

На основу члана 7. и 246. Закона о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, Министар за инфраструктуру доноси

П Р А В И Л Н И К
О ПОДЕЛИ МОТОРНИХ И ПРИКЉУЧНИХ ВОЗИЛА И ТЕХНИЧКИМ УСЛОВИМА
ЗА ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈУ НА ПУТЕВИМА

I ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Овим Правилником се прописују подела, класификација и дефиниције 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.

Овај Правилник се не односи на возила:

1. чија највећа конструктивна брзина не прелази 6 km/h,
2. која се користе за такмичења на путевима и ван њих,
3. са посебном дозволом за испитивање на путу,
4. платформе за превоз вангабаритних терета,
5. војна возила,

За возила 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 која нису декларисана као возила категорије L1, примењују се одредбе за бицикле.

Члан 2.

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

Произвођач возила односно његов заступник мора уз свако новопродато возило издати купцу одговарајућу потврду о саобразности (COC – Certificate of conformity).

Члан 3.

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.

Под малосеријском производњом из става један овог члана сматра се производња при којој се годишње не произведе више од 75 возила категорије M1 истог типа, односно 250 возила категорија M2 и M3, 500 возила категорије N1, 250 возила категорија N2 и N3, 500 возила категорија O1 и O2, 250 возила категорија O3 и O4 и до 100 возила категорија L, 150 возила категорије T, 50 возила категорије C и 75 возила категорије R.

Члан 4.

Под појединачном и малосеријском производњом подразумева се и таква преправка постојећег возила која мења његов облик на такав начин да се не могу препознати основни произвођач, тип или варијанта возила а да је при томе употребљена цела шасија или комплетан носећи део каросерије са утиснутим VIN бројем.

За годину производње возила произведених на овај начин узима се година производње основног модела.

Члан 5.

Када се за појединачну или малосеријску производњу користе делови, опрема или мотор који су већ били коришћени а то не обухвата шасију или носећи део каросерије са утиснутим VIN бројем, тада се такво возило сматра новопроизведеним.

Члан 6.

Возила која су преправљена (осим уградње уређаја за алтернативна погонска горива) морају одговарати условима из овог правилника и препорукама произвођача, с тим да уграђени делови и опрема возила морају бити усаглашени са једнообразним техничким условима.

Возила која су преправљена да могу користити другу врсту горива (нпр. течни нафтни гас - TNG, компримовани природни гас - KPG) и опрема која је у њих уграђена, морају одговарати условима из овог правилника, односно правилницима о једнообразним техничким условима.

Члан 7.

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

Члан 8.

Теретна возила намењена за вршење рада која тај рад не врше у току кретања у саобраћају (дизалице, аутомобил за рушење зграда и сл.), морају поседовати опрему која обезбеђује уређаје за рад у путном положају, тако да не могу да угрозе безбедност других учесника у саобраћају.

Члан 9.

Поједини појмови употребљени у овом Правилнику имају следеће значење:

„Једнообразни технички услови“ су прописи, са изменама и допунама, по којима се врши хомологација делова возила, опреме за возила и типско одобравање целог возила.

“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

“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.

„Укупна маса возила“ је маса возила и маса којом је возило оптерећено (лица и терет).

„Највећа дозвољена маса возила“ је збир масе возила и носивости возила.

„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.

„Носивост возила“ је маса до које се возило може оптеретити према декларацији произвођача при чему се у ту масу рачуна и вертикално оптерећење које возило прима од прикључног возила.

“Место за седење” је седиште или простор без седишта са доступним елементима за монтажу седишта или простор без седишта са доступним прикључцима сигурносних појасева, при чему се доступним елементима за монтажу седишта и прикључцима сигурносних појасева сматрају они елементи и прикључци који нису механички онеспособљени.

“Највећа конструктивна брзина” је највећа брзина коју возило може да развије под условима које је декларисао произвођач.

“Предња страна возила” је површ видљива из тачке која се налази на подужној оси возила на растојању од 20 m испред посматраног возила.

„Ветробран“ је окно на предњој страни моторних возила категорија М и N .

“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 подужну осу возила а која пролази кроз наслон седишта возача у положају за вожњу.

“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.

“Аутобус” је моторно возило категорија М2 или М3 намењено за скупни превоз путника.

“Зглобни аутобус” је возило категорија М2 или М3 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.

„Тегљач“ је возило категорије N намењено за вучу полуприколица.

„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.

“Хомологација” возила, опреме или делова возила је поступак провере типа, њихове усклађености са захтевима одговарајућих правилника ЕСЕ R./WP 29, односно одговарајућих прописа ЕУ, издавања одговарајућих прописаних докумената и праћење серијске производње ради обезбеђивања саобразности са хомологованим типом.

„Клиренс“ је најмања висина чврстих делова возила, између точкова, изнад стајне површине.

„Ширина трага“ је најмање растојање унутрашњих површина точкова исте осовине.

„Мотор са предпуњењем“ је мотор код којег ваздух или смеша ваздуха и горива у цилиндри улази под повећаним притиском у односу на атмосферски, на пример компресорски или турбокомпресорски мотори.

„Кочни систем са потпуним серво дејством“ је систем у коме се серво дејство остварује неодвојиво од начина остваривања сила које делују на елементе кочења, енергија потребна за остваривање процеса кочења не добија се од мишићне снаге возача.

„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.

„Тип возила“ означава возила исте категорије која се не разликују по следећим основним карактеристикама:

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

„Варијанта типа возила“ означава возила истог типа која се не разликују по следећем:

- 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

Члан 10.

Под уређајима на моторним и прикључним возила 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 испуштање издувних гасова;
8. уређаји за спајање вучног и прикључног возила;
9. Погонски уређај – мотор

Остали уређаји од посебног значаја за безбедност саобраћаја: каросерија, точкови, кабина за возача и простор за путнике, пнеуматици, 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 и опрема возила.

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

1. Резервни точак
2. Апарат за гашење пожара
3. Знак за обележавање возила заустављеног на коловозу пута
4. Опрема за пружање прве помоћи (кутија прве помоћи)
5. Клинасти подметачи
6. Чекић за разбијање стакла
7. Резервне сијалице
8. Рефлектујући прслук
9. Уже или полуга за вучу
10. Зимска опрема
11. Заштитна кацига

II КЛАСИФИКАЦИЈА ВОЗИЛА

Члан 11.

У смислу овог правилника возила се ближе категоришу. Категорију возила, класу возила, облик каросерије, тип возила, варијанту типа возила и верзију типа, декларише произвођач возила.

Члан 12.

КАТЕГОРИЈА L - МОПЕДИ, МОТОЦИКЛИ, ТРИЦИКЛИ И ЧЕТВОРОЦИКЛИ

Категорија L1 - мопед:

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.

Категорија L2 - лаки трицикл:

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.

Категорија L3 – мотоцикл:

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.

Категорија L4 – мотоцикл са бочним седиштем:

Возило са три точка асиметрично распоређена у односу на подужну 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.

Категорија L5 - тешки трицикл:

Возила на три точка симетрично распоређена у односу на подужну 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.

Категорија L6 - лаки четвороцикл:

Моторна возила с 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 а који имају мотор:

- чија радна запремина за моторе са унутрашњим сагоревањем (СУС мотори) са погоном на бензин не прелази 50 cm³.
- чија највећа нето снага не прелази 4 kW за СУС моторе са другом врстом погонског горива
- чија највећа стална номинална снага не прелази 4 kW за електромоторе.

Категорија L7 - тешки четвороцикл:

Моторна возила с четири точка који не одговарају условима из категорије 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, и чија највећа нето снага мотора не прелази 15 kW.

Члан 13.**КАТЕГОРИЈА М - ВОЗИЛА ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА**

Моторна возила која имају најмање четири точка конструисани за превоз путника

Категорија М1 – путничко возило:

Возила категорије М која имају највише 8 седишта не рачунајући седиште за возача.

Категорија М2 – лаки аутобус:

Возила категорије М која имају више од осам седишта не рачунајући седиште возача, и имају највећу дозвољену масу која не прелази 5 t.

Категорија М3- тешки аутобус:

Возила категорије М која имају више од осам седишта не рачунајући седиште возача, и имају највећу дозвољену масу која прелази 5 t.

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

- (i) једну или више од три класе (Класа I, Класа II, Класа III)
- (ii) једну од две класе (Класа А, Класа Б)

Класа I - градски аутобус:

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:

Аутобус који поред места за седење има места за стајање искључиво на пролазу између седишта.

Класа III – међуградски аутобус:

Аутобус који има искључиво места за седење.

Класа А – градски и приградски аутобус:

Возила конструисана да возе путнике који стоје; возило из те класе има седишта и може да има додатке за путнике који стоје.

Класа Б – међуградски аутобус:

Возила која нису намењена за превоз путника који стоје; возила ове класе немају додатке за путнике који стоје.

