ослонци за полуге и др.)
- Остала опрема неопходна за извођење прописаних операција (два клинаста подметача, мердевине, батеријска лампа, прибор за читавање идентификационе ознаке мотора, најмање

два прекривача за заштиту седишта од прљања, један прекривач за заштиту крила возила од гребања при идентификацији и прегледу простора за мотор, заштитне рукавице и др).^[3]

3.3.1 Уређаји и опрема за вршење техничког прегледа на полигону

При вршењу техничког прегледа возила на полигону привредно друштво, од уређаја и опреме прописаних члановима од 15. до 17. мора имати и користити:

- преносиви рачунар који има могућност мрежне комуникације,
- мерни уређај за преглед усмерености и интензитета светала,
- мерни уређај за мерење притиска у пнеуматцима (манометар),
- мерне траке за мерење дужине,
- мерни уређај за мерење времена,
- кљунасто помично мерило,
- мерни уређај за мерење успорења возила,
- уређај за функционалну контролу електричних прикључака за вучна и прикључна возила,
- дигитални фотоапарат,
- каталог боја возила,
- калибре за проверу уређаја са спајање вучног и прикључног возила,
- ситни аутомеханичарски алат,
- остала опрема неопходна за извођење прописаних операција.^[2]

4. Услови и начин вршења техничког прегледа

Технички прегледи возила могу бити:

- редовни,
- ванредни и
- контролни.

4.1 Редовни технички преглед

Редовни технички прегледи су годишњи и шестомесечни. Редовном годишњем техничком прегледу возило се подвргава пре издавања саобраћајне дозволе, односно издавања регистрационе налепнице. Овај технички преглед се може извршити до 30 дана пре подношења захтева за регистрацију, односно након истека рока важења саобраћајне дозволе. Редовни шестомесечни технички преглед се може обавити најраније 15 дана пре истека напред наведеног рока. Редовном шестомесечном техничком прегледу се морају подвргавати:

- моторна и прикључна возила којима се обавља јавни превоз,
- аутобуси,
- моторна и прикључна возила за превоз опасних материја,
- моторна и прикључна возила која се користе за обуку кандидата за возаче,
- моторна возила која имају уграђене уређаје за давање посебних светлосних и звучних знакова или се употребљавају као возила под пратњом и возила са правом првенства пролаза,
- моторна и прикључна возила чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 кг,
- моторно, односно прикључно возило за изнајмљивање без возача (ренд -а - цар),
- моторно возило старости преко 15 година (старост возила се утврђује у односу на годину производње).

4.2 Ванредни технички преглед

Ванредни технички преглед обавља се након поправке и пре пуштања у саобраћај возила, код којег су у саобраћаној незгоди или на други начин оштећени витални склопови и уређаји битни за безбедно учествовање возила у саобраћају, односно које након тога није било у возном стању, као и возила које је искључено из саобраћаја због техничке неисправности утврђене на контролном техничком прегледу. Трошкове ванредног техничког прегледа сноси власник, односно корисник возила.

4.3 Контролни технички преглед

На контролни технички преглед може се упутити само возило које је у возном стању, односно возило код којег у саобраћајној незгоди није дошло до механичких оштећења уређаја и склопова од пресудног значаја за безбедно управљање возилом. Трошкове контролног техничког прегледа, у случају да је на контролном техничком прегледу утврђено да је возило неисправно, сноси власник возила или корисник возила, а у случају да је на контролном техничком прегледу утврђено да је возило исправно, орган чије је службено лице наложило контролни технички преглед. Влада одређује најнижу цену редовног, ванредног и контролног техничког прегледа.

Технички преглед возила мора обухватити преглед следећих уређаја и опреме:

- уређај за управљање,
- уређај за заустављање,
- уређаји за осветљавање пута и светлосна сигнализација,
- уређаји који омогућавају нормалну видљивост,
- самоносећа каросерија и шасија са кабином и надградњом,
- елементи вешања, точкови и осовине,
- мотор,
- електроуређаји и електроинсталације,
- преносни механизам,
- уређаји за контролу и давање знакова,

- испитивање издувних гасова моторних возила,
- уређај за спајање вучног и прикључног возила,
- остали уређаји и делови возила,
- опрема возила.

Технички преглед возила се обавља на захтев странке која том приликом контролору даје на увид саобраћајну дозволу, уколико је возило регистровано, односно потврду о коришћењу привремених таблица, као и личну карту, а за стране држављане други одговарајући документ о идентитету. У случају нерегистрованих возила која нису означена таблицама за привремено означавање странка даје на увид рачун, односно уговор о куповини возила, односно шасије возила, или уговор о лизингу, а за нерегистровано појединачно произведено возило уверење. У случају да је странка изгубила саобраћајну дозволу на увид подноси уверење о упису у јединствени регистар возила.

5. Ток техничког прегледа возила

5.1 Утврђивање техничких података о возилу – унос података у рачунар

Сваки технички преглед возила започиње пријавом техничког прегледа у информатички систем. Овај посао је директно повезан са наплатом техничког прегледа, те га обавља искључиво референтно особље. Том приликом се утврђује власник возила, особа која је довезла возило на технички преглед, утврђује се која активност ће се обављати на технолошким линијама (који преглед је неопходно обавити: редовни, ванредни и контролни), начин наплате техничког прегледа, те се на основу донесених докумената врши утврђивање техничких карактеристика возила. Управо је утврђивање техничких карактеристика возила најзахтевнији део посла за контролоре који обично морају познавати техничке карактеристике возила да би квалитетно могли испитати све захтеване параметре о возилу.

Без обзира што контролор у поступку техничког прегледа (за време уноса резултата техничког прегледа у рачунар) има прилику да промени и исправи неке од техничких података о возилу, добро је када контролор пре пријаве техничког прегледа возила изврши утврђивање техничких података о возилу, па се тек онда врши пријава техничког прегледа. Наравно, овакав начин рада није обавезан већ само препоручен јер омогућује знатно тачнији унос техничких података о возилу. Његова највећа мана је што је такав начин рада спорији.

У сваком случају, без обзира да ли техничке податке о возилу контролор уочава пре пријаве техничког прегледа или исте попуњава при пријави техничког прегледа, одговорност за техничке податке увек је на контролору.

Podaci o vozilu

CVH STP "INSTITUT" Velika Gorica
Zoran Kalauz 09.07.07 15:25

Broj šasije: **VV1MS664962155585** Reg.oznaka: **ZG2005CV**

Vrsta vozila: **28 M1 - OSOBNI AUTOMOBIL** Marka: **VOLVO** Godina: **2005** Tip: **S40** Model: **2,4** Vrata: **4**

Oblik karoserije: **A01 ZATVORENI** Namjena: **117** Boja: **ZELENA - S EFEKTOM**

Proizvođač vozila: **001 VOLVO CAR CORPORATION** Država: **BELGIJA** Broj mjesta za sjedenje: **5** stajanje ☐ ležanje ☐

Masa: **1391 kg** NDM: **1940 kg** Nosivost: **549 kg** Masa prikolice: **750 kg** nekočene **450 kg** Broj osovine: **2** Pogonskih: **1** Dimenzije vozila: Duljina: **4468 mm** Širina: **1770 mm** Visina: **1464 mm** Volumen:

Nosivost na osovinama: Međuosovinski razmaci: Oznake guma: **1: 205/50 R 17 W 2: 205/50 R 17 W DOD.: 195/65R15, 205/55R1...**

Vrsta motora: **18 OTTO - REG-KAT - EURO IV** Oznaka motora: **B5244S5** Snaga: **103 kW** Snaga po masi: Brzina vrtnje: **6000 o/min** Radni obujam: **2435 cm3** Maks.brzina: **200 km/h**

EKO program: **01 REG-KAT** Vrsta kočnica: **21 DVOKRUŽNA HIDRAULIČNA + ESP**

Vrsta mjenjača: **02 AUTOMATIZIRANI** Vrsta ovjesa:

Homologacijski podaci

☐ Gusjenice	Potvrda: 1123456	Buka (stac.): 77,0 dBA	Pri broju okr.: 4500 o/min	Buka (vožnja): 74,0 dBA	CO: 0,087	HC: 0,034	NOx: 0,009	HC+NOx:
☐ Kuka		Zacrnjenje (k):	Čestice:	CO2: 217,000	Potrošnja goriva: 13,2/6,7/9,1		Kapacitet spremnika: 60	

Napomene o tehničkim karakteristikama vozila (ispisuju se na prometnim dokumentima i registracijskom listu):

VIN oznaka ili broj šasije vozila: (uobičajeno 17 alfanumeričkih znakova)

F5 Kopiranje podataka o vozilu: F10 Katalog vozila

Слика 3. Приказ уноса података у централни рачунар у СТП

5.2 Записник о утврђивању техничких карактеристика возила

Након пријаве техничког прегледа исписује се записник о утврђивању техничких карактеристика возила. Овај документ је основни папир помоћу којег контролор обилази возило и бележи све уочене карактеристике возила. Преглед возила на технолошкој линији без записника није исправан преглед.

Понекад контролори прегледају возило без записника, податке које је потребно забележити за време техничког прегледа записују на приручне папире и након прегледа их преписују у записник. Овакав начин рада је допуштен изузетно и додатно га је потребно образложити у записнику у рубрици „Напомене“ (нпр. нестало струје на рачунарима у станици техничког прегледа).

Записници се након техничког прегледа одлажу у архиву станице за технички преглед по бројевима техничког прегледа (бројевима записника). Ако се нека пријава техничког прегледа сторнира и из неког разлога неће се вршити технички преглед, и такав записник треба исписати и на њему руком дописати зашто се технички преглед није обавио. У архиви морају бити исписани записници свих пријављених техничких прегледа.

5.3 Преглед возила на технолошкој линији

На жалост, или можда на срећу, све станице за технички преглед у Републици Србији нису исте, тако да ни све технолошке линије нису потпуно исте. Све технолошке линије испуњавају техничке услове прописане за рад станица техничког прегледа, али се међусобно разликују по дужини, ширини, распореду уређаја у њима, додатне опреме на обавезним уређајима као и евентуално уграђеним необавезним уређајима, распореду електричних прикључака уздуж линије, по надстрешницама испред технолошких линија, по положају технолошких линија према најчесталијим ветровима, по удаљености од административних простора... Сва ова разноликост је основни разлог што се не може прописати јединствена и универзална технологија прегледа како би се у свакој станици техничког прегледа преглед започињао са нпр. визуелном контролом возила, настављао са прегледом возила одоздо над каналом за преглед доњег строја и завршавао са мерењем на мерним инструментима. Свака станица ће тачан распоред прегледа изводити према својим технолошким поставкама које ће првенствено зависити од распореда уређаја на технолошкој линији. Оно што станица не сме мењати то је сам садржај прегледа, односно свако контролор прегледати све уређаје тј. склопове и припадајуће делове који су наведени у Нацрту правилника о техничким прегледима.

Наравно, аутомобили, па макар били исте категорије М1, се међусобно знатно разликују по својој технолошкој конструкцији. Неким возилима се може лако прочитати број шасије, неким се лако може видети главни кочиони цилиндар, неким су мотори потпуно оклопљени, неки имају предњи, а неки задњи погон, неки имају уграђену куку, неки имају уграђен и уређај за ТНГ, неки испод возила имају поклопце који скривају поглед до виталних делова возила, неки имају алуминијумске наплатке који омогућавају контролу кочница и са спољне стране возила, итд. Сходно томе технички преглед не може на свим возилима бити у потпуности исти.

Технички преглед треба спровести на сваком возилу руководећи се следећим начелима:

- технички преглед треба увек спровести до краја без обзира што се већ на почетку прегледа може утврдити да је поједини део на возилу неисправан,
- на возилу треба прегледати све склопове и делове који су на возилу уграђени,
- све уграђене делове треба упоређивати са прописима који се односе на те делове,
- технички преглед се обавља тако да се на возилу не врши скидање нити демонтажа никаквих делова возила како би се поједини делови боље прегледали,
 - контролор техничку исправност оверава непосредно након самог прегледа возила,
 - због упрошћавања преглед делимо на више целина.

5.3.1. Контрола спољашности и унутрашњости возила

Уобичајена ситуација је да се власници зауставе са својим возилом испред технолошке линије или на самом почетку технолошке линије и сачекају док контролор не приђе и не започне са техничким прегледом.



Слика 4 - Возило испред СТП пре технолошке опслуге

Прво што на сваком возилу треба погледати је идентификација возила помоћу броја шасије. Бројеви шасије се на сваком возилу постављају на другачијем месту. Сваки контролор на основу свог искуства треба да зна где се за дато возило налази број шасије. Поред броја шасије, читава се и број мотора, и проверава да ли је тај тип мотора предвиђен за то возило. У случају појаве какве сумње у легалитет и исправност ових ознака, контролор је дужан да возило упуту на проверу у надлежну управу полиције.



Слика 5 - Идентификација возила преко броја мотора и шасије

Преглед моторног простора данашњих аутомобила је врло отежан из једноставног разлога што произвођачи око мотора постављају разне поклопце који пре свега треба да прикрију буку, али и психолошки одврате власника од било којег покушаја самосталног захвата у моторном простору.

Без обзира на постојање поклопаца контролор у моторном простору ако је то могуће треба визуелно и захватима руке преконтролисати следеће:

-серво комора кочнице мора бити оригинална, некородирана, добро причвршћена са главним кочионим цилиндром, главни кочни цилиндар руком се ухвати и повуче у свим смеровима. Не сме бити мастан од кочне течности или да било где истиче кочна течност



Слика 6 - Провера кочионе течности

-учвршћеност акумулатора и прикључних клема, акумулатор је оригинално причвршћен-непомичан, клеме су суве и добро причвршћене



Слика 7 - Провера видљиве инсталације за довод горива

-алтернатор, електрична инсталација и електрични водови, жице не смеју бити толико слободне да се трљају и додирују у суседне делове. Све жице морају бити изолиране.



Слика 8 - Провера затегнутости каиша

-хладњак и припадајућа црева су добро учвршћена и не пропуштају расхладну течност



Слика 9 - Провера инсталације и целокупног система за хлађење мотора

-контролишу се димензије, врста, тип конструкције пнеуматика, притисак у њима, дубина газећег слоја и евентуално испупчење на бочној страни гуме, затим да ли је оштећен наплатак и да ли је причвршћен с предвиђеним бројем влакана. Један контролор проверава и чита податке са једног пнеуматика, док други проверава и упоређује исте на другом пнеуматику. Пнеуматици на једној оцовини морају бити исти по врсти, димнзијама и карактеристикама.



Слика 10 - Провера шаре на пнеуматику

-контролор се мора везати на место сувозача, возача као и на задњим седиштима (уколико појас постоји) да би проверио сигурносни појас, такође мора извршити и преглед места сувозача.



Слика 11 - Провера исправности сигурносних појасев

Поред наведених визуелних контрола елемената и склопова возила, такође постоји и читав низ других контрола као што су између осталог: испитивање показивача правца, светала, ретровизора, врата, вентилације, стакала, додатне опреме,...

5.3.2. Контрола доњег строја возила

Возило се навезе на канал за преглед доњег дела, а иначе је странкама забрањено возити возила преко целе технолошке линије, већ само до идентификационе линије.



Слике 12 и 13 - Возило на каналу и провера причвршћености и буке издувног систем

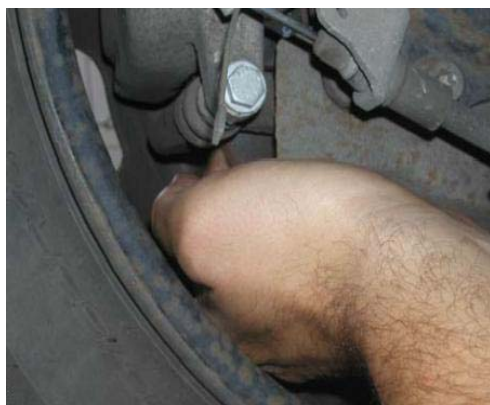
-прво што се у каналу мора погледати је стање и непропусност издувног система. Ова провера је битна и због касније провере и мерења нивоа издувних гасова.

-контрола опруге и амортизера – завоји на опрузи не смеју бити подвезани, не смеју се механички скраћивати, не смеју се уметати поједина тела како би се скратио ход опруге и амортизера, не толерише се замашћен нити корозиран амортизер



Слика 14 - Провера амортизера и опруга

-контролишу се извршни кочни елементи једног точка. Ако је возило опремљено дисковима онда се додиром може уочити колико су дискови потрошени. Никакво цурење кочне течности или постојање масноће се не толерише.



Слика 15 - Визуелна контрола кочионе инсталације

-контролише се како су постављени водови кочница, доводи горива, хладњака, сајле ручне кочнице и све остало што је смештено са доње стране возила.



Слика 16 - Провера водова горива и кочионог система

-контролише се стање диска – дебљина, стање манжетне и споне



Слике 17 И 18 - Контрола дискова и контрола дозвољеног зазора у зглобовима

5.3.3. Контрола појединих склопова возила помоћу мерних инструмената

-Еко тест – поставља се сонда у ауспух и мери ниво издувних гасова. Код бензинских мотора се мери ниво CO, CO₂, O₂, HC, NO, док се код дизел мотора мери ниво зацрњења, тј. чађи.



Слика 19. - Контрола издувних гасова, апарати за дизел и ОТО моторе

-контролише се усмереност точкова помоћу плоче за контролу



Слика 20 . - Контрола угла усмерености точкова

-затим се врши контрола пригушености амортизера – возило се навезе осовином на тачну позицију на плочама, при чему је мотор у празном ходу и лагано се притисне кочница. Посебно се покреће тестирање левог, а посебно десног точка. Након тестирања на екрану се прикаже степен пригушења. Приказ може бити у разним јединицама а у записник треба записати онај у процентима



Слика 21 - Тестирање исправности амортизера

- испитивање силе кочења помоћу ваљака – возило се навезе на ваљке, угаси, избаци у празан ход, тада се покрене систем ваљака и при одређеној брзини папучицу кочнице треба притиснути практично до силе блокаде точкова или до остваривања највеће могуће силе кочења. тада се све силе кочења прве и друге осовине, као и све евентуалне грешке и примедбе о кочницама треба одмах записати у записник. При контроли предње осовине паркирна кочница треба да буде отпуштена. Овим испитивањем се контролисе неколико параметара који утичу на правилно кочење. То су: сила кочења точкова, разлика сила кочења на точковима исте осовине и кочиони коефицијент. Услови које возила морају испуњавати у погледу исправности уређаја за заустављање, као и сви други услови, дати су у поглављу ИВ, Правилника о подели моторних и прикључних возила и техничких услова за возила у саобраћају на путевима, од члана 25 до члана 40., заједно са истим.



Слике 22 и 23 - Испитивање кочионих сила помоћу ваљака и графички приказ силе кочења

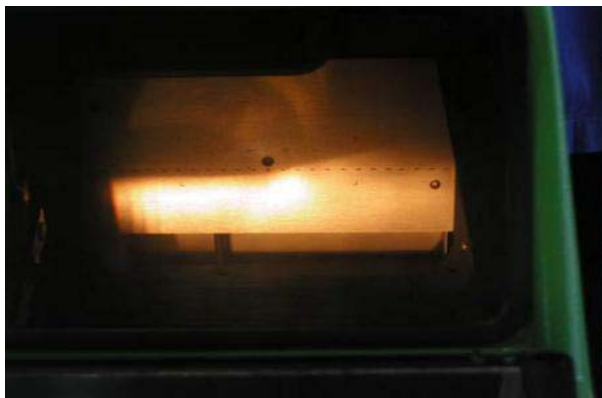
-контрола светала – на предњој страни се посебно контролише рад свих светала – посебно позиције, посебно бочних и предњих показивача правца. Што се тиче главних светала прво под

поклопцем мотора треба проверити произвођачеву ознаку на коју висину треба поставити угао реглоскопа пре контроле подешености светала. Ако иста не постоји онда се треба помоћи проценом висине на коју је светло постављено на возило. На реглоскопу треба извршити подешавање висине угла на ону висину коју је предвидео произвођач возила. Такође реглоскоп треба приближити тачном центру светла.



Слике 24 и 25 - Подешавање реглоскопа и положај реглоскопа у односу на возило

Приликом контроле светала прво се контролише кратко светло, а затим се на истој страни контролише дуго. На следећим сликама приказане су слике кратког и дугог светла на заслону реглоскопа. Сенка светала не сме бити нити изнад нити испод црте већ на самој црти и јаче мора осветљавати десни руб пута.



Слике 26 и 27 Приказ кратког светла у заслону реглоскопа и приказ дугог светла на заслону реглоскопа

Такође се врши контрола светла за осветљавање таблице, задњих позиционих и „стоп“ светала, као и показивача правца са задње стране.



Слике 28 и 29

- Контрола исправности задњих светала и контрола осветљености регистарске таблице

Редовни и ванредни технички преглед возила се врши на неоптерећеном возилу, а контролни технички преглед возила се може вршити и на оптерећеном возилу, уколико технолошка линија то омогућава. Возило је технички исправно ако има исправне све прописане уређаје и опрему и ако задовољава све прописане техничке услове за возило. За технички исправно возило сачињава се потврда о техничкој исправности у писаном и електронском облику. За технички неисправно возило сачињава се извештај о утврђеном стању возила у писаном и електронском облику.

Возилом од идентификационе линије до места на којем се технички преглед завршава, на технолошкој линији и полигону, управља искључиво контролор. Један контролор даје оцену техничке исправности возила, односно утврђује техничке карактеристике возила, и врши оверу потврде о техничкој исправности, односно извештаја о утврђеном стању, односно извештаја о утврђивању техничких карактеристика возила. Овај контролор се као такав додатно идентификује на почетку прегледа, приликом приступа на централни рачунар.

Када су утврђене неисправности делова уређаја и опреме контролор субјективном оценом одређује степен њихове неисправности од могућих степена, који су означени у табели за сваку неисправност. Степени неисправности су дефинисане као мале, велике и опасне неисправности, у зависности од значаја тих неисправности за учешће возила у саобраћају на путу су:

- Мале неисправности (МН) су технички недостаци који имају мањи утицај на безбедно учешће возила у саобраћају на путу.
- Велике неисправности (ВН) су технички недостаци који имају већи утицај на безбедно учешће возила у саобраћају на путу.

- Опасне неисправности (ОН) су технички недостаци који представљају непосредну и тренутну опасност за безбедно учешће возила у саобраћају на путу.

Констатација о степену неисправности возила и утицају тих неисправности на безбедност саобраћаја на путу уноси се у извештај о утврђеном стању возила у писаном облику на следећи начин:

- Мала неисправност (МН) - возило са малим степеном неисправности има мањи утицај на безбедност саобраћаја на путу, али се НЕ ПРЕПОРУЧУЈЕ учешће возила у саобраћају до поправке,
- Велика неисправност (ВН) - возило са великим степеном неисправности представља опасност за све учеснике у саобраћају на путу и НЕ ТРЕБА да учествује у саобраћају, осим до места где ће се извршити поправка,
- Опасна неисправност (ОН) - возило са опасним степеном неисправности представља непосредну и тренутну опасност за безбедно учешће возила у саобраћају на путу и НИ У КОМ СЛУЧАЈУ НЕ ТРЕБА да учествује у саобраћају.

5.4 Посебни случајеви

Сваки аутомобил је прича за себе, а различити радни услови омогућавају или онемогућавају контролора да обавља посао прегледа возила на најбољи могући начин. Наиме, конструкције возила су данас толико различите да је немогуће изабрати једно возило као пример који ће одговарати и у свим осталим случајевима. Такође нити су све станице за технички преглед подједнако опремљене нити се сви технички прегледи одвијају у истим временским условима. Неки од посебних случајева који не подлежу стандардној процедури техничког прегледа су:

- технички преглед за време лошег времена (киша, снег),
- преглед доњег строја возила са погоном на задњим точковима,
- преглед кочница возила са погоном на свим осовинама,
- преглед возила прерађених на погон на ТНГ
- технички преглед прерађеног возила,
- преглед возила опремљеног куком за вучу прикључног возила,
- преглед главног кочног цилиндра,
- преглед кочница кроз широке наплатке од лаке легуре,
- преглед одушка мотора,

6.1 Специфични случајеви техничког прегледа возила

Како је већ горе напоменуто, у пракси се често наиђе на проблем могућности да се технички преглед на одређеним возилима изведе по прописима наведен начин. Такође, може се десити да зависно од врсте или намене возила, мора се обратити додатна пажња или извршити додатни прегледи, због њихове специфичности. Поменућемо само неке, као што су технички преглед возила која обављају јави превоз, превоз опасних материја, затим возила са више осовина, код којих се осовине налазе близу једна другој, возила са погоном 4x4, итд.

6.2 Возила са погоном на сва четири точка

За возила која из било којег оправданог разлога не могу измерити кочионе силе на уређајима са ваљцима, ефикасност кочног система може се одредити мерењем њиховог успорења на полигону. Уређаји којима се такво успорење бележи, називају се још и децелерометри.

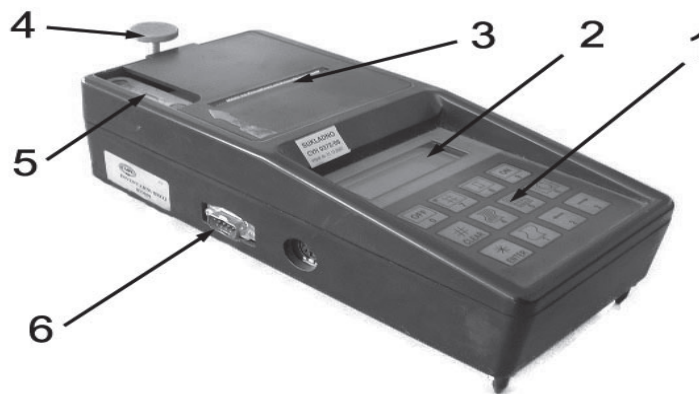
6.2.1. Употреба уређаја за мерење успорења МАХА VZM 100

Један од типова уређаја који се најчешће користи у станицама за техничке прегледе је VZM 100, произвођача МАХА из Немачке.

Опис уређаја

Сам уређај садржи следеће компоненте (види слику):

1. Мембранска тастатура
2. ЛЦД екран
3. Штампач
4. Навртањ за постављање уређаја у водораван положај
5. Либелу за одређивање водоравног положаја
6. Утичницу за динамометар за мерење силе притиска на папучицу кочнице.



Слика 30. - Изглед уређаја МАНА VZM 100

Испитивање радне кочнице (мерење успорења с прикљученим динамометром)

Зависно од потребе, возило се може испитивати с употребом динамометра или без њега. У првом случају, мерење успорења започеће с притиском на папучицу кочнице, тј. на динамометар причвршћен на папучицу кочнице или на ципелу контролора који испитује возило. Ако се испитивање успорења проводи без мерења силе притиска на папучицу кочнице (без динамометра), тада мерење започиње аутоматски чим уређај “осети” успоравање возила.

Тачан редослед поступка испитивања одвија се како следи:

1. Прикључити динамометар на уређај као на слици 25.



Слика 31. VZM с прикљученим динамометром

2. Положити уређај на под возила у приближно водораван положај. При постављању уређаја у водоравни положај треба се послужити његовом либелом и навртком за подешавање приказаним на слици 28. Уређај поставити тако да му се током испитивања , онемогући било какво померање.



Слика 32. - Правилно постављени динамометар на папучицу кочнице



Слика 33. - Правилно постављени динамометар на ногу контролора



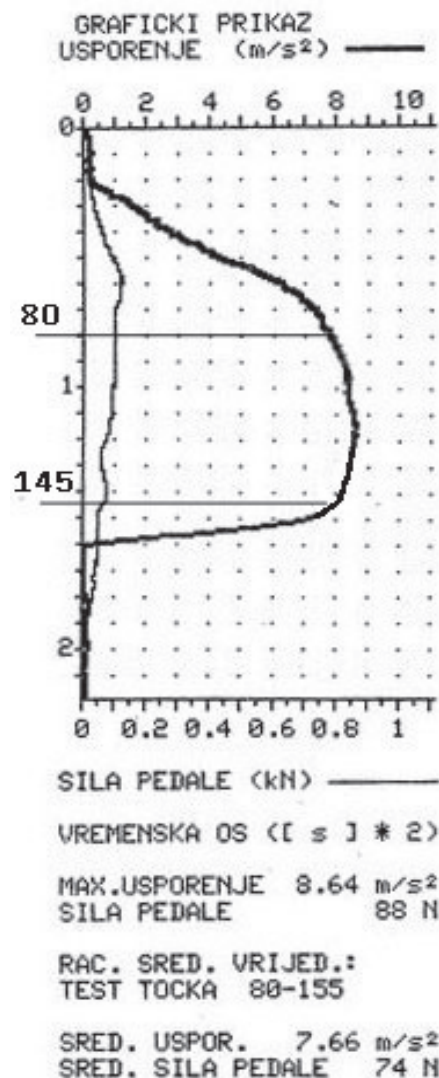
Слика 34. - Употреба навртке и либеле

3. Тада се укључује уређај, и по налогу произвођача, одређеним укуцавањем података, уређај се доводи у положај спреман за мерење.

4. Залетети возило на приближно 40 – 50 км/час, одвојити спојницу од мотора (“притиснути квачило”) и започети с кочењем возила. Возило треба кочити тако да се постигне највеће могуће успорење (теоретски: на граници блокирања точкова).

Папучицу кочнице треба притискати са динамометром који је причвршћен на ципелу контролора.^[4]

По заустављању возила, уређај започиње с аутоматским исписом за време којег се на екрану исписују подаци, односно резултати, који се могу одшампати на папиру и буду приказани као дијаграм кочења.



Слика 35. - Испис дијаграма успорења (уз помоћ динамометра)

Испитивање паркирне кочнице (мерење успорења без динамометра)

Ово мерење се изводи у потпуности исто као и предходно, разлика је сто се не користи динамометар, већ уређај мерење започиње аутоматски, чим “осети” успорење. Подаци се такође исписују на дијаграму и штампају.

С обзиром на то да су возила с погоном на сва четири точка све ћешће појављују на нашим путевима и станицама за технички преглед, врло је важно познавати техничке специфичности које су везане уз таква возила. Како би се на таквим возилима избегла било каква нежељена и скупа оштећења, препорука је да таква возила избегавају ваљке увек када не постоји могућност искључивања погона једне од осовина, те да се испитају неким од уређаја за мерење успорења. Оваквим приступом контролор може бити сигуран да ваљци неће узроковати било какво оштећење на оваквим, углавном скупим, возилима.

6.3 Возила за јавни превоз

Законом је утврђено да сва возила којима се обавља јавни превоз, или превоз за сопствене потребе, морају бити подвргнута посебном прегледу при редовном и шестомесечном техничком прегледу у текућој години. Након прегледа, издаје се потврда о техничкој исправности возила, како би она могла обављати наведене послове.

Потврда се издаје за следеће врсте возила:

1. Возила за јавни превоз:

-ТАКСИ возила

-Аутобуси

-Теретна возила

2. Возила за превоз за сопствене потребе

-Аутобуси

-Теретна возила

6.3.1 Преглед возила за јавни превоз путника – такси возила

Технички преглед ових возила се, генерално, не разликује од основног техничког прегледа, који је већ описан. Овде је битно извршити преглед да ли возило испуњава посебне услове:

- Уграђен таксиметар одобреног типа, баждарен, и постављен кориснику на видљиво место.
- Оверен ценовник услуга, постављен кориснику на видљиво место
- Уграђену светлећу ознаку “ТАХИ”, на крову возила, и на њој евидентичони број превозника.
- Најмање четворо бочних врата, или евентуално троје, од којих су врата на задњим бочним седиштима уграђена на десној страни возила.



Слике 36 и 37 – Таксиметар са жигом и светлећа ознака на крову

Опрема возила за јавни превоз, поред редовне опреме коју поседују остала возила мора садржати следеће:

клинасти подметач

апарат за гашење пожара

чекић за разбијање стакла (аутобуси)

6.4 Возила са више осовина

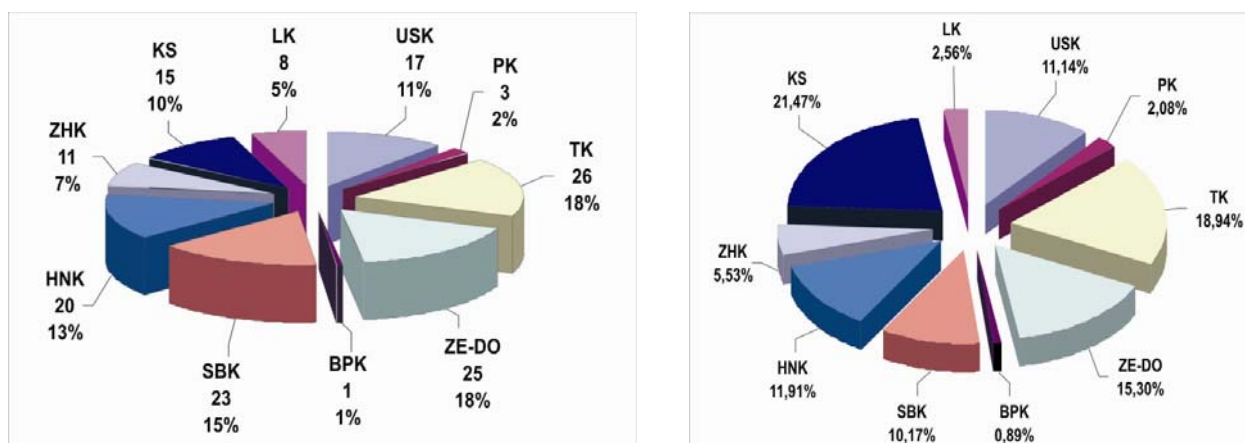
Код вишеосовинских возила, наилази се на проблем при мерењу силе кочења на обиму точка, када се због малог растојања међу осовинама, добијају нереални резултати. Наиме, када точкови једне осовине “упадну” у обртне ваљке, преостале осовине преузимају оптерећење, тако да мерена осовина нема довољну тежину, па је резултат мали коефицијент кочења. Решење би се могло састојати у томе да обртни ваљци имају могућност подизања свог нивоа, и да се подизањем доведу у ниво подлоге технолошке линије. Тако би све осовине биле у истој равни, па и мерена, и добијали би се врло реални резултати кочења.



Слике 38 и 39 - Вишеосовинска возила

7.1 Могућност примене савремених техника за унапређење рада на техничком прегледу

Једна од највећих новина, новог Правилника о техничком прегледу возила, треба да буде информатичко повезивање свих субјеката који су везани за посао регистрације возила (МУП-а, осигуравајућих друштава, техничких прегледа и других). Све станице за технички преглед возила биле би покривене камерама, које у реалном времену преносе слику, олакшавајући надзор и смањујући могућност корупције контролора и њиховог несавесног рада. Веома добар пример оваквог система нам долази из суседне Федерације БиХ, где се јако добро показао и донео одређене резултате. Све станице које обављају посао техничког прегледа возила, су WEB-апликацијом у реалном времену, и системом видео надзора повезане са централним сервером, LAN мрежом у просторијама ИПИ-института у Зеници, по процедурама ИСО 27001-2005, међународним стандардом о сигурности и интегритету података, где се раде копије базе у циљу осигурања информација. У институту се обрађују добијени подаци, који касније имају велики спектар примене, како у унапређењу безбедности саобраћаја на путевима, едукацији, истраживачком раду, тако и у решавању проблема у раду на техничком прегледу возила, бољој примени Закона, спречавању малверзација и слично. Могућности примена ових софтверских решења су огромне, и могу користити надлежним министарствима, Универзитетима, факултетима, Заводу за статистику, судским вештацима, осигуравајућим кућама. Могуће је добити тачне информације за било које питање у вези возила: старост, категорије, кварови и сл. У ери интернета, и брзе комуникације, неопходно је искористити предности које савремене технологије доносе.



Slike 40. i 41. Број станица техничких прегледа по кантонима ФБиХ и њихово учешће на тржишту

Prosječna starost vozila po vrsti vozila i godini proizvodnje (period 1.07.-30.09.2008.)

Vrsta vozila	Oznaka	Prosječna starost	Vrsta vozila	Oznaka	Prosječna starost
AUTOBUS	M ₂ -M ₃	17,59	PRIKOLICA SA CENTRALNOM OSOVINOM	O ₁ -O ₄	12,89
ČETVEROČIKL	L	1,05	PUTNIČKI AUTOMOBIL	M-M ₁	15,86
KOMBINOVANO VOZILO	-	15,97	RADNA MAŠINA	-	10,93
LAKA PRIKOLICA	O ₁	11,32	RADNO VOZILO	-	21,53
MOPED	L	2,83	TERETNO VOZILO	N-N ₃	14,85
MOTOCIKL	L	7,75	TRAKTOR	-	19,49
POLUPRIKOLICA	O ₁ -O ₄	10,96	TRICIKL	L	5
PRIKOLICA	O ₁ -O ₄	18,33	VUČNO VOZILO	-	8,42
ZCLOBNI AUTOBUS	M ₂ -M ₃	22,37	-	-	-

Okrugli sto: Značaj i mogućnosti poboljšanja sigurnosti saobraćaja
28.04.2009

Слика 42.- Табеларни приказ старости возила у ФБиХ, по врстама

8.0 ЗАКЉУЧАК

Поред моралне одговорности коју носи овај посао, јер је контролор техничког прегледа директно одговоран за безбедност саобраћаја, јако је битно бити уредан, прецизан и тачан у вођењу евиденције, јер су казне огромне. Како новчане, тако и правне, јер се за немаран и неодговоран рад може кривично гонити. На жалост, технички преглед и одржавање возила су у нашем друштву, као и безбедност саобраћаја уопште, постале баналне, небитне ствари. Власници возила технички преглед виде само као још једну бирократску препреку при регистрацији возила, не схватајући његову суштину и улогу у превенцији саобраћајних несрећа и очувању здравља и живота људи и целе нације. Можда је лоша економска ситуација и период тешких времена који су за нама повод за све то, али не смеју бити изговор и алиби, јер ниједна поправка возила не може бити тако скупа као један људски живот! Зато је веома битна едукација младих о култури саобраћаја, како би једног дана постало нормално да седајући у аутомобил, прво вежемо појас, да само са исправним возилом смемо у саобраћај, итд. Чини се да је за неке генерације касно и тешко изводљиво мењати им навике и понашање у саобраћају едукацијом и причама (зато постоје казне и рестрикције), али треба спасити оне који стасавају у возаче и остале учеснике у саобраћају, и од тих генерација направити окружење за мирна и безбедна путовања.

Зато држава мора да обрати велику пажњу на област техничког прегледа возила, и повуче важне кораке да би безбедност саобраћаја подигла на висок ниво. Важан корак је било доношење новог Закона о безбедности саобраћаја али веома је лоше што се пуно касни са доношењем подзаконских аката, без којих овај Закон није применљив. Нажалост, више од две године се касни са новим Правилником о техничком прегледу возила, који треба да уведе ред у овој области, јер стари Правилник одавно не прати технолошке напретке које возила новије производње сада имају већ као стандардну опрему, затим, не познаје нове категорије возила, па их власници просто не могу регистровати, итд. Такође, тај Правилник треба да усагласи норме испитивања и прегледа возила у складу са нормама ЕУ, да уведе нове технологије које би донеле боље начине испитивања, транспарентност али и лакшу контролу од стране МУП-а, како би се спречио утицај људског фактора на лош рад техничког прегледа. Ипак, наша држава не чини много да би се све то стварно и догодило, што шаље лош сигнал друштву. У јавност је изашао податак да би доношењем тог Правилника нпр. из саобраћаја у нашој земљи морало бити избачено бар 300.000 возила у самом почетку. Множеци тај број са ценом просечне регистрације, добија се велика сума годишње које би се држава морала одрећи, па се предпоставља да је и то разлог одлагања свега. Ми, студент Машинског факултета уско везани за овј сектор, сматрамо да то није добро, и надамо се бољим данима за безбедност саобраћаја у нашој земљи.

У једном од нацрта Закона о безбедности саобраћаја на путевима, било је помена да ће на станицама за обављање техничког прегледа возила бити обавезно, за одговорно лице, запослити инжењера саобраћајне или масинске стрике смера друмског саобраћаја или мотори и мот. возила. На жалост, од тога се за сада одустало, иако би то била логична и одлична одлука.

Ако у апотеци мора бити одговоран фармацеут, болници лекар, нормално је да на овом послу, који је од круцијалног значаја како за живот и здравље људи, тако и друства, раде стручни, високообразовани кадрови. То је шанса за запослење мојих колега, који би знање стечено на нашем факултету могли да пренесу и употребе у овом лепом, часном и одговорном послу.

Последња у низу саобраћајних несрећа, које свакодневно односе животе на друмовима широм земље, догодила се у Београду, када је аутобус приватног превозника, највероватније због неисправног кочионог система, слетео са коловоза и убио двоје младих људи.



"Сви превозници чија возила превозе Београђане морају да обаве хитан ванредан технички преглед током викенда. Ову одлуку донео је Град Београд након последње саобраћајне несреће, која се догодила јуче око 17.45 сати на Звездари, у Улици Бана Иваниша 17, када је аутобус приватног превозника „Беобус“ на линији 77 слетео са коловоза у парк и усмртио 19-годишњег Радомира В. и 22-годишн Дијану Ђ." . - "Вечерње новости", 04.11.2011 године.

9.0 Литература

- [1] Божић В. Крстић: Техничка експлоатација моторних возила и мотора, Машински факултет у Крагујевцу, 2009.
- [2] "Дневник праксе" (Шмигић Дамњан, Матко Радисављевић), фирма за технички преглед возила МАТКО Д.О.О, 2011.
- [3] <http://www.tehnickipregled.rs> – Сајт за детаљан опис о техничком прегледу
- [4] <http://www.cvh.hr/cvh/propisi-i-upute/bilteni.aspx> - Билтен за техничке прегледе центра за моторна возила Хрватске
- [5] "Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010 (Део закона о безбедности саобраћаја на путевима везан за технички преглед возила)
- [6] Правилник о подели моторних возила и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима (Сл. гласник РС бр. 64/10, 69/10)
- [7] Нацрт правилника о техничком прегледу возила (www.mup.rs/)

ПРИЛОЗИ

REDOSLED ISPITIVANJA NA LINIJI TEHNIČKOG PREGLEDA

Prvi takt

Pred uslov

- Postojanje validne dokumentacije (vozilo cisto i prazno), saobraćajna dozvola, potvrda SUP-a, račun prodavca ili carinska deklaracija.

2. Indetifikacija vozila :

- a) podaci sa vozila;
- b) podaci iz JUS-a, decimalna oznaka, oblik karoserije;
- c) podaci iz proizvođačke dokumentacije ili odgovarajućeg kataloga;
- d) saobraćajna dozvola ili račun (godište-mora se proveriti)

3. Kontrola motornog prostora:

- radna temperatura
- oslanjanje motora
- akumulator, instalacija, servo uređaja, kočione tecnosti I dr.

4. Kontrola pritiska i indetifikacija pneumatika

6.00:R 16 104/102 J

6.00 - širina u inčima, R - radijalna, 16 - prečnik felne,

104 - nosivost za jedinačnu montažu

102 - nosivost za udvojenu montažu, J - indeks brzine

Isti pneumatik **dijagonalni 6.00-16**

REGROOVABLE- može se narezivati.

5. Kontrola izduvnih gasova

Uslovi :

- motor na radnoj temperaturi;
- izduvni sistem nije oštećen;
- uređaj ispitivan i pripremljen za rad (za dizele nivo signala ne manji od 50).

6. Kontrola karoserije i provera dimenzija po potrebi :

- obojenost (ostećenje manje od 5%)
- reklame sa prednje i zadnje strane
- uređaj za sprečavanje podletanja
- nožica za noge kod motorcikla
- postojanje prokljucka za vucu sa prednje strane
- kontrola uređaja za spajanje vučnog i proključnog vozila

7. Kontrola slobodnog hoda točka upravljača

8. Kontrola vozila iz kanala :
- kontrola usmerenosti prednjih točkova
 - kontrola zazora u točku, sponama, elementima vešanja
 - kontrola istrošenosti pneumatika
 - kontrola izduvnog sistema
 - kontrola rezervoara goriva
 - kontrola karoserije
 - kontrola uređaja za upravljanje
9. Kontrola uređaja za kontrolu i davanje znakova
- brzinomer sa putomerom i svetiljkom za osvetljenje;
 - plava lampa velikog svetla;
 - zvucni i svetlosni znak za kontrolu rada pokazivača pravca;
10. Kontrola uređaja za hod unazad.
11. Kontrola usmerenosti prednjih točkova nagaznom plocom.

Drugi takt

12. Kontrola efikasnosti kočionog sistema valjcima (masu vozila uzeti, ne iz saobraćajne dozvole, već onu otvrdenu prilikom indetifikacije vozila, obavezni podmetači za tockove)
13. Kontrola svetlosno signalnih uređaja:
- a) utvrđivanje postojanja eventualnih oštećenja;
 - b) postojanje uređaja u suprotnosti sa propisima; tri stop svetla, neparno svetlo za maglu;
 - c) funkcionalnost i povezanost instalacije;
 - d) provera usmerenosti i jačine;
 - e) indikatori;

Podešavanje regloskopa:

- vaser vaga;
- podešavanje u visinu fara;
- viziranje (uzdužna osa vozila i uzdužna osa regloskopa moraju biti paralelne);
- Postavljanje panela regloskopa;
 - Puničko (1 glavni far 2 far za maglu)
 - Teretno i autobusi (3 glavni far, 4 far za maglu)

- Udaljenost od 20 do 50 cm ili od 20 do 65 cm od fara.

15. Kontrola uređaja koji omogućavaju normalnu vidljivost (homologaciona oznaka E 10).

- sva okna na vozilu;
- brisači vetrobrana;
- perač vetrobrana;
- vozačka ogledala.

16. Kontrola unutrašnjosti vozila i ostalih uređaja značajnih za bezbednost

- uređaj za sprečavanje neovlašćenog korišćenja vozila;
- uređaj za provetravanje;
- sedišta, pojasevi, nasloni itd.

17. Kontrola opreme vozila.

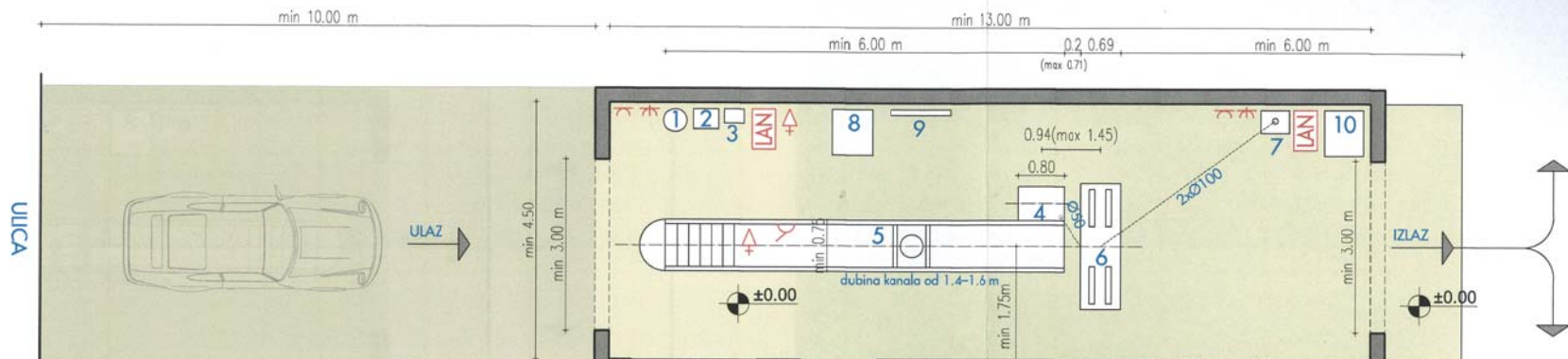
18. Kontrola jačine sirene i nivoa buke vozila.

