

PRAVILNIK

O DIMENZIJAMA, UKUPNOJ MASI I OSOVINSKOM OPTEREĆENJU VOZILA, O UREĐAJIMA I OPREMI KOJU MORAJU DA IMAJU VOZILA I O OSNOVNIM USLOVIMA KOJE MORAJU DA ISPUNjAVAJU UREĐAJI I OPREMA U SAOBRAĆAJU NA PUTEVIMA

("Sl. glasnik BiH", br. 23/2007, 54/2007, 101/2012 i 26/2019)

POGLAVLjE I. OPŠTE ODREDBE

Član 1

Ovim Pravilnikom propisuju se dimenzije vozila, ukupne mase vozila, osovinska opterećenja vozila i osnovni uslovi koje moraju da ispunjavaju uređaji i oprema na vozilima u saobraćaju na putevima i koji na vozilima moraju biti ugrađeni i izvedeni tako da vozila mogu bezbjedno učestvovati u saobraćaju na putevima, kao i drugi tehnički uslovi kojima moraju odgovarati pojedini uređaji na vozilima koji su od značaja za bezbjednost saobraćaja.

Član 2

(1) Dimenzije vozila, u smislu ovog Pravilnika, su gabaritne dimenzije vozila i skupa vozila i dimenzije vozila koje su od posebnog značaja za bezbjednost saobraćaja na putevima.

(2) Masa vozila, u smislu ovog Pravilnika, je najveća dozvoljena i sopstvena masa vozila, nosivost vozila i masa vozila koja se preko osovina vozila prenosi na vodoravnu podlogu u stanju mirovanja vozila (osovinska opterećenja).

(3) Ukoliko to nije ovim Pravilnikom drugačije određeno dimenzije vozila iz stava (1) ovog člana određuju se u skladu sa BAS ISO 612 (*Road vehicles - Dimensions of motor vehicles and towed vehicles - Terms and definitions; Putna vozila - Dimenzije motornih i priključnih vozila - Pojmovi i definicije*), u dalnjem tekstu standard BAS ISO 612.

(4) Pojedini izrazi koji se koriste u ovom Pravilniku, a nisu definisani u Zakonu o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima (u dalnjem tekstu: Zakon) i služe u svrhu definisanja vrste vozila klasifikovani su u skladu sa standardima BAS ISO 3833 (Drumska vozila - Tipovi - Termini i definicije).

a) plin, kao pogonsko gorivo za vozila, je tečni naftni plin, smjesa propana i butana, (UN oznake 1965; međunarodne oznake LPG = liquefied petroleum gas), u dalnjem tekstu LPG, ili komprimirani prirodni plin, čiji radni pritisak ne prelazi 22 MPa, tj. 220 bara, (UN oznake 1971, međunarodne oznake CNG = compressed natural gas), u dalnjem tekstu CNG;

b) Vozilo na plinski pogon je motorno vozilo koje kao pogonsko gorivo koristi LPG ili CNG, samostalno ili kao alternativno gorivo benzину ili kao gorivo u smjesi sa dizel gorivom;

- c) Servisna radionica za servisiranje i prepravku vozila na plinski pogon (u dalnjem tekstu: servisna radionica), je pravno lice koje ispunjava propisane uslove i koje je od ovlaštene institucije dobilo odobrenje da može servisirati motorna vozila na plinski pogon i na motorna vozila može vršiti ugradnju uređaja i opreme za pogon plinom;
 - d) Serviser za prepravku i servisiranje vozila na plinski pogon (u dalnjem tekstu: serviser), je zaposlenik servisne radionice koji je osposobljen da vrši ugradnju i servisiranje uređaja za pogon motornih vozila plinom;
 - e) Sertifikat posude pod pritiskom koja služi kao rezervoar plina za pogon motornog vozila (u dalnjem tekstu: sertifikat), je dokument koji propisuje ovlaštena institucija, a koji ovjerava inspekcija nadležna za posude pod pritiskom;
 - f) Uvjerenje za uređaj ugrađen u vozilo na plinski pogon (u dalnjem tekstu: uvjerenje), je dokument koji propisuje i izdaje ovlaštena institucija;
 - g) Karton ovjere tehničke ispravnosti uređaja ugrađenog u vozilo na plinski pogon je obrazac na čvrstom papiru, dimenzija 100x70 mm, koga izdaje stručna institucija uz uvjerenje o certifikaciji, a koji ovjerava stanica tehničkog pregleda kada utvrdi da je uređaj za plin tehnički ispravan.
- (5) Pozivanje na jednoobrazne tehničke uslove znači pozivanje na odgovarajuće naredbe o homologaciji odnosno odgovarajuće UNECE pravilnike. Pozivanje na zadnju verziju jednoobraznih tehničkih uslova znači pozivanje na zadnju verziju UNECE pravilnika.

Član 3

Pod uređajima na motornim i priključnim vozilima u saobraćaju na putevima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

- a) uređaji za upravljanje,
- b) uređaji za zaustavljanje,
- c) uređaji za osvjetljavanje puta, označavanje vozila i za davanje svjetlosnih znakova,
- d) uređaji koji omogućavaju normalnu vidljivost,
- e) uređaji za davanje zvučnih znakova,
- f) uređaji za kretanje vozila unazad,
- g) uređaji za kontrolu i davanje znakova,
- h) uređaji za odvođenje i ispuštanje izduvnih gasova,
- i) uređaji za spajanje vučnog i priključnog vozila,
- j) uređaji za pogon vozila na alternativna goriva (plin),

k) ostali uređaji od posebnog značaja za bezbjednost saobraćaja (karoserija/kabina za vozača i prostor za putnike, gume, blatobrani, branici, zaštitnici od podletanja sa zadnje strane vozila, zaštitnici od podletanja sa bočnih strana vozila, priključci za sigurnosne pojaseve, priključci za vuču, uređaji za obezbjeđenje vozila od neovlaštene upotrebe, za odmrzavanje i odmagljivanje, dječja sjedišta, nasloni za glavu).

Član 4

Pod opremom vozila u saobraćaju na putevima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

- a) rezervni točak;
 - b) aparat za gašenje požara;
 - c) znak za obilježavanje vozila zaustavljenog na kolovozu puta (bezbjednosni trougao);
 - d) oprema za pružanje prve pomoći (kutija prve pomoći);
 - e) klinasti podmetači;
 - f) čekić za razbijanje stakla;
 - g) rezervne sijalice i osigurači;
 - h) prsluk za vozača sa svjetlosno reflektujućim osobinama;
 - i) sigurnosni pojasevi;
 - j) uže ili poluga za vuču;
 - k) zimska oprema;
- tač. l) i m) (*brisano*)

POGLAVLjE II. DIMENZIJE I MASE VOZILA

Član 5

(1) Dužina motornih i priključnih vozila, uključujući izmjenjive nadgradnje za prihvatanje tereta kao i svih uređaja koji se pri vožnji nalaze na vozilu, ne smije prekoračiti sljedeće vrijednosti:

| | |
|---|------------|
| a) motorna i priključna vozila - sa izuzetkom autobusa i poluprikolica | 12,00 m |
| b) dvoosovinski autobusi/trolejbusi - uključujući i pripadajuće dijelove koji se mogu skinuti | 13,50 m |
| c) autobusi/trolejbusi sa više od dvije osovine - uključujući i pripadajuće dijelove koji se mogu skinuti | 15,00 m |

| | |
|---|---------|
| d) autobusi/trolejbusi koji su konstruktivno izvedeni kao zglobni (motorna vozila čija je korisna površina podijeljena putem zgloba, ali kod kojih upravljanu dio ne predstavlja samostalno vozilo) | 18,75 m |
|---|---------|

| | |
|--|---------|
| (2) Dužina kombinacija vozila (skupova vozila), uključujući izmjenjive nadgradnje za prihvatanje tereta kao i svih uređaja koji se pri vožnji nalaze na vozilu, vodeći računa o stavu (1) tačka a) ovog člana, ne smije prekoračiti sljedeće vrijednosti: | |
| a) tegljač sa poluprikolicom kao i kombinacija vozila (skupovi vozila) koji po vrsti odgovaraju ovom opisu, izuzev skupa vozila pod tačkom b) ovog stava | 15,50 m |
| b) tegljač sa poluprikolicom, pri čemu djelimične dužine ne smiju prekoračiti sljedeće vrijednosti: | |
| 1. rastojanje između vertikalne ose kraljevog čepa i zadnjeg dijela vozila ne veća od 12,00 m | |
| 2. radius prednjeg prepusta ne veći od 2,04 m (svi dijelovi poluprikolice ispred kraljevog čepa treba da budu obuhvaćeni zamišljenom kružnicom opisanom sa datim radijusom sa centrom kružnice u vertikalnoj osi kraljevog čepa) | 16,50 m |
| c) skupovi vozila (motorna vozila sa jednom ili dvije prikolice) izuzev skupova vozila pod tačkom 4. ovog stava | 18,00 m |
| d) skupovi vozila koji se sastoje iz motornog vozila i jedne prikolice za prevoz tereta, pri čemu djelimične dužine ne smiju prekoračiti sljedeće vrijednosti. | |
| 1. razmak između prednje najisturenije sponjne tačke tovarnog prostora iza kabine motornog vozila i zadnje najisturenije spoljne tačke tovarnog prostora prikolice skupa vozila, uz oduzimanje razmaka između stražnje najisturenije spoljne tačke tovarnog prostora motornog vozila i prednje najisturenije spoljne tačke prikolice skupa vozila ne veći od 15,65 m | 18,75 m |
| 2. razmak između prednje najisturenije spoljne tačke tovarnog prostora iza kabine motornog vozila i stražnje najisturenije spoljne tačke tovarnog prostora prikolice skupa vozila ne veći od 16,40 m. | |

(3) Kod vozila sa nadgradnjom, te teretnih vozila bez kabine vozača, djelimične dužine se odnose na nadgradnju.

