

На основу члана 7. став 2, члана 121. став 5, члана 131. став 1. и члана 246. став 6. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/09, 53/10 и 101/11), Министар за инфраструктуру и енергетику доноси

Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима

Правилник је објављен у "Службеном гласнику РС", бр. 40/2012 од 26.4.2012. године.

І. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

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

Овај правилник не примењује се на возила:

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

Члан 2.

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

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

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

Обрасци потврда о саобразности из става 3. овог члана за сваку врсту возила - Образац 1-19, прописани су овим правилником и чине његов саставни део. Произвођач возила издаје потврду о саобразности, на једном листу формата А4, који се штампа само на српском или само на енглеском језику.

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.

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

Одредбе ст. 1- 4. овог члана не односе се на возила врсте К.

Члан 3.

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

Члан 4.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

1) Потврда о саобразности - Certificate of conformity ("СОС") је писмени доказ издат од стране произвођача возила, за свако возило произведено у складу са шемом хомологације

типа целог возила. Подаци наведени у Потврди о саобразности представљају декларацију произвођача;

2) једнообразни технички услови су услови прописани Споразумом о прихватању једнообразних услова за хомологацију и узајамно признавање хомологације опреме и делова моторних возила, прописима донетим на основу тог споразума, по којима се врши хомологација делова возила, опреме за возила и хомологацију типа целог возила, односно одговарајућим прописима ЕУ;

3) димензије возила и скупа возила су дужина, ширина, висина као и димензије возила које су од посебног значаја за безбедност саобраћаја на путевима, при чему су термини и дефиниције везани за димензије возила одређени стандардом SRPS M.NO.012 ("Службени лист СФРЈ", број 49/83);

4) маса возила спремног за вожњу је маса неоптерећеног возила са каросеријом и уређајем за вучу у случају вучног возила или маса шасије са кабином ако произвођач не уграђује каросерију и/или уређај за вучу, укључујући расхладно средство, уље, 90% погонског горива, 100% осталих течности, припадајући алат, резервни точак, стални терет (кран, дизалица и др.), возача (75 kg), а за аутобусе и масу члана посаде (75 kg) ако за њега постоји седиште у возилу;

5) маса трактора спремног за вожњу је маса неоптерећеног трактора укључујући заштитну конструкцију при превртању, расхладно средство, мазива, погонско гориво, припадајући алат, возача (75 kg), изузимајући додатну опрему;

6) маса неоптерећеног возила је маса возила спремног за нормалну употребу, са следећом опремом: додатна опрема потребна искључиво за нормалну употребу, комплетна електро опрема, укључујући светлосно и светлосно сигналне уређаје испоручених од стране произвођача, законом прописани инструменти и уређаји, одговарајуће количине течности како би се осигурало правилно функционисање свих компоненти возила. Погонско гориво и мешавина горива и уља нису укључени код мерења, али елементи као што су акумулатор, хидраулична течност, расхладно средство и уље за подмазивање мотора морају бити укључени;

7) произвођачка таблица је налепница или плочица коју је са подацима о возилу поставио произвођач возила;

8) 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;

9) највећа конструктивна брзина је највећа брзина коју возило може да развије под условима које је декларисао произвођач;

10) ветробран је окно на предњој страни моторних возила врста L, M, N и T;

11) бочна окна у равни возача су све провидне површине на бочној страни возила од ветробранског стакла према задњем крају возила до задњег стуба предњих врата, односно површине која је управна на уздужну осу возила, а која пролази кроз наслон седишта возача у положају за вожњу;

12) 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;

13) товарни простор је део возила који се налази иза реда или редова седишта или иза седишта возача када возило има само седиште за возача;

14) висина отвора за утовар је вертикално растојање између две хоризонталне равни, од којих једна раван додирује највишу тачку доњег дела, а друга раван најнижу тачку горње дела отвора за врата;

15) површина отвора за утовар је површина ортогоналне пројекције највећег отвора када су задња врата или врата пртљажника широм отворена на вертикалну раван која је нормална на подужну осу возила;

16) зглобни аутобус је возило врста M_2 или M_3 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;

17) тегљач је возило врсте N намењено за вучу полуприколица;

18) 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;

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

20) клиренс је најмања висина чврстих делова возила изнад стајне површине не рачунајући тачкове;

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

22) међуосовинско растојање је растојање између:

- осе предње осовине и осе друге осовине, у случају возила са две осовине,
- осе предње осовине и осе симетрије друге и треће осовине код возила са три осовине;

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

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

25) 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;

26) произвођач возила је правно лице, предузетник или физичко лице које израђује возило, или лице које се представља као произвођач стављањем на возило свог пословног имена, имена или назива, жига, неке друге препознатљиве ознаке или на други начин;

27) "марка возила" је робна марка постављена на возило;

28) комерцијална ознака је трговачка ознака возила;

29) врста возила је назив за поделу возила која се у једнообразним техничким условима означава појмом категорија или класа;

30) тип возила означава возила исте врсте која се не разликују по следећим основним карактеристикама:

- произвођач,
- ознака типа,
- шасија - носећи део каросерије,
- врста мотора (унутрашње сагоревање / електрични / хибридни);

31) 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;

32) верзија варијанте означава верзију унутар возила исте варијанте;

33) облик каросерије је облик каросерије односно надградње возила;

34) VIN (vehicle identification number) је комбинација знакова са одређеним редоследом слова и бројева које на возило ставља произвођач у циљу његове једнозначне идентификације;

35) аналогни тахограф је уређај за бележење брзине и пређеног пута, у друмском транспорту, као и времена рада и одмора, помоћу којег се записују подаци на тахографски листић на ком врх писача остварује запис механичким притиском на тахографски листић, а који омогућава бележење података за један дан;

36) дневно светло је независан светлосни уређај на предњој страни возила намењен за стално означавање возила у саобраћају у току дана;

37) дигитални тахограф је уређај за бележење брзине и пређеног пута, у друмском транспорту, као и времена рада и одмора помоћу којег се записују подаци у радну меморију и меморијску картицу, а који омогућава чување података за период од 365 дана;

38) граничник брзине је уређај, дограђен на погонски агрегат или је саставни део система за управљање погонским агрегатом, који је намењен да ограничава највећу брзину кретања моторних возила.

Члан 5.

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

- 1) уређаји за управљање;
- 2) уређаји за заустављање;
- 3) светлосно и светлосно сигнални уређаји;
- 4) уређаји који омогућавају нормалну видљивост;
- 5) уређаји за давање звучних знакова;
- 6) уређаји за контролу и давање знакова;
- 7) уређаји за одвођење и регулисање издувних гасова;

- 8) уређаји за спајање вучног и прикључног возила;
- 9) уређај за кретање возила уназад;
- 10) уређаји за ослањање;
- 11) уређаји за кретање;
- 12) електро уређаји и инсталација;
- 13) погонски уређај - мотор;
- 14) уређаји за пренос снаге.

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

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

- 1) резервни точак;
- 2) апарат за гашење пожара;
- 3) сигурносни троугао;
- 4) опрема за пружање прве помоћи (комплет прве помоћи);
- 5) клинасти подметачи;
- 6) чекић за разбијање стакла;
- 7) уже или полуга за вучу;
- 8) зимска опрема;
- 9) опрема за чишћење точкова пољопривредних возила.

II. ПОДЕЛА ВОЗИЛА

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

Члан 6.

Врста L₁ - мопед, јесте возило са два точка чија максимална конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем не прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага не прелази 4 kW за електромоторе.

Врста L₂ - лаки трицикл, јесте возило са три точка са било каквим распоредом точкова чија максимална конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем не прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага не прелази 4 kW за електромоторе.

Врста L₃ - мотоцикл, јесте возило са два точка чија максимална конструктивна брзина без обзира на начин преноса прелази 45 km/h или са мотором чија запремина цилиндара у случају да се ради о мотору са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага прелази 4 kW за електромоторе.

Врста L₄ - мотоцикл са бочним седиштем, јесте возило са три точка асиметрично распоређена у односу на уздужну средњу раван чија максимална конструктивна брзина без обзира на начин преноса прелази 45 km/h или радна запремина у случају да се ради о мотору са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага прелази 4 kW за електромоторе.

Врста L₅ - тешки трицикл, јесте возило на три точка симетрично распоређена у односу на уздужну средњу раван са мотором чија максимална конструктивна брзина без обзира на начин преноса прелази 45 km/h или ако радна запремина у случају да се ради о мотору са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm³ или чија највећа стална номинална снага прелази 4 kW за електромоторе.

Врста L₆ - лаки четвороцикл, јесте моторно возило са четири точка: чија маса празног возила није већа од 350 kg, што не укључује масу батерија, ако је реч о електричним возилима; чија највећа конструктивна брзина не прелази 45 km/h; који имају мотор чија радна запремина за моторе са унутрашњим сагоревањем (СУС мотори) са погоном на бензин не прелази 50 cm³ и чија највећа нето снага не прелази 4 kW за СУС моторе са другом врстом погонског горива или чија највећа стална номинална снага не прелази 4 kW за електромоторе.

Врста L₇ - тешки четвороцикл, јесте моторно возило са четири точка: који не одговара условима из врсте L₆; чија маса празног возила није већа од 400 kg, односно 550 kg за возила за превоз терета, што не укључује масу батерија ако је реч о електричним возилима; чија највећа стална номинална снага мотора не прелази 15 kW.

2. Врста M - возила за превоз лица

Члан 7.

Врста М - моторно возило јесте возило које је пројектовано и конструисано првенствено за превоз лица и њиховог пртљага.

Врста М₁ - путничко возило јесте возило врсте М које има највише девет седишта укључујући и седиште за возача, без места за стајање.

Врста М₂ - лаки аутобус јесте возило врсте М са више од девет седишта укључујући и седиште за возача чија највећа дозвољена маса не прелази 5 t и која могу имати места за стајање.

Врста М₃ - тешки аутобус јесте возило врсте М са више од девет седишта укључујући и седиште за возача чија највећа дозвољена маса прелази 5 t и која могу имати места за стајање.

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

1) возило са више од 22 седишта за путнике:

(1) Класа I - јесте возило конструисано са простором намењеним за путнике који стоје, дозвољавајући несметано кретање путника.

(2) Класа II - јесте возило конструисано углавном за путнике који седе, и пројектовано за превоз путника који стоје у пролазу, односно у простору који није већи од простора намењеног за два удвојена седишта.

(3) Класа III - јесте возило које има искључиво места за седење.