19. Ocena tehničke ispravnosti i sačinjavanje dokumentacije.



Širina tegljača	: 2.55
Širina poluprikolice	: 2.50
Razmak točkova tegljača	: 2.50
Razmak točkova poluprikolice	: 2.50
Spoljni gabaritni radijus okretanja:	:10.80

TEHNOLOŠKA ŠEMA LINIJE TEHNIČKOG PREGLEDA PUTNIČKIH VOZILA



- 1_ MANOMETAR
- 2_ UREĐAJ ZA KONTROLU SADRŽAJA ČADI U IZDUVNIM GASOVIMA DIZEL MOTORA
- 3_ UREĐAJ ZA KONTROLU SADRŽAJA CO, CO₂, HC I O₂ U IZDUVNIM GASOVIMA OTO MOTORA
- 4_ NAGAZNA PLOČA
- 5_ KANALSKA DIZALICA
- 6_ OBRTNI VALJCI UREĐAJA ZA PROVERU KOČNOG SISTEMA
- 7_ KOMANDNI PULT-NA MESTU KOMANDNOG PULTA DOVESTI KABLOVE:
 - 1) ZA NAPAJANJE **380V, 30A, KABL 4x4 mm², SET OSIGURAČA 20A TIPA KRIVA "D"**. OBAVEZNO OSTAVITI KABL 2m DUŽIM
 - 2) MONOFAZNI KABL ZA NAPAJANJE 220V, 10A, KABL 3x2.5 mm², SET STANDARDNIH OSIGURAČA
- 8_ POLICA SA DUBINOMETROM, ŠTOPERICOM, FONOMETROM, KATALOGOM BOJA, UGLOMEROM I METARSKOM PANTLIJKOM
- 9_ LETVA ZA GABARITE VOZILA, LETVA ZA RASPOJ TOČKOVA
- 10_ UREĐAJ ZA UTVRĐIVANJE USMERENOSTI I JAČINE SVETALA

NAPOMENE: POTREBNO JE DA POVRŠINA ISPRED I IZA OBRTNIH VALJAKA U DUŽINI OD PO 6.0 m BUDE RAVNA I HORIZONTALNA. VRATA POSTAVITI U OSU KANALA.

- TROFAZNA UTIČNICA
- MONOFAZNA UTIČNICA
- 24V UTIČNICA
- SLOBODAN PRIKLJUČAK 1/2" ZA KOMPRIMOVANI VAZDUH
- LAN PRIKLJUČAK ZA MREŽU I INTERNET (ADSL min brzine 1Mb/s)

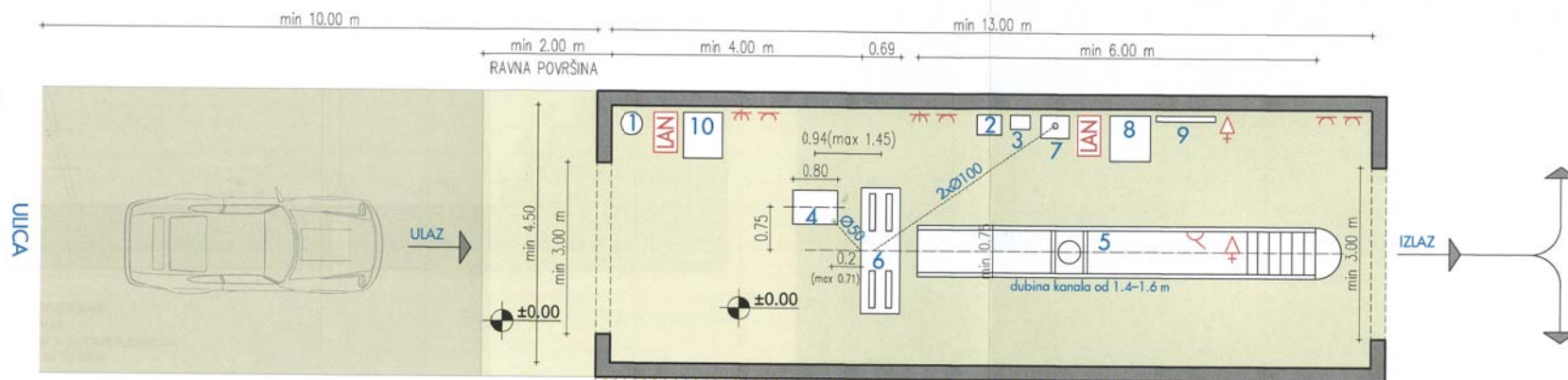
BLUTEK AUTO

A

ACTIA MULLER

TEHNOLOŠKA ŠEMA LINIJE TEHNIČKOG PREGLEDA PUTNIČKIH VOZILA

VARIJANTA – MOGUĆA POZICIJA OBRTHNIH VALJAKA I KANCELARIJA

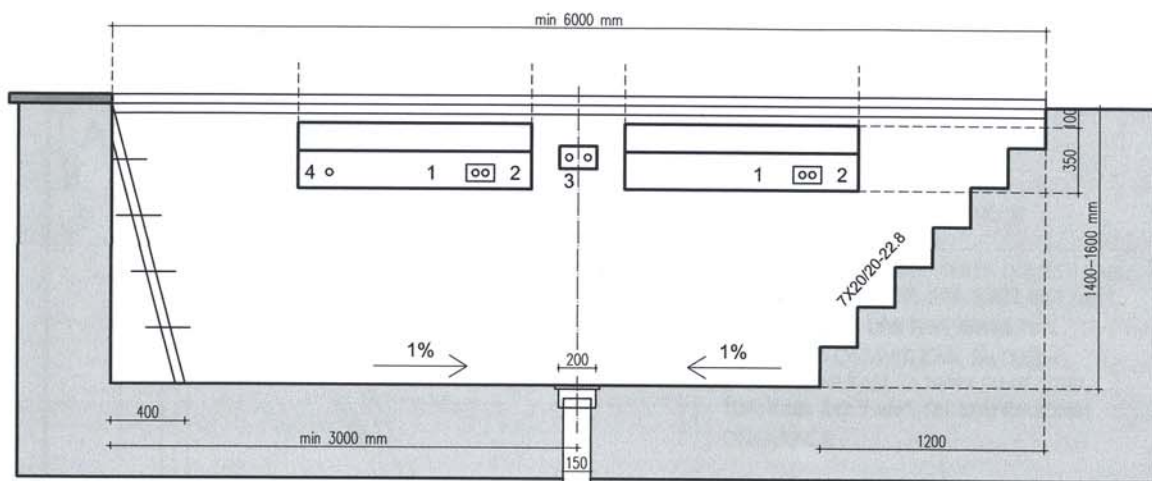


- 1_ MANOMETAR
- 2_ UREDAJ ZA KONTROLU SADRŽAJA ČADI U IZDUNIM GASOVIMA DIZEL MOTORA
- 3_ UREDAJ ZA KONTROLU SADRŽAJA CO, CO₂, HC I O₂ U IZDUNIM GASOVIMA OTO MOTORA
- 4_ NAGAZNA PLOČA
- 5_ KANALSKA DIZALICA
- 6_ OBRTHNI VALJCI UREDAJA ZA PROVERU KOČNOG SISTEMA
- 7_ KOMANDNI PULT-NA MESTU KOMANDNOG PULTA DOVESTI KABLOVE:
 - 1) ZA NAPAJSANJE 380V, 30A, KABL 4x4 mm², SET OSIGURAČA 20A TIPA KRIVA "D". OBAVEZNO OSTAVITI KABL 2m DUŽIM
 - 2) MONOFAZNI KABL ZA NAPAJSANJE 220V, 10A, KABL 3x2.5 mm², SET STANDARDNIH OSIGURAČA
- 8_ POLICA SA DUBINOMETROM, ŠTOPERICOM, FONOMETROM, KATALOGOM BOJA, UGLOMEROM I METARSKOM PANTLIJKOM
- 9_ LETVA ZA GABARITE VOZILA, LETVA ZA RASPON TOČKOVA
- 10_ UREDAJ ZA UTVRĐIVANJE USMERENOSTI I JACINE SVETALA

NAPOMENE: POTREBNO JE DA POVRŠINA ISPRED I IZA OBRTHNIH VALJAKA U DUŽINI OD PO 6.0 m BUDE RAVNA I HORIZONTALNA. VRATA POSTAVITI U OSU KANALA.

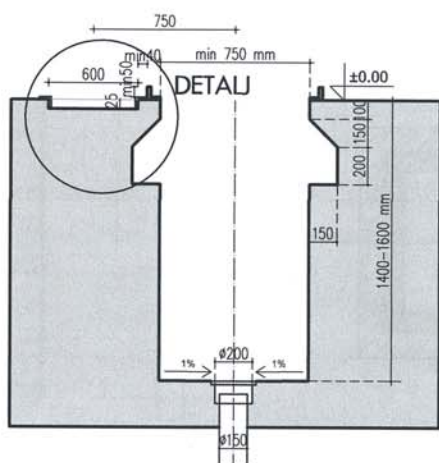
- ⚡ TROFAZNA UTIČNICA
- ⚡ MONOFAZNA UTIČNICA
- ⚡ 24V UTIČNICA
- ▽ SLOBODAN PRIKLJUČAK 1/2" ZA KOMPRIMOVANI VAZDUH
- LAN PRIKLJUČAK ZA MREŽU I INTERNET (ADSL min brzine 1Mb/s)

PODUŽNI PRESEK KANALA

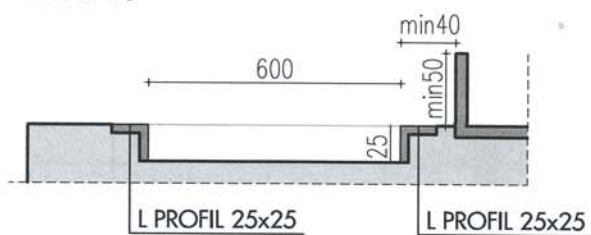


- 1. - NIŠA ZA OSVETLJENJE
- 2. - NIŠA ZA ALAT
- 3. - PRIKLJUČNICA ZA OSVETLJENJE 24V
- 4. - CEV $1/2''$ ZA VAZDUH

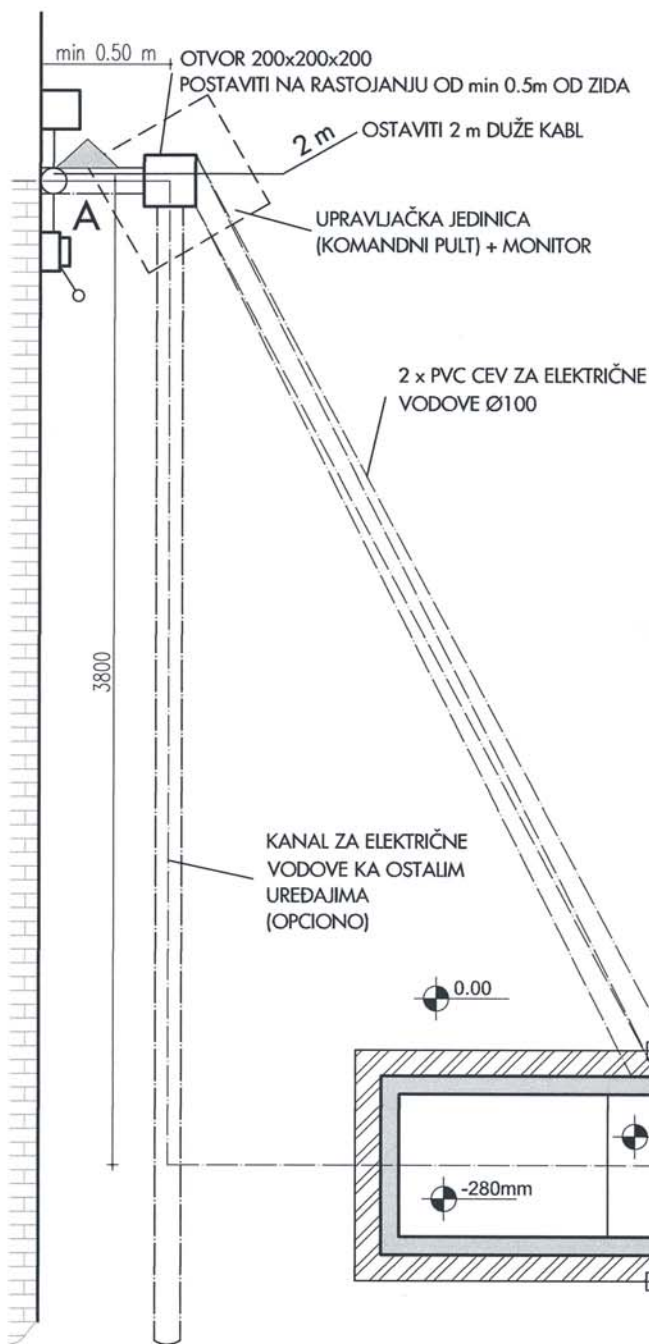
POPREČNI PRESEK KANALA I NAGAZNE PLOČE



DETALJ



UGRADNJA OBRTHNIH VALJAKA



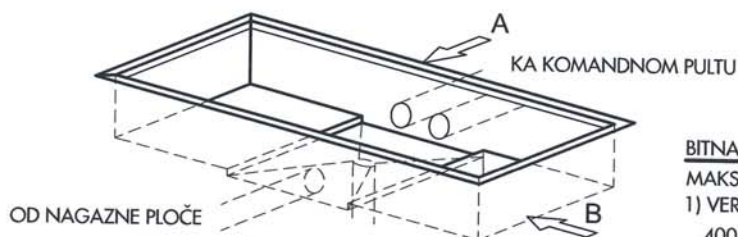
BITNA NAPOMENA :

- * TOLERANCIJE ZA UGRADNJU SU:
2350 ± 5mm x 690 ± 5mm, DUBINA 280 ± 3mm
- * POVRŠINA MORA BITI HORIZONTALNA I RAVNA
- * ZAŠTITNI RAM OKO OTVORA JE OD
L PROFILA 50x50 mm
- * POSTAVITI PVC CEV Ø50mm
ZA ODVOD VODE IZ JAME
- * POSTAVITI 2 x PVC CEV Ø100mm
ZA ELEKTRIČNE INSTALACIJE
- * 10 cm OKO UREĐAJA POTREBNO JE
OZNAČITI ZAŠTITNU ZONU
- * NA MESTU KOMANDNOG PULTA DOVESTI KABLOVE:
1) ZA NAPAJANJE **380V, 30A, KABL 4x4 mm²,
SET OSIGURAČA 20A TIPA KRIVA "D".**
OBAVEZNO OSTAVITI KABL 2m DUŽIM
- 2) MONOFAZNI KABL ZA NAPAJANJE 220V,
10A, KABL 3x2.5 mm², SET STANDARDNIH
OSIGURAČA

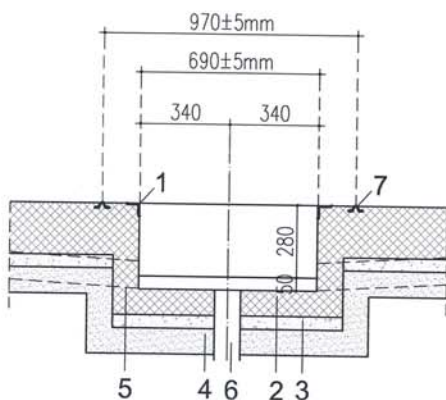
- * KLIJENT OBEZBEĐUJE SVE
POTREBNE GRAĐEVINSKE RADOVE

BLUTEK AUTO

UGRADNJA OBRTNIH VALJAKA



B-B



BITNA NAPOMENA:

MAKSIMALNA OPTEREĆENJA

1) VERTIKALNO:

400 kg (TEŽINA VALJAKA) + OSOVINSKO OPTEREĆENJE

2) MAX HORIZONTALNO LONGITUDINALNO 1200 daN

3) MAX HORIZONTALNO TRANSVERZALNO 200 daN

1. - L PROFIL 50x50

2. - DUPLO ARMIRANI BETON DEBLJINE min 100mm
SA ODGOVARAJUĆOM ARMATUROM I BETONOM

3. - GRANULIRANA PODLOGA (TAMPON SLOJ)

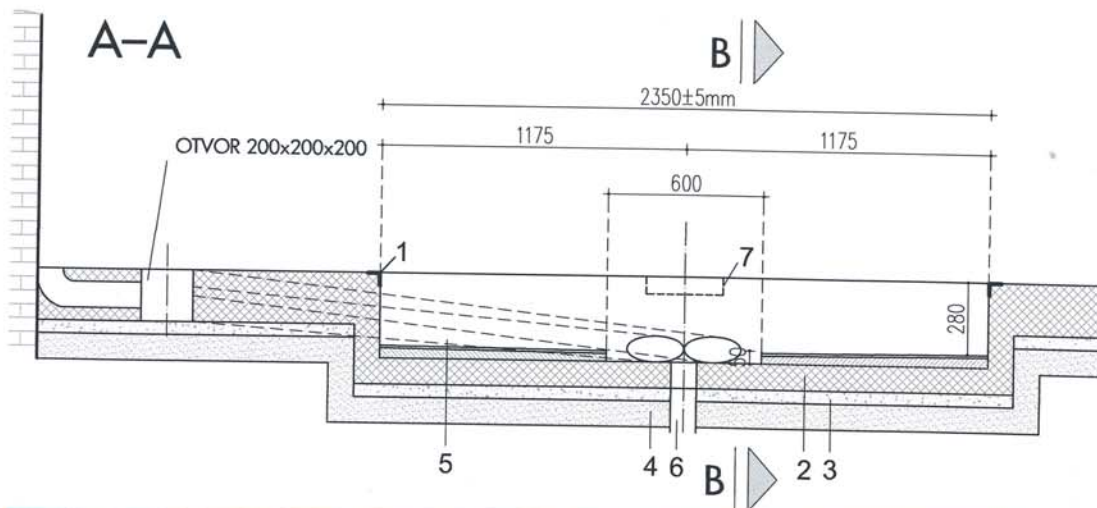
4. - TLO NOSIVOSTI 1daN/cm

5. - 2 x PVC CEV ZA ELEKTRIČNE VODOVE Ø100

6. - PVC CEV ZA ODVOD VODE Ø50

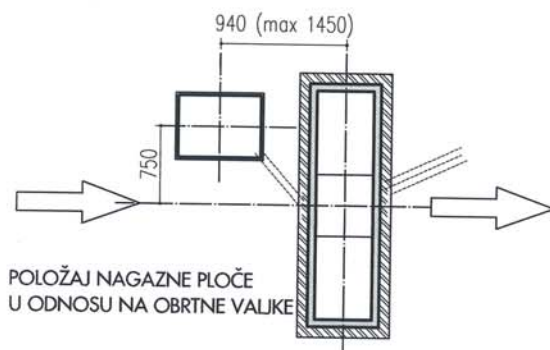
7. - OPCIONI ANKERI ZA KALIBRACIJU OPREME

A-A



BLUTEK AUTO

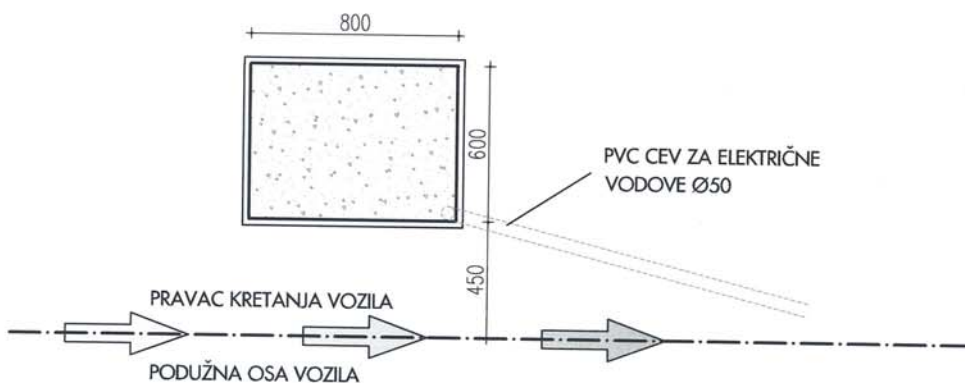
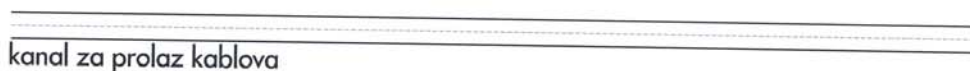
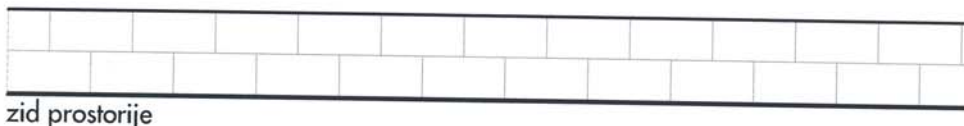
UGRADNJA NAGAZNE PLOČE VAN ZONE KANALA



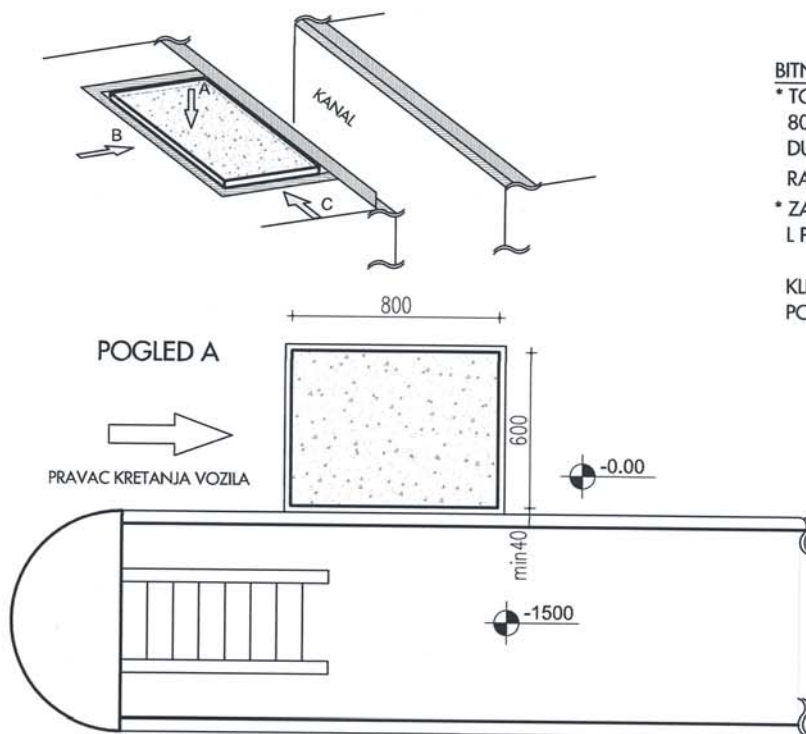
BITNA NAPOMENA :

- * NAGAZNU PLOČU POSTAVITI ŠTO BLIŽE VALJCIMA
- * TOLERANCIE ZA UGRADNJU SU:
800 ± 5mm x 600 ± 5mm
DUBINA 25 ± 3mm
RAVNOĆA PODA ± 2mm
- * ZAŠTITNI RAM OKO OTVORA JE OD L PROFILA 25x25 mm

KLIJENT OBEZBEĐUJE SVE
POTREBNE GRAĐEVINSKE RADOVE



UGRADNJA NAGAZNE PLOČE PORED KANALA

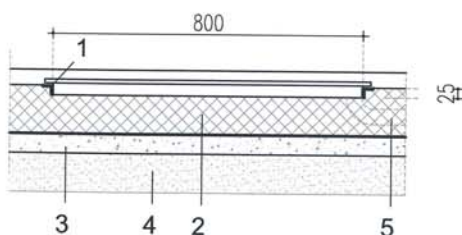


BITNA NAPOMENA :

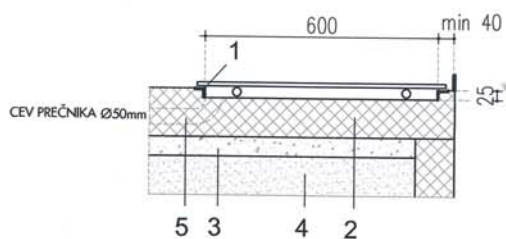
- * TOLERANCIJE ZA UGRADNJU SU:
800 ± 5mm x 600 ± 5mm
DUBINA 25 ± 3mm
RAVNOĆA PODA ± 2mm
- * ZAŠTITNI RAM OKO OTVORA JE OD
L PROFILA 25x25 mm

KLIJENT OBEZBEĐUJE SVE
POTREBNE GRAĐEVINSKE RADOVE

POGLED B (PODUŽNI PRESEK)



POGLED C (POPREČNI PRESEK)



1. - L PROFIL 25x25
2. - DUPLO ARMIRANI BETON DEBLJINE min 10 cm
SA ODGOVARAJUĆOM ARMATUROM I BETONOM
3. - GRANULIRANA PODLOGA (TAMPON SLOJ)
4. - TLO NOSIVOSTI 1daN/cm
5. - PLASTIČNA CEV ZA ELEKTRIČNE VODOVE Ø50

LINIJA ZA PUTNIČKI PROGRAM



Pripremljena jama za valjke



Pripremljena jama za valjke



Ugradnja komandnog pulta



Pripremljena jama za nagaznu ploču



Nagazna ploča – slučaj kada je pored kanala



Izgled ugrađene nagazne ploče i valjaka



Izgled ugrađenog komandnog pulta

LINIJA ZA PUTNIČKI PROGRAM



Pripremljena jama za valjke Pripremljena jama za valjke Ugradnja komandnog pulta



Pripremljena jama za nagaznu ploču

Nagazna ploča – slučaj kada je pored kanala



Izgled ugrađene nagazne ploče i valjaka



Izgled ugrađenog komandnog pulta

ACTIA MULLER

www.actiamuller.com



Linija za tehnički pregled
Teretna vozila

BILANMATIC 10 000 Mx HGV

«Multi-station» i «multi-controller» oprema, predviđena za tehničke preglede sa više linija i više operatera. Odobrena od strane UTAC i usklađena sa propisima širom sveta.

Najnovija 10000 Mx multipleks linija za tehnički pregled omogućuje Vam da povećate produktivnost zahvaljujući spoju više novih tehnologija:

- CAN-bus: komunikacija između valjaka i komandnog pulta povećava preciznost merenja
- 22" flat monitor: lak za rukovanje, omogućava dobru vidljivost
- USB port: omogućava brzo i lako povezivanje perifernih mernih uređaja

10000 Mx linija za tehnički pregled je konfigurisana za daljinsku asistenciju, novi servis, koji omogućava našim inženjerima da daljinski pristupe Vašoj opremi prilikom različitih intervencija, kao što je, na primer, nadogradnja ili podešavanje softvera

Na liniji se mogu u istom trenutku obavljati više tehničkih pregleda, simultano: čak do 16 kontrolora preko 16 «IC» daljinskih upravljača (patentirano od strane Muller Bem).

Ova oprema je idealna za prolazne tehničke preglede.



BILANMATIC 10 000 Mx ref. 1020Z11AAAF

Sadrži:

- Komandni pult sa TFT monitorom 22"
- Industrijski PC računar sa instaliranim Windows-om, sa velikim hard diskom
- Infracrveni daljinski upravljač za više korisnika
- Merne valjke nosivosti 20 tona po osovini (u skladu sa SRVP03)

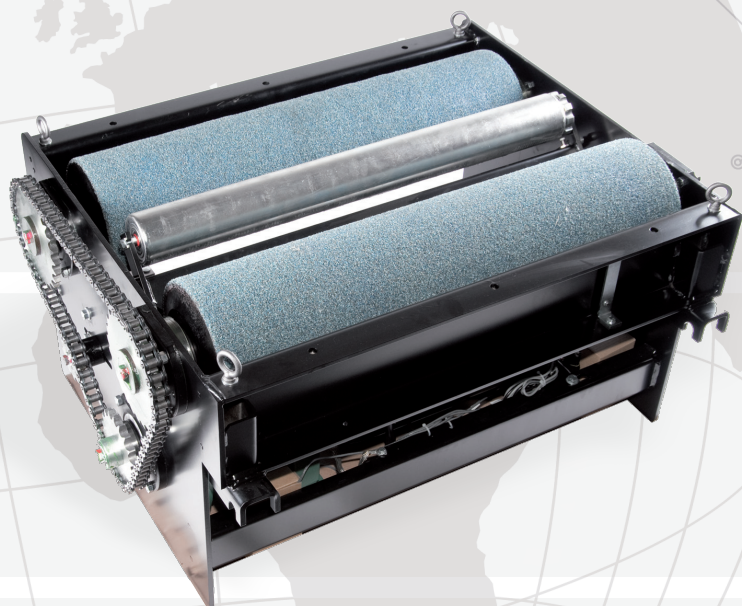
Glavni priključci:

Serijski USB portovi koji omogućavaju povezivanje:

- Drugih PC računara ili mrežnih terminala
- Drugih uređaja na tehničkom pregledu (gas tester, regloskop, merač buke i sl.)
- Pneumatskih i hidrauličnih senzora pritiska, sa radio kontrolom
- Pedometara sa «IC» ili radio vezom
- Mikrokomputera (Giegnat, Gieglan)

Obrtni valjci omogućavaju merenje:

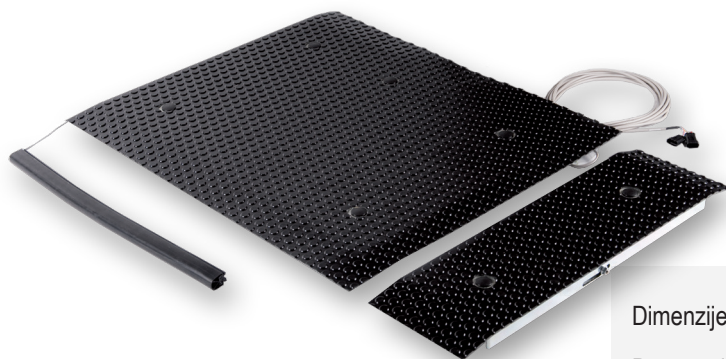
- Zaostale sile kočenja, ovalnosti, maksimalne sile na obimu točka, efikasnosti kočenja po osovinama, kao i za celo vozilo (opcije 4x4 i 6x4)
- Dinamičke težine
- Pritiska u kočnom krugu (opcija)
- Nagazna ploča: merenje usmerenosti točkova
- Uređaj za kontrolu zazora u sistemu za upravljanje i oslanjanje - «razvlačilica»



Merni valjci za teretna vozila ref. 44 700

Nosivost po osovini: 20T
 Prečnik valjaka: 250mm
 Merna brzina: 2.2km/h
 Kontaktori prisustva vozila: 2
 Davač sile sa mernim trakama: 2
 Motori sa kočnicama (radi olakšanog izlaska iz valjaka): 2 x 11kW
 Max. sila kočenja: 2 x 4000 da N
 Statičke i dinamičke vage: 2 x 4 senzora
 Obloga valjaka: epoksi silikon
 Koeficijent prljanjanja (po suvom): > 0.8
 Koeficijent prljanjanja (po vlažnom): > 0.6
 Uzdignuti zadnji valjci: 35mm
 Minimalni, «unutrašnji» trag točkova: 800mm
 Maksimalni, «spoljašnji» trag točkova: 2800mm
 Slobodan prostor između valjaka u kanalu: 580mm
 Struja za napajanje: 400 V 3-fazna + N. 50Hz*
 Za druge «voltaže»: pitati za detalje

Multipleks nagazna ploča sa uređajem za rasterećenje ref. 10 000 RMX-PL

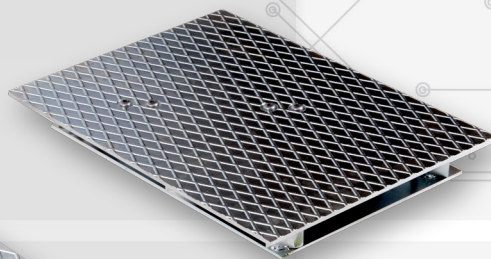
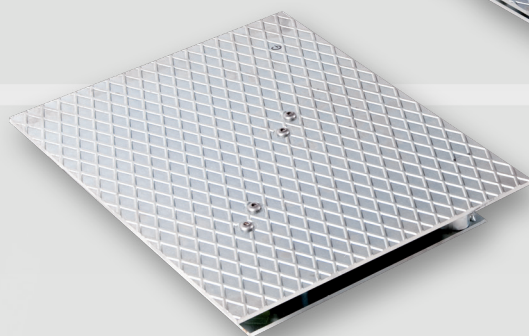


Dimenzije ploče	750 x 1020 x 36 mm
Pomeranje prilikom merenja	+/- 17 mm
Opseg merenja	+/- 20 m/km
Nosivost	10 000 kg
Prekrivka ploče	Gumena sa perforiranim izbočinama
Guma sa teksturom	Kvalitetan ugljovodonični sastav

ACTIA MULLER



www.actiamuller.com



Uređaj za kontrolu zazora u sistemu
za upravljanje i oslanjanje -
«razvlačilica» sa upravljačem
povezanim putem kabla
ref. 6855-B

Uređaj za kontrolu zazora u sistemu za
upravljanje i oslanjanje - «razvlačilica» sa
bežičnim upravljačem (wireless)
ref. 6855-B-RAD

Uređaj za kontrolu zazora u sistemu za upravljanje i oslanjanje teretnih
vozila - «razvlačilica» sa 16 smerova kretanja
ref. 6855-B

Omogućavaju vizuelnu kontrolu sa donje strane vozila
(zazor u ležajevima, vratilima, sponama, rukavcima i sl.)

Nosivost po osovini: 20T

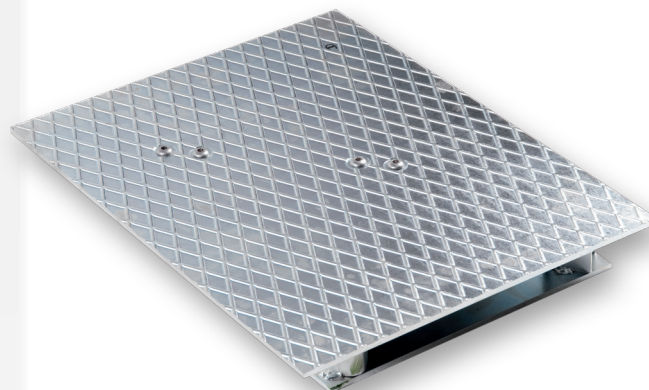
Dimenzije ploče: 905 x 705 mm

Elektro-hidraulički pogon: 400 V 3 fazni $\pm$ N. 50 Hz

Snaga: 4kW

Maksimalni pritisak: 120 bar

Upravljanje putem radio veze (opcija)



ACTIA MULLER

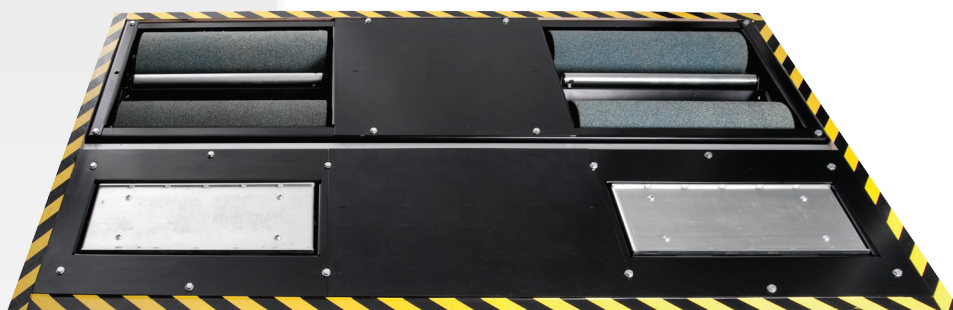


www.actiamuller.com



*Linija za tehnički
pregled povećava
vaš promet*

8000Mx



*Multipleks linija za tehnički pregled za
putnička i laka komercijalna vozila*

Sveobuhvatno ispitivanje za povećanje sigurnosti klijenta

Napravite sopstvenu liniju za tehnički pregled

Komandni pult

Bilamatic 8000 Mx je najnapredniji proizvod na tržištu, pravo tehnološko čudo razvijeno za povećanje Vaše produktivnosti zahvaljujući multipleks tehnologiji (MUX sistem).

Naš MUX sistem služi za poboljšanje karakteristika linije za tehnički pregled:

- Daljinsko upravljanje :

za daljinsko i brzo rukovanje Vašim uređajima.

- Pojednostavljena elektronika :

za brzo i jednostavno održavanje i proširenje Vaše opreme; zahvaljujući standardizovanim delovima i pojednostavljenoj elektronici, dodavanje delova i prilagođavanje novim standardima za tehničke preglede može da se uradi po najnižim cenama.

- Digitalni sistem :

velika tačnost merenja i 100% pouzdani rezultati.

- Visokotehnološki dizajn :

atraktivna i moderna linija za tehnički pregled za bolji utisak Vaših klijenata.

- Manje radnih mesta i više korisnika:

istovremena provera nekoliko vozila za maksimalnu profitabilnost Vašeg centra za tehnički pregled



POBOLJŠANJE CENTRA
ZA TEHNIČKI PREGLED
ZAHVALJUJUĆI
VISOKOTEHNOLOŠKOM DIZAJNU
NAŠEG ASORTIMANA



Tester usmerenosti (nagazna ploča)

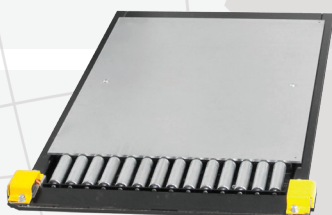


- Rezultati u m/km
- Ploča za rasterećenje
- Davač prisutnosti
- Test koji prethodi podešavanju geometrije trapa

PROŠIRITE POSAO PONUDOM
KOMPLETNOG PODEŠAVANJA
GEOMETRIJE TRAPA

Tester kočnica :

- Izdržljivi sintetički valjci
- Pomoć pri izlasku vozila sa valjaka
- Niskoprofilni uređaj za ispitivanje
- Protokol preko CAN magistrale



POBOLJŠAJTE
PROVERU KOČNIH
PLOČICA I DISKOVA

Tester amortizera i sistema oslanjanja

Protokol usklađen sa Evropskim zakonima: EUSAMA

Opcija :

Tester sa revolucionarnim merenjem koji služi za prepoznavanje i procenu istrošenosti amortizera; tester amortizera EXPERT nudi realnu tehnološku prednost analizom odziva amortizera na njegovoj promenljivoj rezonantnoj frekvenciji; dobijeni rezultat je potpuno nezavisan od pritiska u gumama i opterećenja vozila

Pored njegove izvanredne tačnosti, tester amortizera EXPERT ima i sledeće značajne prednosti :

- Jednostavnost upotrebe
- Rezultati se brzo prikazuju
- Pouzdanost
- Jednostavan za rukovanje, tester EXPERT završava proveru amortizera za 3 minuta



POBOLJŠAJTE
PROVERU
AMORTIZERA

Unapredite posao svojom investicijom

Napravite sopstvenu liniju za tehnički pregled

	Predkontrola kontrola	Servis	Tehnički pregled	Tehnički pregled + Servis
Tester kočnica				
Motor sa reduktorom	x	x	x	
Motor sa reduktorom i kočnicom				x
Sintetički valjak	x	x	x	x
Nordijski			(x)	(x)
Tester amortizera i sistema oslanjanja				
EUSAMA : tip testa	x		x	
EUSAMA + EXPERT		x		x
Tester usmerenosti (nagazna ploča)				
Bez ploče za rasterećenje	x	x		
Ploča za rasterećenje			x	x
Komandni pult				
BILANMATIC program	x	x	x	x
EXPERT program		x		x

Za nordijske zemlje, obloga je prilagođena za gume sa ekserima

Tester usmerenosti (nagazna ploča)

Maksimalno opterećenje	2000 Kg
Pomeranje ploče	± 20 m/km
Obloga ploče ravan čelični lim	Ravan čelični lim

Tester amortizera i sistema oslanjanja

Davač težine	Da
Amplituda pobude	+3mm
Frekvencija pobude	25 do 0 Hz
Tip merenja	EUSAMA (%) CAP
Praćenje minimuma / maksimuma	850 x 2100 mm

Tester kočnica

Maksimalna sila kočenja opterećenje	600daN / 750daN
Preciznost merenja	0.2 daN
Prečnik valjaka	≥ 200 mm
Minimalna / maksimalna putanja	800 / 2200 mm
Obloga valjaka	Epoksi/silikon
Koeficijent prijanjanja suvo/mokro	≥ 0,8 / ≥ 0,6
Brzina pri ispitivanju	5,0 km/h

BLUTEK AUTO doo Beograd - Jurija Gagarina 32 - 11070 Novi Beograd

Tel. / Fax. 011/3532829 - office@blutekauto.rs - www.blutekauto.rs

"Službeni glasnik RS", br. 41/2009, 53/2010

Na osnovu člana 112. stav 1. tačka 2. Ustava Republike Srbije, donosim

U K A Z

o proglašenju Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima

Proglašava se Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, koji je donela Narodna skupština Republike Srbije na Šestoj sednici Prvog redovnog zasjedanja u 2009. godini, 29. maja 2009. godine.

PR broj 73
U Beogradu, 2. juna 2009. godine

Predsednik Republike,
Boris Tadić, s.r.

ZAKON

o bezbednosti saobraćaja na putevima

DEO ZAKONA O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA VEZAN ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA

XVI. TEHNIČKI PREGLED MOTORNIH I PRIKLJUČNIH VOZILA

1. Opšte odredbe

Član 254.

Radi utvrđivanja tehničke ispravnosti motornih i priključnih vozila vrši se tehnički pregled tih vozila.

Na tehničkom pregledu se utvrđuje da li je motorno, odnosno priključno vozilo tehnički ispravno i da li ispunjava druge tehničke propise i uslove za učešće u saobraćaju.

Tehnički pregledi vozila iz stava 1. ovog člana mogu biti: redovni, vanredni i kontrolni.

Ministar unutrašnjih poslova donosi propise o tehničkom pregledu vozila.

Član 255.

Tehnički pregled vozila je delatnost od opšteg interesa, koju može da obavlja samo privredno društvo koje ispunjava propisane uslove i koje za to dobije ovlašćenje.

Ukoliko privredno društvo obavlja druge delatnosti osim tehničkog pregleda vozila, odnosno tu delatnost obavlja van sedišta, osniva ogranak privrednog društva u kojem se isključivo obavlja delatnost tehničkog pregleda vozila, koji se u skladu sa propisima upisuje u registar privrednih društava.

Privredno društvo može tehnički pregled vozila vršiti u više građevinskih objekata, pri čemu se za svaki objekat osniva poseban ogranak i za svaki se mora dobiti ovlašćenje.

Ovlašćenje iz stava 1. ovog člana izdaje Ministarstvo unutrašnjih poslova.

Ovlašćenje iz stava 1. ovog člana se u zavisnosti od tehničkih karakteristika objekta za vršenje tehničkog pregleda vozila i uređaja i opreme kojima raspolaže može dati za vršenje tehničkih pregleda samo pojedinih vrsta vozila.

Dozvolu iz stava 1. ovog člana ne može dobiti pravno lice nad kojim je otvoren postupak stečaja.

Ukoliko je privrednom društvu koje vrši tehnički pregled vozila, do datuma podnošenja zahteva za dobijanje ovlašćenja, oduzimano ovlašćenje više od dva puta za poslednjih 10 godina, ovlašćenje se neće izdati.

Ministarstvo unutrašnjih poslova vodi registar privrednih društava, odnosno njihovih ogrankata, za koje je izdalo ovlašćenje. Registar sadrži najmanje: broj upisa u registar - identifikaciona oznaka, poslovno ime privrednog društva, odnosno ogranka, sedište privrednog društva, odnosno ogranka, vrste vozila čiji tehnički pregled vrši, datum izdavanja dozvole i datum oduzimanja dozvole.

Ministar unutrašnjih poslova donosi bliže propise o načinu vođenja registra iz prethodnog stava.

Član 256.

Ministar unutrašnjih poslova donosi bliže propise o uslovima koje moraju ispunjavati privredna društva koja vrše tehnički pregled vozila.

Privredno društvo ovlašćeno za vršenje tehničkog pregleda vozila dužno je da obezbedi ispunjenost propisanih uslova za vršenje tehničkog pregleda motornih vozila.

Privredno društvo će privremeno prestati sa vršenjem tehničkog pregleda vozila, kada prestane da ispunjava propisane uslove za vršenje tehničkog pregleda vozila i o tome najkasnije prvog sledećeg radnog dana obavestiti organ koji vrši nadzor. Za vreme privremenog prestanka sa radom ovlašćeno preduzeće ne sme vršiti tehnički pregled vozila.

Privremeni prestanak rada može trajati najduže tri meseca.

O završetku privremenog prestanka rada, privredno društvo je dužno da obavesti organ koji vrši nadzor najkasnije jedan dan pre početka nastavka sa radom.

Član 257.

Privredno društvo za vršenje tehničkog pregleda vozila mora da ispunjava propisane uslove u pogledu:

- 1) građevinskog objekta sa prilaznim i izlaznim putevima,
- 2) uređaja i opreme za vršenje tehničkog pregleda,
- 3) stručnog kadra.

Građevinski objekat iz stava 1. tačka 1) ovog člana mora biti u vlasništvu privrednog društva koje vrši tehnički pregled ili njegovo korišćenje mora biti obezbeđeno zaključenim ugovorom o zakupu.

Član 258.

Privredno društvo ovlašćeno da vrši tehnički pregled vozila dužno je da obezbedi da uređaji i oprema pomoću kojih se vrši tehnički pregled vozila budu uvek u ispravnom stanju.

Uređaji koji se koriste za vršenje tehničkog pregleda vozila, a predstavljaju merila, moraju ispunjavati sve uslove određene metrološkim propisima.

Privredno društvo dužno je da odmah prestane sa radom u slučaju neispravnosti uređaja i opreme pomoću kojih se vrši tehnički pregled vozila ili ukoliko prestane da ispunjava druge propisane uslove za vršenje tehničkog pregleda vozila i najkasnije prvog narednog radnog dana obavesti organ koji vrši nadzor. Za vreme privremenog prestanka sa radom ovlašćeno preduzeće ne sme vršiti tehnički pregled vozila.

Privremeni prestanak rada može trajati najduže tri meseca.

O završetku privremenog prestanka rada, privredno društvo je dužno da obavesti organ koji vrši nadzor najkasnije jedan dan pre početka nastavka sa radom.

Član 259.

Privredno društvo koje je ovlašćeno za vršenje tehničkog pregleda mora imati najmanje dva kontrolora tehničkog pregleda.