(4) Kod skupova vozila koji se sastoje od autobusa i prikolice najveća dopuštena dužina iznosi, uz poštovanje odredbi stava (1) tačka a), b) i c) ovog člana, 18,75 m.

(5) Dužina ili djelimična dužina pojedinačnog vozila ili skupa vozila, sa izuzetkom vozila i skupa vozila navedenih u stavu (7) ovog člana, je dužina u koju se ubrajaju svi elementi koji se izvlače, preklapaju, rasklapaju ili na neki drugi način pričvršćuju za vozilo, naprijed ili nazad (do maksimalno mogućeg položaja), a koje služe za pridržavanje tereta, te oprema i uređaji koji se za vrijeme vožnje nalaze na vozilu. Pri tome se kod skupova vozila njihova dužina mjeri kada središnje uzdužne ose motornog vozila i priključnog vozila zajedno čine pravu liniju. Kod skupova vozila koji nemaju vučne elemente koji omogućavaju samostalnu promjenu dužine treba da zadovolje i odredbe stava (8) ovog člana a da pri tome nema vršenja korekcija

upravljanja od strane vozača ili drugih lica. Ukoliko se koriste vučni elementi koji imaju mogućnost samostalne promjene dužine, konstrukcija mora biti izvedena tako da, nakon prolaza kroz krivinu, ovi ponovo zauzmu početnu dužinu prije ulaska u krivinu i to bez vremenskog kašnjenja.

(6) Dužine i djelimične dužine pojedinačnih vozila i skupova vozila određuju se prema standardu BAS ISO 612, definicija 6.1.

a) Pri mjerenu dužina ili djelimičnih dužina (odstupanja u odnosu na spomenuti standard) ne uzimaju se u obzir:

1. Brisači i elementi za pranje,
2. Prednje i zadnje registrske tablice,
3. Pričvršćenja i zaštitni elementi za carinske plombe,
4. Elementi za obezbjeđivanje cerade i njeni zaštitni elementi,
5. Svjetlosno-tehnički elementi,
6. Ogledala i drugi sistemi za indirektno ostvarivanje vidljivosti,
7. Vodovi za usisavanje vazduha,
8. Uzdužni graničnici za promjenljive nadgradnje,
9. Stepenice i ručke,
10. Hidraulične podizne rampe ili uređaji iste namjene u položaju za vožnju,
11. Uređaji za spajanje priključnog vozila kod motornih vozila,
12. Kod vozila, izuzev tegljača, sporedni agregati koji se nalaze ispred tovarnog prostora,
13. Kod električnih vozila elementi u obliku poluga i slično koji služe za preusmjeravanje električne energije prema vozilu,
14. Spoljni zaštitnici od sunca.

b) Prethodno rečeno važi samo kada predmetni element ne produžava tovarni prostor, niti direktno niti indirektno. Uređaji ili elementi kod skupova vozila koji se postavljaju na zadnji dio priključnog vozila ili na prednji dio motornog vozila se, za razliku od prethodnih slučajeva, uračunavaju u ukupnu dužinu skupa vozila.

(7) Najveća dopuštena dužina skupa vozila za prevoz vozila ne smije prekoračiti vrijednost 21,00 m.

(8) Najveća dopuštena dužina turističkog voza ne smije prekoračiti vrijednost 41,00 m.

(9) Motorna vozila i skupovi vozila, uključujući izmjenjive nadgradnje za prihvatanje tereta kao i svih uređaja koji se pri vožnji nalaze na vozilu, moraju biti tako konstruisana i izvedena da prilikom vožnje u krugu od 360° prebrisana površina kruga, spoljnog radijusa 12,50 m, ne bude šira od 7,20 m. Pri tome prednja najisturenija tačka motornog vozila, a kod vozila koji imaju zadnju upravljivu osovinu zadnja najisturenija tačka, mora biti vođena po krugu radijusa 12,5 m. Pri ulasku u prethodno opisani krug u pravcu tangente na njega ne smije ni jedan dio motornog vozila ili skupa vozila prekoračiti ovaj pravac više od 0,80 m. Izuzetak od ove odredbe čine samohodni kombajni koji pri ulasku u prethodno opisani krug po tangenti, pravac tangente smiju prekoračiti do 1,6 m van kruga. Kod autobusa/trolejbusa se pri mirovanju vozila na podlozi iscrtava linija koja ide duž one vertikalne strane vozila koja je okrenuta van kruga, a koja tangira krug. Kod autobusa/trolejbusa koji su izvedeni kao zglobna vozila dva kruta dijela moraju biti postavljena paralelno prema ovoj površini. Ako vozilo iz pravolinijske vožnje ulazi u prethodno opisanu prebrisano površinu, to nijedan dio ne smije datu vertikalnu ravan prekoračiti za više od 0,60 m.

(10) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 6

(1) Širina motornih i priključnih vozila, uključujući izmjenjive nadgradnje za prihvat tereta kao i svih uređaja koji se pri vožnji nalaze na vozilu, izuzimajući uređaje za čišćenje snijega i vozila namijenjenih za zimsko održavanje puteva, mogu imati sljedeće maksimalne vrijednosti:

| | |
|--|--------|
| a) Uopšte | 2,55 m |
| b) kod vozila namijenjenih za poljoprivredu i šumarstvo, kojima se obavlja određeni specifičan rad, kao i kod vučnih vozila ili specijalnih vozila koja su predviđena za prihvatanje oruđa za poljoprivredu ili šumarstvo, kao i vozila koja su opremljena oruđima i uređajima namijenjenih za održavanje puteva | 3,00 m |
| c) prikolice koje vuku motocikli, moped, i drugi dvotočkaši | 1,00 m |
| d) vozila sa stalnim ili izmjenjivim klimatizovanim nadgradnjama, koje su namijenjene i opremljene za prevoz roba u tempiranom okruženju i čiji su bočni zidovi uključujući i toplotnu izolaciju minimalne debljine 45 mm | 2,60 m |
| e) (brisano) | |

(2) Najveća dopuštena širina motornih i priključnih vozila određuje se prema standardu BAS ISO 612, definicija 6.2. Mjerenje se sprovodi sa zatvorenim vratima i prozorima i točkovima okrenutim u uzdužnom pravcu vozila. Pri mjerenu širine (odstupanja u odnosu na spomenuti standard) ne uzimaju se u obzir:

- Pričvršćenja i zaštitni elementi za carinske plombe,
- Elementi za obezbjeđivanje cerade i njeni zaštitni elementi,

- c) Istureni fleksibilni elementi sistema za zaštitu od prskanja (blatobrani) izvedenih u skladu direktive 91/226/EES od 27.03.1991. god.
- d) Svjetlosno-tehnički elementi,
- e) Ogledala i drugi sistemi za indirektno ostvarivanje vidljivosti,
- f) Stepenice koje se mogu izvlačiti ili preklopiti namještene u položaj pri vožnji,
- g) Hidraulične podizne rampe ili uređaji iste namjene u položaju za vožnju, ukoliko nisu više od 10 mm bočno istureni u odnosu na vozilo, te da su prednji odnosno zadnji čoškovi ovih uređaja zaobljeni sa minimalnim radijusom od 5 mm, a prednje i zadnje ivice zaobljene sa minimalnim radijusom od 2,5 mm,
- h) Pokazivači defekta pneumatika,
- i) Pokazivači pritiska u pneumaticima,
- j) Deformacija pneumatika u zoni nalijeganja.

(3) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 7

(1) Visina motornih i priključnih vozila, uključujući izmjenjive nadgradnje za prihvatanje tereta kao i svih uređaja koji se pri vožnji nalaze na vozilu, može imati maksimalnu vrijednost 4 m.

(2) Visina vozila određuje se prema standardu BAS ISO 612, definicija 6.3. Pri mjerenu visine vozila (odstupanja u odnosu na spomenuti standard) ne uzimaju se u obzir:

- a) Savitljive antene,
- b) Kod električnih vozila elementi u obliku poluga i slično koji služe za preusmjeravanje električne energije prema vozilu, u podignutom položaju.

(3) Kod vozila koji imaju mogućnost mijenjanja visine putem sistema koji se nalazi na osovinama vozila (npr. pneumatski sistem oslanjanja i sl.) njihov uticaj na promjenu visine vozila treba uzeti u obzir.