Класа А обухвата класе I и II.

Зглобни аутобус је возило које се састоји од два или више јасно раздвојених делова који су међусобно повезани; путничка одељења сваке секције међукомуницирају тако да путници могу да се слободно крећу између њих; делови су чврсто повезани тако да могу бити одвојени једино операцијом која захтева капацитете који се нормално налазе једино у радионицама. Аутобуси који укључују две или више неодвојивих али јасно дефинисаних јединица требало би да се третирају као једно возило.

Члан 14.**КАТЕГОРИЈА N – ТЕРЕТНА ВОЗИЛА**

Возила на моторни погон са најмање четири точка, која су намењена за превоз терета, вршење рада или вучу полуприколица (тегљач).

Категорија N1 – лако теретно возило:

Возила категорије N чија највећа дозвољена маса не прелази 3,5 t.

Категорија N2 - средње теретено возило:

Возила категорије N која имају највећу дозвољену масу која прелази 3,5 t али не прелази 12 t.

Категорија N3 – тешко теретно возило:

Возила категорије N која имају највећу дозвољену масу која прелази 12 t.

У случају возила намењеног за вучу полуприколица, маса која ће бити разматрана за класификацију возила је највећа дозвољена маса овог возила.

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

Члан 15.**КАТЕГОРИЈА О – ПРИКЉУЧНА ВОЗИЛА****Категорија O1 - лако прикључно возило:**

Прикључна возила чија највећа дозвољена маса не прелази 0,75 t.

Категорија O2 – мало прикључно возило:

Прикључна возила 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.

Категорија O3 – средње прикључно возило:

Прикључна возила 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.

Категорија O4 – велико прикључно возило:

Прикључна возила 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.

Осим тога, прикључна возила категорија O2, O3 и O4 разврставају се у класе:

„Полуприколица“ - је прикључно возило, на којем су све осовине постављене иза његовог тежишта (одређеног при равномерно оптерећеном возлу), и које је опремљено уређајем који обезбеђује пренос хоризонталних и вертикалних силе на вучно возило, и при чему једна или више осовина могу бити погођене са вучног возила.

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

„Приколица са централном осовином“ - је прикључно возило, опемљено 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 1.000 daN (које је мање), преноси на вучно возило, и при чему једна или више осовина могу бити погођене са вучног возила.

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 16.

Облик каросерије возила М, N и О

1. Путничка возила (M1)

AA лимузина

AB лимузина са задњим вратима.

AC караван (station wagon, estate car)

AD купе

AE кабриолет

AF вишенаменско возило:

моторно возило које не одговара класама AA до AE намењено за превоз путника и њиховог пртљага односно робе у истом простору. Но ако овакво возило испуњава оба следећа услова:

(i) број места за путнике (без возача) није већи од шест;

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

При чему је:

P = највећа дозвољена маса у kg

M = маса возила спремног за вожњу у kg

N = број путничких места за седење.

тада такво возило не потпада у категорију M1.

2. Моторна возила категорија M2 или M3

Возила класе I

CA једноспратни

CB Двоспратни

CC Зглобни једноспратни

CD зглобни двоспратни

CE нископодни једноспратни

CF нископодни двоспратни

CG зглобни нископодни једноспратни

CH зглобни нископодни двоспратни

Возила класе II

CI једноспратни

CJ двоспратни

CK зглобни једноспратни

CL зглобни двоспратни

CM нископодни једноспратни
CN нископодни двоспратни
CO зглобни нископодни једноспратни
CP зглобни нископодни двоспратни

Возила класе III
CQ једноспратни
CR двоспратни
CS зглобни једноспратни
CT зглобни двоспратни

Возила класе A
CU једноспратни
CV нископодни једноспратни

Возила класе B
CW једноспратни

3. Моторна возила категорије N
BA камион
BB фургон
BC тегљач
BD возило за вучу (друмски трактор)

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

(i) број путничких места није већи од 6 и

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

Тада се ово возило не сматра возилом категорије N.

Ако возило дефинисано као BA, BB чија највећа дозвољена маса прелази 3 500 kg, или као BC или BD одговара најмање једном од следећих услова:

(i) број путничких места прелази 8 или

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

Тада се ово возило не сматра возилом категорије N.

4. Возила категорије O
DA Полуприколица
DB приколица
DC приколица са централном осовином

5. Специјално возило

Специјална возила су возила категорије M, N или O изведено за одређене функције са посебно уређеном каросеријом, снабдевену уређајима или опремом за обављање тих функција

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 специјано возило категорије 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:

- седишта и сто
- лежај који може бити претворен из седишта
- кухињска опрема, и
- простор за смештај пртљага

Приколица за становање је специјано возило категорије 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:

- седишта и сто
- лежај који може бити претворен из седишта
- кухињска опрема, и
- простор за смештај пртљага

Блиндирана возила су специјална возила намењена за заштиту путника и/или терета са стално уграђеном антибалистичком заштитом.

Амбулантно возило је специјално моторно возило категорије M намењено за транспорт болесних или повређених лица и опремљено специјалном опремом за такву намену. Амбулантно возило мора бити усклађено са стандардом SRPS M.N7. 051, SRPS M.N7. 054.

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

КАТЕГОРИЈА Т - ТРАКТОРИ

Члан 17.

Трактор је моторно возило које је према конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за гурање, вучење, ношење или погон измењивих прикључака за извођење пољопривредних, шумских или других радова и за вучу прикључних возила.

Категорија T1

Трактори 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.

Категорија T2

Трактори 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 клиренс није већи 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.

Категорија Т3

Трактори са точковима чија највећа брзине не прелази 40 km/h и маса возила спремног за вожњу не прелази 600 kg.

Категорија Т4

Трактори посебних намена чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h.

Категорија Т5

Трактори са точковима чија највећа конструктивна брзина прелази 40 km/h

Категорија Тm – мотокултиватори

Мотокултиватор је моторно возило чији погонски део према конструкцији, уређајима склоповима и опреми намењен и оспособљен за гурање, вучење, ношење или погон изменљивих прикључака за извођење пољопривредних радова и који не може развити брзину већу од 30 km/h и чија снага мотора не прелази 15kW.

Категорија Tr – радне машине

Радна машина је моторно возило које је према конструкцији, уређајима, склоповима и опреми искључиво намењено и оспособљено за извођење одређених радова (комбајн, ваљак, грејдер, утоваривац, ровокопац, виљушкар и сл.) и чија највећа конструктивна брзина кретања не прелази 45 km/h.

КАТЕГОРИЈА R - ПРИКЉУЧНО ВОЗИЛО ТРАКТОРА

Члан 18.

Прикључно возило намењено да буде вучено од стране трактора.

Категорија R1

Прикључно возило чија највећа дозвољена маса не прелази 1500 kg.

Категорија R2

Прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 1,5 t али не прелази 3,5 t.

Категорија R3

Прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t али не прелази 21 t.

Категорија R4

Прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 21 t.

Свака категорија прикључних возила трактора може имати додатну ознаку „а“ или „б“, према највећој конструктивној брзини:

„а“ за прикључна возила чија је највећа брзина највише 40 km/h.

„б“ за прикључна возила чија је највећа брзина изнад 40 km/h.

ТЕРЕНСКА ВОЗИЛА - КАТЕГОРИЈА G

Члан 19.

Теренска возила су возила категорија M и N која су оспособљена за кретање ван пута и задовољавају захтеве одговарајућег правилника.

Ознаке М и N могу бити комбиноване са ознаком G.

На пример, возило категорије N1 које је намењено за теренску употребу може бити означено као N1G.

Категорија возила G није самостална него допунска категорија и може бити употребљена искључиво као допуна категорије возила M или N.

III ДИМЕНЗИЈЕ И МАСЕ ВОЗИЛА

Члан 20.

Највећа дозвољена дужина возила износи:

1. моторног возила осим аутобуса и возила категорије L - 12,00 m
2. возила категорије O и R - 12,00 m (дужина приколице је мерена од вучног ока руде до краја возила а дужина полуприколице је мерена од осе вучног чепа до краја приколице)
3. аутобуса са две осовине - 13,50 m
4. аутобуса са најмање три осовине - 15,00 m
5. зглобног аутобуса - 18,75 m
6. возила категорије L - 4,00 m

Највећа дозвољена дужина скупа возила износи:

1. тегљача са полуприколицом - 16,50 m
2. вучног возила са приколицом - 18,75 m
3. скуп возила намењен за превоз конテナ или возила, - 21,00 m

Удаљеност било које тачке на предњем делу полуприколице и осе вучног чепа полуприколице не сме бити већа од - 2,04 m.

Размак између задње осовине вучног возила и предње осовине приколице и прикључног возила са централном осовином не сме бити мањи од – 3,00 m.