Kontrolori tehničkog pregleda moraju biti u radnom odnosu na određeno ili neodređeno vreme sa punim radnim vremenom u privrednom društvu iz stava 1. ovog člana.

Član 260.

U prostoru u kojem se obavlja tehnički pregled vozila mogu se vršiti samo poslovi vezani za tehnički pregled vozila i utvrđivanje tehničkih karakteristika vozila u skladu sa odredbama ovog zakona.

Privredno društvo ne sme obavljati tehnički pregled vozila koja su registrovana na to privredno društvo ili ih je ono uzelo u zakup ili lizing, ili na kojima je vršilo opravku u poslednjih 12 meseci.

Izuzetno, tehnički pregled trolejbusa može vršiti privredno društvo na koje su trolejbusi registrovani, odnosno koje ih je uzelo u zakup ili lizing.

Član 261.

Privredno društvo tehnički pregled vozila vrši u radno vreme, koje mora biti vidno istaknuto u objektu i mora biti prethodno prijavljeno organu koji vrši nadzor.

U toku svakog radnog dana radno vreme mora trajati najmanje osam sati.

Privredno društvo mora obezbediti da se tehnički pregled vozila može obaviti tokom celog radnog vremena.

Privredno društvo mora izvršiti tehnički pregled svih vozila, osim vozila iz člana 260. stav 2. ovog zakona.

Izuzetno, privredno društvo dužno je da po potrebi na zahtev Ministarstva unutrašnjih poslova, radi van svog radnog vremena.

Član 262.

Tehnički pregled vozila mora se vršiti savesno, na propisan način i u skladu sa pravilima struke.

Privredno društvo dužno je da obezbedi da se tehnički pregled vozila vrši savesno, na propisan način i u skladu sa pravilima struke.

Za tehnički ispravna vozila privredno društvo ovlašćeno za vršenje tehničkih pregleda vozila overava tehničku ispravnost vozila.

Privredno društvo ovlašćeno za vršenje tehničkog pregleda vozila ne sme overiti tehnički pregled vozila koje nije tehnički ispravno.

2. Kontrolori tehničkog pregleda vozila

Član 263.

Tehnički pregled vozila može obavljati samo kontrolor koji ispunjava propisane uslove i ima važeću dozvolu (licencu).

Dozvolu (licencu) za kontrolora tehničkog pregleda izdaje Agencija.

Kontrolor tehničkog pregleda mora ispunjavati sledeće uslove:

- 1) da ima najmanje završenu srednju stručnu školu u četvorogodišnjem ili trogodišnjem trajanju, struke mašinske, obrazovnog profila vezanog za motore i vozila, i struke saobraćajne, obrazovnog profila iz oblasti drumskog saobraćaja,
- 2) da ima vozačku dozvolu za upravljanje motornim vozilima one kategorije vozila čiji pregled obavlja,
- 3) da ima završenu obuku za kontrolora tehničkog pregleda,
- 4) da ima položen stručni ispit za kontrolora tehničkog pregleda vozila,
- 5) da u poslednje četiri godine nije pravnosnažno osuđivan za krivična dela iz grupe protiv života

i tela, krivična dela protiv službene dužnosti, kao i da se protiv njega ne vodi istraga za ova krivična dela, odnosno nije podignuta optužnica za ova krivična dela.

Bliže propise o nastavnom programu obuke kontrolora tehničkog pregleda, načinu organizovanja i sprovođenja stručnog ispita za kontrolora tehničkog pregleda, program unapređenja znanja i veština kontrolora tehničkog pregleda i načinu organizovanja i sprovođenja provere znanja i veština kontrolora tehničkog pregleda, sadržaju i izgledu dozvole (licence) za kontrolora tehničkih pregleda, i načinu vođenja evidencija o izdatim dozvolama (licencama) donosi ministar unutrašnjih poslova na predlog Agencije.

Dozvola (licenca) ima rok važenja tri godine.

Dozvola (licenca) za kontrolora tehničkog pregleda će se obnoviti ako je kontrolor:

- 1) prisustvovao seminarima za unapređenje znanja i veština,
- 2) položio ispit provere znanja.

Agencija organizuje i sprovodi obuku kontrolora tehničkog pregleda, stručni ispit za kontrolora tehničkog pregleda, unapređenje znanja i veština za kontrolora tehničkog pregleda i organizuje, sprovodi proveru znanja i veština za kontrolora tehničkog pregleda i vodi evidenciju o izdatim dozvolama (licencama).

Kontrolor tehničkog pregleda ne može, ni van radnog vremena, obavljati poslove u vezi: održavanja, popravki, osiguranja i registracije vozila.

Ukoliko je kontroloru tehničkog pregleda, do datuma podnošenja zahteva za izdavanje dozvole, oduzimana dozvola (licenca) više od dva puta za poslednjih 10 godina, dozvola se neće izdati.

Poslove iz st. 2. i 7. ovog člana Agencija obavlja kao poverene.

3. Redovni tehnički pregledi

Član 264.

Redovni tehnički pregledi su godišnji i šestomesečni.

Redovnom godišnjem tehničkom pregledu vozilo se podvrgava pre izdavanja saobraćajne dozvole, odnosno izdavanja registracione nalepnice. Ovaj tehnički pregled se može izvršiti do 30 dana pre podnošenja zahteva za registraciju, odnosno nakon isteka roka važenja saobraćajne dozvole.

Izuzetno od odredbi stava 2. ovog člana novoproduковано vozilo nakon registracije se podvrgava sledećem redovnom tehničkom pregledu nakon dve godine.

Redovni šestomesečni tehnički pregled se mora obaviti pre isteka roka od šest meseci od dana početka važenja saobraćajne dozvole, odnosno registracione nalepnice. Redovni šestomesečni tehnički pregled se može obaviti najranije 15 dana pre isteka napred navedenog roka.

Redovnom šestomesečnom tehničkom pregledu se moraju podvrgavati:

- 1) motorna i priključna vozila kojima se obavlja javni prevoz,
- 2) autobusi,

- 3) motorna i priključna vozila za prevoz opasnih materija,
- 4) motorna i priključna vozila koja se koriste za obuku kandidata za vozače,
- 5) motorna vozila koja imaju ugrađene uređaje za davanje posebnih svetlosnih i zvučnih znakova ili se upotrebljavaju kao vozilo iz čl. 106. i 108. ovog zakona (vozila pod pratnjom i vozila sa pravom prvenstva prolaza),
- 6) motorna i priključna vozila čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg,
- 7) motorno, odnosno priključno vozilo za iznajmljivanje bez vozača (rent-a-car),
- 8) motorno vozilo starosti preko 15 godina (starost vozila se utvrđuje u odnosu na godinu proizvodnje).

U saobraćaju na putu ne sme učestvovati vozilo iz stava 5. ovog člana dok se na redovnom šestomesečnom pregledu, u roku iz stava 4. ovog člana, ne utvrdi da je tehnički ispravno.

Vlada određuje najnižu cenu redovnog tehničkog pregleda vozila, na predlog ministarstva nadležnog za trgovinu i usluge.

Pravno lice ne može odrediti nižu cenu za vršenje redovnog tehničkog pregleda vozila od najniže cene određene u smislu stava 7. ovog člana.

4. Vanredni tehnički pregledi vozila

Član 265.

Vanredni tehnički pregled obavlja se nakon popravke i pre puštanja u saobraćaj vozila, kod kojeg su u saobraćanoj nezgodi ili na drugi način oštećeni vitalni sklopovi i uređaji bitni za bezbedno učestvovanje vozila u saobraćaju, odnosno koje nakon toga nije bilo u voznom stanju, kao i vozila koje je isključeno iz saobraćaja zbog tehničke neispravnosti utvrđene na kontrolnom tehničkom pregledu.

Troškove vanrednog tehničkog pregleda snosi vlasnik, odnosno korisnik vozila.

Vlada određuje najnižu cenu vanrednog tehničkog pregleda vozila, na predlog ministarstva nadležnog za trgovinu i usluge.

Pravno lice ne može odrediti nižu cenu za vršenje vanrednog tehničkog pregleda vozila od najniže cene određene u smislu stava 3. ovog člana.

5. Kontrolni tehnički pregledi vozila

Član 266.

Kontrolni tehnički pregled se vrši po nalogu ovlašćenog lica Ministarstva unutrašnjih poslova, odnosno inspektora za drumski saobraćaj, radi kontrole tehničke ispravnosti vozila.

Na kontrolni tehnički pregled može se uputiti samo vozilo koje je u voznom stanju, odnosno vozilo kod kojeg u saobraćajnoj nezgodi nije došlo do mehaničkih oštećenja uređaja i sklopova od presudnog značaja za bezbedno upravljanje vozilom.

Član 267.

Troškove kontrolnog tehničkog pregleda, u slučaju da je na kontrolnom tehničkom pregledu utvrđeno da je vozilo neispravno, snosi vlasnik vozila ili korisnik vozila, a u slučaju da je na kontrolnom tehničkom pregledu utvrđeno da je vozilo ispravno, organ čije je službeno lice naložilo kontrolni tehnički pregled.

Vlasnik, odnosno korisnik, koji nije na licu mesta izmirio troškove kontrolnog tehničkog pregleda, dužan je da to učini u roku od osam dana od dana vršenja kontrolnog tehničkog pregleda.

Ukoliko vlasnik, odnosno korisnik vozila ne izmiri troškove kontrolnog tehničkog pregleda na licu mesta, izmirenje troškova će se sprovesti prinudnim putem.

Vlada određuje cenu kontrolnog tehničkog pregleda vozila, na predlog ministarstva nadležnog za trgovinu i usluge.

Pravno lice ne može odrediti višu cenu za vršenje kontrolnog tehničkog pregleda vozila od najniže cene određene u smislu stava 4. ovog člana.

На основу члана 7. став 2, члана 131. став 1. и члана 246. став 6. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/09 и 53/10)
Министар за инфраструктуру доноси

ПРАВИЛНИК О ПОДЕЛИ МОТОРНИХ И ПРИКЉУЧНИХ ВОЗИЛА И ТЕХНИЧКИМ УСЛОВИМА ЗА ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ НА ПУТЕВИМА

Сл. гласник РС бр. 64/10, 69/10

Пречишћен текст закључно са изменама из Сл. гл. РС бр. 69/10 које су у примени од 02/10/2010 (измене у чл.: 21, 24, 40, 48, 72, 86, 112, 121, 125.)

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

(1) Овим правилником прописују се подела моторних и прикључних возила, услови које морају да испуњавају возила у саобраћају на путу у погледу димензија, техничких услова и уређаја, склопова и опреме и техничких норматива, као и начин, време поседовања и коришћења зимске опреме на возилу у саобраћају на путевима.

(2) Овај правилник не примењује се на возила:

- 1) која се користе за такмичења на путевима и ван њих - током такмичења;
- 2) са посебном дозволом за испитивање на путу;
- 3) борбена возила оружаних снага.

Члан 2.

(1) Нова серијски произведена возила морају бити усаглашена са једнообразним техничким условима, у складу са прописима о хомологацији.

(2) Врсте возила означавају се латиничним словима у складу са Споразумом о прихватању једнообразних услова за хомологацију и узајамно признавање хомологације опреме и делова моторних возила ("Службени лист ФНРЈ - Међународни уговори", број 5/62), односно одговарајућим прописима Европске уније (у даљем тексту: ЕУ).

(3) Возила врста L, M, N, O, T и R, из става 1. овог члана, приликом прве регистрације и промене власника, морају имати потврду о саобразности.

(4) Обрасци потврда о саобразности из става 3. овог члана за сваку врсту возила прописани су овим правилником и чине његов саставни део. Садржина образаца утврђена овим правилником која чини садржину стране истовремено чини и садржину потврде о саобразности коју издаје произвођач возила, с тим што се штампа на страни формата стандарда А4.

(5) Нова појединачно или малосеријски произведена возила морају одговарати условима из овог правилника с тим да уграђени делови и опрема возила морају бити усаглашени са једнообразним техничким условима.

(6) За возила из става 3. овог члана издаје се декларација која обухвата: марку возила, врсту возила, класу возила, облик каросерије, тип возила, варијанту типа возила, верзију типа, облик каросерије, број места за седење, масу возила, носивост, највећа дозвољена осовинска оптерећења, највећу дозвољену масу за вучу кочених и некочених прикључних возила, снагу возила, ознаку мотора са граничним вредностима издувне емисије и највећу конструктивну брзину.

(7) Одредбе ст. 1-4. овог члана не односе се на возила врсте K1, K2, K3, K4 и K6.

Члан 3.

Делови, уређаји и опрема која се наменски производе за возила и за које постоји пропис о хомологацији, морају бити усаглашена са једнообразним техничким условима.

Члан 4.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) Потврда о саобразности - Certificate of conformity (у даљем тексту: "COC") је писмени доказ издат од стране произвођача возила, за свако возило произведено у складу са шемом хомологације типа целог возила. Подаци наведени у Потврди о саобразности представљају декларацију произвођача;
- 2) једнообразни технички услови су услови прописани Споразумом о прихватању једнообразних услова за хомологацију и узајамно признавање хомологације опреме и делова моторних возила, прописима донетим на основу тог споразума, по којима се врши хомологација делова возила, опреме за возила и хомологацију типа целог возила, односно одговарајућим прописима ЕУ;
- 3) димензије возила и скупа возила су дужина, ширина, висина као и димензије возила које су од посебног значаја за безбедност саобраћаја на путевима, при чему су термини и дефиниције везани за димензије возила одређени стандардом SRPS M.NO.012 ("Службени лист СФРЈ", број 49/83);
- 4) маса возила спремног за вожњу је маса неоптерећеног возила са каросеријом и уређајем за вучу у случају вучног возила или маса шасије са кабином ако произвођач не уграђује каросерију и/или уређај за вучу, укључујући расхладно средство, уље, 90% погонског горива, 100% осталих течности, припадајући алат, резервни точак, стални терет (кран, дизалица и др.), возача (75 kg), а за аутобусе и масу члана посаде (75 kg) ако за њега постоји седиште у возилу (у "COC" наведено под бројем 12.1);
- 5) идентификациона таблица је налепница или плочица коју је са подацима о возилу поставио произвођач возила (у "COC" наведено место постављања под бројем 0.6);
- 6) највећа дозвољена маса теретног возила намењеног за вучу полуприколице (тегљач) је декларисана од стране произвођача возила, а састоји се од масе вучног возила увећане за највеће дозвољено статичко вертикално оптерећење на седло, односно носивост тегљача;
- 7) највећа конструктивна брзина је највећа брзина коју возило може да развије под условима које је декларисао произвођач;
- 8) ветробран је окно на предњој страни моторних возила врста L, M, N и T;
- 9) бочна окна у равни возача су све провидне површине на бочној страни возила од ветробранског стакла према задњем крају возила до задњег стуба предњих врата односно површине која је управна на уздужну осу возила, а која пролази кроз наслон седишта возача у положају за вожњу;
- 10) светло је уређај на возилу који даје светлост, осим таквих уређаја на возилу који су у саобраћају на путу покривени тако да се не види осветљена површина, ни када се у току вожње ти уређаји укључе, светла која осветљавају простор испод возила, као и рекламне површине осветљене само у бочном правцу;
- 11) зглобни аутобус је возило врста M2 или M3 које се састоји од два или више јасно раздвојених делова који су међусобно повезани тако да путници могу да се слободно крећу између њих, а делови су чврсто повезани тако да могу бити одвојени једино у радионицама;
- 12) тегљач је возило врсте N намењено за вучу полуприколица;

13) платформа за превоз вангабаритних терета је возило које је по конструкцији намењено за превоз терета који је по димензијама и масама преко граница дозвољених овим правилником, а у саобраћају учествује под посебним условима;

14) хомологација возила, опреме или делова возила је поступак провере типа, њихове саобразности са захтевима одговарајућих правилника према Споразуму о прихватању једнообразних услова за хомологацију и узајамно признавање хомологације опреме и делова моторних возила, односно одговарајућим прописима ЕУ, издавања одговарајућих прописаних докумената и праћење производње ради обезбеђивања саобразности са хомологованим типом;

15) клиренс је најмања висина чврстих делова возила изнад стајне површине не рачунајући точкове;

16) ширина трага је најмање растојање мерено између средина газних површина пнеуматика, односно код удвојених точкова ширина трага је растојање између оса симетрија удвојених точкова једне осовине;

17) мотор са надпуњењем је мотор код којег ваздух или смеша ваздуха и горива у цилиндри улази под повећаним притиском у односу на атмосферски (мотори који надпуњење остварују компресором, турбокомпресором или мотори са комбинованим надпуњењем - компаунд мотори);

18) кочни систем са потпуним серво дејством је систем у коме се серво дејство остварује неодвојиво од начина остваривања сила које делују на елементе кочења, а енергија потребна за остваривање процеса кочења не добија се од мишићне снаге возача;

19) кочни систем са делимичним серво дејством је систем код којег се силе које делују на елементе кочења остварују мишићним дејством возача, а могу бити појачане серво уређајем који енергију добија од мотора возила;

20) произвођач возила је правно лице, предузетник или физичко лице које израђује возило, или лице које се представља као произвођач стављањем на возило свог пословног имена, имена или назива, жига, неке друге препознатљиве ознаке или на други начин (у "СОС" наведено под бројем 0.5);

21) "марка возила" је робна марка постављена на возило (у "СОС" наведено под бројем 0.1);

22) модел возила је трговачка ознака возила (у "СОС" наведено под бројем 0.2.1);

23) врста возила је назив за поделу возила која се у једнообразним техничким условима означава појмом категорија или класа (у "СОС" наведено под бројем 0.4);

24) тип возила означава возила исте врсте која се не разликују по следећим основним карактеристикама (у "СОС" наведено под бројем 0.2 Тип):

- Произвођач,
- Ознака типа,
- Шасија - носећи део каросерије;
- Врста мотора (унутрашње сагоревање / електрични / хибридни);

25) варијанта типа возила означава возила истог типа која се не разликују по следећем (у "СОС" наведено под бројем 0.2 Варијанта):

- Облику каросерије,
- Принципу рада мотора,
- Броју цилиндара мотора,
- Снази мотора унутар границе од 30%,
- Запремини мотора унутар границе од 20%,
- Броју, месту и начину међусобног повезивања погонских осовина,
- Броју и месту управљајућих осовина;

26) верзија варијанте означава верзију унутар возила исте варијанте (у "СОС" наведено под бројем 0.2 Верзија);

- 27) облик каросерије је облик каросерије односно надградње возила (у "СОС" наведено под бројем 37);
- 28) VIN (vehicle identification number) је комбинација знакова са одређеним редоследом слова и бројева које на возило ставља произвођач у циљу његове једнозначне идентификације;
- 29) аналогни тахограф је уређај за бележење брзине и пређеног пута, у друмском транспорту, као и времена рада и одмора, помоћу којег се записују подаци на тахографски листић на ком врх писача остварује запис механичким притиском на тахографски листић, а који омогућава бележење података за један дан;
- 30) дневно светло је независан светлосни уређај на предњој страни возила намењен за стално означавање возила у саобраћају у току дана;
- 31) дигитални тахограф је уређај за бележење брзине и пређеног пута, у друмском транспорту, као и времена рада и одмора помоћу којег се записују подаци у радну меморију и меморијску картицу, а који омогућава чување података за период од 365 дана;
- 32) граничник брзине је уређај, дограђен на погонски агрегат или је саставни део система за управљање погонским агрегатом, који је намењен да ограничава највећу брзину кретања моторних возила;

Члан 5.

(1) Под уређајима на моторним и прикључним возилима у саобраћају на путевима, у смислу овог правилника, подразумевају се:

- 1) уређаји за управљање;
- 2) уређаји за заустављање;
- 3) уређаји за осветљавање пута, означавање возила и за давање светлосних знакова;
- 4) уређаји који омогућавају нормалну видљивост;
- 5) уређаји за давање звучних знакова;
- 6) уређаји за контролу и давање знакова;
- 7) уређаји за одвођење и регулисање издувних гасова;
- 8) уређаји за спајање вучног и прикључног возила;
- 9) уређај за кретање возила уназад;
- 10) уређаји за ослањање;
- 11) уређаји за кретање;
- 12) електро уређаји и инсталација;
- 13) погонски уређај - мотор;
- 14) уређаји за пренос снаге.

(2) Делови возила од посебног значаја за безбедност саобраћаја су: каросерија, кабина за возача и простор за путнике, блатобрани, браници, заштитници од подлетања под возило, прикључци за сигурносне појасеве, прикључци за вучу, уређаји за обезбеђење возила од неовлашћене употребе, уређаји за погон на сабијени или течни гас, уређаји од којих зависи састав и обојеност издувних гасова.

(3) Под опремом возила у саобраћају на путевима у смислу овог правилника подразумевају се:

- 1) резервни точак;
- 2) апарат за гашење пожара;
- 3) сигурносни троугао;
- 4) опрема за пружање прве помоћи (комплет прве помоћи);
- 5) клинасти подметачи;
- 6) чекић за разбијање стакла;
- 7) резервне сијалице;
- 8) светлоодбојни прслук;

- 9) уже или полуга за вучу;
- 10) зимска опрема;
- 11) заштитна кацига;
- 12) опрема за чишћење точкова пољопривредних возила, и
- 13) запречна табла.

II. ПОДЕЛА ВОЗИЛА

1. Врста L - мопеди, мотоцикли, трицикли и четвороцикли

Члан 6.

- (1) Врста L1 - мопед, јесте возило са два точка чија максимална конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем не прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага не прелази 4 kW за електромоторе.
- (2) Врста L2 - лаки трицикл, јесте возило са три точка са било каквим распоредом точкова чија максимална конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем не прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага не прелази 4 kW за електромоторе.
- (3) Врста L3 - мотоцикл, јесте возило са два точка чија максимална конструктивна брзина без обзира на начин преноса прелази 45 km/h или са мотором чија запремина цилиндара у случају да се ради о мотору са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага прелази 4 kW за електромоторе.
- (4) Врста L4 - мотоцикл са бочним седиштем, јесте возило са три точка асиметрично распоређена у односу на уздужну средњу раван чија максимална конструктивна брзина без обзира на начин преноса прелази 45 km/h или радна запремина у случају да се ради о мотору са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага прелази 4 kW за електромоторе.
- (5) Врста L5 - тешки трицикл, јесте возило на три точка симетрично распоређена у односу на уздужну средњу раван са мотором чија максимална конструктивна брзина без обзира на начин преноса прелази 45 km/h или ако радна запремина у случају да се ради о мотору са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага прелази 4 kW за електромоторе.
- (6) Врста L6 - лаки четвороцикл, јесте моторно возило са четири точка: чија маса празног возила није већа од 350 kg, што не укључује масу батерија, ако је реч о електричним возилима; чија највећа конструктивна брзина не прелази 45 km/h; који имају мотор чија радна запремина за моторе са унутрашњим сагоревањем (СУС мотори) са погоном на бензин не прелази 50 cm³ и чија највећа нето снага не прелази 4 kW за СУС моторе са другом врстом погонског горива или чија највећа стална номинална снага не прелази 4 kW за електромоторе.
- (7) Врста L7 - тешки четвороцикл, јесте моторно возило с четири точка: који не одговара условима из врсте L6; чија маса празног возила није већа од 400 kg, односно 550 kg за возила за превоз терета, што не укључује масу батерија ако је реч о електричним возилима; чија највећа нето снага мотора не прелази 15 kW.

2. Врста М - возила за превоз путника

Члан 7.

- (1) Врста М1 - путничко возило, јесте возило врсте М које има највише девет седишта укључујући и седиште за возача.

(2) Врста М2 - лаки аутобус, јесте возило врсте М које има више од девет седишта укључујући и седиште за возача, и које има највећу дозвољену масу која не прелази 5 t.

(3) Врста М3 - тешки аутобус, јесте возило врсте М које има више од девет седишта укључујући и седиште за возача, и које има највећу дозвољену масу која прелази 5 t.

(4) Возила врста М2 и М3 (аутобуси) се разврставају у класе:

Класа I - градски аутобус, јесте аутобус или тролејбус који уз места за седење, поред простора за стајање између седишта, има и посебан простор за стајање путника, и има опрему за олакшано улажење и излажење путника при честим заустављањима и њихово померање дуж возила.

Класа II - приградски аутобус, јесте аутобус који поред места за седење има места за стајање искључиво на пролазу између седишта.

Класа III - међуградски аутобус, јесте аутобус који има искључиво места за седење.

(5) Класа А - градски и приградски аутобус, јесте возило које је намењено да вози путнике који седе, односно који стоје. Ако је градски и приградски аутобус намењен за превоз путника и који седе и који стоје тада тај аутобус има седишта и додатке за путнике који стоје.

(6) Класа Б - међуградски аутобус, јесте возило које није намењено за превоз путника који стоје и које нема додатке за путнике који стоје.

(7) Класа А обухвата класе I и II.

(8) Зглобни аутобус је возило: које се састоји од два или више јасно раздвојених делова који су међусобно повезани; које има путничка одељења сваке секције међукомуницирају тако да путници могу да се слободно крећу између њих; чији делови су чврсто повезани тако да могу бити одвојени једино операцијом која захтева капацитете који се нормално налазе једино у радионицама.

(9) Аутобуси који укључују две или више неодвојивих али јасно дефинисаних јединица требало би да се третирају као једно возило.

3. Врста N - теретна возила

Члан 8.

(1) Врста N1 - лако теретно возило, јесте возило врсте N чија највећа дозвољена маса не прелази 3,5 t.

(2) Врста N2 - средње теретно возило, јесте возило врсте N које има највећу дозвољену масу која прелази 3,5 t, али која не прелази 12 t.

(3) Врста N3 - тешко теретно возило, јесте возило врсте N које има највећу дозвољену масу која прелази 12 t.

(4) У случају возила намењеног за вучу полуприколица, маса која ће бити разматрана за разврставање возила је највећа дозвољена маса овог возила.

(5) Опрема и инсталација стално уграђена на возила посебне намене (кранови, покретне радионице, возила за разглас, итд.) сматрају се као терет (стални терет).

4. Врста O - прикључна возила

Члан 9.

(1) Врста O1 - лако прикључно возило, јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса не прелази 0,75 t.

(2) Врста O2 - мало прикључно возило, јесте прикључно возило чије статичко вертикално оптерећење пренето на хоризонталну подлогу преко својих осовина, када је повезана на вучно возило и оптерећено до декларисане носивости, прелази 0,75 t, али не прелази 3,5 t.

(3) Врста ОЗ - средње прикључно возило, јесте прикључно возило чије статичко вертикално оптерећење пренето на хоризонталну подлогу преко својих осовина, када је повезана на вучно возило и оптерећено до декларисане носивости, прелази 3,5 t али не прелази 10 t.

(4) Врста О4 - велико прикључно возило, јесте прикључно возило чије статичко вертикално оптерећење пренето на хоризонталну подлогу преко својих осовина, када је повезана на вучно возило и оптерећено до декларисане носивости, прелази 10 t.

(5) Прикључна возила врста О2, ОЗ и О4 разврставају се у једну од следећих класа, и то у класу:

(6) Полуприколица - у коју се сврстава прикључно возило, на којем су све осовине постављене иза његовог тежишта (одређеног при равномерно оптерећеном возилу), и које је опремљено уређајем који обезбеђује пренос хоризонталних и вертикалних сила на вучно возило, и при чему једна или више осовина могу бити погоњене са вучног возила.

(7) Приколица - у коју се сврстава прикључно возило које има најмање две осовине, које је опремљено зглобно везаним вучним уређајем (рудом) који може да се помера вертикално (у односу на приколицу) и контролише правац предње осовине, а које не преноси значајно вертикално оптерећење на вучно возило, при чему једна или више осовина могу бити погоњене са вучног возила.

(8) Приколица са централном осовином - у коју се сврстава прикључно возило, опремљено са вучним уређајем који не може да се помера вертикално (у односу на приколицу) и на којем је осовина постављена близу тежишта возила (када је равномерно оптерећено) тако да се само мало вертикално оптерећење, које не прелази 10% од оног које одговара максималној маси приколице или оптерећењу од 1000 daN (које је мање), преноси на вучно возило, и при чему једна или више осовина могу бити погоњене са вучног возила.

(9) У случају полуприколица и приколица са централном осовином, највећа дозвољена маса која се узима за класификовање приколице одговара статичком вертикалном оптерећењу пренетом на земљу преко осовина полуприколице или прикључног возила са централном осовином, када је повезана на вучно возило и оптерећена до дозвољене носивости.

Члан 10.

Према облику каросерије, возила М, N и О, се разврставају на:

1. Путничка возила (М1), јесу:

АА лимузина,

АВ лимузина са задњим вратима,

АС караван (station wagon, estate car),

АД купе,

АЕ кабриолет,

АФ вишенаменско возило: моторно возило које не одговара класама АА до АЕ намењено за превоз путника и њиховог пртљага односно робе у истом простору. Ако овакво возило испуњава оба следећа услова:

(1) број места за путнике (без возача) није већи од шест,

(2) $P - (M + N \times 68) > N \times 68$.

при чему је:

P = највећа дозвољена маса у kg

M = маса возила спремног за вожњу у kg

N = број путничких места за седење

тада се то возило не сматра возилом врсте М1.

2. Моторна возила врста М2 или М3, јесу:

1) Возила класе I:

СА једноспратни,
СВ двоспратни,
СС зглобни једноспратни,
СД зглобни двоспратни,
СЕ нископодни једноспратни,
СФ нископодни двоспратни,
СГ зглобни нископодни једноспратни,
СН зглобни нископодни двоспратни,

2) Возила класе II:

СИ једноспратни,
СЈ двоспратни,
СК зглобни једноспратни,
СЛ зглобни двоспратни,
СМ нископодни једноспратни,
СН нископодни двоспратни,
СО зглобни нископодни једноспратни,
СП зглобни нископодни двоспратни,

3) Возила класе III:

СQ једноспратни,
СР двоспратни,
СС зглобни једноспратни,
СТ зглобни двоспратни.

Возила класе А

СУ једноспратни,
СV нископодни једноспратни.

Возила класе В

СW једноспратни.

3. Моторна возила врсте N, јесу:

ВА камион,
ВВ фургон,
ВС тегљач,
ВД возило за вучу (друмски трактор).

Ако возило које је дефинисано као ВВ има највећу дозвољену масу мању од 3500 kg и при томе има више од 6 седишта осим седишта возача или испуњава оба следећа услова:

(1) број путничких места није већи од 6 и

(2) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$,

тада се то возило не сматра возилом врсте N.

Ако возило дефинисано као ВА, ВВ чија највећа дозвољена маса прелази 3500 kg, или као ВС или ВД одговара најмање једном од следећих услова:

(1) број путничких места прелази 8 или

(2) $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

тада се то возило не сматра возилом врсте N;

4. Возила врсте О, јесу:

ДА полуприколица,
ДВ приколица,
ДС приколица са централном осовином;

5. Специјално возило

Специјално возило је возило врсте М, N или О изведено за одређене функције са посебно уређеном каросеријом, снабдевену уређајима или опремом за обављање тих функција, и то:

SA возило за становање,
SB блиндирана возила,
SC амбулантно возило,
SD возило за превоз умрлих,
SE приколица за становање,
SF покретна дизалица,
SG друге врсте возила посебне намене,
SH возило прилагођено за инвалидска колица.

Возило за становање је специјално возило врсте M1 направљено да садржи прилагођен простор који садржи најмање следећу опрему која мора бити чврсто повезана за кабину, осим што сто може бити направљен да буде лако променљив, и то:

- 1) седишта и сто;
- 2) лежај који може бити претворен из седишта;
- 3) кухињску опрему;
- 4) простор за смештај пртљага.

Приколица за становање је специјално возило врсте O направљено да садржи прилагођен простор који садржи најмање следећу опрему која мора бити чврсто повезана за кабину, осим што сто може бити направљен да буде лако променљив, и то:

- 1) седишта и сто;
- 2) лежај који може бити претворен из седишта;
- 3) кухињску опрему;
- 4) простор за смештај пртљага.

Блиндирано возило је специјално возило намењено за заштиту путника и/или терета са стално уграђеном антибалистичком заштитом.

Амбулантно возило је специјално моторно возило врсте M намењено за транспорт болесних или повређених лица и опремљено специјалном опремом за такву намену.

Возило за превоз умрлих је специјално моторно возило врсте N или O намењено за превоз умрлих и које има специјалну опрему за такву намену.

5. Врсте Т и С - трактори

Члан 11.

(1) Врста T1 - јесте трактор са точковима чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h, код којих ширина трага осовине најближе седишту возача није мања од 1150 mm, чија је маса возила спремног за вожњу већа од 600 kg и који има клиренс мањи од 1000 mm.

(2) Врста T2 - јесте трактор са точковима чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h, код којих је најмања ширина трага мања од 1150 mm, чија је маса возила спремног за вожњу већа од 600 kg, чији је клиренс мањи од 600 mm, с тим да је највећа дозвољена брзина кретања ограничена на 30 km/h за возила чија висина тежишта изнад земље подељена са просечном ширином трага прелази 0,9.

(3) Врста T3 - јесте трактор са точковима чија највећа брзине не прелази 40 km/h и маса возила спремног за вожњу не прелази 600 kg.

(4) Врста T4 - јесте трактор посебних намена чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h.

(5) Врста T5 - јесте трактор са точковима чија највећа конструктивна брзина прелази 40 km/h.

(6) Врста Tm - јесте мотокултиватор.

(7) Врста TR - јесте радна машина.

(8) Врста од C1 до C5 - јесу трактори са гусеницама.

(9) Подела врста од C1 до C5 аналогна је подели трактора са точковима од T1 до T5, а услови који важе за тракторе са точковима важе за одговарајућу врсту трактора са гусеницама.

6. Врста R - прикључно возило трактора

Члан 12.

- (1) Врста R1 - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса не прелази 1500 kg.
- (2) Врста R2 - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 1,5 t али не прелази 3,5 t.
- (3) Врста R3 - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t али не прелази 21 t.
- (4) Врста R4 - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 21 t.
- (5) Свака врста прикључних возила трактора може имати додатну ознаку "a" или "b", према највећој конструктивној брзини, с тим што ознака "a" иде уз прикључно возило које је конструисано за брзину од највише 40 km/h, а ознака "b" иде уз прикључно возило које је конструисано за брзину изнад 40 km/h.

7. Врста S - измењиве вучене машине

Члан 13.

- (1) Врста S1 - јесте измењива вучена машина намењена за пољопривреду или шумарство чија највећа дозвољена маса не прелази 3500 kg.
- (2) Врста S2 - јесте измењива вучена машина намењена за пољопривреду или шумарство чија највећа дозвољена маса прелази 3500 kg.
- (3) Свака врста измењиве вучене машине може имати додатну ознаку "a" или "b", према највећој конструктивној брзини, с тим што ознака "a" иде уз измењиву вучену машину чија је највећа конструктивна брзина мања или једнака 40 km/h, а ознака "b" иде уз измењиву вучену машину чија је највећа конструктивна брзина изнад 40 km/h.

8. Врста K - остала возила

Члан 14.

- (1) Врста K1 - јесте запрежно возило.
- (2) Врста K2 - јесте возило са погоном на мишићну снагу људи (бицикл, тротинет, трицикл са педалама, квадрицикл са педалама, тандем бицикл, инвалидска колица и др.).
- (3) Врста K3 - јесте возило са погоном на педале са додатним електричним мотором чија је највећа снага мања од 0,25 kW и највећа конструктивна брзина мања од 25 km/h, а које није декларисано као возила врсте L1.
- (4) Врста K4 - јесте возило са погоном, чија је највећа брзина мања од 25 km/h, које није декларисано као возило врсте L1, а које се користе као замена за ходање, као што су моторизована инвалидска колица, моторизовани тротинет, моторизоване платформе са ручкама, моторизоване играчке и моторизовано возило за голф терене.
- (5) Врста K5a - јесте вучно возило туристичког воза.
- (6) Врста K5b - јесте прикључно возило туристичког воза.
- (7) Врста K6 - јесте платформа за превоз вангабаритних терета, која мора испуњавати услове из овог правилника који се односе на највећа дозвољена осовинска оптерећења и означавање возила.
- (8) Врста K7 - јесу моторне санке.

9. Теренска возила - подврста G

Члан 15.

- (1) Теренска возила су возила врста M и N која су оспособљена за кретање ван пута и задовољавају захтеве одговарајућег прописа.
- (2) Ознаке M и N могу бити комбиноване са ознаком G, односно, возило врсте N1 које је намењено за теренску употребу означава се са N1G.
- (3) Ознака возила G је допунска и користи се искључиво уз ознаке врсте возила M или N.

III. ДИМЕНЗИЈЕ И МАСЕ ВОЗИЛА

Члан 16.

- (1) Највећа дозвољена дужина возила, износи:
 - 1) за моторно возило, осим аутобуса и возила врсте L - 12,00 m;
 - 2) за возило врсте O и R - 12,00 m, с тим што се дужина приколице мери од вучног ока руде до најистуреније тачке на задњем крају возила, а дужина полуприколице се мери од осе вучног чепа до најистуреније тачке на задњем крају приколице;
 - 3) за аутобус са две осовине - 13,50 m;
 - 4) за аутобус са најмање три осовине - 15,00 m;
 - 5) за зглобни аутобус - 18,75 m;
 - 6) за зглобни аутобус са две или више окретница - 25 m;
 - 7) за возило врсте L - 4,00 m;
 - 8) за возило врсте K, осим K5 - 12,00 m.
- (2) Највећа дозвољена дужина скупа возила износи:
 - 1) за тегљач са полуприколицом - 16,50 m;
 - 2) за вучно возило са приколицом - 18,75 m;
 - 3) за скуп возила намењен за превоз контејнера или возила - 21,00 m;
 - 4) за туристички воз - 40,00 m.
- (3) Удаљеност било које тачке на предњем делу полуприколице и осе вучног чепа полуприколице не сме бити већа од 2,04 m.
- (4) Размак између задње осовине вучног возила и предње осовине приколице и прикључног возила са централном осовином не сме бити мањи од 3,00 m.
- (5) Највећи дозвољени препуст може износити највише 63% укупног размака осовина.
- (6) Највећа дозвољена толеранција у дужини возила износи 0,5% од прописаних вредности.

Члан 17.

- (1) Највећа дозвољена ширина возила износи 2,55 m, осим:
 - 1) за радну машину и измењиву вучену машину за пољопривреду и шумарство, за које највећа дозвољена ширина износи - 3,00 m;
 - 2) за возило врста N и O са надограђеном хладњачом са зидом дебљине преко 45 mm, за које највећа дозвољена ширина износи - 2,6 m;
 - 3) за возило врсте N које има изменљиве уређаје за одржавање путева, за које највећа дозвољена ширина износи - 3,00 m.
- (2) Изузетно од става 1. овог члана, ширина возила не обухвата прекорачења која могу настати услед деформација пнеуматика у зони налегања на коловоз, постављања ланаца за снег и уградње габаритних светала, показивача правца скретања, спољњег огледала, светала за осветљавање пута, еластичних блатобрана и друге додатне опреме еластично везане за чврсту конструкцију возила.

(3) Сви зглобно или еластично везани делови из става 2. овог члана, кад се преклопе уз чврсту конструкцију возила, морају бити унутар прописане највеће дозвољене ширине возила, а остали делови - унутар прописане највеће дозвољене ширине из овог члана, увећане за вредност дозвољеног одступања од највише 1%.

Члан 18.

(1) Највећа дозвољена висина возила износи - 4,0 m, осим возила врсте L, за које највећа дозвољена висина износи - 2,5 m.

(2) Клиренс возила мора омогућавати да возило оптерећено до највеће дозвољене масе може да пређе препреку висине 10 cm.

Члан 19.

Моторна возила, као и скупови возила, морају имати такве уређаје да приликом вожње у кругу од 360°, најистуренија тачка возила мора бити вођена по кругу пречника од највише 25 m при чему се габарити возила морају кретати у појасу највеће ширине 7,2 m.

Члан 20.

(1) Највећа дозвољена укупна маса моторног возила и скупа возила износи 40 t.

(2) Укупна маса моторног возила и приколица не сме да прелази вредност највеће дозвољене масе возила која је декларисана на идентификационој табlici моторног возила.

(3) Укупна маса скупа возила не сме да буде већа од највеће дозвољене масе скупа возила која је декларисана на идентификационој табlici моторног возила. Уколико овај податак није познат, укупна маса прикључног возила не сме бити већа од укупне масе вучног возила за више од 50%.

(4) Укупна маса моторног возила не сме да прелази следеће вредности, и то:

1) за двоосовинско моторно возило - 18 t;

2) за троосовинско моторно возило - 26 t;

3) за четвороосовинско моторно возило са најмање две управљајуће осовине - 32 t, при чему максимално осовинско оптерећење било које осовине не прелази 9,5 t;

4) за троосовински зглобни аутобус - 28 t;

5) за лаки трицикл - 0,57 t;

6) за тешки трицикл - 1,3 t;

7) за тешки трицикл за превоз терета - 2,5 t;

8) за лаки четвороцикл - 0,55 t;

9) за тешки четвороцикл за превоз лица - 0,60 t;

10) за тешки четвороцикл за превоз терета - 1,55 t.

(5) Укупна маса приколица не сме да прелази, и то:

1) за једноосовинску приколицу - 10 t;

2) за двоосовинску приколицу - 18 t;

5) за троосовинску приколицу - 24 t.

(6) Укупна маса скупа возила не сме да прелази, и то:

1) скупа возила са 5 или 6 осовина:

1.1) за двоосовинско моторно возило са троосовинском приколицом - 40 t,

1.2) за троосовинско моторно возило са дво или троосовинском приколицом - 40 t;

2) тегљача с полуприколицом с укупно 5 или 6 осовина:

2.1) за двоосовински тегљач с троосовинском полуприколицом - 40 t,

2.2) за троосовински тегљач с дво или троосовинском полуприколицом - 40 t,

2.3) за троосовински тегљач с дво или троосовинском полуприколицом када превози 40-стопни ISO контејнер (или два 20-стопна ISO контејнера односно измењиве транспортне судове) - 44 t;

- 3) скупа возила с четири осовине који се састоји од двоосовинског моторног возила и двоосовинске приколице - 36 t;
- 4) тегљача с полуприколицом са укупно 4 осовине, при чему су и тегљач и полуприколица двоосовински, а за случај да је размак између осовина полуприколице:
- 4.1) од 1,3 m до 1,8 m - 36 t,
- 4.2) већи од 1,8 m - 36 t, односно 38 t када је највећа дозвољена маса вучног возила 18 t и највеће дозвољено оптерећење двоструке осовине полуприколице 20 t, при чему су погонске осовине опремљене удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем.

Члан 21.

- (1) Осовинско оптерећење возила не сме да прелази вредности декларисане од стране произвођача и наведене на идентификационој таблици на возилу.
- (2) **Осовинско оптерећење возила односно скупа возила у стању мировања на хоризонталној подлози не сме прелазити:**
- 1) за једну гоњену осовину - 10 t;
- 2) за једну погонску осовину - 11,5 t.
- (3) Укупно оптерећење две осовине моторних возила, при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t, и које имају међусобно растојање:
- 1) мање од 1,0 m износи - 11,5 t,
- 2) од 1,0 m до 1,3 m износи - 16 t;
- 3) од 1,3 m до 1,8 m износи - 18 t, односно 19 t ако је погонска осовина опремљена удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем, или где максимално осовинско оптерећење не прелази 9,5 t;
- 4) Укупно оптерећење две осовине прикључних возила са међусобним растојањем:
- 4.1) мањим од 1,0 m износи - 11 t,
- 4.2) од 1,0 m до 1,3 m износи - 16 t,
- 4.3) од 1,3 m до 1,8 m износи - 18 t,
- при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t;
- 5) Укупно оптерећење три осовине прикључних возила са међусобним растојањем:
- 5.1) до 1,3 m износи - 21 t,
- 5.2) од 1,3 m до 1,4 m износи - 24 t,
- 5.3) од 1,4 m до 1,8 m износи - 27 t,
- при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t.
- (4) На погонске тачке возила врсте L, M и N, ако је возило оптерећено и у стању мировања на хоризонталној равни, мора деловати најмање једна четвртина укупне масе возила, односно скупа возила.
- (5) На тачке управљачке осовине возила врсте L, M и N, ако је возило оптерећено и у мировању на хоризонталној површини, мора деловати најмање једна петина укупне масе возила.

Члан 22.

- (1) Највећа дозвољена маса возила са тачковима без пнеуматика износи за возило које има тачкове са напацима од метала, пуне гуме, пластике или сличног материјала, и то са:
- 1) једном осовином - 1,2 t;
- 2) две осовине - 3,0 t.
- (2) Напаци од метала, пуне гуме, пластике или сличног материјала морају бити равни. Елементи којим су напаци причвршћени морају имати равну главу и не смеју да буду ван равни наплата.

Члан 23.

- (1) Однос бруто снаге мотора изражене у киловатима и највеће дозвољене масе возила односно скупа возила изражене у тонама, мора бити најмање 5 kW/t, осим вучних возила која служе за вучу прикључних возила помоћу руде и нису намењена за превоз људи или терета и вучног возила туристичког воза код којих мора бити већа од 2,2 kW/t.
- (2) Одредба става 1. овог члана не односи се на тракторе за пољопривреду и шумарство, као ни на возила која се покрећу електромотором.

IV. УРЕЂАЈИ НА МОТОРНИМ И ПРИКЉУЧНИМ ВОЗИЛИМА

1. Уређаји за управљање возилом

Члан 24.

- (1) Уређај за управљање возилом на сваком возилу мора испуњавати основне захтеве једнообразних техничких услова, бити поуздан и изведен тако да возач може лако, брзо и на сигуран начин мењати правац кретања возила.
- (2) Возила са два трага, не смеју имати **уређај за управљање возилом** на десној страни.
- (3) Уређај за управљање моторним возилом, осим возилом врсте L, T и C, мора бити такав да се предњи точкови возила који се налазе у положају заокретања, при кретању возила по хоризонталној равној површини, после ослобађања команде управљача, сами враћају ка положају за праволинијско кретање.

2. Уређаји за заустављање возила

Члан 25.

- (1) Уређаји за заустављање (у даљем тексту: кочни систем) мора да омогући возачу да на безбедан, брз и ефикасан начин прогресивно смањује брзину кретања возила, или да заустави возило или да задржи возило у месту ако је оно већ заустављено, без обзира на брзину којом се оно креће и оптерећење возила ако је оно у декларисаним границама, а на путу са уздужним нагибом на коме је предвиђено кретање тог возила.
- (2) Кочни систем мора да задовољи све техничке услове прописане једнообразним техничким условима, односно услове прописане овим правилником.

Члан 26. ¹

Кочне облоге не смеју да садрже азбест.

Члан 27.

- (1) Код возила која су опремљена пнеуматичким кочним системима, осим трактора и туристичког воза, морају да постоје контролни прикључци за испитивање притиска ваздуха ради одређивања сила кочења на свакој осовини у току коришћења возила, и то:
- 1) у сваком независном кругу кочног система, на најближем и најприступачнијем месту најнеповољније постављеног кочног цилиндра са становишта мерења времена одзива према одговарајућем правилнику;
 - 2) код кочних система у којима постоји уређај за модулацију притиска према одговарајућем правилнику, испред и иза тог уређаја, на најближем доступном месту. Ако је тај уређај пнеуматички управљан, потребно је да постоји допунски контролни прикључак ради симулирања оптерећеног стања. Уколико такав уређај не постоји, довољан је један контролни прикључак који треба да буде еквивалентан напред поменутом прикључку постављеном иза регулатора притиска.