2) возило са највише 22 седишта за путнике:

(1) Класа А - јесте возило које је намењено за превоз путника који седе, односно који стоје.

(2) Класа В - јесте возило које није намењено за превоз путника који стоје и које нема додатке за путнике који стоје.

Аутобуси који укључују две или више неодвојивих али јасно дефинисаних јединица се сматрају као једно возило.

3. Врста N - теретна возила

Члан 8.

Врста N - моторно возило које је пројектовано и конструисано првенствено за превоз терета

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

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

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

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

а) Услови за разврставање возила врсте N

Члан 9.

Возило врсте N мора да испуњава следеће услове у погледу техничких карактеристика:

1) сва места за седење треба да буду одвојена од товарног простора;

2) изузетно, лица и терет могу да се превозе у истом простору под условом да је товарни простор обезбеђен опремом за заштиту људи од налета терета током војње, као и приликом наглог кочења и скретања;

3) средства за обезбеђивање терета су намењена да обезбеде терет, у смислу тачке 2) овог става, као и систем преграда, намењених за возила чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t, морају бити у складу са одредбама Одељка 3 и 4 стандарда ISO 27956:2009, и то:

(1) испуњеност захтева може се утврдити изјавом о усаглашености издатом од стране произвођача,

(2) као алтернатива испуњености захтева произвођач може да документује на одговарајући начин, надлежном државном органу, за хомологацију возила, опреме и делова да уграђено средство за обезбеђивање терета пружа једнак ниво заштите, као што је предвиђено стандардом ISO 27956:2009 ;

4) број места за седење, не укључујући место возача, не сме да прелази:

(1) 6 у случају возила врсте N₁,

(2) 8 у случају возила врсте N₂ и N₃;

5) возила врсте N морају да имају масу терета једнаку или већу од масе путника, изражену у килограмима;

(1) при томе на свим местима за седење морају бити постављена седишта и мора бити испуњено:

- ако је $n = 0$ онда мора да буде ндм - $m \geq 100 \text{ kg}$
- ако је $0 < n \leq 2$ онда мора да буде ндм - $(m + n \times 68) \geq 150 \text{ kg}$
- ако је $n > 2$ онда мора да буде ндм - $(m + n \times 68) \geq n \times 68$

при чему је:

"ндм" - највећа дозвољена маса

"m" - маса возила спремног за вожњу

"n" - број седишта не укључујући возачево седиште.

(2) у масу возила спремног за вожњу из претходне тачке мора да се урачуна и маса опреме на возилу која служи за смештај терета (нпр. различити облици надградње), маса сталне опреме за манипулацију терета (нпр. кран, подизна платформа и сл.) и маса средстава за обезбеђивање терета, док маса опреме која се не користи у наведене сврхе (нпр. компресор, витло, електрични генератор, опрема за пренос слике и звука, итд.) се не узима у обзир.

Све варијанте и верзије возила врсте N морају да испуњавају услове из претходног става.

Возило врсте N₁, код кога је товарни простор и простор за возача у истој целини (нпр. облик каросерије ВВ), поред услова из става 1. овог члана мора да испуни и следеће услове:

1) утовар терета мора бити могућ кроз задња врата, врата пртљажника или бочна врата која су пројектована и конструисана у ту сврху;

2) у случају задњих врата или врата пртљажника, отвор за утовар мора да испуњава следеће услове:

(1) ако возило има само један ред седишта или има само седиште за возача, висина отвора за утовар мора да буде најмање 600 mm,

(2) ако возило има два или више редова за седење, најмања висина отвора за утовар мора да буде 800 mm, и отвор мора да има површину најмање 12800 cm²;

3) товарни простор мора да испуњава следеће услове:

(1) подлога товарног простора у већем делу мора да буде равна,

(2) када возило има један ред седишта или само седиште возача, дужина товарног простора мора да буде најмање 40% од међуосовинског растојања,

(3) када возило има два или више редова седишта, дужина товарног простора мора да буде најмање 30% од међуосовинског растојања,

(4) услови за дужину товарног простора морају да буду испуњени и код возила код кога се задњи ред седишта може уклонити без посебног алата, и то кад су сва седишта постављена,

(5) услови за дужину товарног простора морају да буду испуњени када су седишта у првом реду или у последњем реду, у зависности од случаја, постављена у нормалном усправном положају за седење;

4) Посебни услови за мерење:

(1) подешавање седишта:

- седишта морају бити подешена у свој крајњи задњи положај,

- наслон седишта, ако је подесив, мора да буде подешен тако да торзо ЗДН уређаја може да се постави под углом од 25°,

- наслон седишта ако није подесив, мора да буде у позицији како је пројектовао произвођач,

- ако је седиште подесиво по висини, онда мора да буде подешено у најнижи положај;

(2) посебни услови за возило:

- возило мора да буде оптерећено до његове највеће дозвољене масе,

- тачкови на возилу морају да буду постављени у правцу;

(3) начин мерења дужине товарног простора:

- када у возилу није постављена преграда, дужина се мери од попречне вертикалне равни која додирује најистуренију тачку задњег дела врха наслона седишта до унутрашњег дела задњег окна или задњих врата или врата пртљажника, када су затворена;

- када је у возилу постављена преграда дужина се мери од попречне вертикалне равни која додирује најистуренију тачку преграде до унутрашњег дела задњег окна или задњих врата или врата пртљажника, када су затворена;

- услови који се односе на дужину морају бити испуњени најмање дуж хоризонталне линије која се налази у подужној вертикалној равни која пролази кроз подужну осу возила у нивоу подлоге товарног простора;

(4) када је у возилу постављена преграда услови из подтачке (1) ове тачке не морају да буду испуњени.

Возило код кога је између последњег реда седишта и товарног простора постављена преграда такође мора да испуни услове из претходног става.

Возило врсте N₁, код кога товарни простор и простор за возача нису у истој целини (нпр. облик каросерије ВЕ), поред услова из става 1. овог члана мора да испуни и следеће услове:

1) возило које има затворену надградњу, мора да испуњава следеће услове:

(1) утовар терета мора бити могућ кроз задња врата, врата пртљажника или задњег окна или на други начин,

(2) најмања висина отвора за утовар мора бити 800 mm, а отвор мора да има површину најмање 12 800 cm²,

(3) дужина товарног простора мора да буде најмање 40% од међуосовинског растојања;

2) возило које има отворени товарни простор, мора да испуни услове прописане у тачки 1) подтачка (1) и (3) овог става;

3) услови који се односе на дужину товарног простора морају бити испуњени најмање дуж хоризонталне линије која се налази у подужној равни која пролази кроз подужну осу возила у нивоу подлоге товарног простора.

У случају да неки од наведених услова из овог члана за разврставање возила у врсту N₁ није испуњен, возило ће бити разврстано као возило врсте M1.

4. Врста О - прикључна возила

Члан 10.

Врста О - прикључно возило које је пројектовано и конструисано за превоз терета или лица као и за смештај лица.

Врста О₁ - лако прикључно возило јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса не прелази 0,75 t.

Врста О₂ - мало прикључно возило, јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 0,75 t, али не прелази 3,5 t.

Врста О₃ - средње прикључно возило јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t, али не прелази 10 t.

Врста О₄ - велико прикључно возило, јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 10 t.

Прикључна возила врста О₂, О₃ и О₄ разврставају се у једну од следећих класа, и то у класу:

1) полуприколица - јесте прикључно возило које је конструисано да се прикључи на тегљач са седлом или на конвертер приколицу при чему преноси знатно вертикално оптерећење на вучно возило или конвертер,

2) приколица са рудом - јесте прикључно возило које има најмање две осовине од којих је најмање једна управљана осовина, опремљено са вучним уређајем који се може покретати вертикално у односу на приколицу и које преноси мање од 100 daN статичког вертикалног оптерећења на вучно возило,

3) приколица са централном осовином - јесте прикључно возило код кога је осовина (осовине) постављена близу тежишта возила тако да вертикално оптерећење које се преноси на вучно возило, не прелази 10% од највеће дозвољене масе приколице односно највише 1000 daN, при равномерном оптерећењу возила,

4) приколица са крутом рудом - јесте прикључно возило са једном осовином или групом осовина, опремљено са крутом рудом која преноси статичко оптерећење не веће од 4000 daN на вучно возило на основу своје конструкције, и које не спада у приколица са централном осовином.

Члан 11.

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

1) путничка возила (M₁) чији је облик каросерије дефинисан стандардом SRPS ISO3833:2005, јесу:

(1) АА лимузина - јесте возило дефинисано ознаком 3.1.1.1 стандарда SRPS ISO 3833:2005, опремљено са најмање 4 бочна окна,

(2) АВ лимузина са задњим вратима - јесте возило АА са вратима на задњем делу возила,

(3) АС караван јесте возило дефинисано ознаком 3.1.1.4 стандарда SRPS ISO 3833:2005,

(4) АД купе - јесте возило дефинисано ознаком 3.1.1.5 стандарда SRPS ISO 3833:2005,

(5) АЕ кабриолет - јесте возило дефинисано ознаком 3.1.1.6 стандарда SRPS ISO 3833:2005,

(6) АФ вишенаменско возило - јесте моторно возило које не одговара осталим облицима каросерије путничких возила M₁ и намењено за превоз путника и њиховог пртљага односно терета у истом простору,

(7) АГ теретни караван - јесте возило дефинисано ознаком 3.1.1.4.1 стандарда SRPS ISO 3833:2005 код кога је товарни простор одвојен од простора за возача и путнике;

2) моторна возила врста M₂ или M₃, јесу:

(1) СА једносpratни аутобус - јесте возило где је простор предвиђен за лица у једном нивоу,

(2) CB двоспратни аутобус - јесте возило где је простор предвиђен за путнике, бар у једном делу; на два нивоа, при чему горњи ниво није предвиђен за стајање путника,

(3) CC зглобни једноспратни аутобус - јесте возило у једном нивоу дефинисано у члану 4. став 1. тачка 11) овог правилника,

(4) CD зглобни двоспратни аутобус - јесте возило CC на два нивоа при чему на бар једном нивоу путници могу слободно да се крећу између раздвојених делова,

(5) CE нископодни једноспратни аутобус - јесте возило у једном нивоу, Класе I, II или A где најмање 35 % простора предвиђеног за стајање путника (код зглобног аутобуса у његовом предњем делу или код двоспратног аутобуса на његовом доњем нивоу) чини простор без степеница и укључује приступ најмање једним вратима,