(4) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 8

Odredbe članova 5., 6. i 7. ovog Pravilnika ne primjenjuju se na mopede, lake motocikle, lake tricikle i četverocikle, motocikle s bočnom prikolicom, tricikle i četverocikle, a čije dimenzije mogu imati sljedeće maksimalne vrijednosti:

a) Širina

| | |
|---|-----------|
| 1) moped | 1,00 m |
| 2) motorno vozilo na dva i tri točka i četvorocikl (uključujući i laki), osim vozila iz alineje 1) ove tačke | 2,00 m |
| | |

| | |
|-----------|-----------|
| b) Visina | 2,50 m |
| c) Dužina | 4,00 m |

Član 9

Za vrijednosti navedene u članovima 5., 6., 7. i 8. ovog Pravilnika, nema tolerantnih vrijednosti.

Član 10

(1) Prepust na motornim i priključnim vozilima može iznositi najviše 50% razmaka između osovina.

(2) Izuzetno od odredbe stava (1) ovog člana, na dvoosovinskim motornim vozilima sa kabinom iznad motora i na autobusima, prepust može iznositi najviše 60% razmaka između osovina, a na autobusima sa motorom između prednje i zadnje osovine najviše 63% razmaka između osovina.

(3) Odredbe stavova (1) i (2) ovog člana se ne primjenjuju na vozila sa ugrađenim uređajima za obavljanje određenih radnji.

(4) Za poluprikolice, umjesto razmaka između osovina, uzima se rastojanje između vertikalne ose obrtnog postolja i simetrale osovina, odnosno zadnje osovine poluprikolice.

(5) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 11

(1) Tehnički dopušteno osovinsko opterećenje je opterećenje koje se ne smije prekoračiti, uz poštovanje izdržljivosti materijala i navedenih odredbi u sljedećim članovima ovog Pravilnika:

a) gume na vozilima: prema članu 120. ovog Pravilnika;

b) uređaji za zaustavljanje vozila: prema članovima 17. do 22. ovog Pravilnika.

(2) Tehnički dopuštena ukupna masa vozila je masa koja se ne smije prekoračiti, uz poštovanje izdržljivosti materijala i navedenih odredbi u sljedećim članovima ovog Pravilnika:

- a) odnos bruto snaga motora prema ukupnoj masi vozila: prema članu 15. ovog Pravilnika;
- b) uređaji za zaustavljanje vozila: prema članovima 17. do 22. ovog Pravilnika.

(3) Dozvoljeno osovinsko opterećenje je opterećenje koje se, uz poštovanje odredbi stavova (1) i (4) ovog člana ne smije prekoračiti. Dopuštena ukupna masa je masa koja se, uz poštovanje odredbi stavova (2), (5) i (6) ovog člana ne smije prekoračiti. Dopuštena osovinska opterećenja i dopuštena ukupna masa se pri upotrebi vozila kao i skupa vozila moraju ispoštovati.

(4) Kod motornih i priključnih vozila sa gumama u skladu sa članom 120. ovog Pravilnika, izuzev valjaka za popravku puta, osovinsko opterećenje može imati sljedeće maksimalne vrijednosti:

- a) Opterećenje od jedne osovine:

| | |
|-----------------------------------|---------|
| 1. pojedinačne osovine | 10,00 t |
| 2. pojedinačne osovine (pogonske) | 11,50 t |

- b) Opterećenje od udvojenih osovine, uz poštovanje odredbi za opterećenje od jedne osovine:

| | |
|---|---------|
| 1. za osovine sa međusobnim rastojanjem manjim od 1 m | 11,50 t |
| 2. za osovine na međusobnom rastojanju većem ili jednakom od 1 m a manjem od 1,3 m | 16,00 t |
| 3. za osovine na međusobnom rastojanju većem ili jednakom 1,3 m a manjem od 1,8 m | 18,00 t |
| 4. za osovine na međusobnom rastojanju većem ili jednakom 1,3 m a manjem od 1,8 m, i ako je pogonska osovina opremljena sa udvojenim gumama i vazdušno oslanjanje ili nekim sistemom elastičnog oslanjanja koji se može smatrati ekvivalent prethodnom, a u skladu sa odredbama člana 120. ovog Pravilnika, ili ako je svaka pogonska osovina opremljena sa udvojenim gumama i pri tome maksimalno dozvoljeno osovinsko opterećenje po osovinu ne prelazi 9,5 t | 19,00 t |

- c) Opterećenje od duplih osovin za priključna vozila, uz poštovanje odredbi za opterećenje jedne osovine;

| | |
|--|---------|
| 1. za osovine sa međusobnim rastojanjem manjim od 1 m | 11,00 t |
| 2. za osovine na međusobnom rastojanju većem ili jednakom od 1 m a manjem od 1,3 m | 16,00 t |
| 3. za osovine na međusobnom rastojanju većem ili jednakom 1,3 m a manjem od 1,8 m | 18,00 t |

| | |
|---|---------|
| 4. za osovine na međusobnom rastojanju većem ili jednakom 1,8 m | 20,00 t |
|---|---------|

d) Opterećenje od tri osovine, uz poštovanje odredbi za opterećenje od duplih osovina:

| | |
|---|---------|
| 1. za osovine na međusobnom rastojanju ne većem od 1,3 m | 21,00 t |
| 2. za osovine na međusobnom rastojanju većem od 1,3 m a manjem od 1,4 m | 24,00 t |

Ukoliko se na osovinama nalaze drugačiji točkovi nego što je to opisano u stavu (1) ovog člana, najveće dozvoljeno osovinsko opterećenje iznosi 4 t.

(5) Najveća ukupna masa motornih i priključnih vozila opremljenih sa točkovima u skladu sa odredbama člana 120. ovog Pravilnika, izuzev poluprikolica i prikolica sa rudom bez okretnog postolja (uključujući i prikolice sa centralno postavljenom osovinom), te uz poštovanje odredbi za dozvoljena osovinska opterećenja, može imati sljedeće maksimalne vrijednosti:

a) Vozilo na dvije osovine:

| | |
|---|---------|
| 1) motorno vozilo, osim autobusa, i prikolica; | 18,00 t |
| 2) motorno vozilo, osim autobusa, sa pogonom na alternativna goriva - najveća dozvoljena ukupna masa iz alineje 1) ove tačke može se povećati za dodatnu masu koju zahtijeva tehnologija primijenjenih alternativnih goriva, a najviše za 1,00 t; | 19,00 t |
| 3) autobus; | 19,50 t |

b) Vozilo na tri osovine:

| | |
|---|---------|
| 1) motorno vozilo; | 25,00 t |
| 2) motorno vozilo sa pogonom na alternativna goriva- najveća dozvoljena ukupna masa iz alineje 1) ove tačke može se povećati za dodatnu masu koju zahtijeva tehnologija primijenjenih alternativnih goriva, a najviše za 1,00 t; | 26,00 t |
| 3) motorno vozilo ako je pogonska osovinu opremljena sa udvojenim pneumaticima i vazdušnim oslanjanjem ili drugim oslanjanjem koje se prihvata kao ekvivalentno; ili ako je svaka pogonska osovinu opremljena sa udvojenim pneumaticima i pri tome najveće osovinsko opterećenje bilo koje osovine ne prelazi 9,50 t; | 26,00 t |
| 4) motorno vozilo iz alineje 3) ove tačke sa pogonom na alternativna goriva-najveća dozvoljena ukupna masa iz alineje 3) ove tačke može se povećati za dodatnu masu koju zahtijeva tehnologija primijenjenih alternativnih goriva, a najviše za 1,00 t; | 27,00 t |
| 5) zglobni autobus; | 28,00 t |

| | |
|--|------------|
| 6) Zglobni autobus sa pogonom na alternativna goriva- najveća dozvoljena ukupna masa iz alineje 5) ove tačke može se povećati za dodatnu masu koju zahtijeva tehnologija primjenjenih alternativnih goriva, a najviše za 1,00 t; | 29,00 t |
| 7) Prikolica. | 24,00 t |

c) Vozilo na četiri osovine

| | |
|--|------------|
| 1) motorno vozilo sa parom duplih osovina, kod kojih je rastojanje između njihovih središta najmanje 4 m; | 32,00 t |
| 2) motorno vozilo sa najmanje dvije upravljujuće osovine ako je pogonska osovina opremljena sa udvojenim pneumaticima i vazdušnim oslanjanjem ili drugim oslanjanjem koje se prihvata kao ekvivalentno; ili ako je svaka pogonska osovina opremljena sa udvojenim pneumaticima i pri tome najveće osovinsko opterećenje bilo koje osovine ne prelazi 9,50 t; | 32,00 t |
| 3) nezavisno od odredbi alineja 1) i 2) ove tačke najveća dozvoljena ukupna masa vozila, izražena u tonama (t), ne smije prelaziti petostruku vrijednost rastojanja između oso osovine najbliže prednjem i osovine najbliže zadnjem kraju vozila, izraženog u metrima (m). | |

| | |
|---|---------|
| d) motorna vozila sa više od četiri osovine uz poštovanje odredbi tačke c) ovog stava | 32,00 t |
|---|---------|

(6) Kod skupova vozila (uključujući kombinacije tegljač sa poluprikolicom), uz poštovanje odredbi za dozvoljena osovinska opterećenja, osovinska opterećenja kod prikolica i pojedinačnih vozila, najveća dozvoljena ukupna masa može imati sljedeće maksimalne vrijednosti:

| | |
|--------------------------------------|---------|
| a) Skup vozila sa manje od 4 osovine | 28,00 t |
|--------------------------------------|---------|

b) Skup vozila sa 4 osovine i to:

| | |
|---|---------|
| 1. Motorno vozilo sa dvije osovine i prikolica sa dvije osovine | 36,00 t |
|---|---------|