(2) Контролни прикључци треба да буду тако постављени да може лако да им се приђе са земље или из возила, и то:

1) на најближем и најприступачнијем месту код најнеповољније постављеног уређаја за смештај енергије у складу са одговарајућим правилником;

2) у сваком независном кругу кочног система, како би се омогућила провера улазног и излазног притиска целог преносног вода.

(3) Контролни прикључци треба да буду у складу са тачком 4. стандарда SRPS ISO 3583:1994 ("Службени лист СРЈ", број 20/94).

(4) Доступност контролним прикључцима не сме да буде ограничена изменама уређаја и опреме или изменама у конструкцији возила.

(5) Развијање највеће силе кочења треба да се омогући при статичким условима на уређају са ваљцима за мерење силе кочења.

(6) За возила из става 1. овог члана морају да буду обезбеђени подаци у складу са захтевима једнообразних техничких услова, при чему је обухваћена и декларација референтних сила кочења.

(7) Подаци за пнеуматичке кочне системе о испитивању функционалности и ефикасности морају да се налазе на возилу, на видном месту и да буду неизбрисиви или да буду слободно доступни на неки други начин (приручници, електронски записи података и сл.).

Члан 28.

(1) Систем за кочење остварује следеће функције, под условима предвиђеним у овом правилнику, и то:

1) радно кочење;

2) помоћно кочење;

3) паркирно кочење;

4) дуготрајно успоравање.

(2) Радно кочење омогућава возачу да може на безбедан, брз и ефикасан начин прогресивно да смањује брзину кретања возила, или да га заустави, без обзира на брзину којом се оно креће и оптерећење возила ако је оно у декларисаним границама, а на путу са уздужним нагибом на коме је предвиђено кретање тог возила. Кочно дејство радног кочења мора бити такво да омогућава постепено мењање тог кочног дејства. Кочно дејство мора да буде такво да возач оствари ово кочно дејство са свог седишта, без скидања руку са команде уређаја за управљање.

(3) Помоћно кочење омогућава да се возило успори и заустави ако дође до највише једног отказа у преносном систему радног кочења, са регулисаним интензитетом кочења, при чему једна рука возача мора бити слободна ради управљања возилом.

(4) Паркирно кочење омогућава, да се помоћу одговарајућег механичког уређаја, спречи покретање заустављеног возила, при чему се на моторном возилу изводи тако да га возач може употребити са возачког места, а на прикључном возилу тако да га возач може употребити са возачког места или помоћу команде на прикључном возилу.

(5) Дуготрајно успоравање возила омогућава успоравање возила при кретању возила на путу са уздужним падом, и изводи се тако да га возач може употребити са возачког места, при чему једна рука возача мора бити слободна ради управљања возилом.

Члан 29.

(1) Против блокирајући систем (у даљем тексту: ABS) део је радног кочења који аутоматски регулише проклизавање точкова, у правцу обртања, за време кочења. У случају отказа ABS, радно кочење мора обезбедити прописане функције и задовољити прописане нормативе кочења.

(2) Сва серијски произведена возила врста M2, M3, N2, N3, O3 и O4 регистрована први пут у Републици Србији након 1. марта 2011. године, морају да буду опремљена системом против блокирања точкова при кочењу.

(3) Контрола исправности ABS мора бити обезбеђена путем оптичког индикатора који мора бити у видном пољу возача.

(4) Моторно возило, са ABS, које је предвиђено да вуче прикључно возило мора да буде опремљено и оптичким индикатором, који се налази у видном пољу возача за контролу исправности система ABS прикључног возила.

Члан 30.

(1) Радно кочење морају имати сва возила осим:

1) прикључних возила врсте O1;

2) прикључних возила врсте R1 највеће дозвољене масе до 1,5 t, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу;

3) прикључних возила врсте R2 највеће дозвољене масе до 3 t, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу и када се такав скуп возила креће брзином мањом од 30 km/h.

(2) Радно кочење са инерционом командом на прикључним возилима, осим на полуприколицама, може бити изведено за врсте:

1) O1 и O2;

2) R2 највеће дозвољене масе до 3,5 t;

3) R3 највеће дозвољене масе до 8 t и када се такав скуп возила креће брзином мањом од 25 km/h и када радно кочење делује на точкове задње осовине;

4) R3 највеће дозвољене масе до 8 t и када се такав скуп возила креће брзином мањом од 40 km/h и када радно кочење делује на све точкове приколице;

5) K5b - приколице у саставу туристичког воза.

(3) Помоћно кочење морају имати: сва возила врсте M и N, возила врсте T ако је њихова највећа конструктивна брзина већа од 30 km/h, возила врсте L5 и L7 ако њихова највећа дозвољена маса прелази 1 t.

(4) Паркирно кочење морају имати сва возила, осим возила врста L1, L2, L3, L4, L6 и O1.

Члан 31.

(1) Систем за дуготрајно успоравање морају да имају сва моторна возила, први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, врсте M3 и остала моторна возила преко 9 t највеће дозвољене масе, чија је највећа конструктивна брзина већа од 40 km/h, ако само уз систем за дуготрајно успоравање испуњавају захтеве једнообразних техничких услова.

(2) Команда којом се активира дуготрајно успоравање моторних возила из претходног става овог члана, ако су она намењена за вучу прикључних возила, мора истовремено да обезбеди и активирање дуготрајног успоравања тих возила.

(3) Радно кочење приколица и прикључних возила са централном осовином, чија највећа дозвољена маса прелази 9 t, и полуприколица чија највећа дозвољена маса умањена за највеће дозвољено статичко вертикално оптерећење на седло тегљача прелази 9 t, мора обезбедити дуготрајно успоравање када је активирано дуготрајно успоравање вучног возила.

(4) Систем за дуготрајно успоравање моторног возила из става 1. овог члана мора обезбедити функцију дуготрајног успоравања прикључног возила са кочним коефицијентом од најмање 10%.

(5) Систем за дуготрајно успоравање може бити активиран од стране граничника брзине у циљу одржавања највеће подешене ограничене брзине возила.

Члан 32.

- (1) Радно, помоћно и паркирно кочење моторних возила, осим на возилима врста L, T, C и K, изводе се са најмање две независне команде, с тим што радно и паркирно кочење не могу имати исту команду.
- (2) Кочни систем на моторним возилима са истом командом за радно и помоћно кочење мора имати паркирно кочење које се може активирати док је возило у покрету.
- (3) На моторним возилима која имају радно кочење са једним преносним кругом, радно и помоћно кочење не могу имати исту команду. У том случају, помоћно кочење мора имати посебну команду, или она може бити иста са командом паркирног кочења ако се паркирно кочење може регулисати и активирати када је возило у покрету.
- (4) Радно кочење прикључног возила, осим возила са инерцијом командом, мора да буде активирано истом оном командом којом се активира и радно кочење вучног возила.
- (5) Радно кочење прикључног возила, осим возила са инерцијом командом, мора да буде активирано истом оном командом којом се активира и помоћно кочење вучног возила.

Члан 33.

- (1) Кочни систем мора бити заптивен ради спречавања непотребног губитка кочног флуида.
- (2) Ако се у кочном систему користи пренос кочне команде помоћу електричне енергије, онда такав кочни систем мора да задовољи све прописане перформансе за односну врсту возила и када овај пренос кочне команде не ради. У том случају на возилу мора да постоји звучни и/или оптички сигнал упозорења који се активира у тренутку настанка неисправности у преносу кочне команде помоћу електричне енергије, а који престаје да ради када се та неисправност отклони.
- (3) Кочни систем возила са пуним серво дејством мора бити изведен тако да капацитет резервоара, након 8 узастопних активирања радног кочења, са пуним ходом команде, без допуњавања, мора обезбедити кочење према нормативима одређеним за помоћно кочење.
- (4) Радно кочење са делимичним серво дејством, на моторним возилима, мора, у случају отказа тог серво механизма, обезбедити кочење са оствареним нормативима за помоћно кочење.
- (5) Након отказа у једном кочном кругу, други круг мора обезбедити кочење према нормативима одређеним за помоћно кочење, без угрожавања стабилности возила током кочења, као и активирање радног кочења прикључног возила.
- (6) Возило које има радно кочење са пуним серво дејством мора бити опремљено индикаторима, за сваки круг кочења, који дају оптички или звучни сигнал који се активира када ниво енергије у систему падне до границе која обезбеђује још четири узастопна кочења са пуним ходом команде а да при томе остане енергије за једно активирање са нормативом за помоћно кочење.

Члан 34.

- (1) Прикључна возила која имају радно кочење са пнеуматичким преносним механизмом, осим возила врсте R и приколица у саставу туристичког воза, морају бити повезана са кочним системом вучног возила са најмање два вода, од којих један служи за пренос команде кочења са вучног возила а преостали за напајање прикључног возила из система напајања вучног возила.
- (2) Прикључна возила, која имају радно кочење, морају бити опремљена уређајем који обезбеђује аутоматско активирање радног кочења у случају прекида везе кочних система вучног и прикључног возила. Прикључна возила највеће дозвољене масе до 1,5 t не морају бити опремљени тим уређајем ако су опремљена додатним везама (ланци,

челично уже и др.), које у случају отказа основног уређаја за спајање возила, обезбеђују везу вучног и прикључног возила при чему руда прикључног возила не сме да падне на тло или скрене у страну - до безбедног заустављања скупа возила.

(3) Ако откаже кочни систем на прикључном возилу радно кочење вучног возила мора обезбедити кочење таквог скупа возила са оствареним нормативима за помоћно кочење.

(4) Код скупа возила радно кочење вучног и прикључног возила морају бити тако подешени да обезбеђују да кочење прикључног возила, осим оних са инерцијом командом, почиње истовремено или пре кочења вучног возила, односно у складу са препорукама произвођача.

(5) Код моторних и прикључних возила дејство радног кочења мора бити на одговарајући начин расподељено по осовинама и точковима возила, као и међу возилима у скупу возила.

(6) Возила са уграђеним уређајима који обезбеђују непрекидно подешавање интензитета кочења сразмерно промени оптерећења морају имати, на видном месту, декларисане податке о улазно - излазним карактеристикама тих уређаја.

Члан 35.

(1) Радно кочење возила врста L, M, N и прикључних возила врста O мора дејствовати на све точкове.

(2) Веза између точкова и извршних елемената кочних површина (кочница) радног, помоћног и паркирног кочења мора бити чврста и поуздана.

(3) Кочнице морају бити тако изведене да омогућавају лако, ручно или аутоматско, подешавање зазора у зависности од потрошености кочних облога. На возилима која имају ABS, подешавање зазора у зависности од потрошености кочних облога мора бити аутоматско.

(4) На моторним возилима која се погоне акумулисаном електричном енергијом, радно или помоћно кочење може бити изведено као електроотпорна или електромагнетна кочница.

(5) На моторним возилима са хидростатичким преносом снаге функција радне кочнице може бити, делимично или у потпуности, остварена разликом притисака у овом систему.

Члан 36.

(1) Возила врста L1 и L3 морају бити опремљена са два система радног кочења са независним командама и преносима, од којих један делује најмање на предњи точак, а други најмање на задњи точак.

(2) Системи радног кочења из става 1. овог члана, могу имати заједничку команду кочења под условом да отказ у једном кочном систему не утиче на ефикасност другог.

(3) Возила из става 1. овог члана не морају поседовати систем за паркирно кочење.

Члан 37.

(1) Возила врста L2, L5, L6 и L7 морају бити опремљени са:

1) два независна система радног кочења који заједно активирани обезбеђују кочење свих точкова, или

2) радним кочењем који делује на све точкове и помоћним кочењем, при чему помоћно кочење може бити и паркирно кочење.

(2) Возила врсте L5 и L7 морају имати паркирно кочење који делује на точак или точкове најмање једне осовине. Систем за паркирно кочење мора бити независан од система радног кочења који делује на другу осовину или осовине и може бити један од система наведених у ставу 1. тачка 1. овог члана.

Члан 38.

(1) Возила врсте L4 морају имати систем за кочење уграђен и изведен са два система радног кочења са независним командама и преносима, од којих један делује најмање на предњи точак, а други најмање на задњи точак. Бочни точак мора бити кочен системом радног кочења, ако без кочења тог точка, возило не задовољава норматив ефикасности радног кочења.

(2) Систем радног кочења, који делује на бочни точак, се активира истом командом као и систем радног кочења задњег точка.

Члан 39.

(1) Возила врсте Т, С и К5а морају имати радно и паркирно кочење. Радно кочење мора деловати на оба точка најмање задње осовине код возила Т1, Т2 и К5, под условом да је сила кочења равномерно распоређена на оба точка, а код осталих мора деловати на све точкове.

(2) Возило врсте Т, С и К5а опремљено радним кочењем са пуним серво дејством мора бити опремљено индикаторима, за сваки круг кочења, који дају оптички или звучни сигнал, када акумулисана енергија у кругу падне испод 65% радног притиска.

(3) Код возила врсте Т, С и К5а опремљеног радним кочењем са делимичним серво дејством, резерва енергије мора бити толика да се у случају престанка рада мотора возило може зауставити према нормативима за радно кочење, а у случају отказа било којег дела преносног система кочења, мора постојати могућност заустављања трактора са успорењем које износи бар 50% од норматива за радно кочење.

(4) Тракторима се може додати највише два прикључна возила под условом да се скуп возила креће брзином мањом од 40 km/h и када радно кочење делује на све точкове скупа.

(5) Возила врсте Тm морају имати један систем радног кочења на предњој или задњој осовини, с тим да у случају отказа кочења на једном точку мора бити исправно кочење на другом.

(6) Возила врсте TR и К морају да имају радно кочење.

Члан 40.

(1) У смислу овог правилника, прописане вредности средњег успорења се изједначавају са кочним коефицијентом који представља однос успорења возила и 10 m/s^2 а изражава се у процентима.

(2) Кочни коефицијент возила израчунава се као однос збира свих сила остварених током мерења на уређају за мерење кочних сила и укупне масе возила помножене са 10 m/s^2 а изражава се у процентима.

(3) Прописане најмање вредности кочног коефицијента, које су наведене у Табели 1, морају се остварити при дејству силе на команду кочног система која не сме прећи прописану силу активирања дату у истој табели.

Табела 1

ВРСТА ВОЗИЛА	РАДНО КОЧЕЊЕ			ПОМОЋНО КОЧЕЊЕ**		
	Кочни коефицијент	Сила активирања		Кочни коефицијент	Сила активирања	
		Ножно активирање	Ручно активирање		Ножно активирање	Ручно активирање
	$K_r \geq [\%]$	$F \leq [\text{daN}]$	$F \leq [\text{daN}]$	$K_p \geq [\%]$	$F \leq [\text{daN}]$	$F \leq [\text{daN}]$
L	40	50	20	20	50	20
M1	50	50	-	20	50	40
M2,M3	50	70	-	20	70	60
N	45	70	-	20	70	60
O	40	$P_K \leq 6,5 \text{ bar}^*$	-	-	-	-
T, C, K5a	25	60	40	-	-	-
R, K5b	25	-	-	-	-	-

* "PK" је притисак у командном воду приликом кочења у двоводним пнеуматичким системима.

** Вредности за "ПОМОЋНО КОЧЕЊЕ" у Табели 1 дате су за случај када је помоћно кочење изведено као посебан систем.

(4) Нормативи кочног коефицијента из става 3. овог члана морају се остварити у свим дозвољеним условима оптерећења возила, без обзира да ли се испитивање врши уређајем за мерење успорења на путу када је возило у покрету или уређајем за мерење сила кочења са обртним ваљцима.

(5) Возила која не могу да се испитају на уређају за мерење силе кочења са обртним ваљцима испитују се кочењем у вожњи помоћу уређаја за мерење успорења. Туристички воз који се испитује помоћу уређаја за мерење успорења на путу мора задовољити захтеве који су одређени за тракторе.

(6) Паркирна кочница моторног возила, односно прикључног возила кад је оно одвојено од вучног возила, мора обезбедити кочење са кочним коефицијентом од 15%.

(7) Сила којом се дејствује на команду паркирне кочнице за путничке аутомобиле и тракторе не сме бити већа од 40 daN, а за друга моторна возила не сме бити већа од 60 daN.

(8) Највећа дозвољена разлика сила кочења за радно кочење, на точковима исте осовине, у било ком тренутку од када прва сила кочења достигне једну трећину своје максималне вредности, до тренутка када су на оба точка постигнуте највеће силе кочења, износи 30%. За основицу израчунавања процента разлике сила кочења на точковима исте осовине, у сваком тренутку, узима се већа сила кочења у том тренутку.

(9) Највећа дозвољена разлика сила кочења за радну кочницу на точковима исте осовине износи 30%. За израчунавање разлике силе кочења на точковима исте осовине узимају се највеће измерене силе кочења. За основицу израчунавања процента разлике силе кочења точкова на истој осовини узима се већа остварена сила кочења.

(10) Неуједначеност силе кочења по обрту точка не сме бити већа од 20%. Проценат неуједначености силе кочења израчунава се на приближно половини највеће силе кочења. За основицу израчунавања процента неуједначености силе кочења узима се највећа сила кочења измерена при томе.

(11) Систем радног кочења, на возилима са ножном командом кочења, мора да издржи силу на команди кочења од 100 daN.

(12) Тачка кључања течности у кочном систему не сме да буде нижа од 155 °C, односно кочна течност не сме да има више од 4% влаге.

3. Уређаји за осветљавање пута, означавање возила и за давање светлосних знакова

Члан 41.

(1) Под уређајима за осветљавање пута и за давање светлосних знакова на моторним и прикључним возилима односно светлима, у смислу овог правилника, подразумевају се:

- 1) уређаји за осветљавање пута;
- 2) уређаји за означавање возила;
- 3) уређаји за давање светлосних знакова.

(2) На возилима се у саобраћају на јавним путевима користе само светла из става 1. овог члана.

(3) Осветљене рекламне површине могу да се користе само ако емитују светлост управно на правац кретања возила под условом да не прелазе дозвољене габарите возила, да су безбедно учвршћена за вожњу до највеће конструктивне брзине кретања возила и да обликом односно садржином не ометају или вређају друге учеснике у саобраћају.

Члан 42.

(1) Уређаји за осветљавање пута и за давање светлосних знакова, постављени на предњој страни моторног и прикључног возила, не смеју давати светлост црвене боје видљиву са предње стране возила нити светлост беле боје од светала и рефлектујућих материја постављених на задњој страни возила, односно видљивих са задње стране возила.

(2) Одредба става 1. овог члана не односи се на светла за осветљавање пута при вожњи уназад, покретно светло за истраживање (рефлектор), светла за осветљавање задње регистарске таблице и регистарску таблицу са белом рефлектујућом материјом, контурне ознаке, као и на црвено трепћуће светло на возилима под пратњом.

Члан 43.

(1) Истоветни уређаји за осветљавање пута и за давање светлосних знакова који су удвојени на моторном возилу на три или више точкова, морају бити постављени у истој хоризонталној равни и симетрично у односу на уздужну вертикалну раван возила и морају бити исте величине и боје и дејствовати истовремено уједначеним светлосним интензитетом.

(2) Уређаји за давање светлосних знакова за означавање правца кретања возила (показивачи правца) и паркирна светла не морају да дејствују истовремено.

(3) Уређаји из става 1. овог члана, ако су комбиновано изведени, морају да испуњавају услове прописане за сваки поједини уређај.

Члан 44.

Уређаји за осветљавање пута на предњој страни возила морају бити повезани тако да се не могу укључити док се не укључе задња и предња позициона светла и светла за

осветљавање задње регистарске таблице, осим кад се користе за давање светлосних знакова.

3.1. Уређаји за осветљавање пута

Члан 45.

(1) Под уређајима за осветљавање пута на моторним и прикључним возилима, у смислу овог правилника, подразумевају се:

- 1) главни фарови;
- 2) светла за маглу;
- 3) дневно светло;
- 4) светла за вожњу уназад;
- 5) фарови и светла за осветљавање места на коме се изводе радови;
- 6) покретни фар (рефлектор).

(2) Главни фарови могу бити изведени тако да имају:

- 1) дуго светло;
- 2) кратко светло;
- 3) дуго и кратко светло.

(3) Светлосни извори морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

(4) Светлосна опрема мора бити хомологована и уграђена према једнообразним техничким условима.

Члан 46.

(1) Главни фарови на моторним возилима на четири или више точкова и на моторним возилима на три точка која су шира од 1,3 m морају бити уграђени и изведени као два или четири главна фара, од којих два за кратко светло. Главни фарови на моторним возилима на два точка и моторним возилима на три точка, која нису шира од 1,3 m, као и на инвалидским моторним колицима, морају бити уграђени и изведени као један главни фар или два главна фара, од којих један за кратко светло.

(2) Светла за осветљавање пута на моторним возилима која на равном путу не могу развити брзину кретања већу од 30 km/h, на запрежном возилу и на туристичком возу могу бити уграђена и изведена само као оборена светла.

(3) Светлост главних фарова мора бити беле боје.^[7]

(4) Унутрашње ивице светлећих површина фарова кратког светла морају бити једна од друге удаљене најмање 0,6 m, а спољне ивице - највише 0,4 m од бочно најистуреније тачке возила осим код возила врста Т и С.

(5) Удаљеност горње ивице светлеће површине фарова кратког светла не сме бити већа од 1,2 m, а удаљеност доње ивице светлеће површине не сме бити мања од 0,5 m од површине пута, осим на возилима врсте N3, Т и С код којих је максимална дозвољена висина горње ивице светлеће површине фарова 1,5 m.

(6) Фар дугог светла не сме бити постављен ближе спољашњем габариту возила од фара кратког светла.

(7) У главне фарове могу бити уграђена предња позициона светла.

(8) Када се укључе дуга светла за осветљавање пута, мора аутоматски да светли контролна плава лампа на контролној табли возила.

(9) Главни фарови морају бити повезани тако да прелаз са светлости дугог светла на светлост кратког светла и обрнуто буде истовремен и путем исте команде.

(10) Главни фарови морају бити електрично повезани тако да се укључују у комбинацији са предњим позиционим светлима, задњим позиционим светлима, габаритним светлима и светлом задње регистарске таблице.

Члан 47.

(1) У случају да је возило врсте М или N опремљено кратким светлима са гасним извором светлости обавезан део опреме је и уређај за чишћење фарова.

(2) Возила врста М и N морају имати уређај за нивелацију снопа главних светала у складу са једнообразним техничким условима. Овај уређај може бити са ручним или аутоматским подешавањем. У случају да је возило опремљено кратким светлима са гасним извором светлости овај уређај мора бити аутоматски.

(3) Возило може имати фарове са динамичким праћењем вожње кроз кривину, које може бити изведено као закретање фарова или укључивање једног од светала за маглу.

(4) Уколико се уређај из става 3. овог члана уграђује накнадно у возило мора постојати одговарајуће уверење Агенције за безбедност саобраћаја.

Члан 48.

(1) Светлосни сноп кратког светла, осим трактора, мора бити у стању да осветли најмање 40 m, а највише 80 m пута, а светлосни сноп дугог светла - најмање 100 m пута испред возила ноћу, при нормалној видљивости, и то при равномерно оптерећеном моторном возилу на хоризонталној површини. Светлосни сноп кратког светла мора бити изведен као десносмерни асиметрични, а за врсте L и T може бити изведен и као симетрични, у складу са једнообразним техничким условима. На возилима код којих постоји могућност избора облика снопа према страни на којој се обавља саобраћај обавезно се мора изабрати положај за десносмерни саобраћај.

(2) Светлосни сноп кратког светла трактора и туристичког воза мора бити:

1) подешен између 0,5% и 4% за висину фарова од 0,5 m до 1,2 m;

2) подешен на 4% до 6% за висину фарова од 1,2 m до 1,5 m;

3) подешен на 5% до 10% уколико трактор има прикључак на предњој страни возила и фарове повишене на највише 3 m.

(3) Светла за маглу на моторном возилу морају бити изведени и подешени тако да осветљени део равног пута испред возила није дужи од 35 m. Светлосни сноп фарова за маглу мора бити симетричан у складу са једнообразним техничким условима.

(4) Кратко светло на бициклу или мопеду мора бити изведено и подешено тако да осветљени део равног пута није дужи од 50 m ни краћи од 10 m.

(5) Усмереност фарова мерена реглоскопом, изражена као процентуални однос висине фарова и дужине осветљеног дела пута обореним светлом, не сме одступати од вредности које је дао произвођач возила за више од 0,5%, односно не сме прекорачити вредности одређене овим правилником.

(6) Најмања јачина светла, за возило у употреби, мерена реглоскопом у зони највеће осветљености **дугог** светла мора бити за возила врсте L - 8 lux, за возила врста M, N, T, C и K са нехалогеним сијалицама - 16 lux, за возила врста M, N, T и C са халогеним сијалицама са две жарне нити најмање - 24 lux, за возила врста M, N, T и C са халогеним сијалицама са једном жарном нити најмање - 32 lux, за возила врста L, M и N са гасним извором светла - 35 lux након 4 секунде од укључења али не више од - 180 lux, за возила врсте M, N, T и C при укљученом **кратком** светлу не више од - 4 lux.

Члан 49.

(1) Светла за вожњу уназад на моторним возилима, осим туристичког воза, возила врста T и C, мотоцикала, лаких четвороцикала и четвороцикала, која су први пут регистрована

у Републици Србији након 1. марта 2011. године, морају бити уграђена и изведена тако да дају светлост беле боје, према једнообразним техничким условима.

(2) Светла за вожњу уназад на прикључним возилима могу бити уграђена и изведена тако да дају светлост беле боје, према једнообразним техничким условима.

(3) Удаљеност горње ивице светлеће површине светла за вожњу уназад може износити највише 1,2 m, а удаљеност доње ивице светлеће површине таквог светла може износити најмање 0,25 m од површине пута.

(4) Светло за вожњу уназад мора имати прекидач који се аутоматски укључује у моменту укључивања хода уназад, и то кад је у електричној инсталацији омогућен рад мотору.

Члан 50.

(1) Светла за маглу на моторним возилима на четири или више точкова и на моторним возилима на три точка која су шира од 1,3 m могу бити уграђени и изведени као два светла за маглу, а на мотоциклима као један или два симетрично постављена светла за маглу, тако да дају светлост беле или жуте боје.

(2) Светла за маглу не смеју се постављати на висину већу од висине на којој су постављени фарови кратког светла.

(3) Удаљеност доње ивице светлеће површине светла за маглу од површине пута не сме бити мања од 0,25 m. Спољна ивица светлеће површине светла за маглу не сме бити удаљена више од 0,4 m од бочно најјистуреније тачке возила осим на возилима врсте Т и С.

(4) Светло за маглу мора бити повезано тако да се може укључити независно од великих (кратких) светала возила.

(5) Светла за маглу могу бити повезани са системом за динамичко осветљавање пута при скретању, при чему се аутоматски активира само једно од светала.

(6) Светло за маглу мора имати посебан прекидач.

Члан 51.

(1) Дневно светло на моторним возилима, када је уграђено, мора имати светлећу површину од најмање 40 cm² и емитовати најмање 400 cd светлости за нова возила, односно 200 cd за возила у употреби, у правцу референтне осе. Светлост дневног светла мора бити беле боје. Дневно светло може бити уграђено у друга светла. Место уградње дневног светла одговара правилима која важе за главне фарове возила.

(2) При употреби дневног светла није обавезно да буду укључена предња и задња позициона светла, габаритна светла ни светло задње регистарске таблице.

(3) Дневно светло се употребљава само по дану и доброј видљивости.

(4) Укључивање главних фарова уместо дневног светла (и обрнуто) може бити изведено и аутоматским уређајем на возилу.

Члан 52.

(1) Фарови и светла за осветљавање места на коме се изводе радови, могу бити уграђени и изведени на возилу тако да дају светлост беле боје и да не ометају остале учеснике у саобраћају.

(2) Возила која имају додатне фарове и светла која су уграђена ван простора предвиђених овим правилником (додатни фарови на крову и сл.) морају поседовати покривку за ове фарове и светла.

Члан 53.

Покретни фар (рефлектор) сме се поставити само на возилу органа унутрашњих послова, возилу намењеном за хитну медицинску помоћ, возилу саобраћајне инспекције, ватрогасном возилу, возилу намењеном за одржавање путева и инсталација, као и на

возилу намењеном за пружање помоћи на путу, и мора бити уграђен и изведен тако да даје светлост беле или жуте боје и да се може укључити само ако су укључена и позициона светла.

3.2. Уређаји за означавање возила

Члан 54.

Под уређајима за означавање моторних и прикључних возила, у смислу овог правилника, подразумевају се:

- 1) предња позициона светла;
- 2) задња позициона светла;
- 3) задње светло за маглу;
- 4) паркирна светла;
- 5) габаритна светла;
- 6) светла задње регистарске таблице;
- 7) ротациона и трепћућа светла;
- 8) катадиоптери;
- 9) светла за означавање возила посебних намена (такси, јавни градски превоз, обука возача, возила путне помоћи и сл.);
- 10) ознаке дугих, тешких и спорих возила, ознаке радилишних возила, ознаке покретних контејнера за смеће, као и рефлективне површине за означавање контуре возила и рефлективни рекламни написи.

Члан 55.

Уређаји за означавање возила морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

Члан 56.

- (1) Предња позициона светла на моторном возилу на четири или више точкова и моторном возилу на три точка која су шира од 1,3 m, као и на прикључном возилу ширине преко 1,6 m, морају бити уграђена и изведена као два предња позициона светла, а на моторном возилу на два точка и моторном возилу на три точка која нису шира од 1,3 m као једно предње позиционо светло тако да дају светлост беле боје.
- (2) Ако је уграђено једно предње позиционо светло, оно мора бити постављено у уздужној средњој равни возила.
- (3) Ако су уграђена два предња позициона светла, удаљеност спољне ивице светлеће површине од бочно најистуреније тачке возила не сме бити већа од 0,4 m код моторних возила, односно 0,15 m код прикључних возила осим код возила врсте Т и С.
- (4) Удаљеност светлеће површине предњег позиционог светла од површине пута не сме бити мања од 0,35 m ни већа од 1,5 m, а за полуприколице не сме бити већа од 1,8 m.
- (5) Предња позициона светла могу бити уграђена у главне фарове.
- (6) Предња позициона светла морају да се укључују у комбинацији са задњим позиционим светлима, габаритним светлима и светлом задње регистарске таблице и морају бити укључена када су укључена светла главних фарова.

Члан 57.

- (1) Задња позициона светла на моторном возилу на четири или више точкова, моторном возилу на три точка која су шира од 1,3 m и на прикључном возилу морају бити уграђена и изведена као два задња позициона светла, а на моторном возилу на два точка и

моторном возилу на три точка која нису шира од 1,3 m као једно или два задња позициона светла тако да дају светлост црвене боје.

(2) Ако је уграђено једно задње позиционо светло, оно мора бити постављено у уздужној средњој равни возила,

(3) Ако су уграђена два задња позициона светла, удаљеност спољне ивице светлеће површине не сме бити већа од 0,4 m од бочно најистуреније тачке возила.

(4) Удаљеност светлеће површине задњег светла од површине пута не сме бити мања од 0,35 m ни већа од 1,5 m. На радним и специјалним возилима и возилима врста Т и С, највећа дозвољена удаљеност светлеће површине задњег позиционог светла од површине пута може износити 2,1 m.

(5) Задња позициона светла морају да се укључују у комбинацији са предњим позиционим светлима, габаритним светлима и светлом задње регистарске таблице и морају бити укључена када су укључена светла главних фарова.

Члан 58.

(1) На возилима први пут регистрованим у Републици Србији након 1. марта 2011. године морају бити уграђена и изведена задња светла за маглу према једнообразним техничким условима, осим за возила врста L, Т, С и К.

(2) Задња светла за маглу могу бити изведена као једно или два светла. Ако је изведено као једно светло тада се мора налазити, у односу на уздужну вертикалну равнину симетрије возила, на левој страни возила.

(3) Удаљеност светлеће површине задњег светла за маглу од површине пута не сме бити мања од 0,25 m ни већа од 1,2 m.

(4) Задње светло за маглу може да се укључи само путем посебног прекидача.

(5) Задње светло за маглу мора бити повезано тако да се може укључити само ако су укључена позициона светла и бар једно светло за осветљавање пута.

(6) Контрола укључености задњег светла за маглу мора бити обезбеђена путем контролне лампе жуте или зелене боје.

Члан 59.

(1) Паркирна светла на моторним и прикључним возилима могу бити постављена и изведена на следећи начин, и то:

1) на бочној страни возила - у виду посебног светла које према предњој страни возила даје светлост беле боје, а према задњој страни возила светлост црвене боје;

2) на предњој и задњој страни возила - у виду светла која дају, и то: предња светла - светлост беле боје усмерену унапред, а задња светла - светлост црвене боје усмерену уназад, с тим да предње светло може бити уграђено заједно са предњим позиционим светлом или главним фаром, а задње светло заједно са задњим позиционим светлом и са стоп светлом, или само са стоп светлом, или само са задњим позиционим светлом.

(2) Удаљеност светлеће површине паркирног светла од површине пута не сме бити мања од 0,35 m ни већа од 1,9 m.

Члан 60.

(1) Моторна и прикључна возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, осим возила врста Т, С, К, R и S, а чија ширина износи више од 2,1 m морају имати габаритна светла.

(2) Габаритна светла могу бити постављена и на возилима чија ширина износи од 1,8 m до 2,1 m.

(3) Габаритна светла морају бити уграђена и изведена на следећи начин, и то тако да се:

1) на предњем горњем делу возила из ст. 1. и 2. овог члана постављају два светла која дају светлост беле боје усмерену унапред;

2) на задњем горњем делу возила из ст. 1. и 2. овог члана, осим на вучном возилу које је намењено за вучу полуприколице, постављају два светла која дају светлост црвене боје усмерену уназад;

(4) Габаритна светла морају бити хомологована и постављена према једнообразним техничким условима.

(5) Габаритна светла на возилима којима се превозе опасни терети могу бити постављена и изведена тако да задовоље један од услова из става 3. овог члана.

(6) Сва возила дужа од 6 m (приколице - мере се заједно са рудом) осим туристичког воза, регистрована након 1. јула 2011. године, морају имати бочна светла за означавање у складу са једнообразним техничким условима.

(7) Најмање растојање од хоризонталне подлоге је 0,25 m, а највеће 1,5 m (2,1 m уколико облик каросерије не дозвољава другачије).

(8) Мора постојати најмање једно бочно светло у средњој трећини возила.

(9) Прво бочно светло не сме бити даље од 3 m од предњег краја возила, а последње не више од 1 m од задњег краја возила.

(10) Међусобно растојање бочних светала не сме прећи 3 m осим у случају да структура возила то не дозвољава, тада се растојање може повећати до 4 m.

Члан 61.

(1) Светло задње регистарске таблице, мора бити уграђено и изведено тако да даје светлост беле боје и да се по таблици распростире равномерно, без тамних или изразито светлих места осим на лаким четвороциклима и четвороциклима.

(2) Светлост која се одбија од регистарске таблице не сме да бљешти, а извор светлости не сме да буде непосредно видљив за учеснике у саобраћају који се крећу иза возила.

(3) Светлост која осветљава задњу регистарску таблицу мора бити таква да је ноћу, при доброј видљивости, могуће читати ознаке и бројеве на таблици са удаљености од најмање 20 m.

(4) Светло задње регистарске таблице мора бити повезано на исти прекидач којим се укључују и позициона светла.

Члан 62.

(1) Ротациона и трепћућа светла на возилима могу бити изведена тако да дају само светлост жутонаранџасте, црвене или плаве боје и морају бити постављена на највишем месту возила и видљива са свих страна.

(2) Ротационо или трепћуће светло на возилима намењеним за одржавање путева и инсталација, возилима намењеним за пружање помоћи на путу и тракторима, мора бити уграђено и изведено као најмање једно ротационо или трепћуће светло тако да даје светлост жутонаранџасте боје. То светло може бити уграђено и изведено и на возилу намењеном за пратњу организованих колона, за пратњу возила којима се превозе вангабаритни терети и опасни терети, на возилу намењеном за испитивања на путу, као и на возилу које је због неисправности заустављено на коловозу.

(3) Ротационо или трепћуће светло плаве боје може се поставити само на возилима намењеним за хитну медицинску помоћ, ватрогасним возилима, возилима органа унутрашњих послова и на возилима Војске Србије.

(4) Трепћућа светла на возилима под пратњом могу бити постављена и изведена тако да дају трепћућу светлост црвене и плаве боје.

Члан 63.

(1) Катадиоптери на моторним возилима на четири или више точкова и моторним возилима на три точка која су шира од 1,3 m морају бити уграђени и изведени као два задња катадиоптера црвене боје, а на моторним возилима на два точка и моторним

возилима на три точка која нису шира од 1,3 m - као један задњи катадиоптер црвене боје и не смеју бити троугластог облика.

(2) Два предња бела катадиоптера на прикључном возилу и моторном возилу са скривајућим фаровима морају бити уграђена и изведена тако да не смеју бити троугластог облика. Сва остала возила могу имати предње катадиоптере.

(3) Два задња црвена катадиоптера на прикључном возилу морају бити уграђена и изведена у облику равностраног троугла, са врхом окренутим навише и страницом величине најмање 0,15 m.

(4) Ако је на возилу уграђено више од два катадиоптера, они морају бити у пару.

(5) Катадиоптер мора имати светлећу површину од најмање 20 cm².

(6) Катадиоптери на возилу морају бити постављени вертикално на површину пута.

(7) Удаљеност светлеће површине катадиоптера од површине пута не сме бити већа од 0,9 m ни мања од 0,35 m, осим код возила на два или три точка, код којих најмања удаљеност од површине пута може износити 0,25 m.

(8) Ако је уграђен само један предњи или само један задњи катадиоптер, он мора бити постављен у уздужној средњој равни возила.

(9) Ако су уграђена два предња или два задња катадиоптера истог типа, удаљеност спољашњих ивица светлећих површина тих катадиоптера не сме бити већа од 0,4 m од бочно најистуренијих тачака возила, а удаљеност између унутрашњих ивица мора износити најмање 0,6 m.

(10) На возилима врста Т и С, код којих су постављена два пара задњих катадиоптера један пар мора задовољавати захтеве једнообразних техничких услова.

(11) Предњи и задњи катадиоптери, осим троугластих, могу бити уграђени заједно са одговарајућим предњим или задњим светлима.

(12) На моторним возилима чија дужина прелази 6 m и свим прикључним возилима, први пут регистрованим у Републици Србији након 1. марта 2011. године морају бити уграђени бочни катадиоптери жуте боје према једнообразним техничким условима.

Члан 64.

(1) Светла за означавање возила посебних намена смеју се употребљавати само на одговарајућим возилима, као на пример на возилима такси превоза, јавног градског превоза, обука возача, возила путне помоћи и сл.

(2) Светла за означавање возила посебних намена морају бити тако конструисана да се приликом употребе не могу од стране других учесника у саобраћају погрешно протумачити, морају бити безбедно учвршћена за употребу до највеће конструктивне брзине возила и таквог облика и садржине да не ометају друге учеснике у саобраћају односно немају увредљиву садржину.

Члан 65.

(1) Ознаке дугих и тешких возила морају бити постављене према стандарду SRPS.Z.S2.857 ("Службени лист СФПЈ", број 23/90) и SRPS.Z.S2.857/1 ("Службени лист СЦГ", број 36/04) или хомологоване и постављене према једнообразним техничким условима.

(2) Ознаке тешких возила обавезне су за моторна возила врсте N2 чија је највећа дозвољена тежина изнад 7,5 t и N3 осим тегљача, као и за зглобне аутобусе врсте M3 класе II и III.

(3) Ознаке дугих возила обавезне су за прикључна возила врста O1 до O3 чија је дужина укључујући руду већа од 8 m и за сва прикључна возила врсте O4.

(4) Ознаке спорих возила обавезне су за возила чија највећа брзина не прелази 30 km/h као и возила врста T, C, R, S, K1, K5 и K6, а морају бити израђене и постављене према стандарду SRPS.Z.S2.856 ("Службени лист СФПЈ", број 27/89) и SRPS.Z.S2.856/1

("Службени лист СЦГ", број 36/04) или хомологоване и постављене према једнообразним техничким условима.

(5) Табла за означавање спорих возила поставља се увек на задњу страну спорог возила и то тако да је врх засеченог троугла окренут на горе, док му је основица паралелна са површином коловоза. Табла се поставља централно тако да је на половини ширине задње стране возила. Табла мора бити видно истакнута и у целости видљива за возаче који се крећу иза спорог возила. Табла за означавање спорог возила не сме заклањати уређаје за давање светлосних знакова на возилу. На скупу возила табла се поставља на задњој страни задњег возила.

(6) Ознаке радилишних возила обавезне су на возилима која по природи свог посла често стоје непокретна на радилиштима на путу и на радним машинама када њихова ширина прелази 2,5 m. Ознаке морају одговарати и бити постављене у складу са стандардом SRPS.Z.S2.855 ("Службени лист СФРЈ", број 74/89).

(7) Рефлективне површине за означавање контура возила морају бити хомологоване и постављене према условима за постављање према једнообразним техничким условима. Контурне ознаке се постављају у виду трака ретрорефлексног материјала беле, црвене или жуте боје најмање ширине 50 mm. Дужина означеног дела возила мора бити бар 80% дужине возила и мора на најбољи начин према назад и бочно обележавати контуру возила. Контурне ознаке црвене боје могу се поставити само на задњем делу возила.

(8) Рефлективне површине за означавање контура возила могу бити уграђене на возила врста М, N, O, T, C, R и K1 осим на возила врсте M1 и O1.

(9) Рефлективне површине за означавање контура возила морају бити уграђене на возила врсте N2, N3, O3 и O4 и то на задњој страни возила ширих од 2,1 m и на бочној страни возила дужих од 6 m. Није дозвољена употреба скупа возила код којих је само једно од возила означено контурним рефлексним површинама.

(10) Рефлективне површине могу бити уграђене на тачкове возила врсте L.

(11) Примери постављања ознака из ст. 1, 5. и 6. овог члана и члана 124. овог правилника дати су у Прилогу 1 овог правилника који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 66.

(1) Рефлективни део рекламних написа - графичких симбола на возилу мора бити једноставан, без адреса и бројева телефона, и да не одвлачи пажњу другим учесницима у саобраћају, односно мора да одговара захтевима и условима за постављање према једнообразним техничким условима.

(2) Висина слова у рефлективном делу рекламног написа мора бити између 300 mm и 1000 mm, а укупна површина рефлективног дела наслова не сме прећи 2 m².

Члан 67.

Рефлективне површине на покретним (преносивим) контејнерима за прикупљање градског смећа, који се сматрају препреком на путу, морају бити изведене према стандарду SRPS.Z.S2.858 ("Службени лист СФРЈ", број 27/89), а када се такав контејнер превози ове ознаке не сматрају се делом контурног означавања возила.

3.3. Уређаји за давање светлосних знакова

Члан 68.

Под уређајима за давање светлосних знакова, у смислу овог правилника, подразумевају се:

1) стоп светла;

- 2) показивачи правца;
- 3) уређај за истовремено укључивање свих показивача правца;
- 4) светлосни знак упозорења.

Члан 69.

- (1) Стоп светла на моторном возилу на четири или више точкова, моторном возилу на три точка која су шира од 1,3 m и на прикључном возилу морају бити уграђена и изведена као најмање два стоп светла на задњој страни возила, а на моторном возилу на два точка и моторном возилу на три точка која нису шира од 1,3 m и лаком четвороциклу и четвороциклу као најмање једно стоп светло на задњој страни возила тако да дају светлост црвене боје.
- (2) Моторна возила врсте M1 први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године морају имати уграђено треће стоп светло на средњој уздужној равни возила.
- (3) Моторна возила која на равном путу не могу развити брзину кретања већу од 25 km/h не морају имати стоп светло.
- (4) Ако је на возилу уграђено само једно или више стоп светала, она морају бити постављена симетрично у односу на уздужну средњу раван возила. Ова одредба се односи и на уградњу додатних стоп светала. Уколико није могуће због конструктивних разлога поставити стоп светло на средњу подужу раван, оно може бити и померено за максимално 0,15 m.
- (5) Ако су на возилу уграђена два стоп светла, удаљеност између унутрашњих ивица светлећих површина не сме бити мања од 0,6 m, а удаљеност од спољне ивице возила не више од 0,4 m.
- (6) Удаљеност светлеће површине стоп светла од површине пута не сме бити мања од 0,35 m ни већа од 1,5 m. Само у изузетном случају, највећа дозвољена удаљеност светлеће површине стоп светла од површине пута може износити 2,1 m.
- (7) Сва возила могу имати уграђена додатна стоп светла. Додатна светла се морају поставити симетрично у односу на уздужну раван возила и на висину која није мања од 0,6 m у односу на већ постављена стоп светла.
- (8) Стоп светла могу бити уграђена заједно са другим задњим светлима.
- (9) Стоп светла морају бити повезана тако да се укључују при употреби радне кочнице возила. При интензивном кочењу стоп светла могу имати уграђен трепћући ефекат у складу са једнообразним техничким условима.

Члан 70.

- (1) Показивачи правца на моторном возилу на три, четири или више точкова и на прикључном возилу морају бити уграђени и изведени на следећи начин, и то:
 - 1) на моторном возилу које није дуже од 6 m :
 - 1.1) два предња бочна и два задња показивача правца, и
 - 1.2) два предња, два задња и два бочна показивача правца, или
 - 1.3) два предња и два задња показивача правца;
 - 2) на моторном возилу које је дуже од 6 m и на вучном моторном возилу:
 - 2.1) два предња бочна и два задња показивача правца, или
 - 2.2) два предња, два бочна и два задња показивача правца;
 - 3) на прикључном возилу два задња показивача правца.
- (2) Показивачи правца на моторном возилу на два точка могу бити уграђени и изведени као:
 - 1) два предња и два задња показивача правца, или
 - 2) два показивача правца на управљачу, видљива спреда и позади.
- (3) Светлост показивача правца мора бити жуте боје.