(6) CF нископодни двоспратни аутобус - јесте возило CE на два нивоа,

(7) CG зглобни нископодни једноспратни аутобус - јесте возило које чини комбинација возила CC и CE,

(8) CH зглобни нископодни двоспратни аутобус - јесте возило које чини комбинација возила CD и CF,

(9) CI отворени једноспратни аутобус - јесте возило без крова или са делом крова,

(10) CJ отворени двоспратни аутобус - јесте возило без крова на целом или на једном делу његовог горњег нивоа,

(11) CX аутобуска шасија - јесте некомплетно возило са шасијом, погоном и осовинама које је намењено да буде комплетирано са каросеријом;

3) моторна возила врсте N, јесу:

(1) BA камион - јесте возило које је пројектовано и конструисано искључиво или првенствено за превоз терета

(2) BB ван - јесте камион код кога је товарни простор и простор за возача у истој целини,

(3) BC тегљач - јесте вучно возило које је пројектовано и конструисано првенствено за вучу полуприколица,

(4) BD возило за вучу - јесте вучно возило које је пројектовано и конструисано за вучу искључиво приколица,

(5) BE пикап - јесте возило највеће дозвољене масе која не прелази 3,5 t код кога товарни простор и места за седење нису у истој целини,

(6) BX шасија теретног возила - јесте некомплетно возило са шасијом, кабином (комплетном или делимичном), погоном и осовинама које је намењено да се комплетира са каросеријом;

4) возила врсте O, јесу:

(1) DA полуприколица - јесте прикључно возило дефинисано у члану 10. став 6. тачка 1),

(2) DB приколица са рудом - јесте прикључно возило дефинисано у члану 10. став 6. тачка 2),

(3) DC приколица са централном осовином - јесте прикључно возило дефинисано у члану 10. став 6. тачка 3),

(4) DE приколица са крутом рудом - јесте прикључно возило дефинисано у члану 10. став 6. тачка 4);

5) специјално возило јесте возило врсте M, N или O изведено за одређене функције са посебно уређеном каросеријом, снабдевом уређајима или опремом за обављање тих функција, и то:

(1) SA возило за становање - јесте возило врсте M прилагођено за становање које садржи најмање следећу опрему која мора бити чврсто повезана за каросерију: седишта и сто, лежај који може бити изведен од седишта, кухињска опрема и простор за смештај пртљага. Сто може бити направљен да буде лако померљив,

(2) SB блиндирано возило - јесте возило намењено за заштиту путника и / или терета са стално уграђеном антибалистичком заштитом,

(3) SC амбулантно возило - јесте возило врсте M намењено за транспорт болесних или повређених лица и опремљено специјалном опремом за такву намену,

(4) SD возило за превоз умрлих - јесте возило врсте M намењено за превоз умрлих и које има специјалну опрему за такву намену,

(5) SH возило прилагођено за инвалидска колица - јесте возило врсте M₁ конструисано или прилагођено за превоз једног или више лица у инвалидским колицима,

(6) SE камп приколица - јесте возило врсте O возило дефинисано ознаком 3.2.1.3 стандарда SRPS ISO 3833:2005,

(7) SF покретна дизалица - јесте возило врсте N₃ које није намењено за превоз терета, опремљено са покретном дизалицом чији је момент дизања једнак или већи од 400 kNm,

(8) SG друге врсте специјалних возила - јесте возило које не спада у остала специјална возила,

(9) SJ конвертер доли - јесте возило врсте O опремљено седлом за прихватање полуприколице,

(10) SK приколица за обављање ванредног превоза - јесте возило врсте O₄ намењено за ванредни превоз, које укључује и хидраулично модуларно прикључно возило без обзира на број модула.

Облик каросерије возила врсте N и O, поред словне ознаке, може бити допуњен неком од следећих двоцифрених ознака:

- 01- платформа
- 02 - са страницама
- 03 - затворена надградња (фургон)
- 04 - климатизована надградња са изолационим зидовима и опремом за одржавање унутрашње температуре
- 05 - климатизована надградња са изолационим зидовима али без опреме за одржавање температуре
- 06 - флексибилне странице (церада)
- 07 - изменљиви транспортни суд
- 08 - носач конテナ
- 09 - возило опремљено са хук-лифтом
- 10 - кипер
- 11 - цистерна
- 12 - цистерна намењена за превоз опасних терета
- 13 - превоз стоке
- 14 - превоз возила
- 15 - мешалица за бетон
- 16 - пумпа за бетон
- 17 - превоз дрва
- 18 - одвожење смећа
- 19 - чишћење улица, чишћење одвода, прање улица
- 20 - компресор
- 21 - превоз чамаца
- 22 - превоз једрилица
- 23 - возило продавница или излог
- 24 - возило за помоћ на путу
- 25 - возило са мердевинама
- 26 - дизалица (различита од покретне дизалице SF)
- 27 - платформска дизалица
- 28 - возило са уређајем за бушење и копање
- 29 - нископодно прикључно возило
- 30 - превоз стакала
- 31 - ватрогасно возило
- 99 - облик каросерије не постоји у важећој листи.

5. Врсте Т и С - трактори

Члан 12.

Врста Т1 - јесте трактор са точковима чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h, код којих ширина трага осовине најближе седишту возача није мања од 1150 mm, чија је маса возила спремног за вожњу већа од 600 kg и који има клиренс мањи од 1000 mm.

Врста Т2 - јесте трактор са точковима чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h, код којих је најмања ширина трага мања од 1150 mm, чија је маса возила спремног за вожњу већа од 600 kg, чији је клиренс мањи од 600 mm, с тим да је највећа дозвољена брзина кретања ограничена на 30 km/h за возила чија висина тежишта изнад земље подељена са просечном ширином трага прелази 0,9.

Врста Т3 - јесте трактор са точковима чија највећа брзине не прелази 40 km/h и маса возила спремног за вожњу не прелази 600 kg.

Врста Т4 - јесте трактор посебних намена чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h.

Врста Т5 - јесте трактор са точковима чија највећа конструктивна брзина прелази 40 km/h.

Врста Тm - јесте мотокултиватор.

Врста TR - јесте радна машина.

Врста од С₁ до С₅ - јесу трактори са гусеницама.

Подела врста од С₁ до С₅ аналогна је подели трактора са точковима од Т1 до Т5, а услови који важе за тракторе са точковима важе за одговарајућу врсту трактора са гусеницама.

6. Врста R - прикључна возила трактора

Члан 13.

Врста R₁ - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса не прелази 1,5 t.

R₂ - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 1,5 t али не прелази 3,5 t.

Врста R₃ - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t али не прелази 21 t.

Врста R₄ - јесте прикључно возило чија највећа дозвољена маса прелази 21 t.

Свака врста прикључних возила трактора може имати додатну ознаку "а" или "b", према највећој конструктивној брзини, с тим што ознака "а" иде уз прикључно возило које је конструисано за брзину од највише 40 km/h, а ознака "b" иде уз прикључно возило које је конструисано за брзину изнад 40 km/h.

7. Врста S - измењиве вучене машине

Члан 14.

Врста S₁ - јесте измењива вучена машина намењена за пољопривреду или шумарство чија највећа дозвољена маса не прелази 3,5 t.

Врста S₂ - јесте измењива вучена машина намењена за пољопривреду или шумарство чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t.

Свака врста измењиве вучене машине може имати додатну ознаку "а" или "b", према највећој конструктивној брзини, с тим што ознака "а" иде уз измењиву вучену машину чија је највећа конструктивна брзина мања или једнака 40 km/h, а ознака "b" иде уз измењиву вучену машину чија је највећа конструктивна брзина изнад 40 km/h.

За врсте возила из овог члана не примењују се одредбе овог правилника који се односе на техничке услове уређаја, склопова и опреме и техничке нормативе.

8. Врста K - остала возила

Члан 15.

Врста K₁ - јесте запрежно возило.

Врста K₂ - јесте возило са погоним на мишићну снагу људи (бицикл, тротинет, трицикл са педалама, квадрицикл са педалама, тандем бицикл и др.).

Врста K₃ - јесте возило са погоним на педале са додатним електричним мотором чија је највећа снага мања од 0,25 kW и највећа конструктивна брзина мања од 25 km/h, а које није декларисано као возила врсте L₁.

Врста K_{3a} - јесте вучно возило туристичког воза.

Врста K_{3b} - јесте прикључно возило туристичког воза.

9. Теренска возила - подврста G

Члан 16.

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

Ознаке M и N могу бити комбиноване са ознаком G, односно, возило врсте N₁ које је намењено за теренску употребу означава се са N₁G.

Ознака возила G је допунска и користи се искључиво уз ознаке врсте возила M или N.

III. ДИМЕНЗИЈЕ И МАСЕ ВОЗИЛА

Члан 17.

Највећа дозвољена дужина возила, износи:

- 1) за моторно возило, осим аутобуса и возила врсте L - 12,00 m;
- 2) за возило врсте O и R - 12,00 m, с тим што се дужина приколице мери од вучног ока руде до најистуреније тачке на задњем крају возила, а дужина полуприколице се мери од осе вучног чепа до најистуреније тачке на задњем крају полуприколице;
- 3) за аутобус са две осовине - 13,50 m;
- 4) за аутобус са најмање три осовине - 15,00 m;
- 5) за зглобни аутобус - 18,75 m;
- 6) за зглобни аутобус са две или више окретница - 25 m;
- 7) за возило врсте L - 4,00 m;

8) за возило врсте K, осим K5 - 12,00 т.

Највећа дозвољена дужина скупа возила износи:

- 1) за тегљач са полуприколицом - 16,50 т;
- 2) за вучно возило са приколицом - 18,75 т;
- 3) за скуп возила намењен за превоз конテナера или возила - 21,00 т;
- 4) за туристички воз - 40,00 т.

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

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

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

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

Одредба става 5. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1973. године.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 18.

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

1) за радну машину и измењиву вучену машину за пољопривреду и шумарство, за које највећа дозвољена ширина износи - 3,00 т;

2) за возило врста N и O са надограђеном хладњачом са зидом дебљине преко 45 mm, за које највећа дозвољена ширина износи - 2,6 т;

3) за возило врсте N које има изменљиве уређаје за одржавање путева, за које највећа дозвољена ширина износи - 3,00 т.

Изузетно од става 1. овог члана, ширина возила не обухвата прекорачења која могу настати услед деформација пнеуматика у зони налегања на коловоз, постављања ланаца за снег и уградње габаритних светала, показивача правца скретања, спољњег огледала, светала за осветљавање пута, еластичних блатобрана и друге додатне опреме еластично везане за чврсту конструкцију возила.