Највећи дозвољени препуст може износити највише 63% укупног размака осовина.

Највећа дозвољена толеранција у дужини возила износи 0,5% од прописаних вредности.

Члан 21.

Највећа дозвољена ширина возила износи 2,55 m, осим:

1. радна машина - 3,00 m
2. возила категорија N и O са надограђеном хладњачом са зидом дебљине преко 45 mm износи - 2,6 m.
3. возило категорије N које има изменљиве уређаје за одржавање путева - 3,00 m

Изузетно од одредаба претходних ставова 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.

Сви зглобно или еластично везани делови из претходног става овог члана, кад се преклопе уз чврсту контрукцију 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 22.

Највећа дозвољена висина возила - 4,0 м, осим возила категорије L - 2,5 m.

Члан 23.

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, а тачка најближа центру ротације по кругу пречника од најмање 10,6 m.

Члан 24.

Највећа дозвољена укупна маса моторног возила и скупа возила - 40 t*.

Укупна маса моторног возила не сме да прелази следеће вредности:

1. Двоосовинско моторно возило - 18 t
2. Троосовинско моторно возило - 26 t
3. Четвороосовинско моторно возило са две управљајуће осовине - 32 t
при чему максимално осовинско оптерећење било које осовине не прелази 9,5 t
4. Троосовински зглобни аутобус - 28 t
5. Лаки трицикл - 0,57 t
6. Тешки трицикл - 1,3 t
7. Тешки трицикл за превоз терета - 2,5 t
8. Лаки четвороцикл - 0,55 t
9. Тешки четвороцикл за превоз лица - 0,60 t
10. Тешки четвороцикл за превоз терета - 1,55 t

Укупна маса приколица не сме да прелази:

1. Једноосовинска приколица - 10 t
2. Двоосовинска приколица - 18 t
3. Троосовинска приколица - 24 t

Укупна маса скупа возила не сме да прелази:

1. Скуп возила са 5 или 6 осовина:
 - 1.1. двоосовинско моторно возило с троосовинском приколицом - 40 t
 - 1.2. троосовинско моторно возило с дво или троосовинском приколицом - 40 t
2. Тегљач с полуприколицом с укупно 5 или 6 осовина:
 - 2.1. двоосовински тегљач с троосовинском полуприколицом - 40 t
 - 2.2. троосовински тегљач с дво или троосовинском полуприколицом - 40 t
 - 2.3. троосовински тегљач с дво или троосовинском полуприколицом када превози 40-стопни ИСО контејнер као комбиновану превозну операцију (јединицу) - 44 t*
3. Скуп возила с четири осовине који се састоји од двоосовинског моторног возила и двоосовинске приколице - 36 t

4. Тегљач 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 погонска осовина опремљена удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем).

Члан 25.

Осовинско оптерећење возила односно скупа возила у стању мировања на хоризонталној подлози не сме прелазити:

1. једна гоњена осовина - 10 t

2. једна погонска осовина - 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:

3.1. мањи од 1,0 m - 11,5 t

3.2. од 1,0 m до 1,3 m - 16 t

3.3 од 1,3 m до 1,8 m - 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. мањи од 1,0 m - 11 t

4.2. од 1,0 m до 1,3 m - 16 t

4.3. од 1,3 m до 1,8 m - 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 - 21 t

5.2. од 1,3 m до 1,4 m - 24 t

5.3. од 1,4 m до 1,8 , - 27 t

при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t

На погонске тачке возила категорије 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.

На тачке управљачке осовине возила категорије L, M и N, ако је возило оптерећено и у мировању на хоризонталној површини, мора деловати најмање једна петина укупне масе возила.

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

Члан 26.

Највећа укупна маса возила са точковима без пнеуматика износи за возило које има точкове са наплатима од метала, пуне гуме, пластике или сличног материјала, и то са:

1. једном осовином - 1,2 t;
2. две осовине - 3,0 t.

Наплати од метала, пуне гуме, пластике или сличног материјала морају бити равни. Елементи којим су наплати причвршћени морају имати равну главу и не смеју да буду ван равни наплата.

Члан 27.

Однос бруто снаге мотора изражене у киловатима и највеће дозвољене масе возила односно скупа возила изражене у тонама, мора бити 5 kW/t осим тегљача код којег мора бити већа од 2,2 kW/t.

IV УРЕЂАЈИ НА МОТОРНИМ И ПРИКЉУЧНИМ ВОЗИЛИМА

1. Уређаји за управљање возилом

Члан 28.

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.

Уређај за управљање моторним возилом, осим радних машина, мора бити такав да се предњи точкови возила који се налазе у положају заокретања, при кретању возила по хоризонталној равnoj површини, после ослобађања команде управљача, сами враћају ка положају за праволинијско кретање.

2. Уређаји за заустављање возила

Члан 29.

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 подужним нагибом на коме је предвидјено кретање тог возила.

Кочни систем мора да задовољи све техничке услове прописане једнообразним техничким условима, односно услове прописане овим правилником.

Члан 30.

Кочне облоге не смеју да садрже азбест.

Члан 31.

Код возила која су опремљена пнеуматичким кочним системима, морају да постоје контролни прикључци за испитивање притиска ваздуха ради одређивања сила кочења на свакој осовини у току коришћења возила:

- У сваком независном кругу кочног система, на најближем и најприступачнијем месту најнеповољније постављеног кочног цилиндра са становишта мерења времена одзива према одговарајућем Правилнику.
- Код кочних система у којима постоје уређаји за модулацију притиска према одговарајућем Правилнику, испред и иза овог уређаја, на најближем доступном месту. Ако је овај уређај пнеуматички управљан, потребно је да постоји допунски контролни прикључак ради симулирања оптерећеног стања. Уколико овакав уређај не постоји, довољан је један контролни прикључак који треба да буде еквивалентан напред поменутом прикључку постављеном иза регулатора.

Контролни прикључци треба да буду тако постављени да може лако да им се приђе са земље или из возила:

- На најближем и најприступачнијем месту код најнеповољније постављеног уређаја за смештај енергије у складу са одговарајућим Правилником.
- У сваком независном кругу кочног система, како би се омогућила провера улазног и излазног притиска целог преносног вода.

Контролни прикључци треба да буду у складу са т. 4 стандарда ИСО 3583:1984.

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

Треба да се омогући развијање највеће силе кочења при статичким условима на уређају са ваљцима за мерење силе кочења.

За возила са пнеуматичким кочним системима морају да буду обезбеђени подаци у складу са захтевима једнообразних техничких услова. При чему је обухваћена и декларација референтних сила кочења. 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 32.

Систем за кочење остварује следеће функције, под условима предвиђеним у овом правилнику:

1. Радно кочење;
2. Помоћно кочење;
3. Паркирно кочење;
4. Дуготрајно успоравање.

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 подужним нагибом на коме је предвидјено кретање тог возила. Мора да буде омогућено постепено мењање тог кочног дејства. Мора да буде омогућено да возач

оствари ово кочно дејство са свог седишта, без скидања руку са команде уређаја за управљање.

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 мора бити слободна ради управљања возилом.

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.

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

Члан 33.

Противблокирајући систем (у даљем тексту: АБС) је део радног кочења који аутоматски регулише проклизавање точкова, у правцу обратања, за време кочења.

У случају отказа АБС радно кочење мора обезбедити прописане функције и задовољити прописане нормативе кочења.

Сва возила категорија М2, М3, N2, N3, O3 и O4. регистрована први пут након 01.01.2010. године, морају да буду опремљена системом против блокирања точкова при кочењу.

Контрола исправности АБС мора бити обезбеђена путем оптичког индикатора који мора бити у видном пољу возача.

Моторно возило, са АБС-ом, 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 АБС прикључног возила.

Члан 34.

Радно кочење морају имати сва возила осим:

1. прикључних возила категорије O1.
2. прикључних возила категорије R1 највеће дозвољене масе до 1,5 t, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу.
3. прикључних возила категорије R2 највеће дозвољене масе до 3 t, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу и када је прикључно возило означено знаком ограничења брзине до 30 km/h.

Радно кочење са инерцијом командом на прикључним возилима, осим на полуприколицама, може бити изведено за категорије:

1. O1 и O2,
2. R2 највеће дозвољене масе до 3,5 t,
3. R3 највеће дозвољене масе до 8 t када је прикључно возило означено знаком ограничења брзине до 25 km/h и када радно кочење делује на точкове задње осовине.

4. R3 највеће дозвољене масе до 8 t када је прикључно возило означено знаком ограничења брзине до 40 km/h и када радно кочење делује на све точкове приколице.

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

Паркирно кочење морају имати: сва возила осим возила категорија L1, L2, L3, L4, L6 и O1.

Члан 35.