- (4) Учесталост трептања показивача правца треба, по правилу, да износи 90 периода у минути, с тим што су дозвољена одступања тако да учесталост трептања износи најмање 60, односно највише 120 периода у минути (90 ± 30 периода у минути).
- (5) Од тренутка укључивања показивача правца, емитовање светлости мора уследити најкасније за једну секунду, а први престанак емитовања светлости мора уследити најкасније за 1,5 секунду.
- (6) Удаљеност спољне ивице светлеће површине показивача правца од бочно најистуреније тачке возила не сме бити већа од 0,4 m.
- (7) На возилима врста M1 и N1 удаљености доњих ивица светлећих површина показивача правца од површине пута не сме бити мања од 0,35 m ни већа од 1,5 m, а на осталим возилима не мања од 0,5 m ни већа од 1,5 m.
- (8) Изузетно, ако из конструктивних разлога није могуће друкчије поставити показиваче правца, онда највећа дозвољена удаљеност светлеће површине показивача правца од површине пута може износити 2,3 m.
- (9) Показивачи правца који се налазе на бочној страни возила не смеју бити удаљени више од 1,8 m од предње површине возила, изузетно 2,5 m код возила код којих се не могу одржати минимални углови видљивости.
- (10) Укључивање показивача правца мора бити независно од укључивања било ког другог светла на возилу.
- (11) Сви показивачи правца, постављени на истој страни возила, морају се укључивати и искључивати путем исте команде.
- (12) Контрола функционисања показивача правца мора бити обезбеђена путем оптичке или звучне контролне направе.
- (13) Возила врста M и N први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, морају обавезно имати контролу функционисања и путем оптичке и звучне контролне направе у складу са једнообразним техничким условима.
- (14) Уређај за истовремено укључивање свих показивача правца на моторним возилима из става 1. овог члана мора бити уграђен и изведен тако да се може укључити посебним прекидачем, а контрола функционисања мора се обезбедити путем црвене контролне лампе која је у видном пољу возача.
- (15) Показивачи правца могу имати уграђен аутоматски трепћући ефекат при интензивном кочењу у складу са једнообразним техничким условима.
- (16) Светлосни знак упозорења је уређај који може бити уграђен у моторно возило. Команда уређаја мора бити тако конструисана да омогући једноставну и недвосмислену употребу ове команде.

4. Уређаји који омогућавају нормалну видљивост

Члан 71.

Под уређајима на возилима који омогућавају нормалну видљивост у саобраћају на путу, у смислу овог правилника, подразумевају се:

- 1) ветробран и спољна прозорска окна кабине и каросерије;
- 2) уређај за брисање ветробрана (у даљем тексту: брисач ветробрана);
- 3) уређај за квашење спољне стране ветробрана (у даљем тексту: перач ветробрана);
- 4) огледало које возачу омогућава осматрање пута и саобраћаја (у даљем тексту: возачко огледало).

Члан 72.

- (1) Ветробран и сва стакла на моторном или прикључном возилу, осим предњег ветробрана на мотоциклу и мопеду с два или три точка и без кабине возача, лаком

четвороциклу без кабине возача и четвороциклу који немају кабину возача, морају бити хомологовани и уграђени у складу са одредбама једнообразних техничких услова. Ветробрани морају бити слојевити - ламинирани, односно не смеју бити од каљеног (са ознаком у знаку хомологације "TOUGHENED" или "TEMPERED") стакла ни када се накнадно замењују, осим за возила чија највећа брзина не прелази 40 km/h.

(2) Провидне површине на приколицама у саставу туристичког воза не морају бити хомологоване.

(3) Ветробран се не сме накнадно затамњивати, а остала стакла могу бити накнадно затамњена тако да укупна вредност пригушења светла не прелази 25%.

(4) Степен рефлексије стакала на возилу не сме прелазити 15% како не би дошло до заслепљивања других учесника у саобраћају.

(5) Одредба става 3. овог члана не односи се на возила државних органа.

Члан 73.

(1) Брисачи ветробрана на моторном возилу, осим на мотоциклу, мотоциклу с три точка без кабине, лаком четвороциклу без кабине, мопеду, мопеду с три точка без кабине и четвороциклу без кабине, морају бити уграђени и изведени тако да буду поуздани и да омогуће брисање што веће површине ветробрана под свим временским условима, као и неопходну видљивост кроз ветробран.

(2) Рад укључених брисача ветробрана не сме трајно ангажовати пажњу возача.

Члан 74.

Возила која имају уграђене брисаче ветробрана морају имати и пераче ветробрана. Перач ветробрана на моторном возилу мора бити уграђен и изведен тако да омогућава прање што веће површине ветробрана.

Члан 75.

(1) Возачко огледало на моторном возилу мора бити уграђено и изведено као најмање:

1) једно возачко огледало на трактору врсте Т1 и путничким возилима са највише два седишта;

2) два возачка огледала на мотоциклу, ако је мотоцикл први пут регистрован након 1. јула 2011. године и на трактору врста Т2 до Т5 као и на туристичком возу К5;

3) два возачка огледала на путничком аутомобилу са четири или више седишта, од којих је једно смештено унутар каросерије, а друго изван каросерије на левој страни возила;

4) два возачка огледала на аутобусу, путничком аутомобилу који вуче камп приколицу и тролејбусу са обе спољашње стране предњег дела ових возила и једно возачко огледало унутар каросерије;

5) два возачка огледала на теретним возилима са обе спољашње стране предњег дела тих возила.

(2) Возачко огледало мора бити хомологовано према једнообразним техничким условима.

(3) Возачко огледало мора бити постављено тако да возачу омогућава осматрање пута и саобраћаја иза возила, односно скупа возила, и кад се у возилу налази највећи дозвољени број лица, односно и кад је возило натоварено. Возачко огледало мора бити зглобно везано за лежиште свог носача тако да се може поставити у било који положај ради осматрања пута и саобраћаја иза возила и да у постављеном положају остане и при нормалним потресима за време кретања возила. Возачко огледало постављено унутар каросерије возила врсте М1 мора се налазити на месту на коме га возач са свог седишта може подешавати руком.

(4) Површина возачког огледала мора имати такве оптичке карактеристике да не проузрокује знатнију деформацију слике и боје предмета и да није подложна штетном дејству атмосферских прилика.

(5) Површина возачког огледала која рефлектује слику може бити равна или благо испупчена (конвексна) или комбинована. Радијус испупчености површине возачког огледала не сме бити мањи од 80 cm.

(6) Површина возачког огледала мора износити, и то:

1) огледала смештеног унутар каросерије и изван каросерије путничког аутомобила - најмање 60 cm²;

2) огледала смештених изван каросерије осталих моторних возила - најмање 150 cm² ако им је површина испупчена, односно најмање 300 cm² ако им је површина равна;

3) огледала на мотоциклу, мотоциклу с три точка, лаком четвороциклу - најмање 50 cm².

(7) Ако је на возилу врсте M1, с обзиром на конструкцију каросерије, или укупно пригушење светла кроз задње стакло веће од 50%, неизводљива употреба огледала унутар каросерије тада такво возило мора имати најмање два спољна огледала са бочних страна возила.

5. Уређаји за давање звучних знакова

Члан 76.

(1) Уређај за давање звучних знакова на моторном возилу мора бити уграђен и изведен као најмање један уређај тако да даје једноличне звуке непроменљивог интензитета и мора бити хомологован и уграђен у складу са једнообразним техничким условима.

(2) Осим уређаја за давање звучних знакова из става 1. овог члана, на одређена моторна возила намењена за хитну медицинску помоћ, ватрогасна возила, возила органа унутрашњих послова и возила Војске Србије, може бити уграђен и изведен и посебан уређај за давање знакова од низа наизменично произведеног звука од две различите фреквенције.

(3) Команда уређаја за давање звучних знакова мора бити постављена тако да је приступачна возачу са његовог седишта.

(4) Возила врста M2, M3, N2 и N3, први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, која немају уграђено унутрашње возачко огледало или камеру за снимање простора иза возила, морају на задњем крају возила имати уграђен уређај за звучну сигнализацију кретања уназад који се аутоматски активира са укључењем хода уназад.

Члан 77.

(1) Уређај за давање звучних знакова уграђен на моторном возилу мора да производи звук јачине:

(2) За возила врсте L са мотором снаге до 7 kW од 83 dB(A) до 112 dB(A).

(3) За остала возила од 93 dB(A) до 112 dB(A).

(4) Уређај за давање звучног сигнала за вожњу уназад мора бити уграђен и изведен тако да му јачина звука иза возила не сме износити мање од 70 dB(A).

(5) Уређаји за давање звучних знакова, као што су звонце, труба или сирена на бициклима и мопедима, морају бити уграђени и изведени тако да им јачина звука износи 75 dB(A).

(6) Јачина звука звучних знакова уграђених на моторном возилу утврђује се на отвореном и равном простору пречника најмање 20 m, при чему се микрофон фонометра мора налазити на висини од 0,5 m до 1,5 m и на удаљености од 7 m испред возила, а мотор не сме бити у раду.

Члан 78.

(1) Највише границе дозвољене спољне буке коју поједине врсте возила смеју производити јесу:

1) за возила на два точка, и то за:

1.1) L1 - 81 dB(A),

1.2) L3, са двотактним мотором радне запремине до 125 cm³ - 85 dB(A), а за L3 радне запремине мотора преко 125 cm³ - 87 dB(A),

1.3) L3 са четворотактним мотором радне запремине до 125 cm³ - 85 dB(A), запремине од 125 cm³ до 500 cm³ - 87 dB(A), а запремине преко 500 cm³ - 89 dB(A);

2) возила са три точка L2, L4, L5 - 88 dB(A);

3) за моторна возила на четири или више точкова, и то за:

3.1) M1, K5a, L6 и L7 - 87 dB(A),

3.2) M2 и N1 - 88 dB(A), M3, N2 и N3 и са мотором снаге до 147 kW - 92 dB(A), а са мотором снаге преко 147 kW - 95 dB(A).

(2) Спољна бука се мери према методи мерења буке стационарног возила (возила у употреби) назначеним у једнообразним техничким условима.

6. Уређаји за контролу и давање знакова

Члан 79.

(1) Под уређајима за контролу и давање знакова на моторним возилима, у смислу овог правилника, подразумевају се, и то:

1) на возилима врсте M1 (путничким аутомобилима):

1.1) брзиномер са путомером и светилком за осветљавање,

1.2) контролна плава лампа за дуго светло,

1.3) светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца,

1.4) дигитални тахограф на возилима за обуку возача након 1. јула 2011. године;

2) на возилима врсте M2 и M3 (аутобусима):

2.1) брзиномер са одометром и светилком за осветљавање, ако није уграђен у тахограф који показује и региструје брзину, време и пређени пут возила дуж целог пута,

2.2) тахограф,

2.3) контролна плава лампа за дуго светло,

2.4) светлосни и звучни знак за контролу рада показивача правца,

2.5) показивач расположивог притиска пнеуматичког уређаја радне кочнице, ако је тај уређај стално под притиском,

2.6) граничник брзине - за возила први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године;

3) на возилима врсте M2 и M3 Класе I и Класе II (аутобуси за градски и приградски саобраћај):

3.1) сви уређаји предвиђени за возила у тачки 2. овог става,

3.2) светлосни знак за контролу затворености врата која нису у видном пољу возача,

3.3) уређај за давање и примање знакова од путника;

4) на возилима врсте M2 и M3 Класе I и Класе II на електро погон (тролејбуси за градски саобраћај):

4.1) сви уређаји за аутобусе за градски и приградски саобраћај предвиђени у тачки 3. овог става,

4.2) уређај за контролу изолованости од електричног напона;

5) на возилима врсте N (теретна возила):

- 5.1) брзиномер са одометром и светиљком за осветљавање, ако није уграђен у тахограф који показује и региструје брзину, време и пређени пут возила дуж целог пута,
- 5.2) контролна плава лампа за дуго светло,
- 5.3) светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца,
- 5.4) показивач расположивог притиска пнеуматичког уређаја радне кочнице, ако је тај уређај стално под притиском,
- 5.5) тахограф, ако теретно возило односно скуп возила има највећу дозвољену масу преко 3,5 t (врсте N2 и N3),
- 5.6) граничник брзине - на теретним возилима врсте N2 и N3, која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године;
- 6) на специјалним возилима и радним машинама:
 - 6.1) контролне уређаје предвиђене за теретна возила у тачки 5. овог става. Изузетно, те уређаје не морају имати специјална возила и радне машине којима је највећа конструктивна брзина мања од 30 km/h,
 - 6.2) уређај за контролу рада радних система уграђених на возилу;
 - 6.3) светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца;
- 7) на возилима врсте L (мотоциклима, лаким четвороциклима и четвороциклима):
 - 7.1) брзиномер са путомером и светиљком за осветљавање,
 - 7.2) контролна плава лампа за велико светло, осим на мотоциклу и лаком четвороциклу са мотором радне запремине до 50 cm³;
- 8) на свим возилима која имају посебан уређај који производи енергију за рад кочница мора да буде изведен стандардизован прикључак за контролу притиска кочног флуида на резервоару енергије, кочним цилиндрима и уређајима у којима се врши било каква трансформација енергије;
- 9) на возилима категорије T, C и K5:
 - 9.1) брзиномер са путомером и светиљком за осветљавање или бројачем радних сати,
 - 9.2) светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца.
- (2) Тахограф из подтач. 2.2) и 5.5) става 1. овог члана не морају имати:
 - 1) возила у власништву физичких лица која се користе искључиво за личне потребе;
 - 2) возила која се користе за скупљање млека и враћање контејнера за млеко односно транспорт млечних производа намењених за животињску исхрану;
 - 3) возила која употребљавају војска, полиција и цивилна заштита;
 - 4) амбулантна возила;
 - 5) возила конструисана само за превоз циркуске и вашарске опреме;
 - 6) возила за помоћ на путу и одношење неисправних возила;
 - 7) возила која се користе за путна испитивања ради техничког развоја;
 - 8) возила намењена само за превоз кошница;
 - 9) комунална возила за одношење смећа, одржавање путева, телекомуникационе сервисе, радио и тв репортажна возила и возила за детекцију радио тв сигнала;
 - 10) возила која се користе за надзор и одржавање путева.
- (3) Граничник брзине мора бити хомологован и уграђен у складу са једнообразним техничким условима.
- (4) На возилима врсте M2 и M3 граничник брзине мора бити уграђен на начин да се ова возила не могу кретати брзином већом од 100 km/h.
- (5) На возилима врсте N2, N3 и возилима намењеним за превоз опасног терета граничник брзине мора бити уграђен на начин да се ова возила не могу кретати брзином већом од 90 km/h.

Члан 80.

(1) Тахограф и граничник брзине морају да:

- 1) буду прегледани у овлашћеној организацији;

- 2) буду жигосани важећим жигом;
 - 3) поседују важеће уверење о исправности;
 - 4) буду означени одговарајућом информативном налепницом на којој се подаци о серијском броју тахографа односно граничника брзине и задњих осам знакова VIN ознаке возила поклапају са фактичким стањем;
 - 5) буду пломбирани на свим спојним тачкама инсталације, преносног система и предвиђених места у унутрашњости тахографа, без оштећења пломби и њихових лежишта, пломбама са жигом овлашћене лабораторије;
 - 6) буду исправни без видљивих механичких оштећења.
- (2) Тахограф и носач података (тахографски, односно дијаграмски листић и меморијска картица) морају да одговарају једнообразним техничким условима и условима прописаним Европским споразумом о раду посаде на возилима која обављају међународне превозе (AETR) с Протоколом ("Службени лист СФРЈ", број 30/74).
- (3) Новопроизведена возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године морају имати дигитални тахограф.
- (4) Граничник брзине не морају да имају возила чија је највећа конструктивна брзина нижа од законом нормиране за ту врсту возила, возила служби за спасавање и деловање у ванредним ситуацијама, возила јавних комуналних служби и возила јавног градског превоза.

7. Уређаји за одвођење и регулисање издувних гасова

Члан 81.

- (1) Излаз (извод) издувне цеви уређаја за одвођење и испуштање издувних гасова на возилима не сме бити усмерен у десну бочну страну моторног возила нити сме прелазити габарите возила по дужини или ширини.
- (2) На издувној цеви из става 1. овог члана мора се налазити уређај за пригушивање звука издувних гасова који се не може искључити, осим за потребе чишћења.
- (3) Накнадно уграђени пригушивачи, морају бити хомологовани у складу са једнообразним техничким условима.
- (4) Возила која су хомологована и произведена са катализатором не смеју се користити без катализатора. Накнадно уграђени катализатори морају бити хомологовани у складу са једнообразним техничким условима.
- (5) Уређај за одвођење и испуштање издувних гасова на трактору може бити уграђен и изведен на највишој тачки возила. Начин уградње мора обезбедити да возач трактора буде заштићен од утицаја издувних гасова.

Члан 82.

- (1) Издувна емисија моторних возила са моторима који раде са унутрашњим сагоревањем, при првој регистрацији, мора одговарати захтевима једнообразних техничких услова.
- (2) На моторним возилима, која испуњавају услове прописане нормом најмање "ЕУРО 3", мора постојати исправан систем за упозоравање на неисправност опреме за регулисање аеро загађења (OBD).
- (3) Састав издувних гасова код моторних возила мора одговарати следећим нормативима, и то:
 - 1) за возила са мотором са активним паљењем смеше (ОТО мотори):
 - 1.1) Возила која су регистрована у Републици Србији пре ступања на снагу овог правилника морају имати мање од 4,5% вол. угљенмоноксида (CO), при броју обртаја мотора на празном ходу мотора на радној температури,

1.2) Возила са карбуратором која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године морају имати мање од 3,5% вол. угљенмооксида (CO), при броју обртаја мотора на празном ходу мотора на радној температури,

1.3) Возила са електронском регулацијом смеше која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године, на радној температури морају задовољавати од произвођача прописане вредности угљенмооксида и коефицијент вишка ваздуха (λ) при прописаном броју обртаја у празном ходу, као и вредности при прописаном повишеном броју обртаја мотора. Декларисане вредности хидрокатбоната, угљендиоксида и кисеоника указују на стање мотора и система за одвођење издувних гасова.

Ако подаци произвођача нису познати, садржај угљенмооксида (CO) и вредност коефицијента вишка ваздуха (λ) у празном ходу и при постигнутој радној температури мотора мора бити $CO \leq 0,3\%$, а при најмање 2000 обртаја и при постигнутој радној температури мотора мора бити $CO \leq 0,2\%$.

Коефицијент вишка ваздуха (λ) мора да буде у опсегу 0,97 до 1,03;

2) Возила са мотором са компресионим паљењем (дизел), након што је мотор постигао радну температуру прописану од стране произвођача возила, не смеју имати средњи коефицијент зацрњења издувног гаса већи од вредности прописане од стране произвођача и декларисане према једнообразним техничким условима. Ако подаци произвођача возила нису познати, тада за:

2.1) возила без надпуњења, вредност средњег зацрњења не сме бити већа од $2,5 \text{ m}^{-1}$,

2.2) возила са надпуњењем, вредност средњег зацрњења не сме бити већа од $3,0 \text{ m}^{-1}$,

2.3) за возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године, вредност средњег зацрњења не сме бити већа од $1,5 \text{ m}^{-1}$.

Средњи коефицијент зацрњења издувног гаса израчунава се као средња вредност најмање три мерења вредности коефицијента зацрњења методом слободног убрзања до највећег дозвољеног броја обртаја.

Возила која за погон користе више врста горива, морају при коришћењу сваке врсте горива задовољити напред наведене вредности.

Возила која за погон користе комбинацију горива (на пример основно гориво дизел и гасно гориво истовремено), морају задовољити критеријуме вредности емисије издувних гасова за основно гориво.

8. Уређај за спајање вучног и прикључног возила

Члан 83.

(1) Уређај за спајање вучног и прикључног возила мора бити хомологован и уграђен према једнообразним техничким условима.

(2) Уређаји за спајање вучног и прикључног возила, осим код мотоцикла са бочном приколицом, морају бити постављени у уздужној симетричној вертикалној равни возила и изведени зглобно тако да омогућавају покретљивост уређаја у свим правцима у простору.

(3) Осовиница уређаја за спајање вучног и прикључног возила, помоћу које се спаја возило, мора имати осигурач који онемогућава, при нормалној употреби, раздвајање спојених возила.

(4) Уређаји за спајање вучног и прикључног возила морају бити причвршћени за ојачани део возила.

(5) Вертикална симетрала кугле уређаја за спајање путничког возила (врста M1) до 3,5 t највеће дозвољене масе и прикључних возила не сме бити постављена на удаљеност мању од 70 mm од задњег дела возила.

(6) Хоризонтална симетрала кугле уређаја за спајање прикључног возила и путничког возила и вучу прикључних возила до 3,5 t највеће дозвољене масе не сме бити постављена ближе од 350 mm од хоризонталне подлоге посматрајући возило оптерећено до своје највеће дозвољене масе.

(7) Уређај за спајање вучног и прикључног возила, на возилима врста M1 и N1, која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године или је накнадно уграђен након тог датума, када не вуче прикључно возило и када се растави на причврсно место, не сме да премашу дужину габарита возила.

(8) Уређај за спајање, вучног и прикључног возила врста N2, N3, O3 и O4, променљиве геометрије, мора бити хомологован и уграђен према једнообразним техничким условима. Уређај за спајање, вучног и прикључног возила, променљиве геометрије мора обезбедити сигурно спајање вучног и прикључног возила с тим да у случају губитка напајања овог уређаја он аутоматски заузме положај највећег растојања између вучног и прикључног возила.

9. Уређаји за кретања возила уназад

Члан 84.

(1) Уређаји који омогућавају кретање возила уназад морају постојати на сваком моторном возилу, осим на мотоциклу и моторном возилу на три или четири точка, који су симетрично распоређени у односу на уздужну осу возила, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази 0,4 t, односно на трактору ако његова највећа дозвољена маса не прелази 0,35 t, и морају бити уграђени и изведени тако да омогуће поуздано и безбедно кретање возила уназад.

(2) Команда уређаја за кретање возила уназад мора аутоматски активирати уређај за упозорење из члана 76. став 4. овог правилника.

10. Уређаји за ослањање

Члан 85.

(1) Елементи система за ослањање возила морају бити конструисани и изведени тако да обезбеђују поуздано и безбедно кретање возила по путу.

(2) Уређаји за ослањање возила морају бити тако конструисани да се возило може безбедно кретати, скретати и кочити до највеће конструктивне брзине. Опсег подешавања уређаја за ослањање мора обезбедити да при нормалним оптерећењима возила не долази до контакта точкова са деловима каросерије.

11. Уређаји за кретање

Члан 86.

(1) Уређаји за кретање возила као што су точкови и гусенице морају бити конструисани и изведени од таквог материјала да не оштећују коловозни застор.

(2) Пнеуматици на возилима морају бити декларисаних димензија од стране произвођача возила, зависно од највеће конструктивне брзине кретања возила и највеће дозвољене масе возила на коме су пнеуматици постављени.

(3) Пнеуматици морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

(4) Пнеуматици на истој осовини возила морају бити једнаки по типу (**произвођачу**), врсти (летњи, зимски), конструкцији (радијални, дијагонални и са укрштеним појасевима), носивости и димензијама.

(5) Дубина газећег слоја пнеуматика мора бити виша од фабрички дозвољене дубине означене TWI ознакама, односно ако исте не постоје најмања дозвољена дубина је 1,6 mm за врсте L и M1 и 2 mm за остале врсте возила.

(6) На моторним возилима могу се користити обновљени пнеуматици, осим на управљајућим точковима.

(7) Обновљени пнеуматици који се користе на туристичким и међуградским аутобусима морају бити декларисани да се могу користити до брзина 100 km/h.

(8) Обновљени пнеуматици морају на бочној страни пнеуматика имати ознаку "RETREAD", поред тога морају имати и четвороцифрену ознаку недеље и године када је извршено обнављање, и морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

12. Електро уређаји и инсталација

Члан 87.

(1) Електрична инсталација возила мора бити изведена на такав начин да су водови заштићени од механичког хабања, засецања или пресецања. Изолација на водовима мора одговарати напону, очекиваним струјама и грејању водова и мора бити изведена од самогасивог материјала.

(2) Електрични систем возила мора бити раздељен у гране које се независно осигуравају осигурачима. Део система од којег зависи рад мотора мора бити независно осигурана грана електричне инсталације.

(3) Акумулатор на возилу мора бити добро причвршћен у свом лежишту и мора имати одговарајућу спољашњу одушку ван простора за возача и путнике, осим акумулатора који су изведени тако да не испаравају. Простор у коме се налази акумулатор мора бити проветраван спољним ваздухом.

(4) Аутобуси и тролејбуси са више од 25 места, којима се превозе путници, морају на главном каблу електричне инсталације имати прекидач којим се прекидају сва струјна кола у возилу осим тахографа и уређаја чије би искључивање довело до смањења безбедности, а који морају бити спојени на акумулатор посебним водовима.

13. Погонски уређај

Члан 88.

(1) Погонски уређај - мотор на моторном возилу осим на возилима врсте L, мора бити тако конструисан и изведен да није могуће директно повређивање возача или путника деловима мотора.

(2) Мотор мора бити конструисан и уграђен на такав начин да се спречи загађивање животне средине мазивима, испарењима мазива и буком.

14. Уређаји за пренос снаге

Члан 89.

Уређај за пренос снаге којим управља возач мора бити тако изведен да возач при промени степена преноса може безбедно да управља барем једном руком на управљачу, и да при томе може да врши све потребне радње са возилом.

15. Остали делови возила од посебног значаја за безбедност саобраћаја

Члан 90.

- (1) Општа конструкција возила мора бити у складу са основним одредбама према једнообразним техничким условима.
- (2) Каросерија, односно шасија возила мора бити означена бројем шасије (VIN), а након 1. јула 2011. године возила серијски произведена у Републици Србији и идентификационом таблицом.
- (3) Каросерија на моторним и прикључним возилима мора бити уграђена и изведена тако да по својој конструкцији, квалитету и врсти материјала, као и опремљености, одговара намени возила и да обезбеђује сигурност путника и возача за време вожње. Задња страна каросерије аутобуса којима се врши превоз путника у градском и приградском саобраћају и тролејбуса којима се врши превоз путника у градском саобраћају, као и тролна опрема тролејбуса, морају бити изведене тако да се нико не може попети на задњу страну возила и висити за време вожње.
- (4) Отвор за пуњење резервоара горивом не сме се налазити у простору за возача или у простору за путнике.
- (5) Трактор мора поседовати безбедносну кабину или рам који морају бити уграђени и изведени тако да штите возача од повреде у случају да се трактор преврне и да одговарају условима прописаним у једнообразним техничким условима, са свим изменама, допунама, односно одговарајућем уверењу о исправности издатом од стране Агенције за безбедност саобраћаја.
- (6) Степеници на возилима којима се врши превоз путника морају бити изведени тако да обезбеђују сигуран улаз и излаз путника.
- (7) Истурени делови и украсни предмети на предњем делу возила не смеју имати оштре ивице. Ако постоји украсна фигура на горњој површини предњег дела возила, она мора бити еластично причвршћена за возило.
- (8) Ослонци за ноге возача на мотоциклу и четвороциклу морају бити уграђени и изведени са обе стране мотоцикла и четвороциклу, а код мотоцикла са седиштем за путника мора бити уграђен држач, а ослонци за ноге путника морају бити уграђени и изведени са обе стране мотоцикла.

Члан 91.

- (1) Возило може бити вишебојно, бојено или прелепљено фолијом. Возило може бити и бојено/прелепљено на начин који представља слику односно тотални рекламни дизајн. У случају прелепљивања целог возила, боја возила је преовлађујућа видљива боја.
- (2) Рекламне табле, објекти и написи не смеју прелазити габарите возила по дужини и ширини, и морају бити тако конструисани да не могу угрозити или повредити друге учеснике у саобраћају, учвршћени да омогућавају вожњу до највеће конструктивне брзине возила и по облику и садржини такви да не ометају или вређају друге учеснике у саобраћају.

Члан 92.

- (1) Простор за регистарску таблицу мора обезбеђивати да се прописана регистарска таблица може на возило поставити управно на уздужну раван возила унутар равни које ограничавају бочни габарит возила, при чему: таблица не сме по вертикалној оси бити нагнута више од 30° према горе нити више од 15° према доле, таблица не сме бити искривљена, хоризонтална оса таблице не сме више од 5° одступати од хоризонталне осе возила, таблица не сме да буде изнад 1,5 m нити ниже од 0,2 m мерено од тла када

је возило спремно за вожњу, таблица мора бити видљива све време вожње и не сме постојати могућност да се током вожње промени угао видљивости таблице.

(2) Преко зоне видљивости регистарске таблице не сме да се налази ништа, како би све време вожње била видљива сама оригинална регистарска таблица.

(3) Угао видљивости регистарске таблице је ограничен линијама 15° над хоризонталом мерено од горње ивице таблице и 5° под хоризонталом мерено од доње ивице таблице.

Члан 93.

(1) Слободна површина намењена за једно место за стајање путника у аутобусима, тролејбусима и прикључним возилима, којима се превоз путника врши и у стојећем ставу, мора износити најмање $0,125 \text{ m}^2$, при чему се за прорачун слободне површине не узимају у обзир степеништа, и површине које према једнообразним техничким условима не задовољавају нормативе за стајање путника.

(2) Унутрашњи простор кабине за возача и простор за путнике морају бити опремљени тако да је под нормалним условима у току вожње или за време мировања возила искључено повређивање возача, односно путника у возилу. Прибор, алат, уређаји и опрема морају бити добро причвршћени.

(3) Простор за возача и путнике у моторним и прикључним возилима, осим на туристичком возу, мора имати унутрашњу расвету.

Члан 94.

(1) Врата на возилима врсте М2, М3 и О за превоз путника (аутобусима, тролејбусима и прикључним возилима за превоз путника) морају бити изведена у складу с једнообразним техничким условима.¹

(2) Најмањи захтевани број врата за путнике је у табели 2.

Табела 2

Број путника	Број врата за путнике		
	Градски аутобус	Међуградски аутобус	Туристички аутобус
23 - 45	1	1	1
46 - 70	2	1	1
71 - 100	3	2	1
>100	4	3	1

(3) Помоћна врата за излаз путника у случају опасности, односно друге неопходне потребе на возилима из става 1. овог члана морају бити уграђена и изведена на левој страни возила, на месту које је путницима приступачно у случају опасности, односно друге неопходне потребе, с тим да њихова ширина не сме износити мање од $0,6 \text{ m}$, а висина мање од $1,2 \text{ m}$. Конструкција помоћних врата мора бити таква да се она не могу ненамерно отворити.

(4) На возилима из става 1. овог члана не морају бити изведена помоћна врата, ако та возила са обе бочне стране имају по један прозор површине најмање $0,8 \text{ m} \times 0,6 \text{ m}$ и ако су ти прозори подесни за излаз у случају опасности. Ови отвори морају да буду означени и са унутрашње и са спољашње стране. Ти прозори морају имати натпис да служе за излаз у случају опасности. Ако бочна врата на моторним возилима, осим на теретним возилима, излазе при отварању ван габарита тог возила, морају имати браву постављену према задњем делу возила, а шарке врата постављене према предњем делу возила.

(5) Возила врсте М, која имају више од 16 седишта за путнике, морају имати отвор за излаз у случају опасности на крову минималних димензија 0,5 m x 0,7 m.

(6) Прикључна возила у саставу туристичког воза не морају имати врата на отворима за улаз односно излаз путника али морају бити тако конструисана да путници у току вожње буду заштићени од испадања.

Члан 95.

(1) Браве на вратима возила морају бити двостепене и уграђене и изведене тако да други степен браве спречава отварање врата, ако врата нису потпуно затворена. Браве морају имати нараву којом се осигуравају са унутрашње стране тако да се лако фиксирају у сигурносни положај. Брава на вратима која се налази поред возача, као и браве на вратима теретних возила, не морају на такав начин бити осигуране.

(2) Врата, поклопци и друге врсте затварача на отворима затворених каросерија, осим возила посебне намене (превоз лица за извршење санкција и др.), чији су слободни отвори већи од минималних димензија за улаз једног лица, морају бити изведени тако да се могу отворити и са унутрашње стране.

(3) Поклопци на свим спољашњим странама моторних и прикључних возила морају бити изведени, односно осигурани тако да је онемогућено да се сами отворе за време вожње, па ни при јачим потресима.

Члан 96.

(1) Уређај за проветравање у аутобусима, тролејбусима и прикључним возилима, којима се превозе путници, мора бити уграђен и изведен тако да за време вожње притисак ваздуха у унутрашњости каросерије не може бити нижи од спољашњег атмосферског притиска.

(2) Простор затворених каросерија намењен возачу и путницима мора бити изграђен тако да је обезбеђен од продирања и нагомилавања гасова штетних за здравље људи.

Члан 97.

(1) Предња седишта и наслони тих седишта у путничким аутомобилима, која су покретна, морају имати осигураче за учвршћивање који се могу само ручно искључити на једноставан и лако схватљив начин. Команда осигурача за учвршћивање седишта мора бити постављена тако да путници који седе иза тих седишта могу самостално искључити учвршћење и изаћи из возила у случају опасности.

(2) Кабина за возача на моторним возилима мора испуњавати следеће услове:

1) да у погледу димензија, видљивости, степена вибрације, изолације од буке, грејања, вентилације и заптивености испуњава услове који обезбеђују нормалан рад возачу и његовим помоћницима;

2) да је седиште возача широко најмање 0,45 m и да по својој конструкцији и материјалу од ког је израђено омогућава возачу удобно седење за управљачем;

Члан 98.

(1) Уређаји за одмрзавање и одмагљивање ветробрана и уређаји за грејање и проветравање на моторном возилу, осим на возилима врста Т и С, морају бити уграђени и изведени тако да се њиховом употребом обезбеди и омогући потребна видљивост кроз ветробран и унутрашња загрејаност и проветравање простора за возача и путнике.

(2) Отвори за улаз ваздуха у кабину за возача, који су у саставу уређаја за грејање и проветравање, морају бити изведени тако да се онемогућује загађивање ваздуха сагорелим гасовима и прашином које проузрокује само возило.

Члан 99.

(1) Блатобрани на моторном и прикључним возилима која могу развити брзину кретања већу од 30 km/h, и на туристичком возу, осим на теренским и теретним возилима која се аутоматски истоварају (самоистоваривачи), морају бити уграђени и изведени изнад свих точкова.

(2) Точкови скупа возила на првој осовини прикључног возила не морају са предње стране бити покривени блатобранима. Горња четвртина пречника задњих точкова тегљача са полуприколицом не мора бити покривена блатобранима. Блатобрани вишеосовинских возила могу бити заједнички за скуп точкова на истој страни возила.

(3) Блатобрани на моторним возилима са два трага морају бити постављени тако да покривају ширину точка возила. Блатобрани не смеју имати оштре ивице. Положај и величина блатобрана морају бити такви да спречавају одбацивање блата ка предњој горњој страни, рачунајући од осовине точка возила. С предње стране, у правцу кретања возила, блатобран мора са предње стране покривати најмање 30°, а са задње стране најмање 50° гледано од вертикалне равни која пролази кроз осовину точка оптерећеног возила. При томе се блатобран на задњој страни не сме завршити на више од 150 mm изнад хоризонталне равни која пролази кроз осовину точка нити испред вертикалне равни која тангира точак на задњој страни.

(4) На моторним возилима која остављају један траг укључујући и асиметрични трицикл, предњи блатобран мора да покрива точак у луку од најмање 15° испред вертикале повучене кроз осовину предњег точка.

Члан 100.

(1) Браници на возилима врсте M1 и N1 морају бити уграђени и изведени на предњој и задњој страни возила, а на другим моторним возилима на четири или више точкова најмање на предњој страни тих возила.

(2) Браници не смеју имати оштре ивице и морају бити постављени тако да представљају најистуреније делове возила.

(3) Растојање предњих и задњих браника возила, мерено од површине пута, мора бити једнако на предњој и задњој страни при равномерној оптерећености возила у стању мировања, с тим што се дозвољава одступање у границама димензије једне ширине предњег браника.

(4) Заштитник од подлетања са задње стране, на моторним и прикључним возилима врста N2, N3, O3 и O4 која на равном путу могу развити брзину кретања већу од 30 km/h, код којих је растојање од задње најистуреније тачке возила до осе последње по реду осовине возила, у неоптерећеном стању, веће од 1 m, као и код којих задњи део шасије у својој целој ширини или главни делови каросерије, у неоптерећеном стању, имају слободну висину већу од 0,55 m изнад површине коловоза, мора испуњавати основне услове једнообразних техничких услова, уграђен и изведен тако да онемогући подлетање другог возила под возило на коме је изведен тај заштитник. Заштитник од подлетања не сме прелазити ширину возила нити бити ужи ни на једној страни возила за више од 0,1 m. Крајеви заштитника од подлетања са задње стране не смеју бити повијени уназад.

(5) На возилима врста N2, N3, O3 и O4 која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, а чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t, код којих постоји могућност бочног подлетања, морају бити уграђени бочни штитници против подлетања хомологовани према једнообразним техничким условима.

(6) Одредбе става 4. овог члана не односе се на вучна возила намењена за обављање транспорта у пољопривреди и шумарству, тегљаче са седлом и приколице са једноструком осовином, односно једноосовинске приколице намењене за превоз

дугачких терета, као и на возила код којих постављање заштитника од подлетања са задње стране под возило онемогућава њихову радну функцију.

Члан 101.

- (1) Сигурносни појасеви и њихови прикључци, односно возила, сходно њиховим врстама, морају да буду хомологованог типа.
- (2) Возила врста М и N, која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2012. године, морају имати сигурносне појасеве за сва декларисана седишта, изузев возила врста М2 и М3 класа I, II или A.
- (3) Сигурносни појасеви могу, у случају потребе, бити продужени одговарајућим наменским продужецима.
- (4) Трицикли и четвороцикли, уколико су опремљени заштитним рамом око возача и путника могу имати сигурносни појас.
- (5) Безбедносна седишта за децу које се постављају у возила морају бити хомологована у складу с једнообразним техничким условима и морају да буду постављена на начин како то препоручују произвођач децјег седишта и произвођач возила.
- (6) Наслони за главу у путничким аутомобилима морају бити уграђени и изведени за сва седишта, која су окренута према напред или према назад, за која имају уграђене сигурносне појасеве, и обрнуто.

Члан 102.

Прикључци за вучу, у случају неисправности, на возилима на моторни погон морају бити уграђени и изведени на приступачном месту тако да омогуће спајање ужета или полуге за вучу и да осигурају безбедно вучење тог возила помоћу ужета или полуге за вучу.

Члан 103.

- (1) Уређај за обезбеђење возила од неовлашћене употребе мора бити уграђен и изведен тако да спречи окретање точка управљача или померање ручице мењача, или да делује на систем преноса и спречи окретање погонских точкова (осим кочних система), или да има посебан систем којим се спречава пуштање мотора у рад.
- (2) Уређај из става 1. овог члана мора бити стално уграђен у возилу и мора бити изведен тако да се не може укључити кад се возило налази у покрету.

Члан 104.

Уређаји и опрема за погон моторних возила на TNG и KPG морају бити хомологовани и уграђени према једнообразним техничким условима.

V. УРЕЂАЈИ НА ЗАПРЕЖНИМ ВОЗИЛИМА

Члан 105.

- (1) Светла на запрежном возилу морају бити изведена као најмање једно бело светло постављено на предњој страни возила тако да је светлост коју даје видљива само за учеснике у саобраћају који се налазе испред запрежног возила и као најмање једно црвено светло постављено на задњој страни возила тако да је светлост коју даје видљива само за учеснике у саобраћају који се налазе иза запрежног возила.
- (2) Светла на запрежном возилу морају бити изведена тако да се светлост коју она дају, ноћу при доброј видљивости, може видети на удаљености од најмање 150 m.

Члан 106.

(1) Катадиоптери на запрежним возилима морају бити уграђени и изведени као два катадиоптера црвене боје, која нису троугластог облика, симетрично постављена на задњој страни возила, тако да су ноћу, при доброј видљивости, видљива са удаљености од најмање 100 m кад су осветљена великим светлом моторног возила.

(2) Рефлектујућа површина катадиоптера не сме бити мање од 0,3 m ни више од 1 m удаљена од површине пута. Међусобно растојање рефлектујућих површина катадиоптера не сме бити мање од 0,5 m. Рефлектујућа површина појединих катадиоптера мора износити најмање 20 cm².

(3) На задњој страни ових возила мора се налазити рефлектујућа ознака спорих возила хомологована према једнообразним техничким условима.

VI. УРЕЂАЈИ НА БИЦИКЛИМА, МОПЕДИМА, МОТОЦИКЛИМА, ТРИЦИКЛИМА И ЧЕТВОРОЦИКЛИМА

Члан 107.

Кочнице на бициклима, мопедима, мотоциклима, трициклима и четвороциклима морају бити уграђене и изведене за сваки точак у складу са једнообразним техничким условима.

Члан 108.

(1) Светлосни и светлосно сигнални уређаји морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

(2) Једно или више симетрично постављених светала за осветљавање пута на бициклима и мопедима морају бити изведена и причвршћена на предњој страни возила. Мотоцикли с три точка и четвороцикли који су шири од 1,3 m морају имати два светла за осветљавање пута симетрично распоређена према уздужној вертикалној равни возила.

(3) Светлост коју дају уређаји из става 1. овог члана мора бити беле боје, а удаљеност светлеће површине тог светла од површине пута не сме бити мања од 0,4 m ни већа од 1,2 m.

(4) Једно или два симетрично постављена задња позициона светла црвене боје на бициклима и мопедима мора бити изведено и причвршћено на задњој страни возила. Мотоцикли с три точка и четвороцикли који су шири од 1,3 m морају имати два задња позициона светла симетрично распоређена према уздужној вертикалној равни возила.

(5) Удаљеност светлеће површине светла из става 3. овог члана од површине пута не сме бити мања од 0,25 m ни већа од 0,9 m.

(6) Светло из става 3. овог члана може бити изведено заједно са катадиоптером.

(7) Мотоцикли с три точка као и четвороцикли који имају кабину возача морају имати и показиваче правца.

Члан 109.

(1) Један или два, симетрично распоређена према уздужној вертикалној равни возила, не троугласта катадиоптера црвене боје морају бити уграђена и изведена на задњој страни мопеда, мотоцикла, мотоцикла с три точка и четвороцикла, а по један катадиоптер жуте или наранџасте боје на свакој страни педале (с предње и задње стране) за мопеде са педалама.

(2) Мотоцикли с три точка и четвороцикли шири од 1 m морају имати два не троугласта катадиоптера црвене боје, симетрично распоређена према уздужној вертикалној равни возила, максимално удаљена од бочне ивице возила 0,4 m.

(3) Удаљеност рефлектујуће површине катадиоптера црвене боје на задњој страни возила од површине пута не сме бити мања од 0,25 m ни већа од 0,9 m.

(4) Рефлектујућа површина катадиоптера црвене боје на задњој страни возила мора бити најмање 8 cm².

(5) На бочним страницама предњег и задњег точка бицикла морају бити изведена рефлектујућа тела која рефлектују светлост беле или жуте боје.

Члан 110.

Уређај за давање звучних знакова на бициклима и мопедима мора бити уграђен и изведен тако да испуњава услове прописане у члану 76. став 1. овог правилника.

Члан 111.

Возила са једним трагом морају имати најмање један уређај који им омогућава да се паркирају у усправном положају.

VII. ОПРЕМА ВОЗИЛА

Члан 112.

(1) Резервни точак мора постојати у моторним и прикључним возилима, осим у **мопедима**, мотоциклима, моторним возилима на три точка, лаким четвороциклима, четвороциклима, тракторима, тракторским приколицама, приколицама са једноструком осовином и једноосовинским приколицама, аутобусима за градски и приградски саобраћај, тролејбусима за градски саобраћај, туристичком возу и возилима намењеним за комуналне услуге (за прање и чишћење улица, одвоз смећа и фекалија и сл.), тако да га возач може, по потреби, користити.

(2) Пнеуматик на резервном точку мора бити истих димензија и носивости као пнеуматици који се користе на возилу или бити хомологован као привремени резервни точак према једнообразним техничким условима.

(3) Резервни точак не морају да имају моторна и прикључна возила ако су пнеуматици или наплати опремљени неким сигурносним системом за сигурну вожњу с издуваним пнеуматиком или ако возило поседује одговарајуће средство за привремено оспособљавање издуваног пнеуматика (нпр. спреј, пена у боци под притиском, комплет за брзу поправку пнеуматика и сл.).

Члан 113.

(1) Преносни апарат за гашење почетних пожара, са важећим доказом о исправности у складу са препоруком произвођача, мора постојати и бити постављен на доступном месту, тако да се у случају пожара може употребити у моторним возилима, осим у возилима врсте L и у возилима врсте M1 којима се не врши јавни превоз путника у саобраћају на путевима.

(2) Апарат за гашење пожара мора гасити пожаре класа А, В и С и електро инсталација под напоном.

(3) Средство за гашење је суви прах или еквивалентна количина другог погодног средства за гашење, у складу са препоруком произвођача тог средства.

(4) На декларацији апарата за гашење почетних пожара може бити наведен податак о еквивалентној количини сувог праха коју замењује средство за гашење које се налази у апарату.

(5) У возилима врсте M1 којима се врши јавни превоз путника мора се налазити најмање један апарат са средством за гашење у еквивалентној количини 1 kg сувог праха.

(6) У возилима врсте M2, M3, N1, N2, N3 и K5 мора се налазити најмање један апарат са средством за гашење у еквивалентној количини 2 kg сувог праха.

(7) У прикључним возилима за јавни превоз путника, мора се налазити најмање један апарат са средством за гашење у еквивалентној количини 3 kg сувог праха.

Члан 114.

(1) Сигурносни троугао, који одговара једнообразним техничким условима, мора постојати, на видном месту, у моторним и прикључним возилима, осим у возилима врсте L, K и O, тако да га возач може по потреби користити.

(2) По два сигурносна троугла из става 1. овог члана морају постојати у:

1) теретном возилу и аутобусу када вуку прикључно возило;

2) моторном возилу које се налази на зачељу колоне када се моторна возила крећу у организованој колони.

Члан 115.

(1) Опрема за пружање прве помоћи (комплет прве помоћи величине "А") која одговара стандарду SRPS Z.B2.001 ("Службени гласник РС", број 6/10), мора постојати тако да се може по потреби користити у моторним возилима врста Л осим у возилима врсте L1, L2 и L6.

(2) У моторним возилима врста M, N, T, C и K5 мора постојати опрема за пружање прве помоћи (комплет прве помоћи величине "Б") која одговара стандарду SRPS Z.B2.001 ("Службени гласник РС", број 6/10), тако да се може по потреби користити. У возилима врста M2 и M3 која имају више од 22 места за седење морају се налазити две кутије прве помоћи величине "Б".

(3) Опрема за пружање прве помоћи мора се налазити на доступном месту.

Члан 116.

Два клинаста подметача морају постојати, на видном месту, у моторним и прикључним возилима, чија највећа дозвољена маса прелази 5 t тако да их возач може, по потреби, користити.

Члан 117.

Чекић за разбијање стакла, на помоћним отворима за излаз путника у аутобусима и тролејбусима према члану 94. став 3, овог правилника мора постојати, на видном месту у непосредној близини отвора за излаз у случају опасности, тако да се у случају опасности може употребити.

Члан 118.

(1) Резервне сијалице и резервни осигурачи, који су исправни и одговарају по врсти и облику прикључака за возило на којем се налазе, морају постојати у моторним возилима, осим у мотоциклу, трактору, туристичком возу, тролејбусу за градски саобраћај и аутобусу за градски и приградски саобраћај.

(2) У моторном возилу из става 1. овог члана мора се налазити најмање:

1) једна сијалица за дуго светло;

2) једна сијалица за кратко светло (може бити комбинована сијалица за дуго и кратко светло);

3) једна сијалица за предње позиционо светло;

4) једна сијалица за показивач правца;

5) једна сијалица за задње позиционо светло;

6) једна сијалица за задње стоп светло (може бити комбинована сијалица за позиционо и стоп светло);

7) један осигурач од највише 10 А;

8) један осигурач од највише 20 А.