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

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 19.

Највећа дозвољена висина возила износи - 4,0 т, осим возила врсте L, за које највећа дозвољена висина износи - 2,5 т.

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

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 20.

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 т, при чему се габарити возила морају кретати у појасу највеће ширине 7,2 т.

Члан 21.

Највећа дозвољена укупна маса моторног возила и скупа возила износи 40 т.

Укупна маса моторног возила или приколица не сме да прелази вредност највеће дозвољене масе возила која је декларисана на произвођачким таблицама моторног возила или приколица.

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

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

1) за двоосовинско моторно возило - 18 т;

2) за троосовинско моторно возило - 25 т, односно 26 т ако је гоњена осовина опремљена са удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем или ослањањем које се прихвата као

еквивалентно, или где је свака гоњена осовина опремљена са удвојеним пнеуматичима и при чему максимално осовинско оптерећење било које осовине не прелази 9,5 t;

3) за четвороосовинско моторно возило са најмање две управљајуће осовине - 32 0,t, при чему максимално осовинско оптерећење било које осовине не прелази 9,5 t;

4) за троосовински зглобни аутобус - 28 t;

5) за лаки трицикл - 0,57 t;

6) за тешки трицикл - 1,3 t;

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

8) за лаки четвороцикл - 0,55 t;

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

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

Укупна маса приколица не сме да прелази, и то:

1) за једноосовинску приколицу - 10 t;

2) за двоосовинску приколицу - 18 t;

3) за троосовинску приколицу - 24 t.

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

1) скупа возила са 5 или 6 осовина:

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

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

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

(1) за двоосовински тегљач с троосовинском полуприколицом - 40 t,

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

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

3) скупа возила с четири осовине који се састоји од двоосовинског моторног возила и двоосовинске приколице - 36 t;

4) тегљача с полуприколицом са укупно 4 осовине, при чему су и тегљач и полуприколица двоосовински, а за случај да је размак између осовина полуприколице:

(1) од 1,3 m до 1,8 m - 36 t,

(2) већи од 1,8 m - 36 t, односно 38 t када је највећа дозвољена маса вучног возила 18 t и највеће дозвољено оптерећење двоструке осовине полуприколице 20 t, при чему су погонске осовине опремљене удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 22.

Осовинско оптерећење возила не сме да прелази вредности декларисане од стране произвођача и наведене на произвођачкој табlici на возилу.

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

1) за једну гоњену осовину - 10 t;

2) за једну погонску осовину - 11,5 t;

Укупно оптерећење две осовине моторних возила, при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t, и које имају међусобно растојање:

1) мање од 1,0 m износи - 11,5 t,

2) од 1,0 m до 1,3 m износи - 16 t;

3) од 1,3 m до 1,8 m износи - 18 t, односно 19 t ако је погонска осовина опремљена удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем, или где максимално осовинско оптерећење не прелази 9,5 t;

4) Укупно оптерећење две осовине прикључних возила са међусобним растојањем:

(1) мањим од 1,0 m износи - 11 t,

(2) од 1,0 m до 1,3 m износи - 16 t,

(3) од 1,3 m до 1,8 m износи - 18 t,

при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t;

5) Укупно оптерећење три осовине прикључних возила са међусобним растојањем:

(1) до 1,3 m износи - 21 t,

(2) од 1,3 m до 1,4 m износи - 24 t,

при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t.

На погонске тачке возила врсте L, M и N, ако је возило оптерећено и у стању мировања на хоризонталној равни, мора деловати најмање једна четвртина укупне масе возила, односно скупа возила.

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

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 23.

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

1) једном осовином - 1,2 t;

2) две осовине - 3,0 t.

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

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 24.

Однос бруто снаге мотора изражене у киловатима и највеће дозвољене масе возила односно скупа возила изражене у тонама, мора бити најмање 5 kW/t, осим вучних возила која служе за вучу прикључних возила помоћу руде и нису намењена за превоз људи или терета и вучног возила туристичког воза код којих мора бити већа од 2,2 kW/t.

Одредба става 1. овог члана не односи се на тракторе за пољопривреду и шумарство, као ни на возила која се покрећу електромотором.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

IV. УРЕЂАЈИ НА МОТОРНИМ И ПРИКЉУЧНИМ ВОЗИЛИМА

1. Уређаји за управљање возилом - систем за управљање

Члан 25.

Уређај за управљање возилом на сваком возилу мора испуњавати захтеве једнообразних техничких услова, бити поуздан и изведен тако да возач може лако, брзо и на сигуран начин мењати правац кретања возила.

Возила врсте М и N, осим возила дипломатских, конзуларних и културних представништава, мисија страних држава и представништава међународних организација са седиштем у Републици Србији и њиховог особља, први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2012. године не смеју имати команду уређаја за управљање и друге команде директно везане за процес управљања возилом на десној страни.

Уређај за управљање моторним возилом, осим возилом врсте L, T и C, мора бити такав да се предњи точкови возила који се налазе у положају заокретања, при кретању возила по хоризонталној равној површини, после ослобађања команде управљача, сами враћају ка положају за праволинијско кретање.

Изузетно од става 2. овог члана друге врсте специјалних возила врсте N као и возила врсте TR могу имати команду уређаја за управљање и друге команде директно везане за процес управљања возилом на десној страни ако намена возила то захтева.

Одредба става 3. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

2. Уређаји за заустављање возила - кочни систем

Члан 26.

Уређаји за заустављање (у даљем тексту: кочни систем) мора да омогући возачу да на безбедан, брз и ефикасан начин прогресивно смањује брзину кретања возила, или да заустави возило или да задржи возило у месту ако је оно већ заустављено, без обзира на

брзину којом се оно креће и оптерећење возила ако је оно у декларисаним границама, а на путу са уздужним нагибом на коме је предвиђено кретање тог возила.

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

Члан 27.

Кочне облоге не смеју да садрже азбест.

Члан 28.

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

1) у сваком независном кругу кочног система, на најближем и најприступачнијем месту најнеповољније постављеног кочног цилиндра са становишта мерења времена одзива према одговарајућем правилнику;

2) код кочних система у којима постоји уређај за модулацију притиска према одговарајућем правилнику, испред и иза тог уређаја, на најближем доступном месту. Ако је тај уређај пнеуматички управљан, потребно је да постоји допунски контролни прикључак ради симулирања оптерећеног стања. Уколико такав уређај не постоји, довољан је један контролни прикључак који треба да буде еквивалентан напред поменутом прикључку постављеном иза регулатора притиска.

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

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

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

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

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

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

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

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 29.

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

1) радно кочење;

2) помоћно кочење;

3) паркирно кочење;

4) дуготрајно успоравање.

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

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

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 уздужним падом, и изводи се тако да га возач може употребити са возачког места, при чему једна рука возача мора бити слободна ради управљања возилом.

Члан 30.

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

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

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

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

Члан 31.

Радно кочење морају имати сва возила осим:

- 1) прикључних возила врсте O₁;
- 2) прикључних возила врсте R₁, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу, као и возила врсте K₁;
- 3) прикључних возила врсте R₂ највеће дозвољене масе до 3 t, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу и када се такав скуп возила креће брзином мањом од 30 km/h.

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

- 1) O₁ и O₂;
- 2) R₂;
- 3) R₃ највеће дозвољене масе до 8 t и када се такав скуп возила креће брзином мањом од 25 km/h и када радно кочење делује на точкове задње осовине;
- 4) R₃ највеће дозвољене масе до 8 t и када се такав скуп возила креће брзином мањом од 40 km/h и када радно кочење делује на све точкове приколице;
- 5) K_{5b} - приколице у саставу туристичког воза.

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

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

Члан 32.

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

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. овог члана мора обезбедити функцију дуготрајног успоравања прикључног возила са кочним коефицијентом од најмање 10%.

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

Систем за дуготрајно успоравање морају имати сва моторна возила осим возила врсте T, највеће дозвољене масе преко 5 t, која су предвиђена за вучу приколица највеће дозвољене масе преко 7 t, односно полуприколица са седлом чија је највећа дозвољена маса, која умањена за масу која оптерећује седло већа од 7 t и на моторним возилима највеће

дозвољене масе преко 9 t, а која су први пут регистрована у Републици Србији од 1. јануара 1980. године до 1. јула 2011. године.

Члан 33.

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

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 инерционом командом, мора да буде активирано истом оном командом којом се активира и радно кочење вучног возила.

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

Члан 34.

Кочни систем мора бити заптивен ради спречавања непотребног губитка кочног флуида.

Ако се у кочном систему користи пренос кочне команде помоћу електричне енергије, онда такав кочни систем мора да задовољи све прописане перформансе за односну врсту возила и када овај пренос кочне команде не ради. У том случају на возилу мора да постоји звучни и/или оптички сигнал упозорења који се активира у тренутку настанка неисправности у преносу кочне команде помоћу електричне енергије, а који престаје да ради када се та неисправност отклони.

Кочни систем возила са пуним серво дејством мора бити изведен тако да капацитет резервоара, након осам 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 35.

(Прикључна возила која имају радно кочење са пнеуматичким преносним механизмом, осим возила врсте R и приколица у саставу туристичког воза, морају бити повезана са кочним системом вучног возила са најмање два вода, од којих један служи за пренос команде кочења са вучног возила а преостали за напајање прикључног возила из система напајања вучног возила.

Прикључна возила, која имају радно кочење, морају бити опремљена уређајем који обезбеђује аутоматско активирање радног кочења у случају прекида везе кочних система вучног и прикључног возила. Прикључна возила највеће дозвољене масе до 1,5 t не морају бити опремљени тим уређајем ако су опремљена додатним везама (ланци, челично уже и др.), које у случају отказа основног уређаја за спајање возила, обезбеђују везу вучног и прикључног возила при чему руда прикључног возила не сме да падне на тло или скрене у страну - до безбедног заустављања скупа возила.

Ако откаже кочни систем на прикључном возилу радно кочење вучног возила мора обезбедити кочење таквог скупа возила 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 инерционом 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.

Одредба става 1. овог члана не односи се на прикључна возила највеће дозвољене масе преко 7 t која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1978. године.

Одредба става 2. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 36.

Радно кочење возила врста L, M, N и прикључних возила врста O мора дејствовати на све тачкове.

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

Кочнице на бициклима морају бити уграђене и изведене за сваки тачак у складу са техничким условима.

Веза између тачкова 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 ABS, 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.