2. Tegljač sa dvije osovine i poluprikolica sa dvije osovine i to:

| | |
|--|------------|
| 2.1) pri rastojanju između osovina kod poluprikolica većem ili jednakom 1,3 m | 36,00 t |
| 2.2) pri rastojanju između osovina kod poluprikolice većem ili jednakom 1,8 m, ukoliko je pogonska osovina tegljača osovina opremljena sa udvojenim gumama i vazdušnim oslanjanjem ili nekim sistemom elastičnog oslanjanja koji se može smatrati ekvivalent prethodnom a u skladu sa odredbama člana 120. ovog Pravilnika | 38,00 t |

3. Drugi skupovi vozila sa četiri osovine i to:

| | |
|--|------------|
| 3.1) sa motornim vozilom prema stavu (5), tačka b) alineja 1.ovog člana | 35,00 t |
| 3.2) sa motornim vozilom prema stavu (5), tačka b) alineja 2.ovog člana | 36,00 t |
| c) Skupovi vozila sa više od četiri osovine | 40,00 t |
| d) skup vozila koji sačinjava troosovinski tegljač sa dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom kada, u intermodalnim prometnim operacijama, prevozi jedan ili više kontenjera ili izmjenjivih nadgradnji najveće ukupne dužine 45 stopa. | 44,00 t |
| e) skup vozila koji sačinjava dvoosovinski tegljač sa troosovinskom poluprikolicom kada, u intermodalnim saobraćajnim operacijama, prevozi jedan ili više kontejnera ili izmjenjivih nadgradnji najveće ukupne dužine 45 stopa. | 42,00 t |

(7) Odredbe stava (5) ovog člana se ne primjenjuju na troosovinske zglobne autobuse mopede sa tri točka, motocikle sa tri točka, lake četverocikle i četvorocikle, a čije najveće ukupne mase mogu imati sljedeće maksimalne vrijednosti:

| | |
|--|-----------|
| a) Bicikli sa tri točka | 0,57 t |
| b) Motocikli sa tri točka za prevoz putnika | 1,30 t |
| c) Motocikli sa tri točka za prevoz tereta | 2,50 t |
| d) Laki četvorocikli | 0,35 t |
| e) Četvorocikli za prevoz putnika | 0,40 t |
| f) Četvorocikli za prevoz tereta | 0,55 t |
| g) Ostala motorna i priključna vozila ili skup vozila koja nisu posebno napomenuta u ovom članu Pravilnika | 4,00 t |

Član 12

(1) Dozvoljena ukupna masa prema članu 11. stav (6) ovog Pravilnika proračunava se na sljedeći način:

- a) Kod skupova vozila kao zbir dozvoljenih ukupnih masa vučnog vozila i prikolice,
- b) Kod skupova vozila sa prikolicama sa rudom bez okretnog postolja (uključujući i prikolice sa centralno postavljenom osovinom) kao zbir dozvoljenih ukupnih masa vučnog vozila i prikolice sa rudom bez okretnog postolja, umanjen za vrijednost koja je od sljedeće navedenih veća:
 - 1. dozvoljeno vertikalno opterećenje na vučnom uređaju vučnog vozila, ili

2. dozvoljeno vertikalno opterećenje rude prikolice sa rudom bez okretnog postolja na mjestu spoja sa vučnim vozilom, a za slučaj da su te vrijednosti jednake, za tu vrijednost.

c) Kod skupa vozila koji čine tegljač i poluprikolica kao zbir dozvoljenih ukupnih masa tegljača i poluprikolice, umanjen za vrijednost koja je od sljedeće navedenih veća:

1. dozvoljeno opterećenje sedla tegljača, ili

2. dozvoljeno opterećenje poluprikolice na mjestu njenog oslanjanja na tegljač, a za slučaj da su te vrijednosti jednake, za tu vrijednost.

(2) Ukoliko se pri prethodno opisanom načinu proračunavanja dobijaju vrijednosti veće od:

28,00 t; član 11, stav (6), tačka a),

36,00 t; član 11, stav (6), tačka b) alineje 1), 2.2) i 3.2)

38,00 t; član 11, stav (6), tačka b) alineja 2.2)

35,00 t; član 11, stav (6), tačka b) alineja 3.1)

40,00 t; član 11, stav (6), tačka c),

42,00 t; član 11, stav (6), tačka e), ili

44,00 t; član 11, stav (6), tačka d) ovog Pravilnika,

dozvoljene ukupne mase iznose 28,00 t, 36,00 t, 38,00 t, 35,00 t, 40,00 t, odnosno 42,00 t, 44,00 t.

Član 13

Na pogonske točkove teretnih motornih vozila i skupova vozila, ako je vozilo opterećeno i u mirovanju na horizontalnoj ravni, mora otpadati najmanje jedna četvrtina najveće dozvoljene mase vozila odnosno skupa vozila.

Član 14

Rastojanje između središta zadnje osovine motornog vozila i središta prve osovine prikolice mora iznositi najmanje 3,0 m, a kod skupa vozila tegljač poluprikolica i kod skupa vozila namijenjenih za poljoprivredu i šumarstvo koji se sastoje iz vučnog vozila i prikolice sa nadgradnjom za obavljanje određenog rada, najmanje 2,5 m. Ovo ne važi za skup vozila kod kojih najveća dozvoljena masa vučnog vozila ne iznosi više od 7,5 t ili prikolice ne iznosi više od 3,5 t.

Član 15

(1) Odnos bruto snage motora izražene u kilovatima i najveće dopuštene mase vozila izražene u tonama mora biti:

- a) za putničke automobile i motocikle najmanje 15 kW/t;
- b) za lake tricikle i četvorocikle najmanje 6 kW/t;
- c) za tricikle i četvorocikle:
 - 1. za prevoz lica najmanje 15 kW/t;
 - 2. za prevoz tereta najmanje 16 kW/t;
- d) za autobuse, osim autobraza zglobnoga konstruktivnog sastava najmanje 9 kW/t;
- e) za teretna vozila najmanje 7 kW/t;
- f) za autobuse zglobnoga konstruktivnog sastava najmanje 6 kW/t;
- g) za radna i specijalna vozila namijenjena obavljanju komunalnih usluga, teretne automobile namijenjene za obavljanje prevoza u poljoprivredi, šumarstvu, građevinarstvu i rudarstvu te za skupove motornih i priključnih vozila najmanje 4 kW/t;
- h) za vozila na električni pogon;
 - 1. s napajanjem iz mreže primjenjuju se odredbe tačke 2. do 4. ovog stava,
 - 2. s napajanjem iz vlastitog izvora električne energije:

za vozila namijenjena prevozu osoba najmanje 3 kW/t, osim za mopeze s električnim motorom,
za vozila namijenjena prevozu tereta najmanje 2 kW/t.

(2) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

POGLAVLjE III. UREĐAJI NA MOTORNIM I PRIKLjUČNIM VOZILIMA

Odjeljak A. Uređaji za upravljanje vozilom

Član 16

(1) Uređaj za upravljanje vozilom mora biti siguran i izведен tako da vozač može lako, brzo i na bezbjedan način mijenjati pravac i smjer kretanja vozila. Po ukazanoj potrebi neophodno je uređaj opremiti sa pomoćnim sistemom koji olakšava upravljanje vozilom.

(2) Uređaj za upravljanje vozilom iz stava (1) ovog člana mora biti takav da se prednji točkovi vozila što se nalaze u položaju zakretanja, pri kretanju vozila po vodoravnoj ravnoj površini, nakon oslobođanja točka upravljača, sami vraćaju u položaj za pravolinijsko kretanje.

(3) Slobodan hod točka upravljača na vozilu ne smije biti veći od 30°.

Odjeljak B. Uređaji za zaustavljanje vozila

Član 17

(1) Uređaji za zaustavljanje (u daljem tekstu: kočni sistemi) na motornim i priključnim vozilima moraju biti ugrađeni i izvedeni tako da vozač može vozilo na bezbjedan, brz i efikasan način zaustaviti, bez obzira na stepen opterećenja vozila i nagib puta po kome se vozilo kreće, te obezbijediti vozilo u nepokretnom položaju na putu s nagibom.

(2) Pod kočnim sistemom iz stava (1) ovog člana podrazumijevaju se, na način predviđen ovim pravilnikom:

- a) radna kočnica,
- b) pomoćna kočnica,
- c) parkirna kočnica,
- d) dopunska kočnica za dugotrajno usporavanje.

(3) Radna kočnica mora biti takva da omogući vozaču da vozilo zaustavi na bezbjedan, brz i efikasan način, bez obzira na brzinu kretanja vozila, opterećenje vozila i nagib puta. Ta kočnica treba omogućiti regulisanje intenziteta kočenja s vozačkog mesta, a da pritom vozač ne ispušta upravljač iz ruku, i ona treba da dejstvuje podjednako na točkove koji se nalaze na istoj osovini.