(3) Возила која су опремљена светлосним телима без жарне нити (гасни извор светла, LED и сл.), не морају имати резервне сијалице за та расветна тела.

Члан 119.

Светлоодбојни прслук мора одговарати стандарду SRPS EN 471:2007 ("Службени гласник РС", број 39/07).

Члан 120.

(1) Уже или полуга за вучу возила, који мора омогућавати вучу возила на растојању од 3 m до 5 m када се користи уже, односно до 3 m када се користи полуга, мора постојати, на доступном месту, у путничким аутомобилима.

(2) Остала моторна и прикључна возила могу имати полугу за вучу. Уколико возило поседује полугу за вучу она мора бити испитана на истезање на силу, већу од половине највеће дозвољене масе возила на којем се налази.

Члан 121.

(1) Зимска опрема моторних и прикључних возила осим возила врсте L, у смислу овог правилника, подразумева:

1) пнеуматике за зимску употребу (нпр. M+S, Snow, Winter и др.) на свим точковима возила врста M1 и N1; ^[18]

2) ланце односно друге уређаје за повећање тракције **на најмање два погонска точка**;

3) за возила врста M2, M3 и N обавезни део зимске опреме је и лопата осим возила која учествују у јавном градском превозу.

(2) Дубина газећег слоја на пнеуматичима за зимску употребу не сме бити мања од 4 mm.

(3) На возилима се не смеју постављати пнеуматичи са клиновима.

(4) У периоду од 1. новембра до 1. априла возила морају бити опремљена зимском опремом. Ван наведеног периода возила могу бити опремљена зимском опремом.

(5) Изузетно од става 4. овог члана, у насељу возила не морају бити опремљена ланцима, односно другим уређајима за повећање тракције.

(6) Ланци и други уређаји за повећање тракције морају обавезно да се поставе на точкове када је коловоз покривен снегом на одсеку пута који означен саобраћајним знаком "ланци за снег". Ова опрема се може поставити на точкове и на одсеку пута који није означен овим знаком само када је коловоз прекривен снегом.

Члан 122.

(1) Заштитне кациге и њихови визири, морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима. Заштитна кацига мора бити млађа од 5 година у односу на датум производње ако је датум производње уписан на спољној страни кациге, односно мора бити у складу са роком трајања коју је прописао произвођач.

(2) Заштитна кацига не сме се користити након саобраћајне незгоде у којима су настала видљива оштећења, ако има видљива оштећења, односно након што је испунила своју заштитну функцију при паду са мотоцикла.

Члан 123.

(1) Опрема за чишћење точкова возила која се користе у пољопривреди и шумарству мора постојати, у моторним возилима врста T и S.

(2) Опрема за чишћење точкова може бити лопата, мотика, трнокоп или слична алатка којом се точкови могу успешно очистити од накупљене земље пре ступања на пут са чврстом подлогом.

Члан 124.

Запречне табле морају постојати на радним машинама када њихова ширина прелази 2,5 m, на возилима која превозе терет који је дужи од задњег краја теретног или прикључног возила, на возилима на којима терет премашује ширину возила, на возилима ширим од 3,0 m и на тракторима који вуку/носе измењиве машине шире од 2,5 m. Ознаке морају одговарати и бити постављене у складу са стандардом SRPS.Z.S2.855.

VIII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 125.

Брисан (Сл. гласник РС бр. 69/10)

Члан 126.

Возила од историјског значаја - олдтајмери, морају одговарати што приближније оригиналном моделу. Ако према опреми и уграђеним уређајима значајније одступају од оригиналног модела онда морају одговарати условима који су важили у тренутку прве регистрације

Члан 127.

Возила која су преправљена и поседују уверење о исправности уградње уређаја за погон на гасна горива издато пре ступања на снагу овог правилника морају одговарати условима који су важили у тренутку издавања уверења.

Члан 128.

- (1) Одредбе члана 2. став 1. овог правилника у погледу састава издувних гасова примењиваће се за возила произведена у Републици Србији у предузећима која су у реструктурирању, по истеку 24 месеца од ступања на снагу овог правилника.
- (2) Возила из става 1. овог члана морају одговарати условима прописаним нормом најмање "ЕУРО 3".

Члан 129.

- (1) Одредба члана 94. став 1. овог правилника која се односи на градске аутобусе први пут регистроване у Републици Србији, примењиваће се након 1. децембра 2011. године.
- (2) Одредбе члана 94. став 1. овог правилника које се односе на једнообразне техничке услове у погледу безбедносних система енергијом погоњених врата на аутобусима примењиваће се након 1. децембра 2011. године.

Члан 130.

Возила такси превоза након 1. марта 2013. године, морају да задовоље услове у погледу границе издувне емисије прописане најмање нормом "ЕУРО 3".

Члан 131.

Возила са уређајем за управљање на десној страни која су регистрована у Републици Србији пре ступања на снагу овог правилника морају бити прилагођена условима из члана 24. став 2. овог правилника у року од 24 месеца од дана ступања на снагу овог правилника.

Члан 132.

Изузетно од одредаба члана 46. став 3. овог правилника, на возилима која су произведена пре 1. октобра 1982. године, светлост главних фарова може бити жуте боје.

Члан 133.

До почетка примене одредбе члана 80. став 3. овог правилника, новопроизведена возила регистрована у Републици Србији, која учествују у међународном превозу морају имати уграђен дигитални тахограф у складу са Европским споразумом о раду посаде на возилима која обављају међународне превозе (AETR) с Протоколом.

Члан 134.

Изузетно од одредаба члана 82. став 3. тачка 2. овог правилника, на возилима која су произведена пре 1. јануара 1980. године, вредност средњег зацрњења не сме бити већа од $3,52 \text{ m}^{-1}$.

Члан 135.

Изузетно од одредаба члана 101. став 3. овог правилника, на возилима која су произведена пре 1. јануара 1971. године не морају постојати сигурносни појасеви на седиштима.

Члан 136.

Изузетно од одредаба члана 103. овог правилника, на возилима која су произведена пре 2. маја 1975. године, уређај којим се возило обезбеђује од неовлашћене употребе може бити посебно изведен и не мора бити уграђен у возило.

Члан 137.

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о димензијама, укупним масама и осовинском оптерећењу возила и основним условима које морају да испуњавају уређаји и опрема на возилима у саобраћају на путевима ("Службени лист СФРЈ", бр. 50/82, 11/83, 4/85, 65/85, 64/86, 22/90, 50/90 и 51/91).

Члан 138.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Србије", а одредба члана 34. став 6. овог правилника почиње да се примењује истеком шест месеци од дана ступања на снагу овог правилника, одредбе члана 26, члана 27. став 6, члана 65. став 8, члана 67, члана 94. став 4. и члана 115. ст. 1. и 2. овог правилника почињу да се примењују истеком 12 месеци од дана ступања на снагу овог правилника, одредбе члана 2. став 3, члана 74. - у погледу возила врста Т и С и члана 90. став 5. овог правилника почињу да се примењују истеком 24 месеца од дана ступања на снагу овог правилника.

Текст Правилника о изменама и допунама Правилника о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима("Службени гласник РС", бр. 69/10) који није ушао у пречишћен текст

Члан 11.

Одредба члана 65. став 9. Правилника о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима ("Службени гласник РС", бр. 64/10) почиње да се примењује истеком 12 месеци од дана ступања на снагу овог правилника.

Члан 12.

Одредба члана 121. став 1. тачка 1) Правилника о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима ("Службени гласник РС", бр. 64/10) почиње да се примењује од 1. маја 2011. године, а до почетка примене те одредбе примењиваће се одговарајућа одредба прописа који је био на снази до ступања на снагу тог правилника.

Члан 13.

Возила која су први пут регистрована у Републици Србији пре ступања на снагу овог правилника морају да одговарају техничким нормативима који су важили у тренутку њихове прве регистрације, осим норматива утврђених у члану 40. Правилника о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима ("Службени гласник РС", бр. 64/10) и члану 4. овог правилника, који се примењују и на та возила.

НАЦРТ ПРАВИЛНИКА О ТЕХНИЧКОМ ПРЕГЛЕДУ ВОЗИЛА

I. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

(1) Овим Правилником прописују се услови које у погледу објекта, односно полигона за вршење техничког прегледа возила, саобраћајно-техничких карактеристика прилазних путева и окружења објекта, односно полигона, уређаја и опреме, прописа и техничке документације, начина вршења техничког прегледа возила, програма (software) за централни рачунар техничког прегледа, евиденција о техничким прегледима возила и захтева за добијања овлашћења, морају да испуњавају привредна друштва која врше технички прегледа возила.

Члан 2.

(1) Поједини изрази у смислу овог Правилника имају следеће значење:

1. **Прилазни пут** је пут који повезује јавни пут и објекат, односно полигон, за вршење техничког прегледа.
2. **Маневрисање возилом** је радња промене правца или смера кретања, при чему се изводи најмање једно кретање ходом уназад.
3. **Преглед возила** је технички преглед возила, односно утврђивања техничких карактеристика возила.
4. **Технички преглед возила** је скуп прописаних радних операција при којима се одговарајућим мерењима и поређењем измерених величина са прописаним вредностима, као и визуелним прегледом без или уз коришћење одговарајућих алата, без битних расклапања, утврђује техничка исправност уређаја и опреме, односно техничка исправност возила у целини.
5. **Утврђивање техничких карактеристика** је скуп прописаних радних операција при којима се одговарајућим мерењима и поређењем измерених величина са прописаним вредностима, као и визуелним прегледом без или уз коришћење одговарајућих алата, без битних расклапања, утврђују једна или више техничких карактеристика возила.
6. **Објекат за вршење техничког прегледа возила** (у даљем тексту: објекат) је грађевина која представља физичку или техничко-технолошку целину у којој се налази простор у којем се врши технички преглед возила.
7. **Технолошка линија за вршење техничког прегледа возила** (у даљем тексту: технолошка линија) је простор у објекту у којем се на међусобно повезаним радним местима врши технички преглед возила.
8. **Радно место** је део простора технолошке линије, са уређајима и опремом или без њих, на којем се изводе утврђене радне операције при вршењу техничког прегледа возила.
9. **Технологија вршења техничког прегледа** је утврђени редослед и начин извођења радних операција према радним местима при вршењу техничког прегледа возила.
10. **Полигон за вршење техничког прегледа возила** (у даљем тексту: полигон) је изграђена површина намењена за вршење техничког прегледа возила ван објекта.
11. **Странка на техничком прегледу** (у даљем тексту: странка) је лице које је довезло возило на технички преглед, односно власник, односно корисник возила.
12. **Подужна оса канала, односно платформске дизалице** (у даљем тексту: подужна оса канала) је права која настаје пресеком подужне равни симетрије канала, односно платформске дизалице, и равни отвора канала, односно платформске дизалице.

13. **Меродавно возило** је возило прописаних техничких карактеристика за које морају бити обезбеђени услови у погледу објекта, односно технолошке линије, радних места и прилазних путева.
14. **Одговорно лице за технолошку линију** (у даљем тексту: одговорно лице) је лице које је у радном односу у привредном друштву овлашћеном за вршење техничког прегледа возила и које је одговарајућим актом привредног друштва одређено као одговорно да обезбеди да се технички преглед на технолошкој линији врши исправним уређајима и опремом, савесно, на прописан начин и у складу са правилима струке, као и испуњеност осталих прописаних услова.
15. **Идентификациона линија** је означено место на подлози технолошке линије, односно полигона на којем се возило мора зауставити и одакле почиње вршење техничког прегледа.
16. **Поновни технички преглед возила** је технички преглед који се врши у прописаном року након утврђивања техничке неисправности возила при редовном или ванредном техничком прегледу.

Члан 3.

(1) Врсте возила за које су овим Правилником прописани услови које морају испуњавати привредна друштва и за чије вршење техничког прегледа се дају овлашћења су:

1. mopеди и мотоцикли,
2. моторна возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, осим mopеда и мотоцикала,
3. возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, осим mopеда и мотоцикала,
4. возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим зглобних аутобуса, тролејбуса и прикључних возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg,
5. возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим тролејбуса,
6. тролејбуси.

(2) Привредно друштво може испуњавати услове за вршење техничког прегледа возила једне или више врста возила наведених у ставу 1. овог члана.

(3) Врсте возила за које су овим Правилником прописани услови које морају испуњавати привредна друштва и за чије вршење техничког прегледа на полигону се дају овлашћења су:

1. трицикли и четвороцикли,
2. мотокултиватори, трактори, прикључна возила за трактор и радне машине,
3. остала возила која не могу бити прегледана на технолошкој линији која испуњава услове за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg због њихових техничких карактеристика.

(4) Технички преглед возила из става 3. овог члана се врши искључиво на полигону, осим трактора и прикључних возила за трактор.

(5) Технички преглед трицикала и четвороцикала врши на полигону привредно друштво које испуњава услове за вршење техничког прегледа возила било које врсте из става 1.

(6) Технички преглед мотокултиватора, трактора, прикључних возила за трактор и радних машина врши на полигону привредно друштво које испуњава услове за вршење техничког прегледа возила из става 1. тачке 2, 3, 4, 5. и 6.

(7) Технички преглед осталих возила која не могу бити прегледана на технолошкој линији која испуњава услове за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, због њихових техничких карактеристика, врши на полигону привредно друштво које испуњава услове за вршење техничког прегледа возила из става 1. тачке 4. и 5.

(8) Привредно друштво које испуњава услове за вршење техничког прегледа возила из става 1. тачка 4. на полигону не може вршити технички преглед зглобних аутобуса и прикључних возила.

II. ОБЈЕКАТ ЗА ВРШЕЊЕ ТЕХНИЧКОГ ПРЕГЛЕДА ВОЗИЛА

Члан 4.

(1) Објекат мора бити изграђен од чврстог материјала (цигла, блокови, бетон, челична конструкција са блоковима, односно панел испуном и сл.).

(2) Технолошка линија мора бити пролазна, односно мора омогућити кретање меродавног возила ходом унапред приликом уласка, вршења техничког прегледа и напуштања објекта за вршење техничког прегледа, при чему није потребно маневрисати возилом. Провера исправности преносног система у погледу функционалности склопова за ход уназад се не сматра маневрисањем. Кретање возила ходом унапред на технолошкој линији може бити праволинијско и криволинијско.

(3) Техничке карактеристике меродавног возила су:

1. моторно возило дужине 5,50 m, ширине 2,00 m, предњег препуста 0,90 m, задњег препуста 1,30 m, и спољњег габаритног радијуса окретања од 6,50 m, за објекат, односно технолошку линију за возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, осим mopеда и мотоцикала,
2. моторно возило дужине 15,00 m, ширине 2,55 m, задњег препуста 4,00 m и спољњег габаритног радијуса окретања од 12,50 m, за објекат, односно технолошку линију за возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg,
3. скуп возила, којег чине вучно возило и полуприколица, дужине 16,50 m, ширине 2,55 m, предњег препуста вучног возила 1,43 m, међуосовинског растојања вучног возила 3,80 m, растојања од задње осовине вучног возила до седла 0,73 m, дужине полуприколице 13,61 m, растојања од клина до предње стране полуприколице 1,61 m, растојања од клина до задње осовине полуприколице 7,75 m, спољњег габаритног радијуса окретања 12,50 m и коефицијента искоришћења максималних маневарских способности 1 (један),
4. зглобни аутобус дужине 18,75 m, ширине 2,55 m, задњег препуста 3,40 m, предњег препуста 2,70 m, међуосовинског растојања 5,88 m, односно 6,77 m, спољњег габаритног радијуса окретања 12,50 m и коефицијента искоришћења максималних маневарских способности 1 (један),
5. скуп возила, којег чине вучно возило и приколица дужине 18,75 m, ширине 2,55 m, предњег препуста вучног возила 1,50 m, међуосовинског растојања вучног возила 4,95 m, задњег препуста 3,40 m, дужина руде 1,40 m, предњег препуста приколице 1,00 m, међуосовинско растојање приколице 5,10 m, задњег препуста приколице 1,40 m и коефицијента искоришћења максималних маневарских способности 1 (један).

(4) За утврђивање могућности уласка у објекат, односно технолошку линију, кретања возила у објекат, односно на технолошкој линији и изласка возила из објекта, односно технолошке линије, без маневрисања, користе се стручно признате графо-аналитичке методе симулације кретања возила.

(5) Изузетно од става 2. овог члана, технолошка линија за mopеде и мотоцикле, односно за моторна возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, може бити непролазна, односно изведена на начин да меродавно возило технолошку линију, односно радна места, напушта ходом уназад. Радна места ове технолошке линије могу бити и тако распоређена да се њихова промена, при вршењу техничког прегледа, врши уз маневрисање возилом и при чему сва радна места и простор за маневрисање морају бити део јединствене просторне

целине, одређену границама из члана 5. став 1. овог члана. Простор технолошке линије мора пружати могућност да се прелазак са једног на друго радно место изводи маневрисањем са највише једним ходом уназад.

(6) За утврђивање могућности уласка без маневрисања у објекат, односно технолошку линију, из става 5. овог члана, промену радних места на технолошкој линији и излазак возила из објекта, односно технолошке линије, користе се стручно признате графо-аналитичке методе симулације кретања возила.

(7) Уколико возило при вршењу техничког прегледа прелази преко обртних ваљака мерног уређаја за мерење сила кочења на обиму точкова (у даљем тексту: обртни ваљци), при чему се не врши мерење сила кочења, обртни ваљци се морају заштитити коришћењем њихових поклопаца.

(8) На непролазним технолошким линијама не врши се технички преглед прикључних возила.

Члан 5.

(1) Границе технолошке линије морају бити означене линијом ширине 0,10 m која мора бити изведена наизменичним пољима, облика паралелограма, црне и жуте боје, дужине поља 0,20 m.

(2) Све радне операције при вршењу техничког преглед возила морају бити извршене у означеном простору из става 1. овог члана, при чему возило једним својим делом може бити ван тог простора.

(3) Уколико се технолошка линија налази у склопу објекта у којем се обављају и друге делатности (хале, сервисни простор, и сл.) поред услова из става 1. овог члана, она мора бити одговарајућом физичком заштитом одвојена од осталог простора. Висина ове заштите мора бити најмање 1,00 m.

(4) Температура и релативна влажност ваздуха на технолошкој линији, при вршењу техничког прегледа, морају бити у границама које су прописане декларацијом произвођача уређаја и опреме, односно метролошким условима.

(5) Електрична инсталација у објекту, односно на технолошкој линији, мора да има довољно инсталисану снагу која обезбеђује нормалан рад уређаја у свим режимима њиховог рада при вршењу техничког прегледа возила.

(6) На објекту у којем се налази технолошка линија, као и на технолошкој линији, мора бити видно истакнут назив привредног друштва, односно огранка које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила.

Члан 6.

(1) Објекат, односно технолошка линија, мора да има такав слободан простор у који се може сместити замишљени квадар, при чему средња подужна вертикална раван квадра пролази кроз подужну осу канала или је померена, у односу на подужну осу канала у леву страну, посматрано у правцу кретања возила, тако да најкраће растојање између подужне осе канала и десне стране квадра не сме бити мање од:

1. 1,75 m, за објекат, односно технолошку линију за возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, осим мопеда и мотоцикала,
2. 2,00 m за објекат, односно технолошку линију за возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg.

(2) Носећи стубови и други грађевински елементи објекта, чије димензије (дужина и ширина, односно пречник) не прелазе 0,60 m, као и бочни улаз у канал, елементи инсталација

објекта (грејања, ваздуха, и сл.) сматрају се делом слободног простора технолошке линије под условом да њихов положај нема утицај на вршење техничког прегледа или на кретање возила на технолошкој линији. При томе, најкраће растојање између подужне осе канала и стубова, грађевинских елемената, односно бочног улаза у канал и елемената инсталација објекта, не сме бити мање од:

1. 1,50 m код технолошких линија за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, при чему најкраће растојање између наспрамних наведених елемената не сме бити мање од 3,30 m,
2. 1,80 m код технолошких линија за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса, при чему најкраће растојање између наспрамних наведених елемената не сме бити мање од 3,80 m.

(3) Носећи стубови и други грађевински елементи објекта, чије димензије (дужина и ширина, односно пречник) не прелазе 0,30 m и елементи инсталација објекта (грејања, ваздуха, и сл.), код објеката односно технолошких линија за вршење техничког прегледа mopеда и мотоцикала, сматрају се делом слободног простора технолошке линије под условом да њихов положај нема утицај на вршење техничког прегледа или на кретање возила на технолошкој линији и при чему најкраће растојање између наспрамних наведених елемената не сме бити мање од 2,40 m.

(4) Замишљени квадар из става 1. овог члана мора имати најмање следеће димензије (дужина x ширина x висина):

1. 7,00x3,00x2,50 m за технички преглед mopеда и мотоцикала,
2. 13,00x4,50x3,30 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
3. 11,00x4,50x4,70 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg у случају када се за преглед доњег построја користи платформска дизалица,
4. 18,00x5,00x4,50 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим зглобних аутобуса и прикључних возила,
5. 23,00x5,00x4,50 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.

(5) Изузетно, висина замишљеног квадрa из става 4. тачка 4. и 5. може бити најмање 4,20 m уколико је на радном месту где се врши подизање кабине теретних возила обезбеђена висина од најмање 4,50 m.

(6) У случају пролазних објеката код којих се кретање возила ходом унапред на технолошкој линији реализује као праволинијско и криволинијско, на радним местима која обухватају канал и обртне ваљке, мора бити обезбеђена таква дужина замишљеног квадрa, која омогућава испуњеност свих услова прописаних овим Правилником који се односе на канал и положај обртних ваљака, при чему морају бити испуњени услови у погледу ширине и висине из става 4. овог члана.

(7) У случају непролазних технолошких линија за mopеде и мотоцикле, односно за моторна возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, код којих су радна места тако распоређена да се њихова промена, при вршењу техничког прегледа, врши уз маневрисање возилом, на радним местима која обухватају канал и обртне ваљке, мора бити обезбеђена таква дужина замишљеног квадрa, која омогућава испуњеност свих услова прописаних овим Правилником који се односе на канал и положај обртних ваљака, при чему морају бити испуњени услови у погледу ширине и висине из става 4. овог члана. И на осталим радним местима морају бити испуњени услови у погледу ширине и висине из става 4. овог члана, док дужина замишљеног квадрa мора бити таква да се може поставити меродавно возило и несметано изводити радне операције.

(8) Уколико се технолошке линије, односно радна места, налазе једно поред другог и уколико између њих не постоји физичка препрека иста се могу преклапати у ширини од највише 1,0 m.

(9) Када су на технолошкој линији за мопеде и мотоцикле мерни уређај за мерење сила кочења на обиму точка и мерни уређај за мерење брзине постављени тако да су њихове осе паралелне, замишљени квадар мора имати најмање димензије (дужина x ширина x висина) 4,50x5,00x2,50 m, при чему осе ових уређаја морају бити међусобно удаљене најмање 2,50 m и свака од њих на растојању од најмање 1,25 m од бочних страна замишљеног квадрa.

(10) Уколико је на технолошкој линији за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg постављен мерни уређај за мерење сила кочења на обиму точкова исте осовине који су од стране произвођача намењени и конструисани и за утврђивање сила кочења мопеда и мотоцикала, онда се на тој технолошкој линији може вршити и технички преглед мопеда и мотоцикала под условима:

1. да је канал прекривен у дужини од најмање 3,00 m симетрично у односу на попречну осу отвора обртних ваљака, посматрано у смеру кретања возила, ако су обртни ваљци постављени на каналу,
2. да је канал прекривен у дужини од најмање 1,00 m, од краја односно почетка канала, ако су обртни ваљци постављени непосредно испред, односно иза канала, на начин да се при провери сила кочења возило налази поред канала,
3. да се оса мерног уређаја за мерење брзине поклапа са осом канала, односно када су ове осе паралелне, радно место са овим уређајем се може преклапати са технолошком линијом за највише 1,0 m, при чему је уређај постављен да се његова оса поклапа са подужном осом радног места.

Члан 7.

(1) Подлога на технолошкој линији мора бити равна и хоризонтална, односно са попречним двостраним нагибом који није већи од 1,0 % (са витоперењем око подужне осе канала) и мора бити изграђена од бетона, асфалта или другог материјала чији коефицијент приањања обезбеђује несметано вршење техничког прегледа возила. На радном месту, са мерним уређајем за преглед усмерености и интензитета светала, на делу намењеном за коришћење овог уређаја подлога мора бити хоризонтална и равна.

(2) Подлога испред и иза обртних ваљака, за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, мора бити равна и хоризонтална, односно са попречним двостраним нагибом који није већи од 1,0 % (са витоперењем око подужне осе канала), у дужини од најмање 6,00 m и ширини која одговара најмање ширини улазних, односно излазних врата, у делу дужине ове подлоге која је ван објекта.

(3) Услов из става 2. овог члана примењује се и на уређај за мерење масе појединачних осовина возила када он није саставни део мерног уређаја за мерење сила кочења на обиму точкова.

(4) Када су уређај за мерење масе појединачних осовина возила и обртни ваљци постављени непосредно један иза другог услов из става 2. мора бити обезбеђен испред првог, односно иза другог уређаја, посматрано у смеру кретања возила.

(5) Подлога испред и иза обртних ваљака, за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим зглобних аутобуса и прикључних возила, мора бити равна и хоризонтална, односно са попречним двостраним нагибом који није већи од 1,0 % (са витоперењем око подужне осе канала), у дужини од најмање 12,00 m и ширини која одговара најмање ширини улазних, односно излазних врата, у делу дужине ове подлоге која је ван објекта.

(6) Подлога испред и иза обртних ваљака, за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса мора бити равна и хоризонтална, односно са попречним двостраним нагибом који није већи од 1,0 % (са витоперењем око подужне осе канала), у дужини од најмање 15,00 m и ширини која одговара најмање ширини улазних, односно излазних врата, у делу дужине ове подлоге која је ван објекта.

(7) Услови прописани ставом 5. и 6. не примењују се на неравнину на подлози насталу постављањем уређај за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма.

(8) Растојање између ближих ивица отвора у подлози обртних ваљака и уређаја за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма мора бити најмање 7,50 m а највише 9,00 m.

(9) Најкраће растојање између попречне стране границе технолошке линије и ближе попречне ивице отвора обртних ваљака, посматрано од улаза мора бити најмање:

1. 2,00 m код објекта за вршење техничког прегледа mopеда и мотоцикала,
2. 4,00 m код објекта за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
3. 7,00 m код објекта за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.

(10) Попречни двострани нагиб из става 1, 2, 5. и 6. мора бити са падом према подужној оси канала или супротно од ње, ради обезбеђења хоризонталног положаја возила у попречном смислу при вршењу техничког прегледа.

(11) Мерење дужине подлоге из става 2, 5. и 6. врши се од ближе ивице отвора у подлози у коју су смештени обртни ваљци.

Члан 8.

(1) Идентификациона линија мора бити означена на подлози технолошке линије, односно полигона, у виду попречне неискривљене линије жуте боје која је управна на подужну осу канала, односно правац кретања возила до ње, и мора бити:

1. дужине од најмање 3,00 m и ширине од 0,30 m,
2. изведена симетрично, у односу на подужну осу канала, односно правац кретања возила, уколико није изведена целом ширином технолошке линије.

(2) Положај идентификационе линије одређује се технологијом вршења техничког прегледа.

Члан 9.

(1) У објекту за вршење техничког прегледа возила мора постојати просторија за централни рачунар техничког прегледа и за чување прописаних евиденција и печата (у даљем тексту: административна канцеларија). Административна канцеларија мора бити прописно технички обезбеђена у погледу заштите од провале. У административној канцеларији мора постојати и користити се метална каса која мора бити обезбеђена кључем. Приступ административној канцеларији имају само контролори техничког прегледа возила (у даљем тексту: контролори), одговорно лице овлашћеног привредног друштва, лица која сервисирају информатички систем, односно уређаје и опрему, лица која одржавају просторију и лица која врше надзор над овлашћеним привредним друштвом.

(2) Објект за вршење техничког прегледа возила мора имати просторију за странке из које је могуће посматрати целокупни ток техничког прегледа возила, непосредно или путем система за видео снимање вршења техничког прегледа (у даљем тексту: видео систем). На технолошкој линији се не смеју задржавати странке и на видном месту мора бити постављено упозорење о томе. У случају непоштовања наведеног упозорења контролор не

може отпочети, односно вршити технички преглед, док странка не напусти технолошку линију.

(3) На улазу и излазу објекта морају постојати уграђена врата са моторним механизмом за брзо отварање и затварање.

(4) Димензије слободног профила врата морају бити најмање (ширина x висина):

1. 2,00x2,00 m за технички преглед мопеда и мотоцикала,
2. 3,00x3,00 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
3. 3,50x4,20 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.

(5) При уласку у објекат и изласку из објекта правац кретања возила мора бити управан на површину слободног профила врата.

(6) Изузетно од одредбе става 5. овог члана правац кретања не мора бити управан на површину слободног профила врата у случају када возило улази у објекат криволинијском путањом и при чему се мора обезбедити положај за праволинијско кретање, при чему се поклапају осе кретања и подужне осе канала, најдаље до првог уређаја или дела уређаја који је уграђен у подлогу технолошке линије.

Члан 10.

(1) У објекту за вршење техничког прегледа возила, осим за мопеде и мотоцикле, мора постојати канал за преглед доњег построја возила (у даљем тексту: канал).

(2) Дужина канала за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg мора бити најмање 6,00 m, и канал мора имати најмање једно степениште. Уколико канал има бочни улаз, његова дужина мора бити најмање 5,00 m.

(3) Дужина канала за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса мора бити најмање 13,00 m, са степеништем на обе стране канала. Уколико канал има бочни улаз дужина канала мора бити најмање 10,00 m. На каналу морају постојати најмање један, померљиви прелаз преко канала. Бочни улаз у канал мора бити у оквиру простора намењеног за вршење техничког прегледа и мора имати заштитну ограду.

(4) Под дужином канала у смислу става 2. и 3. овог члана подразумева се дужина отвора у подлози технолошке линије на којој је обезбеђена прописана ширина и дубина сем у делу где се налазе степенице.

(5) Ширина канала, мерено између бочних одбојних профила, мора износити:

1. најмање 0,85 m, а највише 0,98 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
2. најмање 0,90 m, а највише 1,10 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.

(6) Дубина канала мора износити најмање 1,40 m, а највише 1,60 m. Код канала са бочним улазом, ради олакшаног улаза у канал, његова дубина може бити и већа у дужини споја са бочним улазом. У дубину канала не улази дубина отвора за одвод течности.

(7) Бочни одбојни профили морају бити израђени дуж канала, морају бити од чврстог материјала и њихова висина, мерено од површине подлоге на технолошкој линији, мора износити најмање 0,05 m, а висина мора омогућити несметан пролаз возила. На деловима канала на којима су постављени уређај за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма и обртни ваљци, као и на деловима на којима то технологија вршења техничког прегледа не дозвољава, не морају бити постављени бочни одбојни профили.

(8) Непосредно испред почетка канала мора постојати полукружно или троугласто издигнуће, чије су ивице обложене бочним одбојним профилима, чија ширина одговара ширини канала, а висина висини бочног одбојног профила, осим ако би постојање тог издигнућа утицало на извођење радних операција или кретање возила дуж линије. Боја површине овог издигнућа се мора разликовати од боје подлоге технолошке линије.

(9) Канал мора испуњавати и следеће услове:

1. имати уграђена светлосна тела за стално осветљење са адекватном заштитом, преносну електричну лампу и електрични прикључак напона који није већи од 24 V,
2. имати сензорску заштиту која спречава укључивање обртних ваљака постављених на каналу, када се у каналу налазе лица,
3. бити пролазан и на местима на којима су постављени поједини уређаји (обртни ваљци, уређај за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма, каналска дизалица и др.),
4. имати систем за одвођење течности која се накупља на дну канала,
5. бити оивичен линијом ширине 0,10 m, са наизменичним пољима црне и жуте боје облика паралелограма и дужине поља од најмање 0,10 m.

(10) Изузетно од одредби става 1. овог члана уместо канала у објекту, односно на технолошкој линији, за преглед возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, може постојати платформска дизалица, која подиже цело возило, при чему су точкови ослоњени на платформу. Платформска дизалица мора бити носивости најмање 3.500 kg (најмање силе подизања 35,00 kN) и мора бити опремљена додатном дизалицом за подизање појединачне осовине или целог возила, носивости најмање 2.000 kg (најмање силе подизања 20,00 kN).

Члан 11.

(1) Прилазни пут мора бити од савременог коловозног застора (од асфалта, бетон или од другог материјала који обезбеђује најмање квалитет који имају подлоге од асфалта и бетона) и ширине саобраћајне траке најмање 3,00 m. Саобраћајне траке морају бити обележене стрелицама за обавезан смер кретања.

(2) Јавни пут, на који се прикључује прилазни пут, мора бити од савременог коловозног застора.

(3) Геометријске карактеристике прикључка на јавни пут морају пружати могућност меродавним возилима искључење и укључење у саобраћај на јавни пут на прописан начин, без маневрисања.

(4) Уколико при изласку возила из објекта, односно са технолошке линије, не постоји довољна прегледност за безбедан излазак возила, прегледност мора бити обезбеђења одговарајућим бројем саобраћајних огледала.

Члан 12.

(1) Технолошка линија за вршење техничког прегледа моторних возила највеће дозвољене масе до 3.500 килограма, осим mopеда и мотоцикла, која је непролазна, мора имати површину у објекту или испред објекта, на којој се возилом може извршити маневрисање, ради укључења на јавни пут ходом унапред. Ова површина мора испуњавати следеће услове:

1. бити таквих димензија које омогућавају да меродавно возило са највише једним ходом уназад заузме положај за укључење на јавни пут ходом унапред,
2. не може бити део тротоара, бицикличке стазе, односно неке друге јавне површине и мора бити физички одвојена од тих површина,
3. не може бити део прилазног пута намењеног за чекање возила,

4. не може бити део површине намењене за паркирање.
- (2) Испред улаза у објекат, односно прве границе технолошке линије, мора постојати прилазни пут, намењен за чекање возила, у дужини од најмање:
1. 6,00 m за вршење техничког прегледа мопеда и мотоцикала,
 2. 10,00 m за вршење техничког прегледа возила највеће дозвољене масе до 3.500 kg, осим мопеда и мотоцикала,
 3. 15,00 m за вршење техничког прегледа возила, чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим зглобних аутобуса и прикључних возила,
 4. 18,75 m за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.
- (3) На прилазном путу намењеном за чекање, у дужини из става 2. овог члана, није дозвољене маневрисање возилом.
- (4) На прилазном путу намењеном за чекање не може се налазити површина коју користе други учесници у саобраћају (пут, пешачки прелаз, прелаз бициклистичке стазе, раскрсница са другим путем, тротоар и сл.)
- (5) У непосредној близини објекта, односно технолошке линије мора бити обезбеђено најмање:
1. два паркинг места, за паркирање мотоцикала (уз објекат, односно технолошку линију за вршење техничког прегледа мопеда и мотоцикала),
 2. два паркинг места за паркирање путничких возила (уз објекат, односно технолошку линију за вршење техничког прегледа возила највеће дозвољене масе до 3.500 kg, осим мопеда и мотоцикала),
 3. једно паркинг место за паркирање аутобуса (уз објекат, односно технолошку линију чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим тролејбуса).
- (6) Обележавање и димензије паркинг места морају бити у складу са SRPS U.S4.234.
- (7) Ако је било које од меродавних возила из члана 4. став 3, у моменту завршетка вршења техничког прегледа, на месту где га преузима странка, једним својим делом, ван објекта, на растојању од најистуреније тачке дела возила ван објекта до излаза из објекта не може се налазити површина коју користе други учесници у саобраћају (пут, пешачки прелаз, прелаз бициклистичке стазе, раскрсница са другим прилазним путем, тротоар и сл.)
- (8) Одредба претходног става односи се и на вучно возило било којег меродавног скупа возила из члана 4. став 3. у случају када се врши технички преглед прикључног возила.

Члан 13.

- (1) Технички преглед возила ван објекта врши се на полигону који испуњава најмање следеће услове:
1. да има дужину најмање 70,0 m и ширину најмање 3,50 m,
 2. да је раван, хоризонталан, са попречним нагибом који није већи од 2,5 % и са подлогом од савременог коловозног застора по читавој површини полигона.
- (2) Полигон из става 1. овог члана не може бити део пута.
- (3) Уколико је полигон из става 1. овог члана део одређене целине, овај полигон мора бити на одговарајући начин означен за време коришћења.
- (4) Непосредно поред полигона из става 1. овог члана мора постојати просторија за рад на преносивом рачунару, са могућношћу приступа лицима из члана 9. став 1.

(5) Прилазни пут до полигона из става 1. овог члана мора да испуњава услове из члана 11. овог Правилника. Испред полигона мора постојати прилазни пут у дужини од најмање 10,00 m намењен за чекање возила.

(6) На полигону из става 1. овог члана технички преглед возила може вршити више привредних друштава, при чему морају бити тачно утврђени термини, по сатима и данима у недељи, када привредна друштва користе полигон. Утврђени термини и њихова промена се морају унапред пријавити органу који врши надзор, при чему се промена мора пријавити најкасније радног дана који претходи првом радном дану у измењеном термину.

(7) На просторији из става 4. овог члана, мора бити видно истакнут назив привредног друштва, односно огранка које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила, као и термини вршења техничког прегледа на полигону.

III. УРЕЂАЛИ И ОПРЕМА И ЗА ВРШЕЊЕ ТЕХНИЧКОГ ПРЕГЛЕДА ВОЗИЛА

Члан 14.

(1) Привредно друштво мора имати централни рачунар техничког прегледа (у даљем тексту: централни рачунар) који има могућност мрежне комуникације и повезивања са уређајима на линији техничког прегледа за које је то прописано овим Правилником.

(2) За вршење техничког прегледа возила ван објекта привредно друштво мора имати преносиви рачунар који има могућност мрежне комуникације и повезивања са уређајима за које је то прописано овим Правилником.

(3) Централни и преносиви рачунар, у односу на њихову конфигурацију, мрежну комуникацију, повезивање са уређајима помоћу којих се врши технички преглед возила и доставу података о извршеним техничким прегледима, морају одговарати захтевима Министарства унутрашњих послова.

Члан 15.

(1) За мерне уређаје (мерила) за вршење техничког прегледа возила мора постојати доказ о одобрењу типа мерила, и они морају бити редовно оверавани на период који је одређен метролошким прописима.

(2) Мерни уређаји, за које не постоје метролошки захтеви, морају бити прегледани од стране овлашћене организације у складу са захтевима стандарда за испитивање (SIST EN ISO/IEC 17025) сваких дванаест месеци и о чему мора постојати одговарајући доказ.

(3) У решењу о одобрењу типа мерила мора постојати потврда да је извршено и испитивање програма (software) мерног уређаја који се користи при вршењу техничког прегледа у складу са OIML D 31^{*}, уколико је мерни уређај програмски (software) контролисан.

(4) Привредно друштво, које врши техничке прегледе, мора имати и користити следеће мерне уређаје:

1. Мерни уређај за мерење сила кочења на обиму точкова, који мора испуњавати следеће услове:
 - а) За мопед и мотоцикле:
 - имати један пар обртних ваљака за мерење сила кочења,
 - имати динамометар за мерење силе на команди кочног система, тачности ± 15 N,
 - имати могућност да поред мерења кочних сила омогућава и утврђивање отпора котрљања, овалности кочног добоша или диска,

^{*} OIML D 31- Општи захтев за софтверски контролисане мерне инструменте

- имати приказ сила кочења на точку и силе на команди кочног система, у сваком моменту кочења,
 - имати графички испис вредности отпора котрљања, сила кочења и силе на команди кочног система, у функцији времена, на којем је приказан и сегмент провере отпуштања кочног система и овалности кочница,
 - имати нумерички испис отпора котрљања (пре и после контроле отпуштања), највећих измерених вредности сила кочења, највеће силе на команди кочног система у току мерења сила кочења, кочног коефицијента, датума и времена почетка мерења сила кочења, осовинског оптерећења и укупне тежине возила (кад је вага интегрални део овог уређаја),
 - имати мерни опсег уређаја од 0 kN до најмање 2,50 kN,
 - да хабајући слој обртних ваљака није од метала или бетона и да његов коефицијент приањања није мањи од 0,5 у најнеповољнијим условима мерења (ваљци и пнеуматици мокри),
 - да снага мотора мора обезбедити брзину окретања обртних ваљака при пуном декларисаном оптерећењу најмање 90 % од брзине којом се окрећу обртни ваљци када су неоптерећени,
 - да може издржати осовинско оптерећење од најмање 10 kN,
 - имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,
 - имати поклопце за обртне ваљке уколико возило прелази преко њих, при вршењу техничког прегледа, при чему се не врши мерење сила кочења (под поклопцима се подразумевају и склопови који омогућавају олакшан прелазак преко ваљака).
- б) За технички преглед возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg:
- имати два пара обртних ваљка који су међусобно погонски независни и који омогућавају истовремено и независно мерење кочних сила на точковима исте осовине возила,
 - мотори ваљака се морају независно искључивати при клизању од 25 %.
 - имати динамометар за мерење силе на команди кочног система, тачности ± 15 N,
 - имати могућност да поред мерења кочних сила омогућава и утврђивање отпора котрљања, овалности кочног добоша или диска, временске разлике у блокирању точкова и неједнакости отпуштања кочног система,
 - имати приказ сила кочења на оба точка и њихове разлике (%) и силе на команди кочног система, у сваком моменту кочења,
 - имати графички испис вредности отпора котрљања, сила кочења и силе на команди кочног система, у функцији времена, на којем је приказан и сегмент провере отпуштања кочног система и овалности кочница,
 - имати нумерички испис отпора котрљања (пре и после контроле отпуштања), највећих измерених вредности сила кочења, највеће разлике сила кочења (%) у току прописаног дела кочења, највеће силе на команди кочног система у току мерења сила кочења, кочног коефицијента, датума и времена почетка мерења сила кочења, осовинског оптерећења и укупне тежине возила (кад је вага интегрални део овог уређаја),
 - имати мерни опсег од 0 kN до најмање 6 kN,
 - хабајући слој обртних ваљака не сме бити од метала или бетона и његов коефицијент приањања не сме бити мањи 0,5 у најнеповољнијим условима мерења (ваљци и пнеуматици мокри),
 - снага мотора мора обезбедити брзину окретања обртних ваљака при пуном декларисаном оптерећењу од најмање 90 % од брзине којом се окрећу обртни ваљци када су неоптерећени,
 - поднети осовинско оптерећење од најмање 20 kN,

- имати могућност мерења кочних сила возила, која имају перманентни погон на више осовина,
 - имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,
 - имати поклопце за обртне ваљке уколико возило прелази преко њих, при вршењу техничког прегледа, при чему се не врши мерење сила кочења (под поклопцима се подразумевају и склопови који омогућавају олакшан прелазак преко ваљака).
- в) За технички преглед возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.
- имати два пара обртних ваљка који су међусобно погонски независни и који омогућавају истовремено и независно мерење кочних сила на точковима исте осовине возила,
 - мотори ваљака се морају независно искључивати при клизању од 25 %,
 - имати динамометар за мерење силе на команди кочног система, тачности $\pm 15 \text{ N}$,
 - имати приказ сила кочења на оба точка и њихове разлике (%) и силе на команди кочног система, у сваком моменту кочења,
 - имати приказ притиска ваздуха у току мерења притиска за сваки повезани сензор притиска,
 - имати могућност да поред мерења кочних сила омогућава и утврђивање отпора котрљања, овалности кочног добоша или диска, временске разлике у блокирању точкова и неједнакости отпуштања кочног система,
 - имати графички испис вредности отпора котрљања, сила кочења и силе на команди кочног система, у функцији времена, на којем је приказан и сегмент провере отпуштања кочног система и овалности кочница,
 - имати нумерички испис отпора котрљања (пре и после контроле отпуштања), највећих измерених вредности сила кочења, највеће разлике сила кочења (%) у току прописаног дела кочења, највеће силе на команди кочног система у току мерења сила кочења, кочног коефицијента, датума и времена почетка мерења сила кочења, осовинског оптерећења и укупне тежине возила и притисака ваздуха остварених при највећој сили кочења (у случају мерења сила кочења ваздушнoг кочног система),
 - имати мерни опсег од 0 kN до најмање 30 kN.
 - хабајући слој обртних ваљака не сме бити од метала или бетона и његов коефицијент приањања не сме бити мањи 0,5 у најнеповољнијим условима мерења (ваљци и пнеуматици мокри),
 - снага мотора мора обезбедити брзину окретања обртних ваљака при пуном декларисаном оптерећењу од најмање 90 % од брзине којом се окрећу обртни ваљци када су неоптерећени,
 - поднети осовинско оптерећење од најмање 120 kN,
 - имати комплет од најмање два сензора, мерног опсега од 0 bar до 20 bar, са адаптерима за мерење притиска у ваздушним кочионим системима, тачности $\pm 0,1 \text{ bar}$ за измерене вредности притиска до 5 bar и $\pm 2 \%$ од вредности измереног притиска за притиске изнад 5 bar,
 - имати могућност мерења кочних сила возила, која имају перманентни погон на више осовина,
 - имати уређај за симулацију осовинског оптерећења појединачних осовина,
 - имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,
 - имати поклопце за обртне ваљке уколико возило прелази преко њих, при вршењу техничког прегледа, при чему се не врши мерење сила кочења (под поклопцима се подразумевају и склопови који омогућавају олакшан прелазак преко ваљака).

2. Мерни уређај за мерење димности издувних гасова дизел мотора који омогућава и мерење броја обртаја и радне температуре мотора. Овај уређај мора имати могућност читања података преко OBD прикључка возила и могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова. На технолошкој линији за мопеде и мотоцикле овај уређај није обавезан, и на тим линијама не може се вршити технички преглед мопеда и мотоцикала са дизел мотором. Уређај мора испуњавати услове OIML класе тачности "1" или "2".
3. Мерни уређај за мерење емисије издувних гасова мотора са активним паљењем, који омогућава мерење нивоа CO, CO₂, HC, O₂, радне температуре мотора, броја обртаја и израчунавање фактора сагоревања (λ фактор). Уређај мора имати могућност читања података преко OBD прикључка возила и повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова. Уређај мора испуњавати услове OIML класе тачности "0".
4. Мерни уређај за преглед усмерености и интензитета светала, који поседује визир и водну вагу, са мерним опсегом најмање од - 0,5 % до - 3,5 %, са тачношћу $\pm 0,25$ % (апсолутно). Уређај мора имати могућност нумеричког приказивања измерених вредности интензитета светала у луксима (lx) и повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова.
5. Мерни уређај за мерење притиска у пнеуматичима (манометар) мерног опсега од 0 bar до најмање 6 bar, за технички преглед мопеда и мотоцикала и возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, односно мерног опсега од 0 bar до најмање 10 bar, за технички преглед возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.
6. Мерне траке за мерење дужине класе тачности "3", мерног опсега од 0 m до 3 m и од 0 m до најмање 25 m или друго мерило дужине које омогућава бржи поступак мерења димензија возила.
7. Мерни уређај за мерење времена са резолуцијом од највише 0,1 s.
8. Кљунасто помично мерило тачности 0,1 mm.
9. Мерни уређај за мерење брзине, за вршење техничког прегледа мопеда и мотоцикала, мора испуњавати следеће услове:
 - имати могућност симулације отпора у складу са метролошким условима, при чему се мерење брзине мора вршити при прописаним отпорима,
 - имати приказ и испис измерених вредности брзине,
 - имати мерни опсег од 0 km/h до најмање 70 km/h,
 - имати тачност мерења ± 1 km/h,
 - имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова.
10. Мерни уређај за мерење успорења возила, при вршењу техничког прегледа на полигону, који мора испуњавати следеће услове:
 - имати опрему која омогућава мерење силе на ножној и ручној команди кочног система, као и опрему за причвршћивање уређаја на возило чије се успорење мери,
 - имати могућност исписа дијаграма успорења и нумерички изражене максималне вредности успорења и силе на команди кочног система и брзине возила на почетку мерења успорења возила,
 - имати могућност прикључивања на централни или преносиви рачунар, односно њиховим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова,
 - имати опсег од 0 m/s² до 9,81 m/s².