На прикључним возилима са више од две осовине, први пут регистрована у Републици Србији до 1. јануара 2013. године, тачкови једне осовине не морају бити кочени.

Члан 37.

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

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

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

Члан 38.

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

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

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

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

Члан 39.

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

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

Члан 40.

Возила врсте T, C и K_{5a} морају имати радно и паркирно кочење. Радно кочење мора деловати на оба тачка најмање задње осовине код возила T1, T2 и K₅, под условом да је сила кочења равномерно распоређена на оба тачка, а код осталих мора деловати на све тачкове.

Возило врсте Т, С и К_{5а} 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 врсте Т, С и К_{5а} опремљеног радним кочењем са делимичним серво дејством, резерва енергије мора бити толика да се у случају престанка рада мотора возило може зауставити према нормативима за радно кочење, а у случају отказа било којег дела преносног система кочења, мора постојати могућност заустављања трактора са успорењем које износи бар 50% од норматива за радно кочење.

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

Возила врсте Т_т морају имати најмање један систем радног кочења на предњој или задњој осовини, с тим да у случају отказа кочења на једном тачку мора бити исправно кочење на другом.

Возила врсте TR и K, осим возила врсте K1, морају да имају радно кочење.

Члан 41.

Кочни коефицијент означава процентуални однос успорења возила и убрзања земљине теже. За потребе овог правилника усваја се да убрзање земљине теже износи 10 m/S₂.

Кочни коефицијент возила израчунава се као однос збира свих сила остварених током мерења на уређају за мерење кочних сила и укупне масе возила помножене са 10 m/S₂ а изражава се у процентима.

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

Табела 1

ВРСТА ВОЗИЛА	РАДНО КОЧЕЊЕ			ПОМОЋНО КОЧЕЊЕ**		
	Кочни коефицијент	Сила активирања		Кочни коефицијент	Сила активирања	
		Ножно активирање	Ручно активирање		Ножно активирање	Ручно активирање
	Kr ≥ [%]	F ≤ [daN]	F ≤ [daN]	Kp ≥ [%]	F ≤ [daN]	F ≤ [daN]
L	40	50	20	20	50	20
M1	50	50	-	20	50	40
M2,M3	50	70	-	20	70	60
N	45	70	-	20	70	60
O	40	PK ≤ 6,5 bar*	-	-	-	-
T, C, K _{5a}	25	60	40	-	-	-
R, K _{5b}	25	-	-	-	-	-

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

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

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

Паркирна кочница моторног возила, мора обезбедити кочење са кочним коефицијентом од 15%. Паркирна кочница прикључног возила, кад је прекинута веза кочног система вучног и

прикључног возила, односно кад се ручно активира команда паркирног кочења мора обезбедити кочење са кочним коефицијентом од 15%.

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

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

Нормативи из ст. 3. 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 односом тренутног и највећег притиска у систему кочења појединачних осовина и припадајућих измерених сила) по обиму сваког од точкава и укупне масе возила, и изражава се у процентима.

Неуједначеност силе кочења по обрту точка не сме бити већа од 20%. Процент 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, на возилима са ножном командом кочења, мора да издржи силу на команди кочења од 100 daN.

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

3. Светлосно и светлосно сигнални уређаји

Члан 42.

Под светлосно и светлосно сигналним уређајима 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.

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 43.

Светлосно и светлосно сигнални уређаји, 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 трећуће светло на возилима под пратњом.

Члан 44.

Истоветни светлосно и светлосно сигнални уређаји који су удвојени на моторном возилу на три или више точкава, морају бити постављени у истој хоризонталној равни и симетрично у односу на уздужну вертикалну раван возила и морају бити исте величине и боје и дејствовати истовремено уједначеним светлосним интензитетом.

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 45.

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.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

а) Уређаји за осветљавање пута

Члан 46.

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

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

Главни фарови могу бити изведени тако да имају:

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

Светлосни извори морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

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

Изузетно од става 3. овог члана светлосни извори уређаја из става 1. тач. 5) и 6) овог члана не морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

Изузетно од става 4. овог члана светлосна опрема уређаја из става 1. тач. 5) и 6) овог члана не мора бити хомологована према једнообразним техничким условима.

Члан 47.

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

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.

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

Светла на запрежном возилу и мотокултиватору 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.

Светлост главних фарова мора бити беле боје.

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

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

Светлост коју дају уређаји из става 2. 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.

У главне фарове могу бити уграђена предња позициона светла.

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

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

Главни фарови морају бити електрично повезани тако да се укључују истовремено са предњим позиционим светлима, задњим позиционим светлима, габаритним светлима и светлом задње регистарске таблице.

Одредба става 5. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. октобра 1982. године код којих могу бити и жуте боје.

Члан 48.

У случају да је возило врсте М или N опремљено кратким светлима са гасним извором светлости обавезан део главних фарова кратког светла је и уређај за чишћење фарова.

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

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

Члан 49.

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

Светлосни сноп кратког светла трактора и туристичког воза мора бити у стању да осветли најмање 10 m, а највише 30 m пута.

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

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

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

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

Најмања осветљеност, за возила први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2012. године, мерена реглоскопом у зони највеће осветљености дугог светла мора бити за возила врсте L - 8 lux, за возила врста M, N, T, C и K са нехалогеним сијалицама - 16 lux, за возила врста M, N, T и C са халогеним сијалицама са две жарне нити најмање - 24 lux, за возила врста M, N, T и C са халогеним сијалицама са једном жарном нити најмање - 32 lux, за возила врста L, M и N са гасним извором светла - 35 lux након 4 секунде од укључења али не више од - 180 lux, за возила врсте M, N, T и C при укљученом кратком светлу не више од - 4 lux.

Члан 50.

Светла за вожњу уназад на моторним возилима, осим возила врсте L, T, C и K, која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године, морају бити уграђена и изведена тако да дају светлост беле боје, према једнообразним техничким условима.

Светла за вожњу уназад на прикључним возилима морају бити уграђена и изведена тако да дају светлост беле боје, према једнообразним техничким условима, осим на прикључним возилима врсте O1 на којима могу бити уграђена и изведена тако да дају светлост беле боје, према једнообразним техничким условима.

Удаљеност горње ивице светлеће површине светла за возњу 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 возњу уназад, мора имати прекидач који се аутоматски укључује у моменту укључивања хода уназад, и то кад је у електричној инсталацији омогућен рад мотору.

Одредба става 4. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1983. године.

Члан 51.

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

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

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

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

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

Светло за маглу мора имати посебан прекидач.

Члан 52.

Светлост дневног светла мора бити беле боје. Дневно светло може бити уграђено у друга светла. Место уградње дневног светла одговара правилима која важе за главне фарове возила.

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

Дневно светло се употребљава само по дану и доброј видљивости.

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

Члан 53.

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 54.

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.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

б) Уређаји за означавање возила

Члан 55.

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 као и рефлективне површине за означавање контуре возила и рефлективни рекламни натписи.

Члан 56.

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

Изузетно од става 1. овог члана светла за означавање возила посебних намена из члана 55. став 1. тачка 9) и рефлективни рекламни натписи из члана 55. став 1. тачка 10) не морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

Члан 57.

Предња позициона светла на моторном возилу на четири или више тачкова и моторном возилу на три тачка која су шира од 1,3 m, као и на прикључном возилу ширине преко 1,6 m, морају бити уграђена и изведена као два предња позициона светла, а на моторном возилу на два тачка и моторном возилу на три тачка 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 осим код возила врсте Т и С.

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.

Предња позициона светла морају да се укључују истовремено са задњим позиционим светлима, габаритним светлима и светлом задње регистарске таблице и морају бити укључена када су укључена светла главних фарова.

Одредба става 1. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1980. године.

Одредба става 3. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 58.

Задња позициона светла на моторном возилу на четири или више тачкова, моторном возилу на три тачка 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 тачка и моторном возилу на три тачка 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 и возилима врста Т и С, највећа дозвољена удаљеност светлеће површине задњег позиционог светла од површине пута може износити 2,1 m.

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

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 тачка и четворочици 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 6. овог члана, од површине пута не сме бити мања од 0,25 m ни већа од 0,9 m.

Светло из става 6. овог члана може бити изведено заједно са катадиоптером.
Одредба става 6. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1978. године.

Члан 59.

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

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 60.

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

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

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

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

Члан 61.

Моторна и прикључна возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, осим возила врста T, C, K, R и S и 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 тако да се:

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

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

Габаритна светла морају бити хомологована и уграђена према једнообразним техничким условима.

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

Сва возила дужа од 6 m (приколице - мере се заједно са рудом) осим туристичког воза, први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, морају имати жута 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.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 62.

Светло задње регистарске таблице, мора бити уграђено и изведено тако да даје светлост беле боје и да се по таблици распорстире 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 63.

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

Члан 64.

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.

Један или два, симетрично распоређена према уздужној вертикалној равни возила, не троугласта катадиоптера црвене боје морају бити уграђена и изведена на задњој страни мопеда, мотоцикла, мотоцикла с три точка и четвороцикла, а по један катадиоптер жуте или наранџасте боје на свакој страни педале (с предње и задње стране) за мопеде са педалама.

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

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.

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

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

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

Катадиоптери на запрежним возилима и мотокултиватору 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 дугим светлом моторног возила.

Рефлектујућа површина катадиоптера на запрежним возилима и мотокултиватору 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.

Рефлектујућа површина катадиоптера црвене боје на задњој страни возила из ст. 2. и 3. овог члана 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.

Одредба става 4. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1970. године.

Члан 65.

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

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 66.

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

Ознаке дугих, тешких и спорих возила обавезне су за возила врсте M₂ и M₃, класе II и III, возила врсте O₁, O₂ и O₃ чија дужина возила прелази 8 m, возила врсте O₄ и возила врсте N₃ осим тегљача.

Ознаке спорих возила обавезне су за возила чија највећа брзина не прелази 30 km/h као и возила врста T, C, R, S, K₁ и K_{5a}, а морају бити хомологоване према једнообразним техничким условима и постављене према стандарду SRPS.Z.S₂.856 ("Службени лист СФРЈ", број 27/89) и стандарду SRPS.Z.S₂.856/1 ("Службени лист СЦГ", број 36/04).

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

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

Рефлективне површине за означавање контура возила морају бити уграђене на возила која су шири од 2,1 m, дужа од 6 m и то на возила врсте O₃ и O₄ и на возила врсте N₂, највеће дозвољене масе веће од 7,5 t, и возила врсте N₃ осим на шасији теретног возила, некомплетном возилу и тегљачу.