Систем за дуготрајно успоравање морају да имају сва моторна возила категорије M3 и остала моторна возила преко 9 t највеће дозвољене масе, чија је највећа конструктивна брзина већа од 40 km/h, ако само под тим условом испуњавају захтеве једнообразних техничких услова.

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.

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.

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

Систем за дуготрајно успоравање може бити активиран од стране ограничавача брзине у циљу одржавања највеће подешене ограничене брзине возила.

Члан 36.

Радно, помоћно и паркирно кочење моторних возила, осим на возилима категорија L и T, се изводе са најмање две независне команде, с тим што радно и паркирно кочење не могу имати исту команду.

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.

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.

Радно кочење прикључног возила, осим возила са инерцијом командом, мора да буде активирано истом оном командом којом се активира и радно кочење вучног возила.

Поред тога, 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 37.

Кочни систем мора бити заптивен ради спречавања непотребног губитка кочног флуида. Заптивеност се испитује на прописан начин.

Ако се у кочном систему користи пренос кочне команде помоћу електричне енергије, онда такав кочни систем мора да задовољи све прописане перформансе за односну категорију 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.

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.

Радно кочење са делимичним серво дејством, на моторним возилима, мора, у случају отказа тог серво механизма, обезбедити кочење са оствареним нормативима за помоћно кочење.

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.

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 38.

Прикључна возила која имају радно кочење са пнеуматичким преносним механизмом, осим возила категорије R, 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.

Прикључна возила 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 овим уређајем ако су опремљена додатним везама (ланци, челично уже...) 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.

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

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.

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.

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 39.

Радно кочење возила категорија L, M, N и прикључних возила категорија O мора дејствовати на све токове.

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

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

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

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

Члан 40.

Возила категорија 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.

Системи радног кочења из претходног става, могу имати заједничку команду кочења под условом да отказ у једном кочном систему не утиче на ефикасност другог.

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

Члан 41.

Возила категорија L2, L5, L6 и L7 морају бити опремљена:

1. Са 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.

Возила категорије 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 тачки 1.

Члан 42.

Возила категорије 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.

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

Члан 43.

Возила категорије Т морају имати радно и паркирно кочење. Радно кочење мора деловати на оба точка најмање једне осовине.

Возило категорије Т 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.

Код возила категорије Т 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 с успорењем које износи бар 50 % од норматива за радно кочење.

Возила категорије Т_m 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.

Возила категорије Т_g морају да имају радно кочење.

Члан 44.

За потребе овог правилника, прописане вредности средњег успорења се изједначавају са кочним коефицијентом који представља однос успорења возила и убрзања земљине теже, а изражава се у процентима, при чему се за убрзање земљине теже узима вредност од 10 m/s².

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.

КАТЕГОРИЈА ВОЗИЛА	РАДНО КОЧЕЊЕ			ПОМОЋНО КОЧЕЊЕ**		
	Кочни коефицијент	Сила активирања		Кочни коефицијент	Сила активирања	
		Ножно активирање	Ручно активирање		Ножно активирање	Ручно активирање
	$K_p \geq [\%]$	$F \leq [\text{даН}]$	$F \leq [\text{даН}]$	$K_p \geq [\%]$	$F \leq [\text{даН}]$	$F \leq [\text{даН}]$
L	40	50	20	20	50	20
M1	50	50	-	20	50	40
M2,M3	50	70	-	20	70	60
H	45	70	-	20	70	60
O	40	$P_K \leq 6,5$ бар*	-	20	-	-
T	25	60	40	-	-	-
R	25	-	-	-	-	-

„РК“ је притисак у командном воду приликом кочења у двоводним пнеуматичким системима.

Вредности за „ПОМОЋНО КОЧЕЊЕ“ у Табели 1 дато је за случај када је помоћно кочење изведено као посебан систем.

Нормативи кочног коефицијента из става 2. 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.

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.

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

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

Нормативи из ставова 2. и 5. овог члана примјењују се, приликом испитивања уређајем за мерење кочних сила, при чему се кочни коефицијент рачуна као однос збира највећих сила кочења (измерених, односно измерених и коригованих одговарајућим факторима...) по обиму сваког од точкова и укупне масе возила, и изражава се у процентима.

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.

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.

Систем радног кочења мора да издржи силу на команди од 100 daN.

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

3. Уређаји за осветљавање пута и за давање светлосних знакова

Члан 45.

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.

На возилима се у саобраћају на јавним путевима смеју користити само светла из става 1. овог члана. 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 46.

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.

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 посебним моторним возилима из члана 106. Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

Члан 47.

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 једнаким светлосним интензитетом.

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

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

Члан 48.

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 49.

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

1. главни фарови;
2. фарови 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).

Главни фарови могу бити изведени тако да имају:

1. велико светло;
2. оборено светло;
3. велико и оборено светло.

Светлосни извори — сијалице морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

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

Члан 50.

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 оборено 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 оборено светло.

Светла за осветљавање пута на моторним возилима која на равном путу не могу развити брзину кретања већу од 30 km/h могу бити уграђена и изведена само као оборена светла.

Светлост главних фарова мора бити беле боје.

Унутрашње ивице светлећих површина фарова обореног светла морају бити једна од друге удаљене најмање 0,6 m, а спољне ивице - највише 0,4 m од бочно најистуреније тачке возила.

Удаљеност горње ивице светлеће површине фарова обореног 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 категорије N3 код којих је максимална дозвољена висина горње ивице светлеће површине фарова обореног светла 1,5 m.

Фар великог светла не сме бити постављен ближе спољашњем габариту возила од фара обореног светла.

У главне фарове могу бити уграђена предња позициона светла.

Кад се укључе велика светла за осветљавање пута, мора аутоматски да се упали контролна плава лампа на контролној табли возила.

Главни фарови морају бити повезани тако да прелаз са светлости великог светла на светлост обореног светла и обрнуто буде истовремен и путем исте команде.

Члан 51.

У случају да је возило опремљено обореним светлима са гасним извором светлости обавезан део опреме је и уређај за чишћење фарова.

Возила категорија М и N морају имати уређај за нивелацију снопа главних светала у складу са захтевима једнообразних техничких услова. Овај уређај може бити са ручним или аутоматским подешавањем. У случају да је возило опремљено обореним светлима са гасним извором светлости овај уређај мора бити аутоматски.

Возило може имати фарове са динамичким праћењем вожње кроз кривину и то за серијски произведена возила након 31.01.2003. године, а за остала возила уколико постоји Уверење Агенције за безбедност саобраћаја.

Члан 52.

Светлосни сноп обореног светла мора бити у стању да осветли најмање 40 m, а највише 80 m пута, а светлосни сноп великог светла - најмање 100 m пута испред возила ноћу, при нормалној видљивости, и то при равномерно оптерећеном моторном возилу на хоризонталној површини. Светлосни сноп обореног светла мора бити изведен као десни асиметрични, односно симетрични за категорије L и T, 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.

Фарови 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.

Оборено 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.

Усмереност фарова мерена реглоскопом не сме одступати од вредности које је дао произвођач за више од 0,5%.

Најмања јачина светла за ново возило мерена реглоскопом у зони највеће осветљености великог светла мора бити за возила категорије L - 16 луха, за возила категорија М и N са нехалогеним сијалицама - 32 lux, за возила категорија М и N са

халогеним сијалицама са две жарне нити најмање - 48 lux, за возила категорија М и N са халогеним сијалицама са једном жарном нити најмање - 64 lux, за возила категорија L, М и N са гасним извором светла - 70 lux након 4 с од укључења али не више од - 180 lux, за возила категорије М и N при укљученом обореном светлу не више од - 2 lux.

Најмања јачина светла, за возило у употреби, мерена реглоскопом у зони највеће осветљености великог светла мора бити за возила категорије L - 8 lux, за возила категорија М и N са нехалогеним сијалицама - 16 lux, за возила категорија М и N са халогеним сијалицама са две жарне нити најмање - 24 lux, за возила категорија М и N са халогеним сијалицама са једном жарном нити најмање - 32 lux, за возила категорија L, М и N са гасним извором светла - 35 lux након 4 s од укључења али не више од - 180 lux, за возила категорије М и N при укљученом обореном светлу не више од - 4 lux.

Члан 53.

Светла за вожњу уназад на моторним возилима, осим мотоцикала, лаких четвороцикала и четвороцикала која су први пут регистрована након 1. јануара 1999. године, морају бити уграђена и изведена тако да дају светлост беле боје, према одговарајућем правилнику.

Светла за вожњу уназад на прикључним возилима могу бити уграђена и изведена тако да дају светлост беле боје, према одговарајућем правилнику.

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.

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 54.

Фарови 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 фара за маглу, а на мотоциклима као један или два симетрично постављена фара за маглу, тако да дају светлост беле или жуте боје.

Фарови за маглу не смеју се постављати на висину већу од висине на којој су постављени фарови обореног светла.