(4) Pomoćna kočnica mora biti takva da omogući vozaču da vozilo koči, odnosno zaustavi na odgovarajućem odstojanju, ako otkaže radna kočnica. Pomoćna kočnica mora biti postavljena tako da je vozač može lako i brzo upotrijebiti s vozačkog mesta, pri čemu mu jedna ruka mora biti slobodna radi upravljanja vozilom.

(5) Parkirna kočnica na motornim i priključnim vozilima, osim na mopedima i motociklima, mora biti takva da se pomoću nje parkirano vozilo može obezbijediti u zakočenom položaju odgovarajućim mehaničkim uređajem. Parkirna kočnica mora biti postavljena u motornom vozilu tako da je vozač može aktivirati sa vozačkog mesta, a u priključnom vozilu, tako da je može aktivirati vozač sa vozačkog mesta ili lice koje je van vozila. Parkirna kočnica na priključnim vozilima za prevoz lica mora biti postavljena tako da se može aktivirati iz vozila.

(6) Dopunska kočnica za dugotrajno usporavanje vozila omogućava stvaranje i održavanje kočnog efekta bez znatnog smanjenja performansi u dovoljno dugom periodu vremena, i izvodi se na način da je vozač može aktivirati sa vozačkog mesta pri čemu jedna ruka mora ostati slobodna radi upravljanja vozilom.

(7) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 18

(1) Radna, pomoćna i parkirna kočnica na motornom i priključnom vozilu, moraju biti ugrađene i izvedene tako da na pouzdan i bezbjedan način zaustave vozilo.

(2) Radna, pomoćna i parkirna kočnica motornih vozila iz stava (1) ovog člana, osim na motociklu mogu biti kombinovane tako:

a) da postoje najmanje dvije komande nezavisne jedna o drugoj i da komanda radne kočnice bude nezavisna i odvojena od komande parkirne kočnice;

b) da komanda pomoćne kočnice bude nezavisna o komande parkirne kočnice, ako je parkirna kočnica takve konstrukcije da se ne može staviti u dejstvo pri kretanju vozila.

(3) Radna kočnica motornih vozila iz stava (1) ovog člana mora djelovati na sve točkove.

(4) Radna i parkirna kočnica moraju djelovati na površinu koja je sa točkovima stalno povezana dovoljno čvrstim dijelovima.

(5) Ako otkaže kočnica na bilo kojoj osovini priključnog vozila spojenog s motornim vozilom iz stava (1) ovog člana kao vučnim vozilom, mora biti obezbjeđeno nesmetano kočenje kočnicama postavljenim u tom vučnom vozilu. Ova odredba primjenjuje se za vozila prvi puta registrovana u Bosni i Hercegovini od 1. januara 1971. godine.

(6) Uređaji ili programi kod elektronski upravljenih kočnih sistema kojima se obezbjeđuje neprekidno podešavanje sile kočenja srazmjerno promjeni opterećenja na motornim i priključnim vozilima, osim na autobusima za gradski saobraćaj, kao i na priključnim vozilima najveće dozvoljene mase do 1,5 t i na priključnim vozilima s naletnom kočnicom, koja na bilo kojoj zadnjoj osovinici imaju promjenu opterećenja "puno-prazno" veću od 40% od najvećega osovinskog opterećenja, moraju biti ugrađeni i izvedeni tako da obezbjeđuju neprekidno podešavanje sile kočenja srazmjerno promjeni opterećenja. Ova odredba primjenjuje se na teretna i priključna vozila iznad 10 t i na autobuse iznad 7 t najveće dozvoljene mase koja su prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini nakon 01. januara 1973. godine, te na sva teretna motorna, priključna vozila i autobuse koji su prvi put registrovana nakon 1. januara 1980. godine.

(7) Na motornim i priključnim vozilima koja imaju elastično vješanje osovine pomoću opruga čiji je progib opruga za stanje opterećenja "puno-prazno" manji od 25 mm, ne moraju biti ugrađeni uređaji kojima se obezbjeđuje neprekidno podešavanje sile kočenja srazmjerno promjeni opterećenja.

(8) Usporavač za dugotrajno usporavanje na motornim vozilima najveće dozvoljene mase iznad 5t, koja su predviđena za vuču prikolica najveće dopuštene mase iznad 7 t, odnosno poluprikolica sa sedlom kod koje dio najveće dozvoljene mase koji otpada na osovine prelazi 7 t, te na motornim vozilima najveće dozvoljene mase iznad 9 t, mora biti ugrađen i izведен tako da obezbjeđuje dugotrajno usporavanje vozila. Odredba se odnosi na motorna vozila prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini nakon 1. januara 1980. godine.

(9) Struktura prenosnog mehanizma radne kočnice na motornim vozilima najveće dozvoljene mase iznad 10 t mora biti takva da se kočnice na osovinama aktiviraju pomoću najmanje dva međusobno nezavisna izvora energije tako da, otkaže li kočenje na jednoj osovini, postoji mogućnost nesmetanog kočenja na drugoj osovini ili drugim osovinama. Ostatak efikasnosti kočnog uređaja za radno kočenje može biti najmanje 30% od normativa propisanog za radnu kočnicu iz ovog Pravilnika. Ova odredba primjenjuje se na teretna i priključna vozila iznad 10 t i na autobuse iznad 7 t najveće dozvoljene mase koja su prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini nakon 1. januara 1973. godine, te na sva teretna, priključna vozila i autobuse koji su prvi put registrvana nakon 1. januara 1978. godine. Sva motorna vozila prvi put registrovana nakon 1. januara 1988. godine moraju imati dvokružni kočni sistem.

(10) Struktura kočnog sistema za radno kočenje motornih vozila koja moraju ispunjavati uslove iz stava (9) ovog člana, a predviđena su za vuču priključnih vozila, mora biti takav da obezbijedi mogućnost rada dvovodne kočne instalacije na priključnim vozilima.

(11) Kod motornih i priključnih vozila, te kod skupa vozila djelovanje kočnica za pojedine osovine mora biti sinhronizovano.

(12) Sa kočnim antiblokirajućim sistemom (ABC), koji je u skladu s Pravilnikom ECE-R 13, moraju biti opremljena sljedeća vozila:

a) autobusi kojima najveća dozvoljena masa prelazi 12 t, osim autobusa za gradski saobraćaj (važi za vozila proizvedena nakon 1. januara 1994.).

b) teretna vozila i tegljači kojima najveća dozvoljena masa prelazi 16 t, a koji su predviđeni za vuču prikolica kojima najveća dozvoljena masa prelazi 10 t ili poluprikolica kojima osovisko opterećenje prelazi 10 t (važi za vozila proizvedena nakon 1. januara 1998.).

c) prikolice kojima najveća dozvoljena masa prelazi 10 t i poluprikolice kojima osovisko opterećenje prelazi 10 t (važi za vozila proizvedena nakon 1. januara 1998.).

d) vozila namijenjena za prevoz opasnih materija u skladu sa Međunarodnim sporazumom o prevozu opasnih materija drumskim putem (u dalnjem tekstu: ADR sporazum) i to: teretna vozila i tegljači kojima najveća dozvoljena masa prelazi 16 t, te vučna vozila koja su predviđena za vuču priključnih vozila kod kojih zbir osoviskih opterećenja prelazi 10 t, kao i priključna vozila kod kojih zbir svih osoviskih opterećenja prelazi 10 t (važi za vozila proizvedena nakon 1. januara 1994.).

(13) Odredbe stava (7) ovoga člana se ne primjenjuju na vozila opremljena pneumatskim sistemom elastičnog oslanjanja.

(14) Odredbe ovog člana se ne primjenjuju za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 19

Kočni krugovi na mopedima, lakin motociklima, motociklima s bočnom prikolicom ili bez nje, lakin triciklima i četvorociklima, triciklima i četvorociklima moraju biti izvedeni i ugrađeni kao dva

nezavisna kočna kruga s posebnim uređajima za njihovo aktiviranje na prednju i zadnju osovinu, odnosno na prednju ili samo na zadnju osovinu.

Član 20

Kočni krug na motociklima s bočnom prikolicom mora biti ugrađen i izведен kao dva nezavisna kočna kruga s posebnim uređajima za njihovo aktiviranje na prednji i zadnji, odnosno na prednji ili samo na zadnji točak. Bočna prikolica mora biti dodatno kočena kao dio radne kočnice ako bez nje motocikl ne zadovoljava normativ efikasnosti kočnog sistema iz člana 159 stav (2) ovog Pravilnika.

Član 21

(1) Kočni sistem na motornim vozilima s tri točka čiji su točkovi simetrično raspoređeni prema uzdužnoj središnjoj ravnini vozila i čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 1,2 t mora biti ugrađen i izведен kao dva nezavisna kočna sistema, od kojih jedan djeluje na prednji točak, odnosno na prednje točkove, a drugi na zadnji točak odnosno na zadnje točkove.

(2) Na motornom vozilu iz stava (1) ovoga člana mora biti ugrađena i izvedena i parkirna kočnica tako da se pomoći nje obezbijedi vozilo u zakočenom položaju.

(3) Na motorna vozila iz stava (1) ovog člana čija najveća dozvoljena masa prelazi 1,2 t, primjenjuju se odredbe člana 18. stavovi od (1) do (4) ovog Pravilnika.