Рефлективне површине могу бити уграђене на точкове возила врсте L.

Запречне табле морају постојати на радним машинама када њихова ширина прелази 2,5 m, на возилима која превозе терет који је дужи од задњег краја теретног или прикључног возила, на возилима на којима терет премашује ширину возила, на возилима ширим од 3,0 m и на тракторима који вуку/носе измењиве машине шире од 2,5 m. Ознаке морају одговарати и бити постављене у складу са стандардом SRPS.Z.S₂.855.

Примери постављања ознака из ст. 1. и 3. овог члана дати су у Прилогу 1 који је оштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 67.

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

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

в) Уређаји за давање светлосних знакова

Члан 68.

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

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

Члан 69.

Стоп светла на моторном возилу на четири или више тачкова, моторном возилу на три тачка која су шира од 1,3 m и на прикључном возилу морају бити уграђена и изведена као најмање два стоп светла на задњој страни возила, а на моторном возилу на два тачка и моторном возилу на три тачка која нису шира од 1,3 m и лаког четвороциклу и четвороциклу као најмање једно стоп светло на задњој страни возила тако да дају светлост црвене боје.

Моторна возила врсте M₁ први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године морају имати уграђено треће стоп светло на средњој уздужној равни возила.

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 уздужну 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 70.

Показивачи правца на моторном возилу на три, четири или више тачкова 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) два предња бочна и два задња показивача правца,
- (2) два предња, два задња и два бочна показивача правца,
- (3) два предња и два задња показивача правца;

2) на моторном возилу које је дуже од 6 m и на вучном моторном возилу осим на возилима која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1978. године за која се примењују одредбе из става 1. тачка 1):

- (1) два предња бочна и два задња показивача правца,
- (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 тачка 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.

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, емитовање светлости мора уследити најкасније за једну секунду, а први престанак емитовања 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 врста M₁ и N₁ удаљености доњих ивица светлећих површина показивача правца од површине пута не сме бити мања од 0,35 m ни већа од 1,5 m, а на осталим возилима не мања од 0,5 m ни већа од 1,5 m.

Изузетно, ако из конструктивних разлога није могуће друкчије поставити показиваче правца, онда највећа дозвољена удаљеност светлеће површине показивача правца од површине пута може износити 2,3 m.

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 врста М и N први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, морају обавезно имати контролу функционисања рада показивача правца 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. Команда уређаја мора бити тако конструисана да омогући једноставну и недвосмислену употребу ове команде.

Одредбе ст. 3. и 5. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

4. Уређаји који омогућавају нормалну видљивост

Члан 71.

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

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

Члан 72.

Ветробран и сва стакла на моторном или прикључном возилу, осим предњег ветробрана на мотоциклу и мопеду с два или три точка и без кабине возача, лаког четвороциклу без кабине возача и четвороциклу који немају кабину возача, морају бити хомологовани и уграђени у складу са одредбама једнообразних техничких услова. Ветробрани морају бити слојевити - ламинирани, односно не смеју бити од каљеног (са ознаком у знаку хомологације "TOUGHENED" или "TEMPERED") стакла ни када се накнадно замењују, осим за возила чија највећа брзина не прелази 40 km/h.

Ветробран се не сме накнадно затамњивати. Бочна окна у равни возача могу бити накнадно затамњена тако да укупна вредност пригушења светла не прелази 30%. Остала стакла на возилу могу бити накнадно затамњена без ограничења укупне вредности пригушења светла при чему на возилу морају бити уграђена два бочна ретровизора.

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

Одредба става 2. овог члана не односи се на возила државних органа.

Одредбе овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 73.

Брисачи ветробрана на моторном возилу, осим на мотоциклу, мотоциклу с три точка без кабине, лаког 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.

Одредбе овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 74.

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

Одредбе овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 75.

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

1) једно возачко огледало на трактору врсте Т1 и путничким возилима са највише два седишта, као и на мотоциклу који је произведен, односно први пут регистрован након 1. јануара 1970. године.

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

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 и уграђено 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 постављеном положају остане и при нормалним потресима за време кретања возила. Возачко огледало постављено унутар каросерије возила врсте М₁ мора се налазити на месту на коме га возач са свог седишта може подешавати руком.

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 см.

Површина возачког огледала мора износити, и то:

1) огледала смештеног унутар каросерије и изван каросерије путничког аутомобила - најмање 60 см²;

2) огледала смештених изван каросерије осталих моторних возила - најмање 150 см² ако им је површина испупчена, односно најмање 300 см² ако им је површина равна;

3) огледала на мотоциклу, мотоциклу с три точка, лаком четвороциклу - најмање 50 см².

Ако је на возилу врсте М₁, 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.

Одредбе ст. 5. и 6. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Одредбе става 1. тач. 3), 4) и 5) овог члана не односе се на: путничке аутомобиле до четири седишта и путничке аутомобиле који вуку камп приколицу, која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. маја 1985. године.

5. Уређаји за давање звучних знакова

Члан 76.

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

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, војна возила, возила министарства надлежног за извршење затворских санкција и Безбедносно информативне агенције, 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 врста M_2 , M_3 , N_2 и N_3 , први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, која немају уграђено унутрашње возачко огледало или камеру за снимање простора иза возила, морају на задњем крају возила имати уграђен уређај за звучну сигнализацију кретања уназад који се аутоматски активира са укључењем хода уназад.

Члан 77.

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

- 1) за возила врсте L са мотором снаге до 7 kW од 83 dB(A) до 112 dB(A),
- 2) за остала возила од 93 dB(A) до 112 dB(A).

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 износи 75 dB(A).

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

Члан 78.

Највише границе дозвољене спољне буке мерене у лабораторијским условима коју поједине врсте возила смеју производити јесу:

- 1) за возила на два точка, и то за:

(1) L_1 - 81 dB (A),

(2) L_3 , са двотактним мотором радне запремине до 125 cm³ - 85 dB (A), а за L_3 радне запремине мотора преко 125 cm³ - 87 dB (A),

(3) L_3 са четворотактним мотором радне запремине до 125 cm³ - 85 dB (A), запремине од 125 cm³ до 500 cm³ - 87 dB (A), а запремине преко 500 cm³ - 89 dB (A);

2) возила са три точка L_2 , L_4 , L_5 - 88 dB (A);

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

(1) M_1 , K_{5a} , L_6 и L_7 - 87 dB (A),

(2) M_2 и N_1 - 88 dB (A), M_3 , N_2 и N_3 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.

Одредбе ст. 1. и 2. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1972. године.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

6. Уређаји за контролу и давање знакова

Члан 79.

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

- 1) на возилима врсте M_1 (путничким аутомобилима):

(1) брзиномер са одомером и светилком за осветљавање,

(2) контролна плава лампа за дуго светло,

(3) светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца,

- 2) на возилима врсте M_2 и M_3 (аутобусима):

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

(2) тахограф,

(3) контролна плава лампа за дуго светло,

(4) светлосни и звучни знак за контролу рада показивача правца,

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

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

3) на возилима врсте M_2 и M_3 Класе I и Класе II (аутобуси за градски и приградски саобраћај):

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

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

(3) уређај за давање и примање знакова од путника осим на возилима која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1984. године;

4) на возилима врсте M_2 и M_3 Класе I и Класе II на електро погон (тролејбуси за градски саобраћај):

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

(2) уређај за контролу изолованости од електричног напона;

5) на возилима врсте N (теретна возила):

(1) брзиномер са одомером и светиљком за осветљавање, ако није уграђен у тахограф који показује и региструје брзину, време и пређени пут возила дуж целог пута,

(2) контролна плава лампа за дуго светло,

(3) светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца,

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

(5) тахограф, ако теретно возило односно скуп возила има највећу дозвољену масу преко 3,5 t (врсте N_2 и N_3),

(6) граничник брзине - на теретним возилима врсте N_2 и N_3 , која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године;

6) на возилима врсте L (мотоциклима, лаким четвороциклима и четвороциклима):

(1) брзиномер са одомером и светиљком за осветљавање,

(2) контролна плава лампа за дуго светло, осим на мотоциклу и лаком четвороциклу са мотором радне запремине до 50 cm³;

7) на свим возилима, осим возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1984. године, 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;

8) на возилима категорије T и C:

(1) брзиномер са одомером и светиљком за осветљавање или бројачем радних сати,

(2) светлосни или звучни знак за контролу рада показивача правца,

(3) контролне уређаје предвиђене за теретна возила у тачки 5. овог става.

Изузетно те уређаје не морају имати возила којима је највећа конструктивна брзина мања од 45 km/h.

Тахограф из става 1. тачка 2) подтачка (2) и тачка 5) подтачка (5) овог члана не морају имати:

1) возила која су у власништву или у закупу полиције, војске, служби за ванредне ситуације и цивилне заштите када се превоз обавља у сврху извршавања задатака тих служби и под њиховим надзором;

2) возила која се према облику каросерије убрајају у специјална:

(1) SC амбулантна возила (возила опремљена средствима и уређајима којима се обављају одређене медицинске интервенције),

(2) SG возила за обављање телекомуникационих сервиса, радио и TV репортажна возила и возила за детекцију радио и TV сигнала,

(3) SG возила за превоз циркуске опреме и забавних паркова (возила опремљена средствима и уређајима неопходним за превоз животиња или реквизита, односно средствима и уређајима који се непосредно користе у забавним парковима или при извођењу циркуских представа),

(4) SG возила за превоз кошница;

(5) SG возила којима се обављају комуналне делатности;

(6) возила која се користе за скупљање млека и враћање контејнера за млеко;

3) моторна возила којима се обавља пробна вожња;

4) возила од историјског значаја (олдтајмер);

5) возила или скупови возила, у власништву физичких лица, чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t и која се користе за сопствене потребе;

6) возила за помоћ на путу, када обављају превоз најдаље до 100 km од базе возила.

Граничник брзине мора бити хомологован и уграђен у складу са једнообразним техничким условима.

На возилима врсте M₂, M₃ и N₂ чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t граничник брзине мора бити уграђен на начин да се ова возила не могу кретати брзином већом од 100 km/h.

На возилима врсте N₂ чија највећа дозвољена маса прелази 7,5 t, N₃ и возилима намењеним за превоз опасног терета граничник брзине мора бити уграђен на начин да се ова возила не могу кретати брзином већом од 90 km/h.