(5) Уређаји за које је овим Правилником прописан испис резултата, морају омогућити испис текста на српском језику.

Члан 16.

(1) Поред мерних уређаја из члана 15. овлашћено привредно друштво мора имати и користити следеће уређаје:

1. Уређај за мерење масе појединачних осовина возила, који мора испуњавати следеће услове:
 - мора имати најмање четири сензора, мерни опсег мора бити од 0 kg до најмање 2.000 kg, а тачност уређаја ± 30 kg за измерене масе до 1.000 kg и ± 3 % од вредности измерене масе, за масе изнад 1.000 kg, за вршење техничког преглед возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
 - мора имати најмање осам сензора, мерни опсег мора износити од 0 kg до најмање 12.000 kg, а тачност уређаја ± 30 kg за измерене масе до 1.000 kg и ± 3 % од вредности измерене масе, за масе изнад 1.000 kg, за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса,
 - мора имати најмање три сензора, мерни опсег мора бити од 0 kg до најмање 1.000 kg, а тачност уређаја ± 2 % од вредности измерене масе, за вршење техничког прегледа mopед и мотоцикала,
 - може бити интегрални део неког другог уређаја за вршење техничког прегледа mopеда и мотоцикала, односно возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, при чему мора бити повезан са уређајем за мерење сила кочења,
 - мора бити интегрални део мерног уређај за мерење сила кочења на обиму точкова возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg.
 - мора имати могућност приказа и исписа измерених вредности, са датумом и временом мерења масе,
 - мора имати могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова.
2. Уређај за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма са најмање осам смерова развлачења, на технолошкој линији за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса, који може издржати осовинско оптерећење од најмање 120 kN.
3. Каналску дизалицу за подизање појединачне осовине возила, носивости најмање 2.000 kg (најмање силе подизања 20,00 kN) на технолошкој линији за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, осим mopеда и мотоцикла, односно носивости најмање 12.000 kg (најмање силе подизања 120,00 kN) на технолошкој линији за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg.
4. Уређај за мерење нивоа интензитета звука који производи уређај за давање звучних сигнала и нивоа буке које производи возило.
5. Уређај за контролу садржаја влаге у кочној течности.
6. Уређај за функционалну контролу електричних прикључака на вучним возилима за прикључна возила.
7. Уређај за испитивање непропусности гасне инсталације возила са погоном на гас (детектор гаса).
8. Компресор или прикључак на компресорску инсталацију, при чему капацитет компресора мора бити такав да омогућава два узастопна подизања и спуштања каналске дизалице, која при раду користи сабијени ваздух, оптерећене до њене декларисане носивости и радни притисак најмање 6 bar, за технички преглед mopеда и мотоцикала и возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, односно

- најмање 10 bar, за технички преглед возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.
9. Уређај за проверу исправности кочног система прикључних возила са инерцијом командом, за привредна друштва која врши технички преглед прикључних возила.
- (2) Уређаји из става 1. тачка 2. до 6. овог члана проверавају се на начин одређен у члану 15. став 2.

Члан 17.

- (1) Привредно друштво, које врши техничке прегледе, мора имати и користити следећу опрему:
1. Систем за видео снимање вршења техничког прегледа на технолошкој линији и обављања послова у административној канцеларији, који има могућност повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом који испуњава захтеве министарства унутрашњих послова. Видео систем путем WEB апликације мора омогућити директан увид у запис тока вршења прегледа у реалном времену. Видео систем у односу на врсту, број камера, њихов положај и техничке карактеристике, квалитет и садржај снимљеног материјала и др. мора да испуни захтеве Министарства унутрашњих послова.
 2. Дигитални фотоапарат, за документовање вршења техничког прегледа возила на полигону. Дигитални фотоапарат у односу на врсту, техничке карактеристике, квалитет и садржај снимљеног материјала, и др. мора да испуни захтеве Министарства унутрашњих послова.
 3. Систем за одвод издувних гасова са места на којем се врши мерење димности, односно емисије издувних гасова, који омогућава проток ваздуха од најмање 900 m³/h до највише 1.200 m³/h при вршењу техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg, односно од најмање 1.700 m³/h до највише 2.300 m³/h при вршењу техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg.
 4. Каталог боја возила са десет основних боја по RAL чији ближи услови су одређени одредбама члана 18. овог Правилника.
 5. Калибре за проверу уређаја са спајање вучног и прикључног возила, који се морају периодично испитивати у року који не може бити дужи од једне године.
 6. Ситни аутомеханичарски алат (кључеви, одвијачи, клешта, металне полуге, ослонци за полуге и др.)
 7. Остала опрема неопходна за извођење прописаних операција (два клинаста подметача, мердевине, батеријска лампа, прибор за читавање идентификационе ознаке мотора, најмање два прекривача за заштиту седишта од прљања, један прекривач за заштиту крила возила од гребања при идентификацији и прегледу простора за мотор, заштитне рукавице и др.).

Члан 18.

- (1) Боју возила одређује код који се састоји из десет бројчаних и словних ознака.
- (2) Првих седам ознака представљају ознаку произвођачке (прве) боје возила која је дата на идентификационој ознаци возила. Уколико ознака произвођачке (прве) боје возила има мање од седам ознака испред ове ознаке на празним местима се уписују 0 (нуле). У случају када произвођач није дао ову ознаку на свих седам места се уписују 0 (нуле).
- (3) Осма ознака представља врсту површинске боје (лака). Ознаке за врсту лака су:
1. S - обичан,
 2. E - метални.

(4) Девета ознака представља основну боју из каталога боја. Ознаке за основне боје су:

1. Бела (RAL 9016), ознака - **0**
2. Жута (RAL 1023), ознака - **1**
3. Наранџаста (RAL 2009), ознака - **2**
4. Црвена (RAL 3020), ознака - **3**
5. Љубичаста (RAL 4006), ознака - **4**
6. Плава (RAL 5017), ознака - **5**
7. Зелена (RAL 6024), ознака - **6**
8. Сива (RAL 7042), ознака - **7**
9. Браон (RAL 8007), ознака - **8**
10. Црна (RAL 9017), ознака - **9**

(5) Каталог основних боја састоји се из 10 плочица које су целом површином изведене од основне боје. Појединачна плочица каталога мора имати површину од најмање 50cm², мора имати ознаку основне боје и мора бити израђене од материјала који обезбеђује непромењивост основне боје и трајност плочице.

(6) Десета ознака представља идентификацију светлог/тамног тона боје. Ознаке за идентификацију светлог/тамног тона боје су:

1. В - светла (светлије од основне),
2. М - средња (основна боја од 0 до 9),
3. Д - тамна (тамније од основне).

(7) Изузетно, када на возилу има више боја, а не може се утврдити преовлађујућа, осма, девета и десета ознака су 0 (нула).

Члан 19.

(1) При вршењу техничког прегледа возила на полигону привредно друштво, од уређаја и опреме прописаних члановима од 15. до 17. мора имати и користити:

1. Преносиви рачунар који има могућност мрежне комуникације и повезивања са уређајима за које је то прописано овим Правилником,
2. Мерни уређај за преглед усмерености и интензитета светала,
3. Мерни уређај за мерење притиска у пнеуматичима (манометар)
4. Мерне траке за мерење дужине,
5. Мерни уређај за мерење времена,
6. Кљунасто помично мерило,
7. Мерни уређај за мерење успорења возила,
8. Уређај за функционалну контролу електричних прикључака за вучна и прикључна возила,
9. Дигитални фотоапарат,
10. Каталог боја возила,
11. Калибре за проверу уређаја са спајање вучног и прикључног возила,
12. Ситни аутомеханичарски алат,
13. Остала опрема неопходна за извођење прописаних операција.

(2) За вршење техничког прегледа возила на полигону овлашћено привредно друштво не може користити уређаје и опрему из става 1. овог члана који се налазе на технолошкој линији, односно у ту сврху мора имати и користити уређаје и опрему намењену за вршење техничког прегледа возила на полигону..

IV. ПРОПИСИ И ТЕХНИЧКА ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА ВРШЕЊЕ ТЕХНИЧКОГ ПРЕГЛЕДА ВОЗИЛА

Члан 20.

- (1) Привредно друштво, које врши техничке прегледе, мора имати:
1. Техничку документацију за утврђивање техничких карактеристика возила чији се технички преглед врши.
 2. Прописе о безбедности саобраћаја (Закон о безбедности саобраћаја на путевима, Правилник о техничким условима за возила у саобраћају на путевима, овај Правилник и упутства донета на основу њега и објашњења Министарства унутрашњих послова везана за техничке прегледе возила).
 3. Техничка упутства произвођача уређаја (упутства за монтажу и одржавање уређаја) и упутства произвођача за руковање уређајима и опремом, као и њихов превод на српски језик, уколико произвођач није из Републике Србије.
 4. Стручну литературу за обуку и унапређење знања контролора који врше технички преглед возила одређену од стране Агенције за безбедност саобраћаја.

V. УСЛОВИ И НАЧИН ВРШЕЊА ТЕХНИЧКОГ ПРЕГЛЕДА ВОЗИЛА

Члан 21.

- (1) Технички прегледи возила су редовни, ванредни и контролни и обављају се у складу са одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима и на начин прописан овим Правилником.
- (2) Технички преглед возила се врши искључиво на технолошким линијама, односно на полигону, који испуњавају све услове прописане овим Правилником.
- (3) На техничком прегледу се утврђује да ли је моторно, односно прикључно возило технички исправно и да ли испуњава услове из других техничких прописа за учешће у саобраћају.

Члан 22.

- (1) Технички преглед возила се обавља на захтев странке која том приликом контролору даје на увид саобраћајну дозволу, уколико је возило регистровано, односно потврду о коришћењу привремених таблица, као и личну карту, а за стране држављане други одговарајући документ о идентитету. У случају нерегистрованих возила која нису означена таблицама за привремено означавање странка даје на увид рачун, односно уговор о куповини возила, односно шасије возила, или уговор о лизингу, а за нерегистровано појединачно произведено возило уверење из става 3. овог члана. У случају да је странка изгубила саобраћајну дозволу на увид подноси уверење о упису у јединствени регистар возила.
- (2) Технички преглед возила се неће вршити уколико нису испуњени услови из става 1. овог члана. Ова возила се евидентирају на начин прописан чланом 23. став 9. уколико је то могуће.
- (3) За преправљена и појединачно произведена возила, приликом првог техничког прегледа, странка мора ставити на увид Уверење (потврду) из члана 249. став 3. Закона о безбедности саобраћаја на путевима.
- (4) У случају ванредног техничког прегледа возила које је искључено из саобраћаја и коме су одузете регистарске табlice странка даје на увид и потврду о одузимању регистарских таблица.

Члан 23.

- (1) Пре почетка вршења техничког прегледа возила врши се визуелно утврђивање испуњености услова за вршење техничког прегледа које обухвата утврђивање да ли је возило: чисто, у возном стању, неоптерећено, означено на прописан начин и преправљено, односно испитано.
- (2) Редовни и ванредни технички преглед возила се врши само на чистом возилу које је у возном стању, а контролни технички преглед возила само на возилу које је у возном стању.
- (3) Редовни и ванредни технички преглед возила се врши на неоптерећеном возилу, а контролни технички преглед возила се може вршити и на оптерећеном возилу, уколико технолошка линија то омогућава.
- (4) Возило које је регистровано мора имати при вршењу редовног техничког прегледа све прописане регистарске таблице, односно таблице за привремено означавање, постављене на предвиђеним местима.
- (5) Уколико се утврди да нису испуњени услови из става 2, 3. и 4. овог члана технички преглед се неће вршити.
- (6) Редовни и ванредни технички преглед возила се неће вршити ни на возилу на коме су извршене преправке, односно које је појединачно произведено, док се не изврши испитивање. Уколико преправка није утврђена при визуелном утврђивању испуњености услова за вршење техничког прегледа, вршење техничког прегледа ће се завршити у моменту утврђивања постојања преправке. У том случају ће се записнички констатовати да је накнадно утврђено да нису испуњени услови за вршење техничког прегледа.
- (7) Замена мотора, односно блока мотора возила се сматра преправком када је постављен мотор другог произвођача или мотор произвођача возила којим се мењају декларисане техничке карактеристике возила или мотор који произвођач не уграђује, односно није уграђивао у возило одређеног типа, варијанте, односно модела.
- (8) Редовни и ванредни технички преглед возила се неће вршити ни на возилу код којег је простор у којем је смештен мотор на одговарајући начин заштићен од стране произвођача или сервисера овлашћеног од стране произвођача, док странка не прибави потврду произвођача возила или његовог заступника или овлашћеног сервисера у којој мора бити наведена идентификациона ознака мотора и констатација о исправности делова у простору који је недоступан. У случају новог возила ову потврду није потребно захтевати уколико се из техничке документације произвођача о возилу може утврдити идентификациона ознака мотора, или се она може прочитати преко OBD прикључка возила. Наведена потврда не може бити старија од 30 дана.
- (9) Возила за која је утврђено да не испуњавају услове из става 2, 3, 4, 6, 7. и 8. се морају евидентирати, уколико су доведена до идентификационе линије са захтевом странке за вршење техничког прегледа. У евиденцији се мора констатовати регистарска и идентификациона (VIN) ознака возила и морају бити наведени разлози због чега технички преглед није вршен. Идентификациона (VIN) ознака ових возила, као и регистарска ознака када не постоји на возилу, се утврђују из документа који је странка предала при исказивању захтева за вршење техничког прегледа.
- (10) Кад је идентификациона ознака мотора утврђена на начин прописан ставом 8. и та чињеница се мора констатовати у прописаним евиденцијама, при чему се као доказ мора приложити њихова копија.

Члан 24.

- (1) Технички преглед возила обухвата идентификацију возила, утврђивање техничких карактеристика возила, преглед свих уређаја и опреме на возилу и утврђивање испуњености

услова из других техничких прописа за учешће у саобраћају, без битних расклапања возила, односно склопова и уређаја.

(2) Технички преглед возила се врши у целини без обзира да ли су током прегледа утврђене неисправности уређаја и опреме, односно неиспуњеност услова за учешће у саобраћају, осим у случајевима:

1. При поновном техничком прегледу возила које је оцењено као неисправно (члан 28. став 1.).
2. Када се током вршења техничког прегледа утврди да је возило преправљено а да није извршено његово испитивање (члан 23. став 6.),
3. Када током вршења техничког прегледа дође до отказа на возилу услед чега оно није у возном стању.

(3) Возило је технички исправно ако има исправне све прописане уређаје и опрему и ако задовољава све прописане техничке услове за возило.

Члан 25.

(1) Идентификација возила обухвата утврђивање регистарске ознаке, уколико возило поседује ове ознаке, идентификационе ознаке (VIN), ознаке мотора, врсте, подврсте, марке, типа, варијанте, верзије, комерцијалне ознаке (модела) и боје возила.

(2) Уколико се при идентификацији возила утврди да постоји сумња у оригиналност регистарских таблица, идентификационе ознаке возила (VIN) или ознаке мотора, та чињеница ће се констатовати у прописаним евиденцијама у електронском облику, а технички преглед се мора обавити у целини. У овом случају овериће се техничка исправност возила ако су испуњени услови из члана 24. става 3. при чему ће се у потврди о техничкој исправности возила у електронском облику констатовати наведена сумња. Ова сумња се констатује и у извештају о утврђеном стању возила у електронском облику када је утврђена неисправност возила, као и у потврди о техничкој исправности возила, односно извештају о утврђеном стању возила, у писаном облику која се издаје лицу које је возило упутило на контролни технички преглед.

(3) Уколико се при идентификацији возила утврди да не постоји идентификациона ознака возила (VIN) или ознака мотора, односно уколико су исте оштећене или је вршена замена дела на којем је постављена идентификациона ознака возила (VIN), та чињеница ће се констатовати у прописаним евиденцијама у писаном и електронском облику, а технички преглед се мора обавити у целини. У овом случају утврдиће се да возило није технички исправно, а у извештају о утврђеном стању у писаном и електронском облику ће се констатовати та чињеница.

Члан 26.

(1) Технички преглед возила мора обухватити преглед следећих уређаја и опреме:

1. уређај за управљање,
2. уређај за заустављање,
3. уређаји за осветљавање пута и светлосна сигнализација,
4. уређаји који омогућавају нормалну видљивост,
5. самоносећа каросерија и шасија са кабином и надградњом,
6. елементи вешања, точкови и осовине ,
7. мотор,
8. електроуређаји и електроинсталације,
9. преносни механизам,
10. уређаји за контролу и давање знакова,
11. испитивање издувних гасова моторних возила,

12. уређај за спајање вучног и прикључног возила,
13. остали уређаји и делови возила,
14. опрема возила.

(2) У Прилогу 1. који је саставни део овог Правилника, дате су могуће неисправности уређаја и опреме из става 1. овог члана, односно могући степени њихове неисправности.

(3) Утврђивање техничких карактеристика при техничком прегледу возила врши се на основу техничке документације из члана 20. став 1. тачка 1. овог Правилника.

(4) Приликом вршења техничког прегледа возила, преглед појединачних уређаја и опрема возила врши се на начин и по поступку прописаним Упутствима за преглед тих уређаја донетих од стране Министарства унутрашњих послова.

Члан 27.

(1) За технички исправно возило сачињава се потврда о техничкој исправности у писаном и електронском облику. Потврда о техничкој исправности у писаном облику се издаје странци, а у електронском облику се прослеђује у централну базу података.

(2) У потврди се морају констатовати разлике између идентификационих података и техничких карактеристика возила утврђених при техничком прегледу и података из докумената поднетих при исказивању захтева за вршење техничког прегледа возила, уколико разлике постоје.

(3) За технички неисправно возило сачињава се извештај о утврђеном стању возила у писаном и електронском облику. Извештај у писаном облику се издаје странци, а у електронском облику се прослеђује у централну базу података.

(4) Извештај о утврђеном стању возила ће се издати и у случају када преправка није утврђена при визуелном утврђивању испуњености услова за вршење техничког прегледа (члан 23. став 6.), у којем ће се констатовати неисправности утврђене до момента када је завршен технички преглед и разлог због којег технички преглед није извршен у целини.

(5) Приликом контролног техничког прегледа, потврда о техничкој исправности, односно извештај о утврђеном стању возила, у писаном облику, издаје се и овлашћеном лицу Министарства унутрашњих послова, односно инспектору за друмски саобраћај, који је упутио возило на контролни технички преглед.

(6) Документа из става 1. и 3. у писаном облику потписује контролор који је дао оцену техничке исправности возила и оверава печатом на коме се поред назива привредног друштва, односно огранка из Решења органа надлежног за регистрацију привредних друштава налази и натпис: ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД ВОЗИЛА. Овим печатом се могу оверавати само наведена документа, као и записник о утврђивању техничких карактеристика из члана 29. став 3.

(7) Документа из става 1. и 3. у електронском облику садржи електронски потпис контролора који је дао оцену техничке исправности возила.

(8) Документа из става 1. и 3. се аутоматски исписују након завршеног техничког прегледа.

(9) Садржај и изглед документа из става 1. и 3. у писаном облику је дат у прилозима 2. и 3.

Члан 28.

(1) При поновном техничком прегледу возила које је оцењено као неисправно може се извршити само технички преглед уређаја и опреме чија је неисправност утврђена, само ако је поновни технички преглед извршен у року који није дужи од три радна дана од дана вршења техничког прегледа возила у целини.

(2) При поновном техничком прегледу возила из става 1. овог члана контролор ће извршити технички преглед возила у целини, када посумња да је дошло до промене техничког стања уређаја и опреме возила, који су оцењени као исправни на претходном техничком прегледу извршеном у целини, или када је очигледна промена техничког стања.

(3) Поновни технички преглед возила врши исто овлашћено привредно друштво, односно његов огранак, које је возило оценило као неисправно.

(4) Уколико се возило из става 1. овог члана не подвргне поновном техничком прегледу у прописаном року наредни технички преглед возила се мора извршити у целини.

Члан 29.

(1) Утврђивање техничких карактеристика возила, из члана 260. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, врши се у објектима на технолошким линијама, односно ван објекта на полигону, који испуњавају услове прописане овим Правилником.

(2) Утврђивање техничких карактеристика возила врши се на захтев странке или надлежног државног органа, односно органа локалне самоуправе.

(3) О утврђивању техничких карактеристика сачињава се Извештај о утврђеним техничким карактеристикама возила у писаном и електронском облику. Извештај о утврђивању техничких карактеристика возила у писаном облику се издаје странци, односно надлежном органу који је захтевао утврђивање техничких карактеристика, а у електронском облику се прослеђује у централну базу података.

(4) Извештај о утврђивању техничких карактеристика возила у писаном облику се аутоматски исписују након завршеног утврђивања техничких карактеристика.

(5) Извештај о утврђивању техничких карактеристика возила у писаном облику потписује контролор који је утврдио техничке карактеристике и оверава печатом на коме се поред назива привредног друштва, односно огранка из Решења органа надлежног за регистрацију привредних друштава налази и натпис: ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД ВОЗИЛА.

(6) Извештај о утврђивању техничких карактеристика возила у електронском облику садржи електронски потпис контролора који утврдио техничке карактеристике.

(7) Садржај и изглед Извештаја о утврђеним техничким карактеристикама возила у писаном облику је дат у прилогу 4.

Члан 30.

(1) Контролори, прегледе обављају независно у складу са прописима и правилима струке, без утицаја странке, надређенога или другог лица.

(2) Преглед возила врши најмање један контролор. Контролори који врше преглед возила идентификују се на почетку вршења техничког прегледа приступом на централни рачунар и морају имати возачку дозволу за управљање моторним возилом оне категорије чији преглед се обавља.

(3) Један контролор из става 2. овог члана даје оцену техничке исправности возила, односно утврђује техничке карактеристике возила, и врши оверу потврде о техничкој исправности, односно извештаја о утврђеном стању, односно извештаја о утврђивању техничких карактеристика возила. Овај контролор се као такав додатно идентификује на почетку прегледа, приликом приступа на централни рачунар.

(4) Контролор не може истовремено вршити технички преглед два или више возила.

(5) Возилом од идентификационе линије до места на којем се технички преглед завршава, на технолошкој линији и полигону, управља искључиво контролор.

(6) За обављање прегледа контролори морају имати радна одела, код којих је на леђном делу исписан назив привредног друштва, односно огранка које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила. На предњој страни одела се поставља и идентификациона плочица која садржи име и презиме контролора и назив привредног друштва, односно огранка које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила.

(7) При вршењу прегледа возила контролори морају обезбедити одговарајућу заштиту возила како не би дошло до његовог оштећења или прљања. Уколико су контролори, односно њихова одела у таквом стању да постоји могућност неиспуњења наведене заштите, странка од контролора или одговорног лица на технолошкој линији, може захтевати да се преглед прекине док се не обезбеди ова заштита.

Члан 31.

(1) У случају прекида везе између централног рачунара и централне базе података вршење прегледа се може обављати најдуже до краја радног времена привредног друштва које је овлашћено за вршење техничког прегледа.

(2) Када дође до престанка рада видео система преглед возила се не може вршити. Прекид вршења прегледа, односно разлози прекида се морају евидентирати.

(3) Уколико се на технолошкој линији истовремено врши преглед два или више возила видео запис мора садржати снимке целог тока прегледа ових возила.

(4) На технолошкој линији која није пролазна не може се истовремено вршити преглед два или више возила, осим у случају када су радна места тако распоређена, да наредно возило може заузети радно место које је напустило претходно возило при чему то нема утицај на кретање претходног возила према наредним радним местима или на његово кретање у циљу одласка са технолошке линије.

(5) Приликом прегледа возила на каналу, увек мора бити остављено слободно најмање једно степениште за излаз из канала.

Члан 32.

(1) Технички преглед возила се врши према технологији вршења техничког прегледа на технолошкој линији, односно на полигону, коју сачињава привредно друштво, која садржи најмање:

1. распоред радних места за вршење техничког прегледа возила,
2. опис радних операција које се изводе на тим радним местима,
3. подела радних операција на контролоре који врше технички преглед возила,
4. минимално потребна времена за вршење операција радног места, односно техничког прегледа, према врстама возила,
5. минимално потребна времена за сачињавање прописаних евиденција,
6. прорачун максималног капацитета технолошке линије, односно полигона, на основу утврђених минималних времена за вршење техничког прегледа и сачињавање прописаних евиденција појединих врста возила, односно других параметара времена рада технолошке линије.

(2) Контролор не може започети вршење техничког прегледа наредног возила пре истека минималног времена потребног за вршење техничког прегледа и сачињавања прописаних евиденција за претходно возило, осим у случају када технички преглед возила није извршен у целини у складу са одредбама овог Правилника.

(3) За утврђивање минимално потребног времена за вршење техничког прегледа, према врстама возила, користи се возило које је привредно друштво технологијом вршења техничког прегледа одредило као меродавно, за све врсте возила чији технички преглед се

врши. У случају аутобуса и теретних возила неопходно је одредити, у складу са врстом преносних механизма кочног система (хидраулички, ваздушни) два меродавна возила. У случају прикључних возила неопходно је одредити три меродавна возила - прикључно возило без кочног система, прикључно возило са кочним системом са инерцијом командом и прикључно возило са ваздушним преносним механизмом кочног система.

VI. ЕВИДЕНЦИЈЕ О ТЕХНИЧКИМ ПРЕГЛЕДИМА ВОЗИЛА

Члан 33.

(1) О техничким прегледима возила, утврђивању техничких карактеристика возила, као и о возилима која нису испунила услове за вршење техничког прегледа води се евиденција, у писаном и електронском облику.

(2) Евиденције из става 1. су:

1. регистар о извршеним техничким прегледима возила у електронском облику,
2. регистар о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику,
3. регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у електронском облику,
4. регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику,
5. записник о извршеном техничког прегледа возила,
6. записник о утврђивању техничких карактеристика возила,
7. статистички извештаји у писаном и електронском облику,
8. видео запис снимљен видео системом.

(3) Возила, за које је утврђено да не испуњавају услове за вршење техничког прегледа, евидентирају се у одговарајућим регистрима из става 2. овог члана. Записник о вршењу техничког прегледа возила из овог става се сачињава само у случају када преправка није утврђена при визуелном утврђивању испуњености услова за вршење техничког прегледа (члан 23. став 6.).

(4) Евиденције у електронском облику се воде на централном, односно преносивом рачунару и морају пружати могућност увида у податке о возилима чији технички преглед је вршен или утврђивање техничких карактеристика. Евиденције које се воде на преносивом рачунару се уносе у централни рачунар техничког прегледа најкасније до почетка следећег радног дана.

(5) Евиденције у писаном облику су записник о извршеном техничком прегледу возила, записник о утврђивању техничких карактеристика возила, регистар о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику и регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику.

(6) Записник о извршеном техничком прегледу возила и записник о утврђивању техничких карактеристика возила представља испис одређених података о прегледу појединачних возила из регистра о извршеним техничким прегледима возила у електронском облику и регистра о извршеним техничким прегледима возила на полигону у електронском облику.

(7) Регистар о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику и регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику представља испис одређених података о прегледу свих возила, по данима у календарској години, из регистра о извршеним техничким прегледима возила у електронском облику и регистра о извршеним техничким прегледима возила на полигону у електронском облику.

(8) Садржај и изглед записника о извршеним техничким прегледима возила, записника о утврђивању техничких карактеристика возила и регистра, регистра о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику и регистра о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику су дати у Прилозима 5, 6, 7. и 8.

(9) Записник о извршеним техничким прегледима и записник о утврђивању техничких карактеристика возила се аутоматски исписују након завршеног техничког прегледа возила, односно утврђивања техничких карактеристика возила. Записнике из овог става потписују контролори својеручно. Регистар о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику и регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику се аутоматски исписују на крају радног дана, који својеручно потписује одговорно лице.

(10) Записници о извршеним техничким прегледима и записници о утврђивању техничких карактеристика возила се чувају хронолошки сложени по ИД бројевима у регистратору записника. Регистар о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику, као и регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику, се чува сложен хронолошки по данима у посебном регистратору.

(11) Сигурносна копија евиденције у електронском облику се чува пет година на медијуму независном од централног рачунара.

(12) Регистар о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику и регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику, записници о извршеним техничким прегледима и записници о утврђивању техничких карактеристика возила се чувају три године.

(13) Статистички извештаји у електронском и писаном облику представљају скуп података о извршеним техничким прегледима возила у одређеном периоду, класификованих и обрађених према захтевима Министарства унутрашњих послова.

(14) Видео запис снимљен видео системом се чува за текућу и претходну годину.

(15) Записник о извршеном техничком прегледу возила и записник о утврђивању техничких карактеристика возила се сачињавају у више примерака на захтев надлежног органа.

(16) Све евиденције се чувају у просторији за централни рачунар техничког прегледа. Сигурносна копија евиденције у електронском облику (став 11. овог члана) се чува у металној каси која мора бити закључана.

Члан 34.

(1) Регистар о извршеним техничким прегледима возила у електронском облику и регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у електронском облику, у које се уносе подаци о извршеним техничким прегледима, утврђивању техничких карактеристика возила, као и о возилима која нису испунила услове за вршење техничког прегледа, садрже:

1. Идентификациони број (у даљем тексту: ИД број),
2. констатацију о испуњености услова за вршење техничког прегледа,
3. датум и време почетка,
4. датум и време завршетка,
5. трајање вршења техничког прегледа возила,
6. подаци о власнику возила,
7. подаци о кориснику возила,
8. подаци о странци,
9. подаци о лицу које је наложило контролни технички преглед,
10. подаци о возилу:
 - идентификациона ознака (VIN),
 - регистарска ознака,
 - врста,
 - подврста,
 - марка,
 - тип/варијанта/верзија,

- комерцијални ознака (модел),
 - датум прве регистрације,
 - највећа дозвољена маса (kg),
 - маса (kg),
 - носивост (kg),
 - решење о одобрењу типа,
 - уверење о испитивању појединачно произведеног или преправљеног возила,
 - број осовина,
 - дозвољена осовинска оптерећења по осовинама (обавезно за возила чије је осовинско оптерећење сопствене масе возила веће од дозвољеног осовинског оптерећења),
 - ознака мотора,
 - радна запремина мотора (cm³),
 - снага мотора (kW),
 - погонско гориво,
 - однос снага/маса возила (kW/kg),
 - код боје,
 - број места за седење,
 - број места за стајање,
 - највећа конструктивна брзина (km/h) (обавезно за мопеде, лаке трицикле, лаке четвороцикле, мотокултиваторе и радне машине),
 - година производње,
 - ознаке пнеуматика,
 - димензије возила (обавезно за возила чије су димензије изнад највећих дозвољених димензија),
 - пређени пут (km),
11. код утврђених неисправности,
 12. степен техничке неисправности
 13. степен техничке неисправности дела уређаја и опреме,
 14. степен техничке неисправности уређаја и опреме,
 15. оцена техничке исправности возила,
 16. степен неисправности возила,
 17. напомена,
 18. подаци о извршеним мерењима у нумеричком и графичком облику, у складу са одредбама овог Правилника,
 19. подаци о контролорима који су вршили преглед и њихови електронски потпис,
 20. фотографије возила чији преглед је вршен на полигону,
 21. број фискалног рачуна издатог за обављени технички преглед, односно утврђивање техничких карактеристика и наплаћени новчани износ.

Члан 35.

- (1) ИД број одређује код који се састоји из петнаест бројчаних ознака.
- (2) Првих шест места у ИД броју представљају код привредног друштва, односно огранка одређен у решењу о овлашћењу.
- (3) Седмо и осмо место означавају годину вршења прегледа.
- (4) Девето и десето место означавају врсту прегледа. Ознаке за врсте прегледа су:
 1. редовни - 10,
 2. редовни поновни - 11,
 3. ванредни - 20

4. ванредни поновни - 21
5. контролни - 30,
6. утврђивање техничких карактеристика - 40,
7. редовни на полигону - 50,
8. редовни поновни на полигону - 51,
9. ванредни на полигону - 60,
10. ванредни поновни на полигону - 61,
11. контролни на полигону - 70,
12. утврђивање техничких карактеристика на полигону - 80,
13. нису испуњени услови за вршење техничког прегледа -00

(5) Последњих пет места у ИД броју означавају редни број извршеног прегледа, односно утврђивања да нису испуњени услови за вршење техничког прегледа, током једне календарске године.

VII. ПРОГРАМ (Software) ЗА ЦЕНТРАЛНИ РАЧУНАР ТЕХНИЧКОГ ПРЕГЛЕДА

Члан 36.

(1) Програм за централни рачунар, мора обезбедити:

1. заштиту од модификације и промена програма без претходне сагласности Министарства унутрашњих послова, као и омогућавање контроле исправности, односно непромењености програма, у било којем тренутку,
2. контролу и памћење калибрационих података мерних уређаја за које је прописано обавезно повезивање са централним рачунаром и идентификацију овлашћеног сервисера, односно њихових радника који су вршили калибрацију,
3. идентификацију лица која врше периодичну контролу тачности мерења уређаја, датума и времена почетка и краја периодичне контроле,
4. идентификацију контролора на почетку и крају радног времена контролора, односно њихових пауза у току рада, и утврђивање да ли привредно друштво које је овлашћено за вршење техничког прегледа, у сваком тренутку, испуњава услове за вршење техничког прегледа возила за које је овлашћено, са аспекта поседовања лиценце за контролора, односно одговарајуће возачке дозволе,
5. идентификацију контролора и утврђивање да ли контролор испуњава услове за вршење техничког прегледа одређеног возила, са аспекта поседовања лиценце за контролора, односно одговарајуће возачке дозволе,
6. додатну идентификацију контролора који даје оцену техничке исправности возила и врши оверу потврде о техничкој исправности, односно извештаја о утврђеном стању возила (члан 30.став 3. овог Правилника),
7. идентификацију и утврђивање спремности за рад мерних уређаја за које је прописано обавезно повезивање са централним рачунаром;
8. онемогућавање даљег коришћења програма ради вршења прегледа до испуњавања услова из тачке 4, 5, 6, и 7. овог члана,
9. онемогућавање започињања редовног, ванредног техничког прегледа и утврђивања техничких карактеристика возила ван радног времена које је истакнуто на објекту и пријављено органу који врши надзор,
10. онемогућавање да контролори започну преглед наредног возила, пре истека минималног времена потребног за вршење техничког прегледа возила чији су технички преглед претходно извршили,
11. унос податак о возилу из развијене базе података о возилима која мора садржати најмање податке одређене у ставу 4. овог члана, као и унос података који се утврђују визуелним путем, односно из прописане документације,

12. унос података о власнику и кориснику возила, односно странци, као и пријем и читавање података са личне карте у коју је уграђен чип;
13. пријем и читавање података са саобраћајне дозволе у коју је уграђен чип са подацима о возилу и њихово поређење са подацима утврђеним од стране контролора,
14. пријем резултата мерења за које је прописано обавезно повезивање са централним рачунаром, њихово коришћење у смислу оцјене испуњености прописаних техничких норматива за возило и аутоматска додела кодова утврђених неисправности,
15. унос кодова техничких неисправности возила утврђених визуелним путем, односно уређајима и опремом који нису повезани са централним рачунаром,
16. предлог степена неисправности делова уређаја и опреме на основу степена утврђених неисправности,
17. предлог степена неисправности уређаја и опреме на основу утврђених степена неисправности њихових делова,
18. предлог степена неисправности возила на основу утврђених степена неисправности уређаја и опреме,
19. онемогућавање модификације и корекције резултата мерења добијених мерењем на мерним уређајима, односно употребу података добијених мерењем на једном возилу за друго возило,
20. аутоматску оцјену техничке исправности возила на основу кодова неисправности,
21. да испис резултата мерења садржи ИД број из одговарајућег регистра,
22. онемогућавање да се утврди врста возила која није у складу са измереним вредностима максималне конструктивне брзине у случају mopеда, односно максималне конструктивне брзине утврђене из документације за лаке трицикле, лаке четвороцикле, радне машине и мотокултиваторе,
23. онемогућавање завршетка техничког прегледа и издавања потврде о техничкој исправности, односно извештаја о утврђеном стању возила, уколико нису измерене све прописане величине које се захтевају за одређене врсте возила;
24. онемогућавање вршења поновног техничког прегледа возила након истека прописаног рока,
25. унос електронског потписа контролора по завршеном процесу прегледа возила,
26. аутоматску доставу података у централну базу након уноса електронског потписа контролора по завршеном процесу прегледа возила, при чему се подаци из преносивог рачунара достављају, у централну базу, најкасније до почетка следећег радног дана, уколико се између преносивог рачунара и централне базе са полигона не може остварити комуникација.
27. складиштење и чување података које садрже регистри о извршеним техничким прегледима возила у електронском облику који су прописани овим Правилником,
28. аутоматско генерисање ИД броја у регистрима о извршеним техничким прегледима возила, у реалном времену,
29. онемогућавање даљег коришћења програма у случају прекида рада видео система,
30. могућност, да се у случају прекида везе између централног рачунара и централне базе података, користи програм најдуже до краја радног времена тог радног дана и да се, непосредно након успостављања везе, доставе сви прописани подаци о возилима која су прегледана у време трајања прекида везе,
31. аутоматски испис, након извршеног прегледа, записника одређених овим Правилником, потврде о техничкој исправности возила у писаном облику, извештаја о утврђеном стању возила у писаном облику и извештаја о утврђеним техничким карактеристикама возила у писаном облику, као и чување података о броју примерака наведених докумената који су исписани,

32. аутоматски испис регистара прописаних овим Правилником на крају радног дана са податком о времену исписа као и чување података о броју примерака наведених докумената који су исписани,
33. аутоматски испис, у рубрици напомена прописане документације у писаном облику, података који се односе на: утврђено неслагање података о возилу са подацима из документације, неиспуњавање услова за учешће у саобраћају у погледу димензија (дужина, ширина, висина), осовинског оптерећења сопствене масе, као и у случају када је највећа дозвољена маса већа од дозвољене,
34. могућност исправке грешке у писању слова и цифара уз обавезно евидентирање новог и првобитног податка у регистрима у електронском облику, идентификацију контролора који је исправку извршио, као и датума и времена када је иста извршена,
35. онемогућавање слања у централну базу података већ прослеђених података, осим у случају исправке података који су достављени, као и достављање било којих других података, сем прописаних,
36. могућност статистичке обраде евидентираних података за одређене временске периоде, односно сачињавања статистичких извештаја,
37. омогућавање исписа тражених података из прописаних регистара у електронском облику, уз евидентирање броја примерака исписаних података,
38. да електронска форма података који се достављају у централну базу података буде компатибилна електронској форми коју захтева програм централне базе података,
39. могућности модификације и измена програма на захтев Министарства унутрашњих послова.

(2) Програм мора да омогући претрагу евидентираних података, најмање за прописане рокове чувања, и то најмање по:

1. ИД броју,
2. врсти возила, односно подврсти возила
3. марки и типу, односно комерцијалној ознаци, возила
4. регистарској ознаци возила,
5. идентификационој ознаци возила (VIN),
6. власнику, кориснику, односно странци,
7. подаци о лицу које је наложило контролни технички преглед,
8. ознаци мотора,
9. врсти прегледа возила,
10. датуму прегледа,
11. коду боје возила, односно појединим ознакама из кода,
12. кодовима неисправности уређаја и опреме
13. према утврђеном стању исправности возила, односно утврђеним техничким карактеристикама возила,
14. степену неисправности возила,
15. врсти погонског горива,
16. возилима за које је утврђено неслагање података о возилу са подацима из документације, неиспуњавање услова за учешће у саобраћају у погледу димензија (дужина, ширина, висина), осовинског оптерећења сопствене масе, као и у случају када је највећа дозвољена маса већа од дозвољене,
17. контролорима који су вршили технички преглед, односно дали оцену техничке исправности возила
18. комбинацији било којих података наведених у претходним тачкама.

(3) Резултати мерења и утврђивања исправности возила при прегледима који нису прописани (нпр. преглед возила или преглед појединих склопова возила на захтев њихових власника или корисника) не представљају податке који се обрађују програмом централног

рачунара и као такви се не смеју чувати у меморији рачунара мерног уређаја и у меморији централног рачунара.

(4) Саставни део програма је развијена база података о возилима која мора садржати најмање податке:

1. марке возила,
2. комерцијалне ознаке (модел),
3. ознаке типа мотора,
4. радне запремине мотора,
5. снаге мотора,
6. граничне вредности прописаних параметара издувних гасова одређених од стране произвођача,
7. масе возила,
8. највеће дозвољене масе возила.

VIII. ЗАХТЕВ ЗА ДОБИЈАЊЕ ОВЛАШЋЕЊА ЗА ВРШЕЊЕ ТЕХНИЧКОГ ПРЕГЛЕДА

Члан 37.

(1) Привредно друштво за добијање овлашћења за вршење техничког прегледа возила подноси захтев који мора да садржи:

1. назив привредног друштва, односно огранка који ће вршити технички преглед возила,
2. седиште и адресу привредног друштва, односно огранка, као и адресу објекта, односно полигона,
3. врсте возила из члана 3. става 1. овог Правилника за које ће технички преглед вршити у објекту, односно врсте возила из члана 3. става 3. овог Правилника за које ће технички преглед вршити на полигону,
4. потпис овлашћеног лица оверен печатом привредног друштва, односно огранка.

Члан 38.

(1) Уз захтев за добијање овлашћења за вршење техничког прегледа возила привредно друштво подноси:

1. решење Агенције за привредне регистре о упису привредног друштва, односно огранка у регистар,
2. доказ о власништву над објектом, односно полигоном, и уговор о закупу објекта, односно полигона, уколико подносилац захтева није власник објекта, односно полигона,
3. употребну дозволу за објекат, односно полигон, издату у складу са прописима који регулишу планирање и изградњу,
4. употребну дозволу за прикључак на пут прилазног пута издату у складу са прописима који регулишу планирање и изградњу,
5. доказ да је надлежни орган својим решењем одобрио употребу паркинг места и да је исто допунском таблом саобраћајног знака или ознаком на коловозу означено као место за возила корисника техничког прегледа, уколико се за паркирање користи јавна површина,
6. графички приказ објекта, односно технолошке линије, полигона и прилазних путева у одговарајућој размери са искотираним димензијама које су прописане овим Правилником
7. доказ да меродавно возило приликом уласка, вршења техничког прегледа и напуштања објекта, односно пролазне технолошке линије, као ни приликом

- укључења са прилазног на јавни пут, односно искључења са јавног на прилазни пут, не мора маневрисати,
8. доказ да меродавно возило промену радног места на непролазној технолошкој линији, односно излазак са непролазне технолошке линије може извршити са највише једним маневром,
 9. доказ о одобрењу типа мерила и доказ да су мерила оверена у складу са метролошким прописима,
 10. доказ да су мерни уређаји, за које не постоје метролошки услови, прегледани од стране овлашћене организације у складу са захтевима стандарда за испитивање (SIST EN ISO/IEC 17025),
 11. елаборат технологије вршења техничког прегледа,
 12. доказ да програм централног рачунара испуњава захтеве Министарства унутрашњих послова у погледу испуњавања прописаних захтева, сигурности и исправности рада,
 13. доказ о испуњености прописаних услова из прописа о безбедности и здрављу на раду,
 14. списак контролора,
 15. дозволе (лиценце) контролора,
 16. возачке дозволе контролора,
 17. доказ о стеченој стручној спреми контролора,
 18. доказ о радном односу контролора, у привредном друштву које подноси захтев,
 19. доказ за сваког контролора да у последње четири године није правноснажно осуђиван за кривична дела из групе против живота и тела, кривична дела против службене дужности, као и да се против њега не води истрага за ова кривична дела, односно није подигнута оптужница за ова кривична дела,
 20. доказ о електроенергетској сагласности да инсталисана снага може обезбедити нормалан рад уређаја у свим режимима њиховог рада при вршењу техничког прегледа возила,
 21. податке о одговорном лицу за технолошку линију,
 22. доказ о извршеном плаћању прописаних такси.
- (2) Документа из тачке 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 19. и 20. се достављају као оверене фотокопије.

IX. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 39.

(1) Изузетно, од одредби члана 5. става 2. овог Закона, у објектима односно технолошким линијама у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, одређене операције могу се извршити и ван простора технолошке линије, када дужина возила, димензије објекта и распоред уређаја и опреме, то захтевају. У том случају видео система на технолошкој линији мора обухватити и простор где се врше те операције.

(2) Одредбе става 1. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 40.

(1) Изузетно од одредби члана 6. став 4. овог Правилника, замишљени квадар, у објектима односно технолошким линијама у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, може имати најмање следеће димензије (дужина x ширина x висина):

1. 12,00x4,00x3,00 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
2. 10,00x4,00x4,50 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg у случају када се за преглед доњег построја користи платформска дизалица,
3. 18,00x4,50x4,20 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим зглобних аутобуса и прикључних возила,
4. 21,00x4,50x4,20 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.

(2) Одредбе става 1. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 41.

(1) Изузетно од одредбе члана 7. став 8. овог Правилника, растојање између ближих ивица отвора у подлози обртних ваљака и уређаја за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма, у објектима односно технолошким линијама у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова може бити најмање 7,00 m.

(2) Изузетно, одредбе члана 7. став 9. овог Правилника неће се примењивати у објектима, односно технолошким линијама у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова.

(3) Одредбе става 1. и 2. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 42.

(1) Изузетно од одредбе члана 9. става 3. на улазним и излазним вратима не мора постојати моторни механизам за брзо отварање и затварање врата, у објектима, односно технолошким линијама у којима се на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед, по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, најдуже до 3 године од дана ступања на снагу овог Правилника.

(2) Изузетно од одредбе члана 9. става 4. тачке 2. и 3. висина врата у објектима односно технолошким линијама у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, мора бити најмање 2.80 m, односно 4.05 m

(3) Одредбе става 1. и 2. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог

захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 43.

(1) Изузетно од одредби члана 10. става 2. и 3., канал у објектима односно технолошким линијама у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, мора имати најмање следећу дужину:

1. 5,00 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
2. 11,00 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.

(2) Изузетно од одредби члана 10. става 5. ширина канала у објектима односно технолошким линијама у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, мора износити:

3. најмање 0,80 m а највише 1,00 m за техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 kg,
4. најмање 0,85 m а највише 1,10 m техничке прегледе возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и тролејбуса.