Удаљеност доње ивице светлеће површине фара за маглу од површине пута не сме бити мања од 0,25 m. Спољна ивица светлеће површине фара за маглу не сме бити удаљена више од 0,4 m од бочно најистуреније тачке возила.

Фар за маглу мора бити повезан тако да се може укључити независно од главних (оборених) светала возила.

Фарови за маглу могу бити повезани са системом за динамичко осветљавање пута при скретању, при чему се аутоматски активира само један од фарова.

Фар за маглу мора имати посебан прекидач.

Члан 55.

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 друге фарове. Дневно светло се на возилу уграђује према правилима која важе за главне фарове возила.

Члан 56.

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.

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 57.

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 58.

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, рефлективне површине за означавање контуре возила и рефлективни рекламни написи.

Члан 59.

Уређаји за означавање возила морају бити хомологовани према захтевима једнообразних техничких услова.

Члан 60.

Предња позициона светла на моторном возилу на четири или више точкова и моторном возилу на три точка која су шира од 1,3 m 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.

Ако је уграђено једно предње позиционо светло, оно мора бити постављено у уздужној средњој равни возила.

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.

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.

Предња позициона светла могу бити уграђена у главне фарове.

Члан 61.

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.

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

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.

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 највећа дозвољена удаљеност светлеће површине задњег позиционог светла од површине пута може износити 2,1 m.

Члан 62.

На возилима први пут регистрованим након 1. јануара 1999. године морају бити уграђена и изведена задња светла за маглу према једнообразним техничким условима, осим за возила категорија L.

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.

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

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

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.

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

Члан 63.

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, а 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.

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

Члан 64.

Моторна и прикључна возила која су изграђена и изведена са сталном затвореном надградњом, која су регистрована први пут након 01.01.2010. године, а чија ширина износи више од 2,1 m морају имати габаритна светла. Габаритна светла могу бити постављена и на возилима чија ширина износи од 1,8 m до 2,1 m.

Габаритна светла морају бити уграђена и изведена на следећи начин, и то:

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

Габаритна светла постављају се изнад или испод највишег дела возила, с тим да одстојање светлећих површина тих светала од највишег дела возила не сме бити веће од 0,15 m. Спољашња ивица светлеће површине габаритног светла не сме бити више од 0,4 m удаљена од бочно најистуреније тачке возила.

Габаритна светла на возилима којима се превозе опасне материје могу бити постављена и изведена тако да задовоље један од услова из става 2. овог члана.

Сва возила дужа од 6 m (приколице заједно са рудом) регистрована након 01. јануара 1993. године, морају имати бочна светла за означавање у складу са једнообразним техничким условима. Најмање растојање од хоризонталне подлоге је 0,25 m, а највеће 1,5 m (2,1 m уколико облик каросерије не дозвољава другачије). Мора постојати најмање једно бочно светло у средњој трећини возила. 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. 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 65.

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

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.

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.

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

Члан 66.

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

Ротационо или трепћуће светло на возилима намењеним за одржавање путева и инсталација и возилима намењеним за пружање помоћи на путу мора бити уграђено и изведено као најмање једно ротационо или трепћуће светло тако да даје светлост жутенаранцасте боје. То светло може бити уграђено и изведено и на возилу категорије Т, возилу намењеном за пратњу организованих колона, за пратњу возила којима се превозе предимензионисани терети и опасне материје, на возилу намењеном за испитивања на путу, као и на возилу које је због неисправности заустављено на коловозу.

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 оружаних снага Републике Србије.

Трепћућа светла на посебним моторним возилима из члана 106. Закона о безбедности саобраћаја на путевима могу бити постављена и изведена тако да дају трепћућу светлост црвене и плаве боје.

Члан 67.

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.

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.

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.

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

Катадиоптер мора имати светлећу површину од најмање 20 cm².

Катадиоптери на возилу морају бити постављени вертикално на површину пута.

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.

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

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.

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

На моторним возилима чија дужина прелази 6 метара и свим прикључним возилима, први пут регистрованим након 1. јула 1996. године морају бити уграђени бочни катадиоптери жуте боје према једнообразним техничким условима.

Члан 68.

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

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 69.

Ознаке дугих и тешких возила морају бити хомологоване и постављене према условима за постављање према једнообразним техничким условима.

Ознаке тешких возила обавезне су за моторна возила категорије N3 осим тегљача, као и за зглобне аутобусе категорије M3 класе II и III.

Ознаке дугих возила обавезне су за прикључна возила категорија O1 до O3 чија је дужина укључујући руду већа од 8 m и за сва прикључна возила категорије O4.

Ознаке спорих возила обавезне су за возила чија највећа брзина не прелази 30 km/h и морају бити хомологоване постављене према једнообразним техничким условима.

Рефлективне површине за означавање контура возила морају бити хомологоване и постављене према условима за постављање према једнообразним техничким условима.

Рефлективне површине за означавање контура возила смеју бити уграђене на возила категорија M, N и O осим на возила категорије M1 и O1 а морају бити уграђена на возила категорије 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 рефлексим површинама.

Рефлективне површине смеју бити уграђене на тачкове возила категорије L.

Члан 70.

Рефлективни део рекламних написа - графичких симбола на возилу мора бити једноставан и не одвлачити превише пажње других учесника у саобраћају, односно мора одговарати захтевима и условима за постављање према једнообразним техничким условима.

3.3. Уређаји за давање светлосних знакова

Члан 71.

Под уређајем 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 72.

Стоп светла на моторном возилу на четири или више тачкова, моторном возилу на три тачка која су ширих 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 тачка и моторном возилу на три тачка која нису ширих од 1,3 m и лаком четвороциклу и четвороциклу као најмање једно стоп светло на задњој страни возила тако да дају светлост црвене боје.

Моторна возила категорије M1 први пут регистрована након 01.01.2005. морају имати уграђено треће стоп светло на средњој подужној равни возила.

Моторна возила која на равном путу не могу развити брзину кретања већу од 25 km/h не морају имати стоп светло.

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.

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.

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.

Сва возила могу имати уграђена додатна стоп светла. Додатна светла се морају поставити симетрично у односу на подужну раван возила и на висину која није мања од 0,6 m у односу на већ постављена стоп светла.

Стоп светла могу бити уграђена заједно са другим задњим светлима.

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 73.

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.

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.

Светлост показивача правца мора бити жуте боје (амбер или боја ћилибара).

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).

Од тренутка укључивања показивача правца, паљења светлости мора уследити најкасније за једну секунду, а прво гашење светлости мора уследити најкасније за 1,5 секунду.

Удаљеност спољне ивице светлеће површине показивача правца од бочно најистуреније тачке возила не сме бити већа од 0,4 m.

На возилима из категорије 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. Само у изузетном случају, кад их из конструктивних разлога није могуће друкчије поставити, највећа дозвољена удаљеност светлеће површине показивача правца од површине пута може износити 2,3 m. 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.

Укључивање показивача правца мора бити независно од укључивања било ког другог светла на возилу.

Сви показивачи правца, постављени на истој страни возила, морају се укључивати и искључивати путем исте команде.

Контрола функционисања показивача правца мора бити обезбеђена путем оптичке или звучне контролне направе. Возила категорија M и N први пут регистрована након 01.01.2010. године морају обавезно имати контролу функционисања и путем оптичке и звучне контролне направе у складу са једнообразним техничким условима.

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.

Показивачи правца могу имати уграђен аутоматски трепћући ефекат при интензивном кочењу у складу са једнообразним техничким условима.

Светлосни знак упозорења је уређај који може бити уграђен у моторно возило и служи за светлосно упозорење осталих учесника у саобраћају краткотрајним укључењем великог светла. Команда уређаја мора бити тако конструисана да омогући једноставну и недвосмислену употребу ове команде.

4. Уређаји који омогућавају нормалну видљивост

Члан 74.

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 75.

Ветробран и сва стакла на моторном или прикључном возилу, осим предњег ветробрана на мотоциклу и mopеду 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 („TOUGHEND” или „TEMPERED“) стакла ни када се накнадно замењују.

Ветробран се не сме накнадно затамњивати. Бочна стакла у равни возача могу бити накнадно затамњена тако да укупна вредност пригушења светла не прелази 25%. Остала стакла на возилу осим ветробранског стакла могу бити накнадно затамњена.

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

Од одредаба другог става овог члана могу одступати само возила са посебном дозволом Министарства које је надлежно за послове саобраћаја.

Члан 76.

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.

Рад укључених брисача ветробрана не сме трајно ангажовати пажњу возача.

Члан 77.

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 78.

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

1. једно возачко огледало на мотоциклу, ако је мотоцикл први пут регистрован пре 01. јануара 1998. године;
2. два возачка огледала на мотоциклу, ако је мотоцикл први пут регистрован након 01. јануара 1998. године;
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.