Граничник брзине не морају да имају возила чија је највећа конструктивна брзина нижа од законом прописане за ту врсту возила, возила служби за спасавање и деловање у ванредним ситуацијама, возила јавних комуналних служби, возила јавног градског превоза, возила полиције и војна возила.

Одредбе става 1. тачка 1) подтачка (3), тачка 2) подтачка (4), тачка 5) подтачка (3), тачка 6) подтачка (1) и тачка 8) подтачка (2) овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 80.

(i) Тахограф мора да:

1) буде уграђен, подешен, контролисан, прегледан и оправљен у радионици за тахографе која поседује дозволу за рад;

2) буде жигосан важећим жигом (пломбиран на свим спојним тачкама инсталације, преносног система и предвиђених места унутрашњости тахографа, без оштећења пломби и њихових лежишта, пломбама са жигом радионице за тахографе која поседује дозволу за рад);

3) поседује важеће уверење о исправности;

4) буде означен одговарајућом информативном налепницом са прописаним садржајем.

Тахограф и носач података (тахографски, односно дијаграмски листић и меморијска картица) морају да одговарају условима прописаним Европским споразумом о раду посаде на возилима која обављају међународне превозе (AETR) с Протоколом ("Службени лист СФРЈ", број 30/74, "Службени гласник РС - Међународни уговори", број 8/11).

Новопроизведена возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године морају имати дигитални тахограф.

Граничник брзине мора да буде контролисан у радионици за тахографе која поседује дозволу за рад.

7. Уређаји за одвођење и регулисање издувних гасова

Члан 81.

Израз (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 катализатора. Накнадно уграђени катализатори морају бити хомологовани у складу са једнообразним техничким условима.

Уређај за одвођење и испуштање издувних гасова на трактору може бити уграђен и изведен на највишој тачки возила. Начин уградње мора обезбедити да возач трактора буде заштићен од утицаја издувних гасова.

Одредба става 1. овог члана не односи се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 82.

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

На моторним возилима, која испуњавају услове прописане нормом најмање "EURO 3", мора постојати исправан систем за упозоравање на неисправност опреме за регулисање аеро загађења (OBD).

Састав издувних гасова код моторних возила, осим врсте Т и С, мора одговарати следећим нормативима, и то:

1) за возила са мотором са активним паљењем смеше (ОТО мотори):

(1) возила која су први пут регистрована у Републици Србији до 1. марта 2014. године морају имати мање од 4,5% вол. угљенмооксида (СО), при броју обртаја мотора на празном ходу мотора на радној температури,

(2) возила са карбуратором која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2014. године морају имати мање од 3,5 % вол. угљенмооксида (СО), при броју обртаја мотора на празном ходу мотора на радној температури,

(3) возила са електронском регулацијом смеше која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2014. године, на радној температури морају задовољавати од произвођача прописане вредности угљенмооксида и коефицијент вишка ваздуха (λ) при прописаном броју обртаја у празном ходу, као и вредности при прописаном повишеном броју обртаја мотора. Декларисане вредности хидрокатбоната, угљендиоксида и кисеоника указују на стање мотора и система за одвођење издувних гасова.

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

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

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

(1) возила снаге до 73,5 kW, вредност апсорпције светлости не сме бити већа од 3,22 m⁻¹,

(2) возила снаге преко 73,5 kW, вредност апсорпције светлости не сме бити већа од 2,44 m⁻¹,

(3) за возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2014. године, вредност средње апсорпције светлости не сме бити већа од 1,5 m⁻¹.

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

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

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

Изузетно од става 3. тачка 2) овог члана, за возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1980. године, коефицијент апсорпције светлости може да износи највише 3,52 m⁻¹.

8. Уређај за спајање вучног и прикључног возила

Члан 83.

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 (врста М₁) до 3,5 t највеће дозвољене масе 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 и вучу прикључних возила до 3,5 t највеће дозвољене масе не сме бити постављена ближе од 350 mm од хоризонталне подлоге посматрајући возило оптерећено до своје највеће дозвољене масе.

Уређај за спајање вучног и прикључног возила, на возилима врста М₁ и N₁, која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године или је накнадно уграђен након тог датума, када не вуче прикључно возило и када се растави на причврсно место, не сме да премашу дужину габарита возила.

Уређај за спајање, вучног и прикључног возила врста N₂, N₃, O₃ и O₄, променљиве геометрије, мора бити хомологован и уграђен према једнообразним техничким условима. Уређај за спајање, вучног и прикључног возила, променљиве геометрије мора обезбедити

сигурно спајање вучног и прикључног возила с тим да у случају губитка напајања овог уређаја он аутоматски заузме положај највећег растојања између вучног и прикључног возила.

9. Уређаји за кретања возила уназад

Члан 84.

Уређаји који омогућавају кретање возила уназад морају постојати на сваком моторном возилу, осим на возилу врсте L, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази 0,6 t, односно на трактору ако његова највећа дозвољена маса не прелази 0,35 t, и морају бити уграђени и изведени тако да омогуће поуздано и безбедно кретање возила уназад.

Команда уређаја за кретање возила уназад мора аутоматски активирати уређај за упозорење из члана 76. став 3. овог правилника.

10. Уређаји за ослањање

Члан 85.

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

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

11. Уређаји за кретање

Члан 86.

Уређаји за кретање возила као што су тачкови и гусенице морају бити конструисани и изведени од таквог материјала да не оштеђују коловозни застор.

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

Пнеуматици морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

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

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

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

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

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

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

12. Електро уређаји и инсталација

Члан 87.

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

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

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 и уређаја чије би искључивање довело до смањења безбедности, а који морају бити спојени на акумулатор посебним водовима.

Одредбе ст. 2. и 4. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

13. Погонски уређај

Члан 88.

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

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

14. Уређаји за пренос снаге

Члан 89.

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

15. Остали делови возила од посебног значаја за безбедност саобраћаја

Члан 90.

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

Каросерија, односно шасија возила мора бити означена идентификационом ознаком (VIN), а након 1. јула 2011. године возила серијски произведена у Републици Србији и произвођачком таблицом.

Каросерија на моторним и прикључним возилима мора бити уграђена и изведена тако да по својој конструкцији, квалитету и врсти материјала, као и опремљености, одговара намени возила и да обезбеђује сигурност путника и возача за време вожње. Задња страна каросерије аутобуса којима се врши превоз путника у градском и приградском саобраћају и тролејбуса којима се врши превоз путника у градском саобраћају осим на возилима која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године, као и тролна опрема тролејбуса, морају бити изведене тако да се нико не може попети на задњу страну возила и висити за време вожње.

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

Трактор, који је произведен, односно први пут регистрован након 1. јануара 1983. године, мора поседовати безбедносну кабину или рам који морају бити уграђени и изведени тако да штите возача од повреде у случају да се трактор преврне и да одговарају условима прописаним у једнообразним техничким условима, са свим изменама допунама, односно одговарајућем уверењу о исправности издатом од стране Агенције за безбедност саобраћаја.

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.

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

Одредбе става 8. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 91.

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.

Рекламне табле, објекти и написи не смеју прелазити габарите возила по дужини и ширини, и морају бити тако конструисани да не могу угрозити или повредити друге учеснике у саобраћају, учвршћени да омогућавају вожњу до највеће конструктивне брзине возила и по облику и садржини такви да не ометају или вређају друге учеснике у саобраћају.

Члан 92.

Простор за регистарску таблицу мора обезбеђивати да се прописана регистарска таблица може на возило поставити управно на уздужну раван возила унутар равни које ограничавају бочни габарит возила, при чему: таблица не сме по вертикалној оси бити нагнута више од 30° према горе нити више од 15° према доле, таблица не сме бити искривљена, хоризонтална оса таблице не сме више од 5° одступати од хоризонталне осе возила, таблица не сме да буде изнад 1,5 m нити ниже од 0,2 m мерено од тла када је возило спремно за вожњу, таблица мора бити видљива све време вожње и не сме постојати могућност да се током вожње промени угао видљивости таблице.

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

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

Члан 93.

Слободна површина намењена за једно место за стајање путника у аутобусима, тролејбусима и прикључним возилима, којима се превоз путника врши и у стојећем ставу, мора износити најмање 0,125 m², 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, осим на туристичком возу, мора имати унутрашњу расвету.

Одредбе става 1. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1972. године.

Члан 94.

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

Најмањи захтевани број врата за путнике приказан је у Табели 2.

Табела 2

Број путника	Број врата за путнике		
	Аутобус Класе I	Аутобус Класе II	Аутобус Класе III
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.

Возила врсте М, први пут регистрована у Републици Србији након 1. јануара 2013. године која имају више од 16 седишта за путнике, морају имати отвор за излаз у случају опасности на крову минималних димензија 0,5 m x 0,7 m. Овај отвор мора бити означен са унутрашње стране.

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

Одредбе овог ст. 2. и 4. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1972. године.

Члан 95.

Браве на вратима возила, која су први пут регистрована након 1. јануара 1987. године, 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, осим возила посебне намене (превоз лица за извршење санкција и др.), чији су слободни отвори већи од минималних димензија за улаз једног лица, морају бити изведени тако да се могу отворити и са унутрашње стране.

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.

Одредбе става 2. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 96.

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.

Одредбе ст. 1 и 2 овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 97.

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

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.

Одредбе става 1. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 98.

Уређаји за одмрзавање и одмагљивање ветробрана и уређаји за грејање и проветравање на моторном возилу, осим на возилима врста L, T и C, 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.

Одредбе става 1. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 99.

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

Точкови скупа возила на првој осовини прикључног возила не морају са предње стране бити покривени блатобранима. Горња четвртина пречника задњих точкава тегљача са полуприколицом не мора бити покривена блатобранима. Блатобрани вишеосовинских возила могу бити заједнички за скуп точкава 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 точкава возила. С предње стране, у правцу кретања возила, блатобран мора са предње стране покривати најмање 30°, а са задње стране најмање 50° гледано од вертикалне равни која пролази кроз осовину точка оптерећеног возила. При томе се блатобран на задњој страни не сме завршити на више од 150 mm изнад хоризонталне равни која пролази кроз осовину точка нити испред вертикалне равни која тангира точак на задњој страни.

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.

Одредбе ст. 1 - 4. овог члана не односе се на возила која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Члан 100.