(3) Одредбе става 1. и 2. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 44.

(1) Изузетно од одредби члана 12. става 2. испред улаза у објекат, односно прве границе технолошке линије, у којима се, на дан ступања на снагу овог Правилника, врши технички преглед по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, мора постојати прилазни пут, намењен за чекање возила, у дужини од најмање:

1. 6,00 m за вршење техничког прегледа возила највеће дозвољене масе до 3.500 kg, осим мопеда и мотоцикала,
2. 12,00 m за вршење техничког прегледа возила, чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим зглобних аутобуса и прикључних возила,
3. 16,50 m за вршење техничког прегледа возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, осим тролејбуса.

(2) Одредбе става 1. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 45.

(1) Одредбе члана 15. став 4. тачка 1. подтачка в) алинеја 15. која се односи на уређај за симулацију осовинског оптерећења, као и одредбе члана 15. става 4. тачка 4. који се односи на мерни уређај за преглед усмерености и интензитета светала у погледу са повезивања са централним рачунаром, односно његовим програмом примењиваће се након истека рока од 3 године од дана ступања на снагу овог Правилника.

Члан 46.

(1) Изузетно од одредби члана 16. става 1. тачка 9. привредно друштво које на дан ступања на снагу овог Правилника, врши у објектима, односно технолошким линијама технички преглед, по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, не мора поседовати уређај за проверу исправности кочног система прикључних возила са инерцијом командом, у том објекту, најдуже до 3 године од дана ступања на снагу овог Правилника. У објекту, односно технолошкој линији на којој не постоји наведени уређај не може се вршити технички преглед прикључних возила са инерцијом командом.

(2) Одредбе става 1. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 47.

(1) Изузетно од одредби члана 17. став 1. тачка 3, привредно друштво које на дан ступања на снагу овог Правилника, врши у објектима, односно технолошким линијама технички преглед, по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, не мора поседовати систем за одвод издувних гасова са места на ком се врши мерење димности, односно емисије издувних гасова, најдуже до 5 године од дана ступања на снагу овог Правилника.

(2) Одредбе става 1. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 48.

(1) Изузетно од одредби члана 38. става 1. тачка 3. и 4. привредно друштво које на дан ступања на снагу овог Правилника, врши у објектима, односно технолошким линијама технички преглед, по овлашћењу Министарства унутрашњих послова, не мора уз захтев приложити употребну дозволу за објекат, односно полигон, односно употребну дозволу за прикључак на пут.

(2) Привредна друштва ће доказе из става 1. овог члана доставити најкасније у року од три године од дана ступања на снагу овог Правилника.

(3) Одредбе става 1. и 2. овог члана ће се примењивати само у случају када је захтев поднело привредно друштво које је у објекту, односно на технолошкој линији, овлашћено да врши технички преглед на дан ступања на снагу овог Правилника и то само приликом првог захтева за добијање овлашћења, у том објекту, под условом да привредном друштву од дана ступања на снагу овог Правилника до дана подношења захтева није одузето овлашћење за вршење техничког прегледа возила.

Члан 49.

(1) Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о техничком прегледу возила ("Службени гласник СР Србије" број 23/84).

(2) Изузетно од става 1. овог члана одредбе Правилника о техничком прегледу возила ("Службени гласник СР Србије" број 23/84), осим одредаба које се односе на издавање потврде и вођење евиденције о извршеним техничким прегледима (чланови од 29. до 33.), се

примењују на правна лица која су овлашћена за вршење техничког прегледа возила на дан ступања на снагу овог Правилника, до истека рока од једне године од дана ступања на снагу овог Правилника.

(3) Изузетно од става 1. овог члана одредбе Правилника о техничком прегледу возила ("Службени гласник СР Србије" број 23/84) које се односе на начин вршења техничког прегледа (чланови од 8. до 28.) примењује се и на привредна друштва која добију овлашћење за вршење техничког прегледа возила након ступања на снагу овог Правилника, до истека рока од једне године од дана ступања на снагу овог Правилника.

(4) У случајевима из става 2. и 3. овог члана прописане евиденције из члана 33. овог Правилника се до истека прописаног рока из наведених ставова воде само у писаном облику на обрасцима прописаним овим Правилником. Регистар о извршеним техничким прегледима возила у писаном облику и регистар о извршеним техничким прегледима возила на полигону у писаном облику се воде у облику књиге са чврстим повезом. Статистички извештаји у писаном облику се достављају у складу са захтевима Министарства унутрашњих послова.

(5) У случајевима из става 2. и 3. овог члана потврде о техничкој исправности возила и извештај о утврђеном стању возила за технички неисправно возило, из члана 27. став 1. и 3, и извештај о утврђеним техничким карактеристикама из члана 29. става 3, се до истека прописаног рока из става 2. и 3. овог члана не воде у електронском облику.

(6) Начин попуњавања евиденција и докумената из става 4. и 5. овог члана прописани су упутством Министарства унутрашњих послова.

(7) Изузетно од става 1. овог члана одредбе Правилника о техничком прегледу возила ("Службени гласник СР Србије" број 23/84) које се односе на услове за вршење техничког прегледа (чланови од 2. до 7.) се примењују на решавање по захтевима за добијање овлашћења за вршење техничког прегледа возила који су поднети пре ступања на снагу овог Правилника, а одлука није донета до дана ступања на снагу овог Правилника.

(8) У случајевима када је привредно друштво добило овлашћење за вршење техничког прегледа возила у складу са одредбама става 7. овог члана примениће се све одредбе овог Правилника које се односе на привредна друштва која су на дан ступања на снагу овог Правилника, вршила технички преглед возила у објектима, односно технолошким линијама, по овлашћењу Министарства унутрашњих послова.

Члан 50.

(9) Овај Правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Србије".

МОГУЋЕ НЕИСПРАВНОСТИ УРЕЂАЈА И ОПРЕМЕ НА ВОЗИЛУ, СТЕПЕНИ НЕИСПРАВНОСТИ И ОСНОВЕ ЗА ЊИХОВО УТВРЂИВАЊЕ

При вршењу техничког прегледа возила контролори утврђују исправност уређаја и опреме из члана 26. став 1. овог Правилника, односно констатују њихове могуће неисправности.

Када су утврђене неисправности делова уређаја и опреме контролор субјективном оценом одређује степен њихове неисправности од могућих степена, који су означени у табели за сваку неисправност. Степени неисправности су дефинисане као мале, велике и опасне неисправности, у зависности од значаја тих неисправности за учешће возила у саобраћају на путу.

Мале неисправности (МН) су технички недостаци који имају мањи утицај на безбедно учешће возила у саобраћају на путу.

Велике неисправности (ВН) су технички недостаци који имају већи утицај на безбедно учешће возила у саобраћају на путу.

Опасне неисправности (ОН) су технички недостаци који представљају непосредну и тренутну опасност за безбедно учешће возила у саобраћају на путу.

Наведени степени неисправности се одређују и за делове уређаја и опреме, уређаје и опрему, односно возило.

Након извршеног прегледа дела уређаја и опреме, у зависности од степена појединих неисправности, одређује се **степен неисправности дела уређаја и опреме**.

При одређивању степена неисправности дела уређаја и опреме, у случају постојања више неисправности, степен неисправности дела уређаја и опреме се одређује према највишем степену поједине неисправности. Степен неисправности дела уређаја или опреме, који има више неисправности истог степена, може бити одређен као виши степен, уколико комбиновани ефекат неисправности чини то возило опаснијим.

Након извршеног прегледа појединог уређаја и опреме, у зависности од одређеног степена неисправности појединих делова уређаја и опреме, одређује се **степен неисправности самог уређаја и опреме**.

При одређивању степена неисправности уређаја и опреме, у случају неисправности више делова уређаја и опреме, степен неисправности тог уређаја и опреме одређује се према највишем степену неисправности појединог дела уређаја и опреме. Степен неисправности уређаја или опреме, који има више неисправних делова уређаја и опреме истог степена неисправности, може бити одређен као виши степен неисправности, уколико комбиновани ефекат неисправности чини то возило опаснијим.

Након извршеног прегледа уређаја и опреме, у зависности од одређеног степена неисправности уређаја и опреме, одређује се **степен неисправности возила**.

При одређивању степена неисправности возила, у случају неисправности више уређаја и опреме, степен неисправности возила одређује се према највишем степену неисправности појединих уређаја и опреме. Степен неисправности возила, које има више неисправних уређаја и опреме истог степена неисправности, може бити одређен као виши степен неисправности, уколико комбиновани ефекат неисправности чини то возило опаснијим.

Констатација о степену неисправности возила и утицају тих неисправности на безбедност саобраћаја на путу уноси се у извештај о утврђеном стању возила у писаном облику на следећи начин:

1. **Мала неисправност (МН)** - возило са малим степеном неисправности има мањи утицај на безбедност саобраћаја на путу, али се **НЕ ПРЕПОРУЧУЈЕ** учешће возила у саобраћају до поправке,
2. **Велика неисправност (ВН)** - возило са великим степеном неисправности представља опасност за све учеснике у саобраћају на путу и **НЕ ТРЕБА** да учествује у саобраћају, осим до места где ће се извршити поправка,
3. **Опасна неисправност (ОН)** - возило са опасним степеном неисправности представља непосредну и тренутну опасност за безбедно учешће возила у саобраћају на путу и **НИ У КОМ СЛУЧАЈУ НЕ ТРЕБА** да учествује у саобраћају.

Назив дела уређаја	Неисправности:	КОД неисправности	Степен неисправности		
			Мале	Велике	Опасне
1. УРЕЂАЈ ЗА УПРАВЉАЊЕ					
Точак управљача	• механичка оштећења	010101	1	1	1
	• отежано окретање	010102	0	1	1
	• превелики зазор	010103	0	1	1
	• превелик слободан ход	010104	0	1	1
Вратило управљача	• непричвршћеност	010201	0	1	1
	• деформисаност	010202	1	1	1
	• превелики зазор	010203	0	1	1
Преносни механизам управљача	• непричвршћеност	010301	0	1	1
	• хемијско-механичка оштећење еластичних делова спојева и незаптивеност	010302	0	1	1
	• превелики зазор (шкрипање, стругање)	010303	0	1	1
	• оштећење еластичних елемената ("манжетне")	010304	1	1	0
Полуге, зглобови управљача и носачи зглобова управљача	• деформисаност	010401	0	1	1
	• контакт са непокретним деловима каросерије	010402	0	1	1
	• превелики зазор	010403	0	1	1
	• хемијско-механичка оштећење еластичних делова и незаптивенсот	010404	1	1	1
	• лоша геометрија точкова	010405	1	1	0
Серво уређај	• нефункционалност	010501	0	1	1
	• хемијско-механичка оштећења водова, каблова, ремена и ременица	010502	0	1	1
	• незаптивеност	010503	0	1	1
	• неодговарајући ниво флуида	010504	0	1	1
Пригушивач управљача	• нефункционалност	010601	0	1	1
	• непричвршћеност	010602	0	1	1
	• незаптивеност	010603	1	1	0
	• механичко оштећење	010604	0	1	1
Граничник угла заокретања управљача	• оштећење	010701	0	1	1
	• могућност негативног утицаја на елементе других уређаја	010702	0	1	1
	• непостојање	010703	0	0	1

Исправност уређаја за управљање се утврђује субјективном оценом контролора. Приликом прегледа уређаја за управљање контролори користе све уређаје и опрему који су им неопходни за правилну оцену исправности.

2.УРЕЂАЈ ЗА ЗАУСТАВЉАЊЕ

Радно кочење	• непрописан коефицијент кочења при прописаној сили на команди	020101	0	1	1
	• кочење не постоји бар на јеном коченом точку	020102	0	1	1
	• непрописна разлика сила кочења	020103	0	1	1
	• неравномеран пораст силе кочења	020104	0	1	1
	• неотпуштање, односно неједнакост отпуштања кочница	020105	0	1	1
	• кашњење одзива кочног система	020106	0	1	1
	• неуједначеност силе кочења по обрту точка (овалност)	020107	0	1	1
Помоћно кочење	• непрописан коефицијент кочења при прописаној сили на команди	020201	0	1	1
	• кочење не постоји бар на јеном коченом точку	020202	0	1	1
	• непрописна разлика сила кочења	020203	0	1	1
	• неравномеран пораст силе кочења	020204	0	1	1
	• неотпуштање, односно неједнакост отпуштања кочница	020205	0	1	1
	• кашњење одзива кочног система	020206	0	1	1
Паркирно кочење	• непрописан коефицијент кочења при прописаној сили на команди	020301	0	1	1
	• кочење не постоји на коченим точковима једне стране	020302	0	1	1
Дуготрајно успоравање	• неисправност елемената система	020401	0	1	1
Команда радне кочнице	• превелики или премали ход за активирање преносног механизма	020501	1	1	0
	• оштећење, недостатак или истрошеност противклизајуће подлоге или носача педале	020502	1	1	0
	• превелики зазор у елементима	020503	0	1	0
	• неисправност инерционе команде	020504	0	1	1
	• враћање команде у неутрални положај	020505	0	1	1
	• непричвршћеност команде	020506	0	1	0
Команда паркирне кочнице	• превелики или премали ход за активирање преносног механизма	020601	1	1	0
	• механичка оштећења	020602	1	1	0
	• немогућност блокирања команде у крајњем положају	020603	0	1	0
	• враћање команде у неутрални положај	020604	0	1	0
	• непричвршћеност команде	020605	0	1	0
Ваздушни преносни механизам	• оштећење, неучвршћеност, нележањивост, корозија цевовода и спојница	020701	0	1	1

	оштећење, нагњечење, неучвршћеност, ненеаптивеност и бубрење еластичних црева и спојница	020702	0	1	1
	присуставо уља у елементима система и предуго време потребно да компресор постигне радни притисак	020703	0	1	1
	оштећења, корозија, неправилна монтажа и недовољни капацитет резервоара ваздуха	020704	0	1	1
	нефункционалност контролног манометра у кабини	020705	0	1	0
	нефункционалност, неподешеност притиска и неправилна монтажа регулатора притиска	020706	0	1	1
	незаптивеност, корозија, неправилна монтажа кочних цилиндара	020707	0	1	1
	нефункционалност, неподешеност, испуштање ваздуха, корозија, оштећење полуга аутоматског регулатора сила кочења (АРСК), непостојање плочице са подацима за подешавање АРСК вентила	020708	1	1	0
	нефункционалност, неисправност одзива и висине притиска ваздуха елемената управљања кочењем прикључног возила (командни вентил приколице, елементи преноса командног и напојног притиска и кочни вентил прикључног вентила)	020709	0	1	1
	непостојање или нефункционалност испитних прикључака	020710	1	1	0
	неисправност елемента (електрични водови, сензори и индикатори) противблокирајућег систем (АБС)	020711	1	1	0
	хемијско-механичка оштећења спојничких глава и спојница и неодговарајућа боја, оштећење, неодговарајућа дужина и боја црева, боја спојничких глава	020712	1	1	1
	некомплетност система и нефункционалност елемената	020713	0	1	1
Хидраулични преносни механизам	оштећење, неучвршћеност, ненеаптивеност, корозија цевовода и спојница	020801	0	1	1
	оштећење, нагњечење, неучвршћеност, незаптивеност и бубрење еластичних црева и спојница	020802	0	1	1
	нефункционалан извор потпритиска или надпритиска	020803	0	1	1
	оштећење, корозија и незаптивена веза са извором потпритиска или надпритиска	020804	0	1	1
	нефункционалност, неподешеност, незаптивеност, корозија, оштећење полуга и непостојање регулатора притиска	020805	0	1	0
	нефункционалност, незаптивеност, корозија или неправилна монтажа кочних цилиндара	020806	0	1	1

	оштећење и некомплетност кочне посуде, неодговарајући ниво кочне течности, неисправност индикатора нивоа, превелики садржај влаге у кочној течности	020807	1	1	1
	непрописан садржај влаге у кочној течности	020808	1	1	0
	некомплетност система и нефункционалност елемената	020809	0	1	1
Механички преносни механизам	оштећење ужади и заштитног омотача	020901	0	1	1
	неисправност елемената кочног система са инерционом командом	020902	0	1	1
	оштећење преносних полуга	020903	0	1	1
	некомплетност система и нефункционалност елемената	020904	0	1	1
Кочнице	оштећење дискова (овалност, избразданост, напрснуће, промена боје услед температуре, постојање руба насталог деловањем фрикционих облога и сл.), присуство уља, непостојање заштитних елемената	021001	0	1	1
	оштећење добоша (овалност, промена боје услед температуре и сл.), присуство уља	021002	0	1	1
	превелика истрошеност фрикционих облога	021003	0	1	1
Коефицијенти кочења, разлика сила кочења, <i>отпора котрљања</i>, неравномерност кочења, овалности кочног добоша или диска, <i>временске разлике у блокирању тачкова и неједнакости отпуштања кочног система и сила на команди кочног система</i>, као и садржаја влаге у кочној течности утврђује се помоћу мерног уређаја за мерење сила кочења по обиму тачкова, односно уређаја за симулацију осовинског оптерећења појединачних осовина, односно уређаја за проверу исправности кочног система прикључних возила са инерционом командом, односно мерног уређаја за мерење успорења возила, односно уређаја за контролу садржаја влаге у кочној течности. Исправност осталих делова уређаја за заустављање се утврђује субјективном оценом контролора. Приликом прегледа уређаја за заустављање контролори могу да користе све уређаје и опрему који су им неопходни за правилну оцену исправности овог уређаја.					
3. УРЕЂАЈИ ЗА ОСВЕТЉАВАЊЕ ПУТА И СВЕТЛОСНА СИГНАЛИЗАЦИЈА					
Кратко светло	лоша усмереност	030101	1	1	0
	нефункционалност	030102	0	1	1
	непрописан интензитет	030103	1	1	0
	непрописан број, положај, укључивање са осталим светлима или боја светала	030104	1	1	0
	хемијско-механичка оштећења (замућеност стакла, корозија огледала фара, неучвршћеност, бојење или прелепљивање стаклених површина фара и др.)	030105	1	1	0
	некомплетност	030106	1	1	0
Дуго светло	лоша усмереност	030201	1	1	0
	нефункционалност	030202	0	1	1
	непрописан интензитет	030203	1	1	0
	непрописан број, положај, укључивање са осталим светлима или боја светала	030204	1	1	0
	хемијско-механичка оштећења (замућеност стакла, корозија огледала фара, неучвршћеност, бојење или прелепљивање стаклених површина фара и др.)	030205	1	1	0

	• некомплетност	030206	1	1	0
Уређај за нивелацију снопа светла из кабине	• нефункционаланост	030301	1	1	0
Дневно светло	• нефункционалност, непрописан положај или боја или постојање оштећења	030401	1	0	0
Предње светло за маглу	• лоша усмереност	030501	1	1	0
	• нефункционалност	030502	0	1	1
	• непрописан интензитет	030503	1	1	0
	• непрописан број, положај, укључивање са осталим светлима или боја светала	030504	1	1	0
	• хемијско-механичка оштећења (замућеност стакла, корозија огледала фара, неучвршћеност, бојење или прелепљивање стаклених површина фара и др.)	030505	1	1	0
	• некомплетност	030506	1	1	0
Покретно светло (рефлектори)	• недозвољена уградња, непрописна боја или укључивање, нефункционалност, непрописан положај или боја, постојање оштећења	030601	1	0	0
Светло за вожњу уназад	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења,	030701	1	0	0
Предња позициона светла	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	030801	1	0	0
Задња позициона светла	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	030901	1	1	0
Задње светло за маглу	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	031001	1	0	0
Паркирна светла	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	031101	1	0	0
Габаритна светла	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	031201	1	1	0
Бочна светла за означавање	• нефункционалност, некомплетност, неправилно постављање	031301	0	0	0
Светла задње регистарске таблице	• нефункционалност, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	031401	1	1	0
Ротациона и трепћућа светла	• нефункционалност, недозвољена уградња, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	031501	1	1	0
Катадиоптери	• непрописан број, облик, положај, боја или хемијско-механичка оштећења	031601	1	1	0
Светла за означавање возила посебних намена	• непостојање, механичка оштећења, нефункционалност, неиспуњавање прописаних услова	031701	1	0	0

Ознаке дугих, тешких и спорих возила и рефлективне површине за означавање возила и рефлективни рекламни натпис	• непостојање, механичка оштећења, неиспуњавање прописаних услова	031801	1	0	0
Стоп светла	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, положај, боја светала, хемијско-механичка оштећења	031901	0	1	1
Показивачи правца	• нефункционалност, непрописан број, непрописан начин укључивања, учесталост, положај, боја светала или хемијско-механичка оштећења	032001	1	1	1
Светлосни знак упозорења	• непостојање, нефункционалност	032101	1	0	0
Уређај за истовремено укључивање свих показивача правца	• нефункционалност	032201	1	0	0
Остала светла и рефлектујуће материје	• недозвољена уградња светала и рефлектујућих материја	032301	1	1	0
<i>Усмереност и интензитет дугог и кратког светла и светала за маглу обавља се помоћу мерног уређаја за преглед усмерености и интензитета светала, а учесталост показивача правца помоћу уређаја за мерење времена. Исправност осталих уређаја се утврђује визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа уређаја за осветљавање пута и светлосне сигнализације контролори могу да користе све уређаје и опрему који су им неопходни за правилну оцену исправности уређаја.</i>					
4. УРЕЂАЈИ КОЈИ ОМОГУЋАВАЈУ НОРМАЛНУ ВИДЉИВОСТ					
Ветробран и спољна прозорска окна	• хемијско-механичка оштећења, непрописна провидност, деформабилност слике или нефункционалност покретних стакала, неисправност уређаја за одмагљивање и одмрзавање	040101	1	1	1
	• преправка постављањем фолија или неком другом хемијском методом без извршеног испитивања	040102	1	1	0
Уређај за брисање ветробрана и квашење спољне стране ветробрана и других стаклених површина возила (брисачи и перачи ветробрана)	• нефункционалност или некомплетност, хемијско-механичка оштећења	040201	1	1	1
Возачка огледала	• непричвршћеност, број, оштећеност, нефункционалност, неисправност елемената за подешавање положаја, величина, хемијско-механичка оштећења, неисправност уређаја за одмагљивање	040301	1	1	0
<i>Исправност уређаја који омогућавају нормалну видљивост утврђује се визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа уређаја који омогућавају нормалну видљивост контролори могу да користе све уређаје и опрему који су им неопходни за правилну оцену исправности овог уређаја.</i>					
5. САМОНОСЕЋА КАРОСЕРИЈА И ШАСИЈА СА КАБИНОМ И НАДГРАДЊОМ					
Самоносећа каросерија	• хемијско-механичка оштећења, непричвршћеност елемената за каросерију или нестручно изведене поправке	050101	1	1	1
	• хемијско-механичка оштећења или непостојање VIN ознаке, замена дела на којем је постављена идентификациона ознака возила (VIN)		0	0	1

Шасија или рам	- хемијско-механичка оштећења, непричвршћеност елемената за шасију, оштећење варова, закивки, вијака или нестручно изведене поправке - хемијско-механичка оштећења или непостојање VIN ознаке, замена дела на којем је постављена идентификациона ознака возила (VIN)	050201	1 0	1 0	1 1
Под	хемијско-механичка оштећења, непричвршћеност елемената за шасију или рам или нестручно изведене поправке	050301	1	1	1
Кабина	хемијско-механичка оштећења, постојање делова који угрожавају друге учеснике у саобраћају, непричвршћеност за шасију или нестручно изведене поправке	050401	1	1	1
Надградња	хемијско-механичка оштећења, некомплетност, постојање делова који угрожавају друге учеснике у саобраћају, непричвршћеност за шасију, нестручно изведене поправке или нефункционалност уређаја за утовар и истовар	050501	1	1	1
Исправност самонесеће каросерије и шасије са кабином и надградњом се утврђује визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа самонесеће каросерије и шасија са кабином и надградњом контролори могу да користе све уређаје и опрему који су им неопходни за правилну оцену исправности овог уређаја.					
6. ЕЛЕМЕНТИ ВЕШАЊА, ТОЧКОВИ И ОСОВИНЕ					
Полуге вешања, виљушке, стабилизатори	хемијско-механичка оштећења	060101	0	1	1
	контакт са осталим елементима каросерије возила	060102	1	1	0
	постојање зазора и непричвршћеност стабилизационих полуга	060103	0	1	1
Зглобови вешања	хемијско-механичка оштећења гумених елемената	060201	1	1	1
	постојање зазора	060202	0	1	1
Амортизери	непостојање и некомплетност	060301	0	1	1
	постојање зазора и оштећења везе са каросеријом	060302	0	0	0
	незаптивеност	060303	0	1	1
	хемијско-механичка оштећења или дотрајалост	060304	0	1	1
Ваздушни систем вешања	нефункционалност, хемијско-механичка оштећења, незаптивеност	060401	0	1	1
	некомплетност	060402	0	1	1
Опруге	хемијско-механичка оштећења, деформација или дотрајалост	060501	0	1	1
	непричвршћеност за каросерију или некомплетност	060502	0	1	1
	оштећење носача гумених јастука	060503	1	1	0
Главчина точка	постојање зазора у лежајевима или неисправност лежаја, превелики отпор котрљања	060601	0	1	1

	постојање зазора у чаурама осовинице рукавца точка или у зглобовима виљушке	060602	0	1	1
Наплатци	- хемијско-механичка оштећења - неодговарајуће димензије - непричвршћеност одговарајућим бројем сферних вијака, вијака или навртки - сигурносни прстенови нису адекватно постављени	060701 060702 060703 060704	1 0 1 1	1 1 1 1	0 0 0 0
Пнеуматици	- хемијско-механичка оштећења - различитост по прописаним карактеристикама или одступање од карактеристика које је предвидео произвођач возила - непрописна дубина шаре газећег слоја пнеуматика - оштећење везе између протектора и каркасе - обнављање које није предвидео произвођач пнеуматика или неадекватно обнављање - неисправност, некомплетност и недоступност вентила - неодговарајући притисак у пнеуматичима - систем провере притиска (мониторинг) у пнеуматичима нефункционалан - постојање контакт у случају удвојене монтаже или са другим деловима каросерије или шасије	060801 060802 060803 060804 060805 060806 060807 060808 060809 0	0 0 0 0 1 1 1 0 1 0	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	1 0 1 1 0 0 1 0 1 1
Осовине	хемијско-механичка оштећења, неадекватна причвршћеност и поправка, нефункционалност	060901	0	1	1
<i>Притисак у пнеуматичима мери се помоћу мерног уређаја за мерење притиска у пнеуматичима, дубина шаре пнеуматика мери се помоћу кљунастог помичног мерила, контрола зазора везе точкова и шасије помоћу уређаја за контролу зазора везе точкова и шасије и управљачког механизма. Исправност елемената вешања, осовине и точкова се утврђује визуелним путем на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа елемената вешања, осовина и точкова контролори могу да користе све уређаје и опрему који су им неопходни за правилну оцenu исправности овог уређаја.</i>					
7. ПОГОНСКИ УРЕЂАЈ-МОТОР					
Носачи мотора	хемијско -механичко оштећење	070101	1	1	0
Заптивеност мотора	незаптивеност	070201	1	1	0
Издувни систем	непричвршћеност елемената, незаптивеност, хемијско-механичко оштећење, некомплетности или оштећење катализатора, односно његове заштите, неисправност или оштећење електричних водава λ (ламбда) сонде	070301	1	1	0
Усисни систем	- непричвршћеност, пропуштање ваздуха, неповезана цев за вентилацију кућишта мотора - непрописна бука коју производи мотор када се возило не креће	070401 070402	1 1	1 1	0 0
Систем за паљење	непричвршћеност, механичка оштећења, испуцалост високонапонских каблова, лош спој високонапонских каблова са свећицама и разводником, неисправне	070501	1	1	0

	електричне инсталације сензора и извршних елемената				
Систем за напајање горивом	- непричвршћеност, хемијско-механичка оштећења, неисправни спојеви водова високог притиска са пумпом и брызгаљкама (незаптивеност), неисправни спојни каблови сензора стања мотора, зазор у носачу конде за убрзавање ("гас"), оштећење, недостатак или истрошеност противклизајуће подлоге команде - хемијско-механичка оштећења, незаптивеност, учвршћеност, некомплетност	070601	1	1	0
Разводни механизам	неисправна заштита од додира	070701	1	1	
Ознака мотора	хемијско-механичка оштећења или непостојање	070801	0	0	1
Мерење буке возила врши се помоћу уређаја за мерење нивоа интензитета звука. Стање мотора утврђује се визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа мотора контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцену исправности овог уређаја.					
8. ЕЛЕКТРОУРЕЂАЈИ И ЕЛЕКТРОИНСТАЛАЦИЈЕ					
Акумулатор	- непричвршћеност - испуштање киселине - неисправни електрични спојеви - непостојање одушка ван простора за путнике	080101	1	1	0
		080102	1	1	0
		080103	1	1	0
		080104	1	1	0
Контакт брава	- нефункционалност - механичка оштећења	080201	1	1	0
		080202	1	1	0
Електрични водови	- неисправна изолација - неодговарајуће положени или учвршћени водови - термички начета изолација	080301	1	1	0
		080302	1	1	0
		080303	1	1	0
Оцена електро уређаја и инсталације возила утврђује се визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа електричне инсталације контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцену исправности овог уређаја.					
9. ПРЕНОСНИ МЕХАНИЗАМ					
Спојница	- превелики или премали ход папучице команде спојнице - оштећење, недостатак или истрошеност противклизајуће подлоге команде - превелик отпор команде при активирању спојнице - невраћање команде у неутрални положај - непричвршћеност команде - хемијско-механичка оштећења команде и преносног механизма спојнице - проклизавање	090101	1	0	0
		090102	1	0	0
		090103	1	1	0
		090104	1	1	0
		090105	1	1	0
		090106	1	1	0
		090107	0	1	1
Мењач, редуктор	неисправност, непричвршћеност, незаптивеност, некомплетност	090201	1	1	0
Полуосовине, диференцијал и осовине	постојање зазора у зглобовима и лежајевима	090301	0	1	1

	хемијско-механичка оштећења еластичних заштитника ("манжетни")	090302	1	1	0
	хемијско-механичка оштећења	090303	1	1	0
	незаптивеност	090304	1	1	0
	непричвршћеност	090305	1	1	0
Ланац, ланчаници, ремен, ременице	- постојање зазори у зглобовима - неисправност прстенова ланца - истегнутост ланца - похабани зуби ланчаника - некомплетност, непричвршћеност	090401	0	1	0
		090402	0	1	0
		090403	0	1	0
		090404	0	1	0
		090405	1	1	0

Оцена преносног механизма утврђује се визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа преносног механизма контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцјену исправности овог уређаја.

10. УРЕЂАЈИ ЗА КОНТРОЛУ И ДАВАЊЕ ЗНАКОВА

Брзиномер с путомером и светилком за осветљавање	нефункционалност	100101	1	1	0
Контролна плава лампа за дуго светло	нефункционалност	100201	1	1	0
Светлосни или звучни сигнал показивача смера	нефункционалност	100301	0	1	0
Тахограф	непостојање, нефункционалност, некомплетност, неправилан рад, неиспуњеност услова из метролошких прописа	100401	0	1	0
Ограничивач брзине	непостојање, нефункционалност, некомплетност, неправилан рад	100501	0	1	1
Остали сигнални уређаји за контролу рада појединих механизма уграђених на возилу (светлосни знак за контролу затворености врата, уређај за давање и примање знакова од путника и уређај за контролу изолованости од електричног напона)	нефункционалност, некомплетност, неправилан рад	100601	1	1	0

Оцена уређаја за контролу и давање знакова утврђује се визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа уређаја за контролу и давање знакова контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцјену исправности овог уређаја.

11. ИСПИТИВАЊЕ ИЗДУВНИХ ГАСОВА МОТОРНИХ ВОЗИЛА

Возила са активним паљењем смеше (ото мотори)	састав издувних гасова не одговара прописаним нормативима, неодговарајући фактор сагоревања ламбда	110101	0	1	1
Возила са компресивним паљењем (дизел мотори)	димност издног гаса не одговара прописаним нормативима	110201	0	1	1

Састав издувних гасова односно димност се утврђује помоћу мерног уређаја за мерење емисије издувних гасова мотора са активним паљењем односно мерног уређаја за мерење димности издувних гасова дизел мотора. Приликом обављања испитивања контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцену исправности овог уређаја.

12. УРЕЂАЈ ЗА СПАЈАЊЕ ВУЧНОГ И ПРИКЉУЧНОГ ВОЗИЛА

Механички елементи уређаја за спајање вучног и прикључног возила	• хемијско-механичка оштећења	120101	0	1	1
	• некомплетност	120102	0	1	0
	• непричвршћеност за вучно, односно прикључно возило	120103	0	1	1
	• постојање зазора	120104	0	1	1
Обртно постоље прикључног возила	• хемијско-механичка оштећења, постојање зазора, недостатак мазива	120201	0	1	1
Електрични прикључак спојке	• неисправан електрични спој	120301	0	1	1
	• нефункционалност, погрешан распоред водова	120302	0	1	1

Оцена исправности зазора се утврђује калибрима за проверу уређаја са спајање вучног и прикључног возила а контрола електричних прикључака уређајем за функционалну контролу електричних прикључака на вучним возилима за прикључна возила. Исправност осталих делова уређаја за спајање вучног и прикључног возила утврђује се визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа уређаја за спајање вучног и прикључног возила контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцену исправности овог уређаја

13. ОСТАЛИ УРЕЂАЈИ И ДЕЛОВИ ВОЗИЛА

Унутрашњост кабине, седишта и простор за путнике	• постојање делова који могу довести до повреде путника	130101	0	1	0
	• нефункционалност, непричвршћеност, механичка оштећења или некомплетност седишта	130102	1	1	0
	• неисправно унутрашње осветљење	130103	1	0	0
	• неисправно осветљење командне табле	130104	1	0	0
Уређај за вентилацију и грејање	• нефункционалност, присуство издувних гасова у кабини возила	130201	1	1	0
Врата возила	• нефункционалност, хемијско-механичка оштећења, недостатак или непричвршћеност ручица на вратима	130301	0	1	1
Покретни прозори и кровови	• нефункционалност	130401	1	0	0
Браве	• нефункционалност, неиспуњавање прописаних услова у погледу степена затварања	130501	1	1	0
	• нефункционалност уређаја за обезбеђење возила од неовлашћене употребе	130502	1	0	0
	• хемијско механичка оштећења	130503	1	1	0
Излази за случај опасности	• нефункционалност, непостојање означавања излаза, неиспуњавање прописаних захтева	130601	1	1	0
	• неприступачност	130602	0	1	0

Блатобрани	• неодговарајући, непостојање блатобрана	130701	1	1	0
	• неучвршћеност	130702	1	1	0
	• неиспуњавање прописаних услова	130703	1	1	0
	• хемијско механичка оштећења	130704	1	1	0
Браници	• неодговарајући, непостојање браника	130801	1	1	0
	• неучвршћеност	130802	1	1	0
	• неиспуњавање прописаних услова	130803	1	1	0
	• хемијско механичка оштећења	130804	1	1	0
Заштитник од подлетања	• неодговарајући, непостојење заштитника	130901	1	1	0
	• неучвршћеност	130902	1	1	0
	• хемијско механичка оштећења	130903	1	1	0
	• неиспуњавање прописаних услова	130904	1	1	0
Сигурносни појасеви	• нефункционалност, некомплетност, непостојање	131001	0	1	1
	• нефункционалност прикључака појасева	131002	0	1	0
	• оштећеност појасева	131003	0	1	0
	• неиспуњавање прописаних услова	131004	0	1	0
Уређај за давање звучних знакова	• нефункционалност, непостојање, неиспуњавање прописаних услова	131101	1	1	0
	• нефункционалност, непостојање, неиспуњавање прописаних услова код возила која имају додатне уређаје	131102	1	1	0
Степенице на возилима којима се врши превоз путника	• хемијско-механичка оштећења, неиспуњавање прописаних захтева, нефункционалност	131201	1	1	0
Додатне команде за возило којим управља особа с телесним недостацима	• нефункционалност, непостојање	131301	0	1	0
Уређај и опрема за погон возила на гас	• некомплетност, нефункционалност, незаптивеност, хемијско-механичка оштећења, неиспуњавање прописаних услова	131401	1	1	1
Специјална опрема на одређеним возилима	• нефункционалност у мери која утиче на безбедност осталих учесника у саобраћају	131501	1	1	0
Ограничивач брзине на мопедима, лаким трициклима и лаким четвороциклима	• нефункционалност, непостојање	131501	0	1	1
Регистарске таблице	• оштећеност, непостојање, непрописно постављање	131701	0	0	1
Мерење јачине звука уређаја за давање звучних знакова врши се помоћу уређаја за мерење нивоа интензитета звука. Оцена исправности ограничивача брзине на мопедима, лаким трициклима и лаким четвороциклима се врши помоћу уређаја за мерење брзине. Оцена непропусности гасне инсталације се врши помоћу уређаја за испитивање непропусности гасне инсталације. Оцена осталих уређаја и делова возила утврђује се визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа осталих уређаја и					

делова возила контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцену исправности ових уређаја.

14. ОПРЕМА ВОЗИЛА

Апарат за гашење пожара	• непостојање, неиспуњавање прописаних услова, хемијско-механичка оштећења, некомплетност, непричвршћеност	140101	1	1	0
Сигурносни троугао	• непостојање, неиспуњавање прописаних услова, хемијско-механичка оштећења, некомплетност	140201	1	1	0
Кутија прве помоћи	• непостојање, неиспуњавање прописаних услова, некомплетност	140301	1	1	0
Клинасти подметачи	• непостојање, некомплетност	140401	1	1	0
Чекић за разбијање стакла у случају потребе	• непостојање, непричвршћеност на прописано место	140501	1	1	0
Резервне сијалице	• непостојање, некомплетност, неадекватност	140601	1	1	0
Резервни точак	• непостојање, неиспуњавање прописаних услова, нефункционалност, хемијско-механичка оштећења, • непостојање или нефункционалност опреме која замењује резервни точак • хемијско-механичка оштећења носача резервног точка, непричвршћеност носача, непричвршћеност резервног точка на носачу	140701	1	1	0
		140702	1	1	0
		140703	1	1	0
Уже или полуга за вучу	• непостојање, хемијско-механичка оштећења, неиспуњавање прописаних услова	140801	1	1	0

Оцена опреме возила утврђује визуелно на основу субјективне оцене контролора. Приликом прегледа опреме возила контролори могу користити сву опрему која им је неопходна за правилну оцену исправности овог уређаја.

НАЗИВ и КОД привредног друштва, односно огранкаПОТВРДА О ТЕХНИЧКОЈ ИСПРАВНОСТИ ВОЗИЛАИД број

A	Регистарска ознака	
B	Датум прве регистрације	
C.1	Ималац саобраћајне дозволе	
C.1.1	Презиме/Презимена или назив правног субјекта	
C.1.2	Име	
C.1.3	Адреса	
C.3	Подаци о кориснику возила	
C.3.1	Презиме/Презимена или назив правног субјекта	
C.3.2	Име	
C.1.3	Адреса	
D.1	Марка	
D.2	Тип	
D.3	Тип/варијанта/верзија	
D.4.	Комерцијална ознака (модел)	
E	Идентификациона ознака (VIN)	
F.1	Највећа дозвољена маса (kg)	
G	Маса (kg)	
J	Врста	
K	Решење о одобрењу	
L	Број осовина	
P.1	Радна запремина мотора (cm ³)	
P.2	Снага мотора (kW)	
P.3	Погонско гориво	
Q	Однос снаге/маса возила (kW/kg)	
R	Боја	
S.1	Број места за седење	
S.2	Број места за стајање	
	Година производње	
	Уверење о испитивању појединачно произведеног или преправљеног возила	
	Дозвољена осовинска оптерећења по осовинама, за возила чије је осовинско оптерећење сопствене масе веће од дозвољеног оптерећења	
	Димензије возила	

ВОЗИЛО ЈЕ ТЕХНИЧКИ ИСПРАВНО

Датум вршења техничког прегледа

Име и презиме контролора и потпис

М П

НАЗИВ и КОД привредног друштва, односно огранкаИЗВЕШТАЈ О УТВРЂЕНОМ СТАЊУ ВОЗИЛА

ИД број	
---------	--

Врста техничког прегледа	
--------------------------	--

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ

Идентификациона ознака (VIN)	
Регистарска ознака	
Врста	
Подврста	
Марка	
Тип/варијанта/верзија	
Комерцијална ознака	

УТВРЂЕНЕ НЕИСПРАВНОСТИ

Назив дела уређаја	Неисправност	Степен неисправности

ВОЗИЛО ЈЕ ТЕХНИЧКИ НЕИСПРАВНО**СТЕПЕН НЕИСПРАВНОСТИ ВОЗИЛА:**

--

Датум вршења техничког прегледа:

Име и презиме контролора и потпис

НАЗИВ и КОД привредног друштва, односно огранкаИЗВЕШТАЈ О УТВРЂЕНИМ ТЕХНИЧКИМ КАРАКТЕРИСТИКАМА ВОЗИЛА

ИД број	
---------	--

Датум	
-------	--

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ

Идентификациона ознака (VIN)	
Регистарска ознака	
Врста	
Подврста	
Марка	
Комерцијална ознака (модел)	
Ознака мотора	
Пређену пут (km)	

**ПОДАЦИ О НАДЛЕЖНОМ ОРГАНУ КОЈИ ЈЕ ЗАХТЕВАО
УТВРЂИВАЊЕ ТЕХНИЧКИХ КАРАКТЕРИСТИКА**

Назив органа	
Број захтева	
Датум	

ПОДАЦИ О ВЛАСНИКУ ВОЗИЛА

Презиме/Презимена или назив правног лица	
Име	
ЈМБГ (МБ)	

ПОДАЦИ О КОРИСНИКУ ВОЗИЛА

Презиме/Презимена или назив правног лица	
Име	
ЈМБГ (МБ)	

ПОДАЦИ О СТРАНЦИ

Презиме	
Име	
Регистарски број личне карте странке, односно другог документа за странце	

УТВРЂЕНЕ ТЕХНИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ

Техничка карактеристика	Утврђено стање

Име и презиме контролора и потпис:

1. _____

НАПОМЕНА

НАЗИВ и КОД привредног друштва, односно огранкаЗАПИСНИК О ИЗВРШЕНОМ ТЕХНИЧКОМ ПРЕГЛЕДУ ВОЗИЛА

ИД број	
---------	--

ИСПУЊЕНОСТ УСЛОВА ЗА ВРШЕЊЕ ТЕХНИЧКОГ ПРЕГЛЕДА ВОЗИЛА

ДА	НЕ
----	----

Врста техничког прегледа	
--------------------------	--

Датум и време почетка	
-----------------------	--

Датум и време завршетка	
-------------------------	--

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ

Идентификациона ознака (VIN)	
Регистарска ознака	
Врста	
Подврста	
Марка	
Тип/варијанта/верзија	
Комерцијална ознака (модел)	
Датум прве регистрације	
Највећа дозвољена маса (kg)	
Маса (kg)	
Носивост (kg)	
Решење о одобрењу	
Уверење о испитивању појединачно произведеног или преправљеног возила	
Број осовина	
Дозвољена осовинска оптерећења по осовинама, за возила чије је осовинско оптерећење сопствене масе веће од дозвољеног оптерећења	
Ознака мотора	
Радна запремина мотора (cm ³)	
Снага мотора (kW)	
Погонско гориво	
Однос снага/маса возила (kW/kg)	
Код боје	
Број места за седење	
Број места за стајање	
Највећа конструктивна брзина (km/h) за мопед, лаке трицикле, лаке четворацикле, мотокултиваторе и радне машине	
Година производње	
Ознаке пнеуматика	
Димензије возила (обавезно за возила чије су димензије изнад највећих дозвољених димензија)	
Пређену пут (km)	

ПОДАЦИ О ВЛАСНИКУ ВОЗИЛА

Презиме/Презимена или назив правног лица	
Име	
ЈМБГ (МБ)	

ПОДАЦИ О КОРИСНИКУ ВОЗИЛА

Презиме/Презимена или назив правног лица	
Име	
ЈМБГ (МБ)	

ПОДАЦИ О СТРАНЦИ

Презиме	
Име	
Регистарски број личне карте странке, односно другог документа за странце	

ПОДАЦИ О ЛИЦУ КОЈЕ ЈЕ НАЛОЖИЛО КОНТРОЛНИ ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД

Презиме	
Име	
Број службене легитимације	

ОЦЕНА ТЕХНИЧКЕ ИСПРАВНОСТИ ВОЗИЛА

ДА	НЕ
----	----

СТЕПЕН НЕИСПРАВНОСТИ ВОЗИЛА

--

Име и презиме контролора и потпис:

2. _____

3. _____

КОД И СТЕПЕН ТЕХНИЧКЕ НЕИСПРАВНОСТИ УРЕЂАЈА И ОПРЕМЕ

[illegible]

НАПОМЕНА

НАЗИВ И КОД привредног друштва, односно огранкаЗАПИСНИК О УТВРЂИВАЊУ ТЕХНИЧКИХ КАРАКТЕРИСТИКА ВОЗИЛА

ИД број	
---------	--

Датум и време почетка	
Датум и време завршетка	

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ

Идентификациона ознака (VIN)	
Регистарска ознака	
Врста	
Подврста	
Марка	
Тип/варијанта/верзија	
Комерцијална ознака (модел)	
Датум прве регистрације	
Највећа дозвољена маса (kg)	
Маса (kg)	
Носивост (kg)	
Решење о одобрењу	
Уверење о испитивању појединачно произведеног или преправљеног возила	
Број осовина	
Дозвољена осовинска оптерећења по осовинама, за возила чије је осовинско оптерећење сопствене масе веће од дозвољеног оптерећења	
Ознака мотора	
Радна запремина мотора (cm ³)	
Снага мотора (kW)	
Погонско гориво	
Однос снага/маса возила (kW/kg)	
Код боје	
Број места за седење	
Број места за стајање	
Највећа конструктивна брзина (km/h) за мопед, лаке трицикле, лаке четвороцикле, мотокултиваторе и радне машине	
Година производње	
Ознаке пнеуматика	
Димензије возила (обавезно за возила чије су димензије изнад највећих дозвољених димензија)	
Пређену пут (km)	

ПОДАЦИ О ВЛАСНИКУ ВОЗИЛА

Презиме/Презимена или назив правног лица	
Име	
ЈМБГ (МБ)	

ПОДАЦИ О КОРИСНИКУ ВОЗИЛА

Презиме/Презимена или назив правног лица	
Име	
ЈМБГ (МБ)	

ПОДАЦИ О СТРАНЦИ

Презиме	
Име	
Регистарски број личне карте странке, односно другог документа за странце	

ПОДАЦИ О НАДЛЕЖНОМ ОРГАНУ КОЈИ ЈЕ ЗАХТЕВАО УТВРЂИВАЊЕ ТЕХНИЧКИХ КАРАКТЕРИСТИКА

Назив органа	
Број захтева	
Датум	

УТВРЂЕНЕ ТЕХНИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ

Техничка карактеристика	Утврђено стање

Име и презиме контролора и потпис:

4. _____
5. _____
- _____
- _____

НАПОМЕНА

[illegible]

[illegible]