Возачко огледало мора бити хомологовано према једнообразним техничким условима.

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 заузетом положају остане

и при нормалним потресима за време кретања возила. Возачко огледало постављено унутар каросерије возила категорије M1 мора се налазити на месту на коме га возач са свог седишта може подешавати руком.

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.

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.

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

Ако је на возилу категорије M1, 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 79.

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 захтевима једнообразних техничких услова.

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 оружаних снага Републике Србије, може бити уграђен и изведен и посебан уређај за давање знакова од низа наизменично произведеног звука од две различите фреквенције.

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

Возила категорија M2, M3, N2 и N3, први пут регистрована након 01.01.2010. 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 80.

Уређај за давање звучних знакова уграђен на моторном возилу мора да производи звук јачине најмање:

1. на моторним возилима L и M1 категорије - 76 dB (A);
2. на моторним возилима N категорије - 80 dB (A);
3. на моторним возилима M2 и M3 категорије - 93 dB (A).

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.

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).

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 не сме износити мање од 70 dB (A).

Уређај за давање звучних знакова на моторним возилима не сме производити звук јачине преко 104 dB (A).

Члан 81.

Највише границе дозвољене спољне буке коју поједине категорије 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 cm^3 - 85 dB (A), а за L3 радне запремине мотора преко 125 cm^3 - 87 dB (A);
 - 1.3. L3 са четворотактним мотором радне запремине до 125 cm^3 - 85 dB (A), запремине од 125 cm^3 до 500 cm^3 - 87 dB (A), а запремине преко 500 cm^3 - 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, 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).

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

6. Уређаји за кретања возила уназад

Члан 82.

Уређаји који омогућавају кретање возила уназад морају постојати на сваком моторном возилу, осим на мотоциклу и моторном возилу на три точка или четири точка, који су симетрично распоређени у односу на уздужну осу возила, ако њихова

највећа дозвољена маса не прелази 0,4 t, и морају бити уграђени и изведени тако да омогуће поуздано и безбедно кретање возила уназад.

Команда уређаја за кретање возила уназад мора аутоматски активирати уређај за упозорење из члана 74. став 4. овог правилника.

7. Уређаји за контролу и давање знакова

Члан 83.

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

1. на возилима категорије M1 (путничким аутомобилима):
 - 1.1. брзиномер са путомером и светилком за осветљавање;
 - 1.2. контролна плава лампа за велико светло;
 - 1.3. светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца;
 - 1.4. тахограф на возилима за обуку возача;
2. на возилима категорије M2 и M3 (аутобусима):
 - 2.1. надзорни уређај за контролу рада возача и кретања возила у друмском саобраћају (у даљем тексту тахограф);
 - 2.2. контролна плава лампа за велико светло;
 - 2.3. светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца;
 - 2.4. показивач расположивог притиска пнеуматичког уређаја радне кочнице, ако је тај уређај стално под притиском;
 - 2.5. ограничавач брзине на возилима категорије M3
3. на возилима категорије 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 категорије 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 категорије N (теретна возила):
 - 5.1. 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;
 - 5.2. контролна плава лампа за велико 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 (категорије N2 и N3);
 - 5.6. ограничавач брзине на теретним возилима категорија N2 и N3.

Тахограф из поттачке 5.5. не морају имати возила за потребе пчелара, комунална возила за прање и чишћење улица и специјална ватрогасна возила.

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 категорије 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.

Ограничивач брзине мора бити хомологован и уграђен у складу са захтевима једнообразних техничких услова.

Члан 84.

Надзорни уређај за контролу рада возача и кретања возила у друмском саобраћају (у даљем тексту тахограф) и ограничивач брзине мора:

1. да буде прегледан у овлашћеној организацији;
2. да буде жигосан важећим жигом;
3. да поседује важеће уверење о исправности;
4. да буде означен одговарајућом информативном налепницом на којој се подаци о серијском броју тахографа односно ограничавача брзине и задњих осам знакова VIN ознаке возила поклапају са фактичким стањем;
5. да буде пломбиран 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. да буде исправан без видљивих механичких оштећења.

Тахограф мора да буде типски одобрен за употребу у нашој земљи и да одговара захтевима једнообразних техничких услова за возила која се први пут региструју након 16.06.2010. године.

Брзина ограничена ограничивачем брзине мора бити усклађена са ограничењима одређеним у Закону о безбедности саобраћаја.

Ограничивач брзине не морају да имају возила чија је највећа конструктивна брзина нижа од законом нормиране за ту категорију возила.

Возила која су ослобођена поседовања тахографа не морају имати ни ограничивач брзине.

8) Издувни системи возила

Члан 85.

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.

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.

Накнадно уграђени пригушивачи, морају бити хомологовани у складу са једнообразним техничким условима.

Возила која су хомологована и произведена са катализатором не смеју се користити без овог уређаја. Накнадно уграђени катализатори морају бити хомологовани у складу са једнообразним техничким условима.

Члан 86.

Издувна емисија моторних возила са моторима који раде са унутрашњим сагоревањем, при првој регистрацији, мора одговарати захтевима једнообразних техничких услова.

На моторним возилима која су хомологована у складу са спецификацијама А или Б правилника 70/220/ЕЕС, односно за сва возила први пут регистрована након 01.06.2002. године, мора постојати исправан систем за упозоравање на неисправност опреме за контролу аеро загађења (тзв. ОБД).

Састав издувних гасова код моторних возила, која су већ регистрована, мора одговарати следећим нормативима:

1) Возила са мотором са активним паљењем смеше (ОТО мотори)

- Возила са карбуратором произведена до 01.01.1987. године мање од 4,5 % vol. угљенмоноксида (CO), при броју обртаја мотора на празном ходу мотора на радној температури.
- Возила са карбуратором произведена након 01.01.1987. године мање од 3,5 % vol. угљенмоноксида (CO), при броју обртаја мотора на празном ходу мотора на радној температури.
- Возила са електронском регулацијом смеше на радној температури морају задовољавати од произвођача прописане вредности угљенмоноксида 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.

Када подаци произвођача нису познати, садржај угљенмоноксида (CO) и вредност коефицијент вишка ваздуха (λ):

- у празном и при постигнутој радној температури мотора: $CO \leq 0,5\%$; за возила која су хомологована у складу са спецификацијама А или Б правилника

70/220/ЕЕС, односно за сва возила први пут регистрована након 01.06.2002.год, важи $CO \leq 0,3\%$

- при најмање 2000 обртаја и при постигнутој радној температури мотора: $CO \leq 0,3\%$; за возила која су хомологована у складу са спецификацијама А или Б правилника 70/220/ЕЕС, односно за сва возила први пут регистрована након 01.06.2002.године, важи $CO \leq 0,2\%$, с тим да коефицијент вишка ваздуха (λ) мора да буде у опсегу 0,97 до 1,03.

2) Возила са мотором са компресионим паљењем (дизел)

Возила са компресионим паљењем, 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 захтевима једнообразних техничких услова. Када подаци произвођача нису познати, тада за:

- возила без предпуњења, вредност средњег зацрњења не сме бити већа од $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- возила са предпуњењем, вредност средњег зацрњења не сме бити већа од $3,0 \text{ m}^{-1}$.
- вредност средњег зацрњења не сме бити већа од $1,5 \text{ m}^{-1}$ за возила која одговарају спецификацијама Б 70/220/ЕЕС (N1 ЕУРО 4), Б1 88/77/ЕЕС (N2 и N3 „ЕУРО 4“), Б2 88/77/ЕЕС (N2 и N3 „ЕУРО 5“), С 88/77/ЕЕС (N2 и N3 „ЕЕV“), односно за сва возила први пут регистрована након 01.06.2008. године.

Средњи коефицијент зацрњења издувног гаса израчунава се као средња вредност најмање три мерења вредности коефицијента зацрњења методом слободног убрзања.

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 ТНГ истовремено), морају задовољити критеријуме вредности емисије издувних гасова за основно гориво.

9. Уређај за спајање вучног и прикључног возила

Члан 87.

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

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.

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

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

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

Хоризонтална симетрала кугле уређаја за спајање прикључног возила и путничког возила 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.

Уређај за спајање вучног и прикључног возила, на возилима категорија M1 и N1, која су први пут регистрована након 01.01.2010. године или је накнадно уграђен након тог датума, када не вуче прикључно возило и када се растави на причврсном месту, не сме да премаши дужину габарита возила.

Уређај за спајање, вучног и прикључног возила категорија 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.

10. Остали уређаји возила од посебног значаја за безбедност саобраћаја

Члан 88.

Општа конструкција возила мора бити у складу са основним одредбама одређеним једнообразним техничким условима.

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 лица у градском и приградском саобраћају и тролејбуса којима се врши превоз лица 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.

Степеници на возилима којима се врши превоз путника морају бити изведени тако да обезбеђују сигуран улаз и излаз путника.