Браници на возилима врсте M₁ и N₁ морају бити уграђени и изведени на предњој и задњој страни возила, а на другим моторним возилима на четири или више точкава 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, осим на возилима која су произведена, односно први пут регистрована пре 1. јануара 1972. године, 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 врста N₂, N₃, O₃ и O₄, која су произведена, односно први пут регистрована након 1. јануара 1987. године, а 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 бити хомологован и уграђен према једнообразним техничких условима. 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 врста N₂, N₃, O₃ и O₄ која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, а чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t, код којих постоји могућност бочног подлетања, морају бити уграђени бочни штитници против подлетања хомологовани према једнообразним техничким условима.

Одредбе става 4. овог члана не односе се на вучна возила намењена за обављање транспорта у пољопривреди и шумарству, тегљаче са седлом и приколице са једноструком осовином, односно једноосовинске приколице намењене за превоз дугачких терета, као и на возила код којих постављање заштитника од подлетања са задње стране под возило онемогућава њихову радну функцију.

Одредбе става 4. овог члана не односе се на војна возила.

Члан 101.

Сигурносни појасеви морају да буду хомологовани и уграђени према једнообразним техничким условима. Возило мора да буде хомологовано у погледу прикључака за причвршћивање сигурносних појасева и причвршћења система ISOFIX.

Возила врсте M₁ произведена након 1. јануара 1971. године морају имати сигурносне појасеве за први ред седишта. Возила врсте M₁ произведена, односно први пут регистрована након 1. јануара 1980. године морају имати прикључке за везивање сигурносних појасева и за сва остала седишта за која је то назначено у декларацији произвођача. Возила врста M и N, која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2012. године, морају имати сигурносне појасеве за сва декларисана седишта, изузев возила врста M₂ и M₃ класа I, II или A.

Сигурносни појасеви могу, у случају потребе, бити продужени одговарајућим наменским продужецима.

Трицикли и четвороцикли, уколико су опремљени заштитним рамом око возача и путника могу имати сигурносни појас.

Безбедносна седишта за децу које се постављају у возила морају бити хомологована у складу с једнообразним техничким условима и морају да буду постављена на начин како то препоручују произвођач деце седишта и произвођач возила.

Наслони за главу у путничким аутомобилима чија је радна запремина мања од 750 cm³ који су произведени, односно први пут регистровани након 1. јануара 1992. године и у путничким аутомобилима код којих је радна запремина већа од 750 cm³, који су произведени односно први пут регистровани након 1. јануара 1987. године, морају бити уграђени и изведени за сва седишта, која су окренута према напред или према назад, за која имају уграђене сигурносне појасеве, и обрнуто.

Члан 102.

Прикључци за вучу, у случају неисправности, на возилима врсте M и N морају бити уграђени и изведени на приступачном месту тако да омогуће спајање ужета или полуге за вучу и да осигурају безбедно вучење тог возила помоћу ужета или полуге за вучу.

Члан 103.

Уређај за обезбеђење возила врсте M₁ 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 возило и мора бити изведен тако да се не може укључити кад се возило налази у покрету, осим на возилима која су произведена, односно први пут регистрована до 2. маја 1975. године код којих тај уређај може бити посебно изведен и не мора бити уграђен у возило.

Одредбе овог члана не односе се на возила која су произведена односно први пут регистрована пре 1. априла 1971. године.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 104.

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

V. ОПРЕМА ВОЗИЛА

Члан 105.

Резервни точак мора постојати у моторним и прикључним возилима, осим у мопедима, мотоциклима, моторним возилима на три точка, лаким четвороциклима, четвороциклима, тракторима, тракторским приколицама, радним машинама, мотокултиваторима, приколицама са једноструком осовином и једноосовинским приколицама, аутобусима за градски и приградски саобраћај, тролејбусима за градски саобраћај, туристичком возу и возилима намењеним за комуналне услуге (за прање и чишћење улица, одвоз смећа и фекалија и сл.), тако да га возач може, по потреби, користити.

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 106.

Преносни апарат за гашење почетних пожара, са важећим доказом о исправности у складу са препоруком произвођача, мора постојати и бити постављен на доступном месту, тако да се у случају пожара може употребити у моторним возилима, осим у возилима врсте L и у возилима врсте M₁ којима се не врши јавни превоз путника у саобраћају на путевима.

Апарат за гашење пожара мора гасити пожаре класа А, Б и Ц и електро инсталација под напоном.

Средство за гашење је суви прах или еквивалентна количина другог погодног средства за гашење, у складу са препоруком произвођача тог средства.

На декларацији апарата за гашење почетних пожара мора бити наведен податак о еквивалентној количину сувог праха коју замењује средство за гашење које се налази у апарату.

У возилима врсте M₁ којима се врши јавни превоз путника мора се налазити најмање један апарат са средством за гашење у еквивалентној количини 1 kg сувог праха.

У возилима врсте M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ и K₅ мора се налазити најмање један апарат са средством за гашење у еквивалентној количини 2 kg сувог праха.

У прикључним возилима за јавни превоз путника, мора се налазити најмање један апарат са средством за гашење у еквивалентној количини 3 kg сувог праха.

Члан 107.

Сигурносни троугао, који одговара једнообразним техничким условима, мора постојати у моторним возилима, осим у возилима врсте L и K, тако да га возач може по потреби користити.

По два сигурносна троугла из става 1. овог члана морају постојати у:

- 1) теретном возилу и аутобусу када вуку прикључно возило;
- 2) моторном возилу које се налази на зачељу колоне када се моторна возила крећу у организованој колони.

Члан 108.

Опрема за пружање прве помоћи (комплет прве помоћи величине "А") која одговара стандарду SRPS Z.B2.001 ("Службени гласник РС", број 6/10), мора постојати тако да се може по потреби користити у моторним возилима врста L осим у возилима врсте L₁, L₂ и L₆.

У моторним возилима врста M, N, T, C и K₅ мора постојати опрема за пружање прве помоћи (комплет прве помоћи величине "Б") која одговара стандарду SRPS Z.B2.001 ("Службени гласник РС", број 6/10), тако да се може по потреби користити. У возилима врста M₂ и M₃ која имају више од 22 места за седење мора се налазити две кутије прве помоћи величине "Б".

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

Члан 109.

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

Члан 110.

Чекић за разбијање стакла, на помоћним отворима за излаз путника у аутобусима и тролејбусима према члану 94. став 4. 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 111.

Светлодобјни прслук мора одговарати стандарду SRPS EN 471:2010 ("Службени гласник РС", број 3/11).

Члан 112.

Уже или полуга за вучу возила, који мора омогућавати вучу возила на растојању од 3 m до 5 m када се користи уже, односно до 3 m када се користи полуга, мора постојати, на доступном месту, у путничким аутомобилима произведеним, односно први пут регистрованим након 1. јануара 1984. године.

Остала моторна и прикључна возила не морају имати полугу за вучу. Уколико возило поседује полугу за вучу она мора бити испитана.

Члан 113.

Зимска опрема моторних возила, осим за возила врста L, K, T и C, у смислу овог правилника, подразумева:

1) пнеуматике за зимску употребу (нпр. M+S, Snow Winter и др.) на свим точковима возила врсте M₁ и N₁;

2) ланце односно друге уређаје за повећање тракције на најмање два погонска точка;

3) за возила врста M₂, M₃, N₂ и N₃ обавезни део зимске опреме је и лопата, осим за возила која учествују у јавном градском превозу.

Дубина газећег слоја на пнеуматикама за зимску употребу не сме бити мања од 4 mm.

На возилима се не смеју постављати пнеуматици са клиновима.

У периоду од 1. новембра до 1. априла возила морају бити опремљена зимском опремом ако се због временских услова на коловозу налази снег, лед или поледица. Ван наведеног периода возила могу бити опремљена зимском опремом.

Изузетно од става 4. овог члана, у насељу возила не морају бити опремљена ланцима, односно другим уређајима за повећање тракције.

Опрема из става 1. тачка 2) овог члана може се поставити на тачкове на делу пута који није означен знаком "ланци за снег" само кад је коловоз прекривен снегом.

Одредбе овог члана не односе се на војна возила.

Члан 114.

Заштитне кациге и њихови визири за возаче и путнике возила врсте L, морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима.

Заштитна кацига не сме се користити након што је изгубила своју заштитну функцију уколико има видљива оштећења.

Члан 115.

Опрема за чишћење гусеница возила која се користе у пољопривреди и шумарству мора постојати, у моторним возилима врста C.

Опрема за чишћење точкова може бити лопата, мотика, трнокоп или слична алатка којом се точкови могу успешно очистити од накупљене земље пре ступања на пут са чврстом подлогом.

VI. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 116.

Возила од историјског значаја - олдтајмери, морају одговарати што приближније оригиналном моделу. Ако према опреми и уграђеним уређајима значајније одступају од оригиналног модела онда морају одговарати условима који су важили у тренутку прве регистрације.

Члан 117.

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

Члан 118.

Одредбе члана 2. став 1. овог правилника у погледу састава издувних гасова примењиваће се за возила произведена у Републици Србији у предузећима која су у реструктурирању, по истеку 12 месеци од дана ступања на снагу овог правилника.

Возила из става 1. овог члана морају одговарати условима прописаним нормом најмање "EURO 3".

Члан 119.

Возила такси превоза од 1. марта 2013. године, морају да задовоље услове у погледу границе издувне емисије прописане најмање нормом "EURO 3".

Члан 120.

Одредбе члана 2. став 3. и члана 74. овог правилника - у погледу возила врста Т и С, почињу да се примењују по истеку 12 месеци од дана ступања на снагу овог правилника.

Члан 121.

Одредба члана 66. став 6. овог правилника за новопроизведена возила која су први пут регистрована у Републици Србији почиње да се примењује од 1. јуна 2012. године, а за сва остала возила од 15. маја 2013. године.

Члан 122.

Одредба члана 79. став 1. тачка 5) подтачка (5) овог правилника за возила врсте N₂ чија највећа дозвољена маса не прелази 5 t почиње да се примењује по истеку 12 месеци од дана ступања на снагу овог правилника.

Члан 123.

Одредба члана 90. став 5. овог правилника - у погледу безбедносне кабине или рама за трактор који је произведен, односно први пут регистрован након 1. јануара 1983. године, почиње да се примењује по истеку 12 месеци од дана ступања на снагу овог правилника.

Члан 124.

Одредба члана 113. став 4. овог правилника, у делу који се односи на пнеуматике за зимску употребу, почиње да се примењује од 1. новембра 2012. године.

Члан 125.

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима ("Службени гласник РС ", бр. 64/10, 69/10 и 81/11).

Члан 126.

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

Број 110-00-111/2011-01

У Београду, 11. априла 2012. године

Министар,
Милутин Мркоњић, с.р.