Član 22

(1) Kočni sistem na priključnim vozilima čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 0,75 t ne mora biti ugrađen i izведен tako da zadovoljava odredbe iz člana 17. stav (1) ovog Pravilnika.

(2) Radna kočnica na priključnim vozilima čija najveća dozvoljena masa prelazi 0,75 t, a koja su prvi put registrovana nakon 1. januara 1972. god, mora biti ugrađena i izvedena tako da djeluje na sve točkove prikolice, odnosno poluprikolice, a parkirna kočnica tako da djeluje na odgovarajući broj točkova da bi se ostvario propisani koeficijent kočenja.

(3) Radna kočnica priključnog vozila mora biti izvedena tako da je vozač može tokom vožnje upotrijebiti s vozačkog mjesta pomoći komande kojom stavlja u djelovanje radnu kočnicu vučnog vozila. Na priključnom vozilu čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5 t radna kočnica može biti izvedena s inercionom komandom.

(4) Kočni sistem radnog kočenja na priključnom vozilu čija je najveća dozvoljena masa iznad 0,75 t mora biti ugrađen i izведен s automatskom komandom kojom se aktivira radno kočenje priključnog vozila, ako se prekine uređaj za spajanje sa vučnim vozilom.

(5) Radna kočnica na prikolici s jednostrukom osovinom i na jednoosovinskoj prikolici čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 1,5 t i koja je s vučnim vozilom spojena rudom, a kruti se teret oslanja istovremeno na vučno vozilo i prikolicu (stabla, cijevi, šine itd.), mora biti ugrađena i izvedena tako da obezbijedi radno kočenje prikolice. Ako je najveća dozvoljena masa prikolice od 0,75 t do 1,5 t i ako je dva puta manja od mase vučnog vozila, ne mora imati uređaj kojim se obezbijeđuje radno kočenje.

(6) Na prikolicama bez kočnice ili s inercionom komandom mora biti ugrađena i izvedena pomoćna unakrsna priključna veza koja će, ako se glavna veza prekine, spriječiti da ruda, odnosno prikolica skrene u stranu ili će aktivirati radnu kočnicu.

(7) Kočni sistem na prikolicama čija najveća dozvoljena masa prelazi 7 t, odnosno na poluprikolicama sa sedlom čija je najveća dozvoljena masa koja je umanjena za masu što optereće sedlo veća od 7t moraju biti ugrađeni i izvedeni kao dvovodni pneumatski prenosni mehanizam. Ova odredba se odnosi na priključna vozila prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini od 1. januara 1978. godine. Sva priključna vozila sa pneumatskom kočnom instalacijom prvi put registrovana nakon 1. januara 1988. godine moraju imati dvovodni kočni sistem.

(8) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Odjeljak C. Uređaji za osvjetljavanje puta, označavanje vozila i za davanje svjetlosnih znakova

Član 23

(1) Pod uređajima za osvjetljavanje puta, označavanje vozila i za davanje svjetlosnih znakova na motornim i priključnim vozilima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

- a) uređaji za osvjetljavanje puta;
- b) uređaji za označavanje vozila;
- c) uređaji za davanje svjetlosnih znakova.

(2) Na vozilima ne smiju biti postavljeni nikakvi drugi uređaji za osvjetljavanje, označavanje i davanje svjetlosnih znakova, osim onih iz stava (1) ovog člana.

(3) Za sve uređaje za osvjetljavanje puta, označavanje i davanje svjetlosnih znakova, koji su ugrađeni na motorno vozilo ili skup vozila, mora se obezbijediti takvo napajanje električnom energijom koje će omogućiti neometan rad ovih uređaja pod svim uobičajenim eksploatacionim uslovima.

(4) U uređajima za osvjetljavanje puta, označavanje vozila i davanje svjetlosnih znakova smiju se upotrebljavati samo oni izvori svjetlosti koji su samom konstrukcijom ovih uređaja i predviđeni.

Član 24

(1) Uređaji za osvjetljavanje puta i za davanje svjetlosnih znakova postavljeni na prednjoj strani motornog i priključnog vozila ne smiju davati svjetlost crvene boje vidljivu s prednje strane vozila ni svjetlost bijele boje od svjetala i reflektujućih materija postavljenih na zadnjoj strani vozila, odnosno vidljivih sa zadnje strane vozila.

(2) Uređaji iz člana 23. stav (1) ovog Pravilnika moraju biti tako ugrađeni i izvedeni da se međusobno ne ometaju u svojoj funkciji iako su izvedeni u jednom dijelu/uređaju.

(3) Odredbe stava (1) ovog člana ne odnose se na svjetla za osvjetljavanje puta pri vožnji unazad, pokretno svjetlo za istraživanje (reflektor), svjetla za osvjetljavanje zadnje registarske tablice i registarsku tablicu prevučenu bijelom reflektujućom materijom, a ni na crveno trepćuće svjetlo na motornim vozila koja služe za podršku vozila pod pratinjom.

Član 25

(1) Isti uređaji za osvjetljavanje puta i za davanje svjetlosnih znakova koji se na motorno vozilo sa tri ili više točkova postavljaju u paru, moraju biti postavljeni u istoj horizontalnoj ravni i simetrični prema uzdužnoj vertikalnoj ravni vozila, iste veličine i boje i istovremeno jednakog svjetlosnog intenziteta.

(2) Uređaji za davanje svjetlosnih znakova za označivanje smjera kretanja vozila, ugaona svjetla, manevarska svjetla (pokazivač smjera), ugaona svjetla, manevarska svjetla i parkirna svjetla ne moraju istovremeno djelovati.

(3) Uređaji iz stava (1) ovog člana, ako su kombinovano izvedeni, moraju ispunjavati uslove propisane za svaki pojedini uređaj.

1. Uređaji za osvjetljavanje puta

Član 26

(1) Pod uređajima za osvjetljavanje puta na motornim i priključnim vozilima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

- a) svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila;
- b) svjetla za maglu;
- c) svjetla za vožnju unazad;
- d) svjetla za osvjetljavanje mjesta na kojem se izvode radovi;
- e) pokretno svjetlo (reflektor),
- f) ugaono svjetlo;
- g) manevarsko svjetlo;
- h) spoljašnje pristupno svjetlo.

(2) Svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila mogu biti izvedena tako da imaju:

- a) dugo svjetlo;

- b) kratko svjetlo;
- c) dugo i kratko svjetlo.

Član 27

(1) Uređaji za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila moraju biti povezani tako da se ne mogu uključiti dok se ne uključe zadnja poziciona svjetla i svjetla za osvjetljavanje zadnje registarske tablice. Izuzeci su:

- a) parkirna svjetla;
- b) svjetla za davanje svjetlosnih znakova;
- c) svjetla za osvjetljavanje mesta na kojem se izvode radovi;
- d) pokretno svjetlo (reflektor);
- e) specijalno ugrađena i izvedena svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila namijenjena za vožnju po danu.

(2) Odredbe ovog člana se ne primjenjuju za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 28

(1) Svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila na motornim vozilima sa četiri ili više točkova i na motornim vozilima s tri točka koja su šira od 1,3 m moraju biti izvedena kao dva ili četiri svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila, od toga dva za kratko svjetlo. Svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila na motornim vozilima sa dva točka i motornim vozilima s tri točka koja nisu šira od 1,3 m, te na invalidskim kolicima sa motorom svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila mogu biti ugrađena kao jedno ili dva kratka svjetla i jedno ili dva duga svjetla.

(2) Svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila mogu konstruktivno biti ugrađena i izvedena tako da se prekrivaju ili uvlače, ukoliko time njihova funkcija nije narušena.

(3) Svjetlost glavnih svjetala mora biti bijele boje. Izuzetno za vozila koja su po prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini do 01. januara 1996. godine, svjetlost glavnih svjetala može biti i žute boje.

(4) Svjetla za osvjetljavanje puta na motornim vozilima koja na ravnom putu ne mogu razviti brzinu kretanja veću od 30 km/h mogu biti ugrađena i izvedena samo kao kratka svjetla.

(5) Unutrašnje ivice svjetlećih površina kratkog svjetla moraju biti jedna od druge udaljene najmanje 0,6 m, a vanjske ivice najviše 0,4 m od bočno najisturenije tačke vozila.

(6) Udaljenost gornje ivice svjetleće površine kratkog svjetla ne smije biti veća od 1,2 m, a udaljenost donje ivice svjetleće površine ne smije biti manja od 0,5 m od površine puta.

(7) U svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila mogu biti ugrađena prednja poziciona svjetla.

(8) Kad se uključe duga svjetla za osvjetljavanje puta, automatski se mora upaliti pripadajuća kontrolna sijalica na kontrolnoj tabli u vozilu ili na kontrolnoj tabli mopeda .

(9) Svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila moraju biti povezana tako da prelaz sa svjetlosti dugog svjetla na svjetlost kratkog svjetla i obrnuto bude istovremena i preko iste komande.

(10) Dozvoljeno je automatsko prilagođavanje karakteristika svjetlosnog snopa kratkog svjetla različitim uslovima njegovog korišćenja - prednji prilagodljivi svjetlosni sistem.