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.

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.

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, учвршћене да омогућавају вожњу до највеће конструктивне

брзине возила и по облику и садржини такви да не ометају или вређају друге учеснике у саобраћају.

Написи на возилима морају да одговарају идентификацији, односно производима и услугама власника односно корисника возила. Уколико возило на себи има рекламне написе који се односе на други привредни субјект онда мора постојати уговор о изнајмљивању рекламног простора између власника/корисника возила и рекламираног субјекта.

Написи који су се налазили на возилу које је променило власника, а који се односе на претходног власника, морају бити уклоњени у року од 30 дана од дана промене власништва.

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.

Простор за регистарску таблицу мора обезбеђивати да се прописана регистарска таблица може на возило поставити управно на подужну 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 м нити ниже од 0,2 м 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.

Преко зоне видљивости регистрске таблице не сме да се налази ништа како би све време вожње била видљива сама оригинална регистрска таблица.

Угао видљивости регистрске таблице је ограничен линијама 15° над хоризонталом мерено од горње ивице таблице и 5° под хоризонталом мерено од доње ивице таблице.

Члан 89.

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 $0,15 \text{ m}^2$, 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.

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.

Простор за возача и путнике у моторним и прикључним возилима мора имати унутрашњу расвету.

Отвор за пуњење резервоара горивом не сме се налазити у простору за возача или у простору за путнике.

Члан 90.

Врата на возилима категорије М2, М3, О за превоз путника (аутобусима, тролејбусима и прикључним возилима за превоз путника) морају бити изведена у складу с једнообразним техничким условима. Најмањи захтевани број врата за путнике је:

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

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 m, а висина мање од 1,2 m. Конструкција помоћних врата мора бити таква да се она не могу ненамерно отворити.

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 m x 0,6 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.

Возила категорије М, са преко 16 седишта, први пут регистрована након 01.01.2010. године морају имати отвор за излаз у случају опасности на крову минималних димензија 0,5 m x 0,7 m.

Члан 91.

Конструкција врата код возила категорија М2 и М3 која су први пут регистрована након 01.01.2010. године мора бити изведена у складу са основним захтевима једнообразних техничких услова.

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.

Врата, поклопци и друге врсте затварача на отворима затворених каросерија, чији су слободни отвори већи од минималних димензија за улаз једног лица, морају бити изведени тако да се могу отворити и са унутрашње стране.

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 92.

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.

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

Члан 93.

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.

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 који мора да буде спојен на акумулаторе посебним водовима.

Члан 94.

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.

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 88.

Уређаји за одмрзавање и одмагљивање ветробрана и уређаји за грејање и проветравање на моторном возилу 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.

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 96.

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

Пнеуматици морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

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

Дубина шаре пнеуматика по газној површини мора бити виша од фабрички дозвољене дубине означене TWI ознакама, односно ако исте не постоје најмања дозвољена дубина је 1,6 mm за категорије L и M1 и 2 mm за остала возила.

На моторним возилима могу се осим на управљајућим точковима користити обновљени пнеуматици.

Обновљени пнеуматици који се користе на туристичким и међуградским аутобусима морају имати потврду да се могу користити до брзина 100 km/h.

На наплатку резервног точка ако постоји на возилу мора се налазити пнеуматик исте носивости и спољног пречника.

Обновљене гуме морају на бочној страни гуме имати ознаку „RETREAD“, поред тога морају имати и четвороцифрну ознаку недеље и године када је извршено обнављање, и морају бити произведене саобразно једнообразним техничким условима.

Члан 97.

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

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.

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 стране 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.

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 98.

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

Члан 99.

Браници на возилима категорије 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.

Браници не смеју имати оштре ивице и морају бити постављени тако да представљају најистуреније делове возила.

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.

Заштитник од подлетања са задње стране, на моторним и прикључним возилима категорија 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.

На возилима категорија N2, N3, O3 и O4 која су први пут регистрована након 01.01.2010. 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.

Одредбе ст. 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 100.

Сигурносни појасеви и њихови прикључци, односно возила, сходно њиховим категоријама, морају да буду хомологованог типа.

Сигурносни појасеви у возилима категорије M1 морају бити хомологовани и уграђени према једнообразним техничким условима.

Возила категорија M и N морају имати сигурносне појасеве за сва декларисана седишта, изузев возила категорија M2 и M3 класа I, II или A.

Трицикли и четвороцикли, уколико су опремљени заштитним рамом око возача и путника могу имати сигурносни појас. У супротном возач и путници морају користити заштитну кацигу хомологовану према једнообразним техничким условима.

Дечја седишта која се постављају у возила морају бити хомологована у складу с једнообразним техничким условима и морају да буду постављена на начин како то препоручују произвођач дечјег седишта и произвођач возила.

Насловни за главу у путничким аутомобилима морају бити уграђени и изведени за сва седишта за која имају уграђене сигурносне појасеве, и обрнуто.

Члан 101.

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 102.

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.

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 103.

Уређаји и опрема за погон моторних возила на ТНГ и КПГ морају бити хомологовани и уграђени према једнообразним техничким условима са свим изменама и допунама.

Возила која су преправљена и поседују уверење о исправности уградње уређаја за погон на гасна горива издато пре 01.01.2010. године морају одговарати условима који су важили у тренутку издавања уверења.

V УРЕЂАЈИ НА ТРАКТОРИМА И ЊИХОВИМ ПРИКОЛИЦАМА

1. Трактори

Члан 104.

За возила категорија Т1 до Т5 примењују се, сходно, одредбе чл. 20. до 103. овог правилника.

Члан 105.

Радна и паркирна кочница на трактору морају бити уграђене и изведене тако да испуњавају услове из члана 43. овог правилника.

Кочни систем на трактору може бити уграђен и изведен само на два точка исте осовине, под условом да је сила кочења равномерно распоређена на оба точка.

Члан 106.

Под уређајима за осветљавање пута и за давање светлосних знакова и означавање возила на тракторима, у смислу овог правилника, подразумевају се:

1. оборена светла;
2. позициона светла;
3. стоп светла;
4. катадиоптери;
5. показивачи правца;
6. светла за осветљавање задње регистарске таблице;
7. табла за означавање спорих возила;
8. жуто ротационо светло.

Осим уређаја из става 1. овог члана, на тракторима могу бити уграђени и изведени и:

1. велика светла;
2. фарови за маглу;
3. фарови и светла за осветљавање места на коме се изводе радови;
4. светла за вожњу уназад;
5. задња светла за маглу;

За оборена светла за осветљавање пута, позициона светла, стоп светла, катадиоптере, показиваче правца и светла за осветљавање задње регистарске таблице из става 1. овог члана, сходно, важе услови прописани за такве уређаје на моторним возилима.

Ако су на трактору уграђена и светла из става 2. овог члана, сходно, важе услови предвиђени за таква светла овог правилника.

На задњој страни ових возила мора се налазити рефлектујућа ознака спорих возила хомологована према једнообразним техничким условима.

Члан 107.

Безбедносна кабина или рам на трактору 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.

Члан 108.

Уређаји за контролу рада показивача правца на тракторима морају бити уграђени и изведени као светлосни или као звучни знак за контролу рада показивача правца, ако возач не може директно видети најмање по један показивач правца са сваке стране возила.

Члан 109.

Уређај за одвођење и испуштање издувних гасова на трактору може бити уграђен и изведен на највишој тачки возила.

Члан 110.

Возачко огледало на трактору који има затворену кабину за возача мора бити уграђено и изведено као најмање једно возачко огледало постављено на левој страни кабине.

Ако на трактору постоје ветробран, спољашња окна и брисачи ветробрана, за њих сходно важе услови прописани за такве уређаје на моторним возилима овог правилника.

Члан 111.

Уређај за кретање трактора уназад на трактору чија маса прелази 0,35 t мора бити уграђен и изведен тако да са одговарајућим степеном преноса омогући поуздано и безбедно кретање трактора уназад.

2. Тракторске приколице

Члан 112.

Радна и паркирна кочница на приколицама које вуку трактори мора деловати на довољан број точкова да би се осигурао минимални кочни коефицијент и да би се задржао правац кретања за време кочења.

Радна кочница прикључног возила којег вуче трактор мора се активирати истовремено и с истим уређајем кад и радна кочница вучног трактора.

Приколица из става 1. овог члана може бити опремљена инерцијом кочницом ако јој највећа дозвољена маса не прелази 8 t, а брзина 30 km/h, односно кад највећа брзина не прелази 40 km/h могу се вучном трактору додати највише две приколице уз услов да су на приколицама кочени сви точкови.

Приколица из става 1. овог члана не мора имати радну кочницу уз услов да јој највећа брзина не прелази 30 km/h, да јој највећа дозвољена маса не прелази 3,5 t и да је маса вучног трактора два пута већа.

Члан 113.

За светла за означавање приколице, стоп светла, показивача правца, позиционо светло, светло за осветљавање регистарске таблице и катадиоптера на приколици коју вуче трактор сходно важе одредбе овог правилника.

На задњој страни ових возила мора се налазити рефлектујућа ознака спорих возила хомологована према једнообразним техничким условима.

VI УРЕЂАЈИ НА ЗАПРЕЖНИМ ВОЗИЛИМА

Члан 114.

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.

Светла на запрежном возилу морају бити изведена тако да се светлост коју она дају, ноћу при доброј видљивости, може на удаљености од најмање 150 m.

Члан 115.

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.

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.

На задњој страни ових возила мора се налазити рефлектујућа ознака спорих возила хомологована према једнообразним техничким условима.

VII УРЕЂАЈИ НА БИЦИКЛИМА, МОПЕДИМА, МОТОЦИКЛИМА, ТРИЦИКЛИМА И ЧЕТВОРОЦИКЛИМА

Члан 116.

Кочнице на бициклима и мопедима, мотоциклима, трициклима и четвороциклима морају бити уграђене и изведене за сваки точак у складу са једнообразним техничким условима.

Члан 117.

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.

Светлост коју даје светло 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.

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.

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.

Светло из става 3. овог члана може бити изведено заједно са катадиоптером.

Мотоцикли с три точка као и четвороцикли који имају кабину возача морају имати и показиваче правца.

Члан 118.

Један или два, симетрично распоређена према уздужној вертикалној равни возила, нетроугласта катадиоптера црвене боје морају бити уграђена и изведена на задњој

страни mopеда, мотоцикла, мотоцикла с три точка и четвероцикла, а по један катадиоптер жуте или наранцасте боје на свакој страни педале (с предње и задње стране) за mopеде са педалама.

Мотоцикли с три точка и четвероцикли шири од 1 m морају имати два нетроугласта катадиоптера црвене боје, симетрично распоређена према уздужној вертикалној равни возила, максимално удаљена од бочне ивице возила 0,4 m.

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.

Рефлектујућа површина катадиоптера црвене боје на задњој страни возила мора бити најмање 8 cm².

На бочним страницама предњег и задњег точка бицикла морају бити изведена рефлектујућа тела која рефлектују светлост беле или жуте боје.

Члан 119.

Уређај за давање звучних знакова на бициклима и mopедима мора бити уграђен и изведен тако да испуњава услове прописане у члану 79. став 1. овог правилника.

Члан 120.

Возила са једним трагом морају имати најмање један уређај који им омогућава да се паркирају у усправном положају.

VIII УРЕЂАЈИ НА ТУРИСТИЧКОМ ВОЗУ

Члан 121.

За туристички воз примењују се, сходно, одредбе:

- чл. 20. ст. 1.
- чл. 21. до 25.
- чл. 27. до чл. 30.
- чл. 43. до чл. 50.
- чл. 52.
- чл. 58. до чл. 61.
- чл 67.
- чл. 71 до чл.78.
- чл. 79. ст. 1.
- чл 80. до чл. 82.
- чл. 83. ст. 1. Т.1.
- чл. 85. до чл. 99.
- чл. 101.
- чл.103.

овог правилника.

IX ОПРЕМА ВОЗИЛА

Члан 122.

У моторним и прикључним возилима, осим у 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, трлејбусима за градски саобраћај и возилима намењеним за комуналне услуге (за прање и чишћење улица, одвоз смећа и фекалија и сл.), мора постојати резервни точак тако да га возач може, по потреби, користити.

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.

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 123.

У моторним возилима, осим у возилима категорије L, T и у возилима категорије M1 којима се не врши јавни превоз лица у саобраћају на путевима, мора постојати апарат за гашење пожара, са важећим уверењем о исправности и бити постављен на видном месту тако да се у случају опасности може употребити.

Апарат за гашење пожара мора гасити пожаре класа А, Б и Ц. Апарати произведени у Републици Србији морају одговарати стандарду СРПС 3.Ц2.035.

У возилима категорија M1 којима се врши јавни превоз лица мора се налазити најмање један апарат са 1 kg сувог праха.

У возилима категорија N1 мора се налазити најмање један апарат са 2 kg сувог праха.

У возилима категорија M2, N2 највеће дозвољене масе до 6 t мора се налазити најмање један апарат са 6 kg сувог праха.

У возилима категорија M3 и N3 и N2 највеће дозвољене масе изнад 6 t мора се налазити најмање један апарат са сувим прахом тежине 9 kg праха или два апарата са 6 kg сувог праха.

У возилима која превозе опасне материје (АДР) категорије N1 мора се налазити најмање један апарат са 4 kg сувог праха.

У возилима која превозе опасне материје (АДР) категорије N2 до 7,5 t највеће дозвољене масе мора се налазити најмање један апарат са 8 kg сувог праха.

У возилима која превозе опасне материје (АДР) категорије N3 и категорије N2 највеће дозвољене тежине изнад 7,5 t мора се налазити најмање један апарат са 12 kg сувог праха или два апарата са по 6 kg сувог праха

У прикључним возилима за јавни превоз путника, мора се налазити најмање један апарат са 6 kg сувог праха.

Члан 124.

У моторним и прикључним возилима, осим у возилима категорије L и O мора постојати, на видном месту, знак за обележавање возила заустављеног на коловозу пута, који одговара једнообразним техничким условима, тако да га возач може по потреби користити.

По два знака 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.
3. возилу које превози опасне материје.

Члан 125.

У моторним возилима категорија L осим у возилима категорије L1, L2 и L6 мора постојати опрема за пружање прве помоћи (кутија прве помоћи величине „Б“) која одговара стандарду **Б СРПС 3.Б3.001**, тако да се може по потреби користити.

У моторним возилима категорија M, N, и T мора постојати опрема за пружање прве помоћи (кутија прве помоћи величине „А“) која одговара стандарду **А СРПС 3.Б3.001**, тако да се може по потреби користити. У возилима категорија M2 и M3 која имају више од 22 места за седење мора се налазити две кутије прве помоћи величине „А“.

Опрема за пружање прве помоћи мора се налазити на доступном месту.

Члан 126.

У моторним и прикључним возилима, чија највећа дозвољена маса прелази 5 t морају постојати два клинаста подметача, на видном месту, тако да их возач може, по потреби, користити.

Члан 127.

Чекић за разбијање стакла, на помоћним отворима за излаз путника у аутобусима и тролејбусима према члану 90. 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 128.

У моторним возилима, осим у мотоциклу, трактору, тролејбусу за градски саобраћај и аутобусу за градски и приградски саобраћај морају постојати, на видном месту, резервне сијалице најмање за половину сијаличних места удвојених уређаја за

осветљавање пута и за давање светлосних знакова и по једна сијалица за неудојена сијалична места за која је могућа замена само сијалица.

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 129.

Моторна возила, осим возила категорије L морају да имају најмање један рефлектирајући прслук који одговара стандарду EN 471, којег је возач дужан да користи - обуче када на путу обавља радње уз возило (мења точак, обавља мање поправке на возилу, налива гориво када возило остане без горива, тражи помоћ заустављајући друга возила и сл.).

Члан 130.

У путничким аутомобилима и возилима намењеним за превоз опасних материја мора постојати, на видном месту, уже или полуга за вучу тих возила, који мора омогућавати вучу возила на растојању од 3 до 5 m када се користи уже, односно до 3 m када се користи полуга.

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 највеће дозвољене масе возила на којем се налази.

Члан 131.

Зимска опрема моторних и прикључних возила, у смислу овог правилника, подразумева пнеуматике за зимску употребу (M+S) на погонским точковима, или пнеуматике са летњим профилем уколико возило у опреми има ланце или друга оговарајућа средства за повећање тракције погонских точкова.

На пнеуматичима са летњим профилем из става 1. овог члана, када се на њима не користе оговарајућа средства за повећање тракције погонских точкова, дубина шара газећег слоја, по обиму и ширини, мора износити најмање 4 mm.

За возила категорија M2, M3, N обавезни део зимске опреме је и лопата.

На возилима се не смеју постављати пнеуматици са клиновима.

Члан 132.

Заштитне кациге и њихови визири, које обавезно, у складу са упутством произвођача, на глави носе возачи и путници категорије L, осим возила возила категорија L5 и L7 која су опремљена заштитним рамом и сигурносним појасевима, морају бити хомологовани у складу са једнообразним техничким условима. Заштитна кацига мора бити млађа од 5 година у односу на датум производње кад је он уписан на спољној страни кациге уколико она има рок трајања.

Заштитне кациге и њихови визири морају, при стављању у промет, бити хомологовани у складу са једнообразним техничким условима.

X ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 133.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у Службеном гласнику Републике Србије.

број:
У Београду,

МИНИСТАР