(11) Prednji prilagodljivi svjetlosni sistem iz stava (10) ovog člana može sadržavati automatsko prilagođavanje svjetlosnog snopa dugog svjetla u odnosu na prisustvo vozila koja mu dolaze u susret i/ili mu prethode, bez uzrokovanja nelagode za vozača i druge učesnike u saobraćaju - prilagodljivi dugi svjetlosni snop. Prednji prilagodljivi svjetlosni sistem može obuhvatati i funkciju poboljšanog osvjetljavanja zavoja.

(12) Prednji prilagodljivi svjetlosni sistem iz stava (10) ovog člana, i ako su ugrađeni prilagodljivi dugi svjetlosni snop i funkcija poboljšanog osvjetljavanja zavoja, moraju biti odobrenog tipa i ugrađeni u skladu sa jednoobraznim tehničkim zahtjevima i nije dozvoljena njihova naknadna ugradnja.

Član 29

(1) Svjetla za vožnju unazad su svjetla koja osvjetljavaju put iza, eventualno pored vozila, te time ostalim učesnicima u saobraćaju daju do znanja da se predmetno vozilo kreće ili počinje da kreće unazad.

(2) Motorna vozila na svom zadnjem dijelu moraju biti opremljena sa jednim ili dva svjetla za vožnju unazad bijele boje. Kod priključnih vozila dopuštena su jedan ili dva svjetla za vožnju unazad.

(3) Udaljenost gornje ivice svjetleće površine svjetla za vožnju unazad može iznositi najviše 1,2 m, a udaljenost donje ivice svjetleće površine za takva svjetla može iznositi najmanje 0,25 m od površine puta.

(4) Kod vozila sa više od jednog traga točkova, sa najvećom dozvoljenom masom iznad 3,5 t dopušteno je postavljanje po jednog svjetla za vožnju unazad sa svake uzdužne strane vozila. Udaljenost gornje ivice svjetleće površine svjetla za vožnju unazad može iznositi najviše 1,2 m od površine puta. Svjetla za vožnju unazad ne smiju bočno biti istureni više od 50 mm od obrisa vozila.

(5) Svjetla za vožnju unazad smiju biti upaljena samo u slučaju kada je ručica mjenjača u položaju za hod unazad, i to samo onda kada se komanda za uključivanje pogonskog agregata nalazi u položaju koji omogućava njegov rad.

(6) Svjetla za vožnju unazad treba da imaju takav nagib, osim kada je to posebnim dozvolama predviđeno, da ne osvjetljavaju put na dužini većoj od 10 m, mjereći od izvora svjetla.

(7) Svjetla za vožnju unazad ne trebaju imati:

- a) mopedi , laki motocikli, laki tricikli i četvorocikli, motocikli, tricikli i četvorocikli;
- b) specijalna vozila namijenjena za obavljanje rada u poljoprivredi i šumarstvu
- c) radne mašine i viljuškari;
- d) invalidska motorna kolica;

(8) Ukoliko su svjetla za vožnju unazad ugrađena na vozilo koje ih ne treba imati, shodno odredbama ovog člana, ona moraju odgovarati odredbama stavova (2), (3), (5) i (6) ovog člana.

Član 30

(1) Svjetla za maglu na motornim vozilima sa četiri ili više točkova i na motornim vozilima sa tri točka koja su šira od 1,3 m, mogu biti ugrađena i izvedena kao dva svjetla za maglu, a na motociklima i motociklima sa bočnom prikolicom kao jedno svjetlo za maglu tako da daju svjetlost bijele ili svijetložute boje.

(2) Svjetla za maglu ne smiju se postavljati na većoj visini od one na kojoj su postavljena kratka svjetla glavnog svjetla.

(3) Spoljna ivica svjetleće površine svjetla za maglu se ne smije nalazi na udaljenosti većoj od 0,4 m od bočno najisturenije tačke obrisa vozila.

(4) Svjetla za maglu moraju imati posebnu sklopku. Data svjetla moraju biti povezana tako da se mogu uključiti samo kad su uključena barem poziciona svjetla ili kratka svjetla glavnog svjetla.

(5) Svjetla za maglu moraju biti tako izvedena da se omogućava njihovo podešavanje. Ugradnja treba biti izvedena na prikladnom dijelu vozila, tako da nije moguće da se njihova podešenost promijeni nemjerno.

(6) Svjetla za maglu trebaju biti tako podešena da je izbjegnuto zasljepljivanje ostalih učesnika u saobraćaju. Ovo će se smatrati zadovoljenim ukoliko na rastojanju od 25 m od izvora svjetlosti u ravni vertikalnoj na put, a u visine sredine svjetla za maglu, intenzitet svjetlosti svakog pojedinačnog svjetla za maglu, sa nazivnim naponom napajanja na njegovim priključcima, ne prelazi 1 lh.

Član 31

(1) Jedno ili više svjetala za osvjetljavanje mjesta na kojem se izvode radovi mogu biti ugrađena i izvedena na vozilima koji obavljaju određeni rad tako da daju svjetlost bijele boje.

(2) Svjetla za osvjetljavanje mjesta na kojem se izvode radovi ne smiju se koristiti za vrijeme vožnje.

(3) Izuzetno od odredaba stava (2) ovog člana, svjetla za osvjetljavanje mjesta na kojem se izvode radovi mogu biti upaljena na vozilima koja služe za održavanje i čišćenje ulica ili objekata koji pripadaju putu ili odvoz smeća, ukoliko je kretanje vozila sastavni dio procedure obavljanja rada.

(4) Svjetla za osvjetljavanje mjesta na kojem se izvode radove se smiju koristi samo ako ne zasljepljuju ostale učesnike u saobraćaju.

Član 32

(1) Pokretno svjetlo (reflektor) može se postaviti samo na vozilu Ministarstva unutrašnjih poslova, vozilu namijenjenom za hitnu medicinsku pomoć, vozilu saobraćajne inspekcije, vatrogasnog vozila, vozilu namijenjenom za održavanje puteva i instalacija, te na vozilu namijenjenom za pružanje pomoći na putu.

(2) Pokretno svjetlo (reflektor) mora biti ugrađeno i izvedeno tako da daje svjetlost bijele ili žute boje te da se može uključiti samo ako su uključena poziciona svjetla i svjetla za osvjetljavanje registrarske tablice.

Član 32a

(1) Ugaono svjetlo je svjetlosni uređaj namijenjen da osigura dodatno osvjetljavanje prostora neposredno uz prednji ugao vozila na strani na koju je, ili se namjerava da bude, vozilo upravljeno.

(2) Na motornom vozilu na najmanje četiri točka, izuzev četvorocikla (uključujući i laki), dozvoljena je ugradnja ugaonog svjetla, i to kao dva ugaona svjetla odobrenog tipa.

(3) Izuzetno, dozvoljena je ugradnja dva dodatna ugaona svjetla odobrenog tipa u slučaju traktora i radne mašine, opremljenog na njegovoj prednjoj strani za ugradnju izmjenjivih uređaja koji mogu uticati na funkcionalnost svjetla iz stava (2) ovog člana.

(4) Na priklučno vozilo nije dozvoljena ugradnja ugaonog svjetla.

(5) U podužnom smislu, ugradnja ugaonog svjetla dozvoljena je na najvećem rastojanju od 1 m od najisturenije tačke na prednjem kraju vozila ka zadnjem kraju vozila, dok najmanja dozvoljena udaljenost svijetleće površine ugaonog svjetla od površine puta iznosi 0,25 m, a najveća 0,9 m. Ugradnja ugaonog svjetla nije dozvoljena na visini većoj od visine na koju su ugrađena kratka svjetla glavnog svjetla.

(6) Izuzetno od odredbi stava (5) u slučaju traktora i radne mašine najveća dozvoljena udaljenost svijetleće površine ugaonog svjetla od površine puta iznosi 2,5 m. Za ugradnju dva dodatna ugaona svjetla iz stava (3) ovog člana ova udaljenost se smije povećati do najviše 3,0

m. Ugradnja ugaonog svjetla nije dozvoljena na visini većoj od visine na koju su ugrađena kratka svjetla glavnog svjetla.

(7) Svjetlost ugaonog svjetla je bijele boje.

(8) Ugaono svjetlo na jednoj strani vozila se uključuje samo kada je uključen pokazivač pravca na toj strani vozila i/ili kada su zakrenuti upravljački točkovi ka istoj toj strani, i mora se isključiti sa prestankom ovih uslova.

(9) Ugaono svjetlo smije se uključiti istovremeno na obje strane vozila, bez obzira na uključenost pokazivača pravca i ugao zakretanja upravljačkih točkova, samo kada je uključeno svjetlo za vožnju unazad i, u tom slučaju, mora se isključiti sa njegovim isključivanjem ili kada brzina kretanja vozila prema naprijed premaši 10 km/h.

(10) Ukoliko nije uključeno kratko svjetlo i/ili dugo svjetlo glavnog svjetla, ili ukoliko je brzina kretanja vozila veća od 40 km/h nije dozvoljeno uključivanje ugaonog svjetla.

(11) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozilo oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

Član 32b

(1) Manevarsко svjetlo je svjetlosni uređaj namijenjen da osigura dodatno osvjetljavanje prostora bočno od vozila tokom manevra pri maloj brzini kretanja vozila.

(2) Na motornom vozilu na najmanje četiri točka, izuzev četvorocikla (uključujući i laki), dozvoljena je ugradnja manevarskog svjetla odobrenog tipa, i to kao jedno ili dva, po jedno na svaku bočnu stranu.

(3) Na priključno vozilo nije dozvoljena ugradnja manevarskog svjetla.

(4) Manevarsko svjetlo mora biti usmjereni ka dolje, na način da njegova svijetleća površina nije vidljiva posmatraču koji se kreće po putanji oblika pravougaonika čije su ivice paralelne, odnosno okomite, na srednju podužnu ravan vozila i nalaze se od njega na rastojanju od 10 m.

(5) Svjetlost manevarskog svjetla je bijele boje.

(6) Ukoliko nije uključeno kratko svjetlo i/ili dugo svjetlo glavnog svjetla nije dozvoljeno uključivanje manevarskog svjetla.

(7) Manevarsko svjetlo se automatski uključuje tokom manevra pri brzini do 10 km/h, prije nego što je vozilo prvi put pokrenuto nakon (svakog) ručnog uključivanja pogonskog agregata, ili ako je komanda sistema za prenos snage u položaju za hod unazad, ili ako je aktiviran sistem za indirektno osmatranje (kamera) u svrhu podrške vozaču pri izvođenju manevra parkiranja.

(8) Manevarsko svjetlo se automatski isključuje čim brzina kretanja vozila prema naprijed premaši 10 km/h.

(9) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozilo oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

Član 32c

(1) Spoljašnje pristupno svjetlo je svjetlosni uređaj namijenjen da obezbijedi dodatno osvjetljavanje prostora kako bi vozaču i putnicima bilo olakšano ulaska i izlaska iz vozila, kao i radnje utovara i istovara.

(2) Na motornom vozilu na najmanje četiri točka, izuzev četvorocikla (uključujući i laki), dozvoljena je ugradnja spoljašnjeg pristupnog svjetla, u skladu sa jednoobraznim tehničkim uslovima.

(3) Na priključno vozilo nije dozvoljena ugradnja spoljašnjeg pristupnog svjetla.

(4) U svrhu realizovanja funkcije spoljašnjeg pristupnog svjetla iz stava (1) ovog člana dozvoljeno je, osim kod traktora i radnih mašina, uključivanje i drugih svjetlosnih uređaja odobrenog tipa koji emituju svjetlost bijele boje osim dugog svjetla, dnevnog svjetla i svjetla za vožnju unazad.

(5) Kod traktora i radnih mašina spoljašnje pristupno svjetlo mora biti ugrađeno na način da njegova svjetleća površina nije vidljiva posmatraču koji se kreće po putanji oblika pravougaonika čije su ivice paralelne, odnosno okomite, na srednju podužnu ravan vozila i nalaze se od njega na rastojanju od 10 m. Međutim, u slučaju naknadne ugradnje spoljašnjeg pristupnog svjetla ovaj zahtjev mora biti ispunjen kod svih vozila iz stava (2) ovog člana.

(6) Svjetlost spoljašnjeg pristupnog svjetla je bijele boje.

(7) Spoljašnje pristupno svjetlo se smije uključiti ukoliko je vozilo u stanju mirovanja i ukoliko: je pogonski agregat vozila isključen, i/ili su otvorena vrata vozača i/ili putnika, i/ili je otvoren poklopac prtljažnog prostora.

(8) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozilo oružanih snaga i policijskih agencija u Bosni i Hercegovini, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

2. Uređaji za označivanje vozila

Član 33

Pod uređajima za označivanje motornih i priključnih vozila, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

- a) prednja poziciona svjetla;
- b) zadnja poziciona svjetla;
- c) zadnje svjetlo za maglu;

- d) parkirna svjetla;
- e) gabaritna svjetla;
- f) svjetla zadnje registrske tablice;
- g) rotacijska i treptava svjetla;
- h) katadiopteri;
- i) dnevno svjetlo;
- j) oznake za obilježavanje dugih i teških vozila;
- k) oznake za obilježavanje sporih vozila;
- l) konturne oznake.

Član 34

(1) Prednja poziciona svjetla na motornom vozilu s četiri ili više točkova i motornom vozilu sa tri točka koja su šira od 1,3 m i na priključnom vozilu širem od 1,6 m moraju biti ugrađena i izvedena kao najmanje dva prednja poziciona svjetla, a na motornom vozilu sa dva točka, osim mopeda i motornom vozilu sa tri točka koja nisu šira od 1,3 m kao jedno ili dva prednja poziciona svjetla tako da daju svjetlost bijele boje.

(2) Ako su ugrađena dva prednja poziciona svjetla, udaljenost spoljne ivice svjetleće površine od bočno najisturenije tačke obrisa vozila ne smije biti veća od 0,4 m kod motornih vozila, odnosno 0,15 m kod priključnih vozila.

(3) Udaljenost svjetleće površine prednjeg pozicionog svjetla od površine puta ne smije biti manja od 0,35 m ni veća od 1,5 m, a za poluprikolice ne smije biti veća od 1,8m.

(4) Prednja poziciona svjetla mogu biti ugrađena u svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila.

Član 35

(1) Zadnja poziciona svjetla na motornom vozilu s četiri ili više točkova, motornom vozilu sa tri točka koja su šira od 1,3 m i na priključnom vozilu moraju biti ugrađena i izvedena kao najmanje dva zadnja poziciona svjetla, a na motornom vozilu sa dva točka i motornom vozilu sa tri točka koja nisu šira od 1,3 m kao jedno ili dva zadnja poziciona svjetla tako da daju svjetlost crvene boje.

(2) Ako je ugrađeno jedno zadnje poziciono svjetlo, ono mora biti postavljeno u uzdužnoj srednjoj ravnini vozila.

(3) Ako su ugrađena dva zadnja poziciona svjetla, udaljenost spoljne ivice svjetleće površine ne smije biti veća od 0,4 m od bočno najisturenije tačke obrisa vozila.

(4) Udaljenost svjetleće površine zadnjeg pozicionog svjetla od površine puta ne smije biti manja od 0,35 m ni veća od 1,5 m. Na specijalnim vozilima i vozilima koja obavljaju određeni rad najveća dopuštena udaljenost svjetleće površine zadnjeg pozicionog svjetla od površine puta može iznositi 2,1 m.

(5) Motorna vozila sa više tragova točkova i njihove prikolice smiju imati još dva dodatna zadnja poziciona svjetla. Propisana zadnja i dodatna poziciona svjetla ne smiju biti spojena na isti električni osigurač.

Član 36

(1) Zadnje svjetlo za maglu predstavlja svjetlo crvene boje koje pri gustoj magli treba omogućiti bolje uočavanje vozila sa stražnje strane.

(2) Motorna vozila sa više tragova točkova, čije konstruktivno izvođenje dozvoljava brzine kretanja veće od 60 km/h, i njihove prikolice moraju imati sa zadnje strane ugrađena i izvedena jedno ili dva, dok ostala vozila mogu imati jedno zadnje svjetlo za maglu.

(3) Stav (2) ovog člana odnosi se na predmetna vozila prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini od 1. januara 1999. godine.

(4) Udaljenost svjetleće površine zadnjeg svjetla za maglu od površine puta ne smije biti manja od 0,25 m ni veća od 1 m. U svim slučajevima rastojanje između svjetleće površine zadnjeg svjetla za maglu i stop - svjetla mora iznositi minimalno 0,1 m. Ako je postavljeno samo jedno zadnje svjetlo za maglu ono se mora nalaziti, u odnosu na uzdužnu vertikalnu ravninu simetrije vozila, na lijevoj strani vozila.

(5) Zadnja svjetla za maglu moraju biti tako povezana da svjetle samo u slučajevima kada su upaljena kratka ili duga svjetla ili svjetla za maglu ili neka kombinacija ovih svjetala. Ukoliko su na vozilo ugrađena svjetla za maglu, zadnja svjetla za maglu se nezavisno od njih moraju moći ugasiti. Ako su upaljena zadnja svjetla za maglu, aktiviranje prekidača za duga ili kratka svjetla ne smije ih ugasiti.

(6) Kontrola uključenosti zadnjih svjetala (zadnjeg svjetla) za maglu mora biti obezbijeđena pripadajućom kontrolnom sijalicom žute boje smještenom u vidnom polju vozača.

(7) U skupu vozila neophodno je da gori samo zadnje svjetlo za maglu zadnjeg priključnog vozila. Isključivanje zadnjeg svjetala za maglu na vučnom vozilu ili na prvom priključnom vozilu je dopušteno samo onda ako je isključivanje odnosno ponovno uključivanje izvedeno automatski putem ubacivanja odnosno izvlačenja utikača za napajanje električnom energijom svjetala priključnog vozila.

Član 37

(1) Parkirna svjetla na motornim i priključnim vozilima mogu biti postavljena i izvedena:

a) na bočnoj strani vozila u obliku posebnog svjetla koja prema prednjoj strani vozila daju svjetlost bijele boje, a prema zadnjoj strani vozila svjetlost crvene boje;

b) na prednjoj i zadnjoj strani vozila u obliku svjetla koja daju: prednja svjetla svjetlost bijele boje usmjerenu unaprijed, a zadnja svjetla svjetlost crvene boje usmjerenu unazad, s tim da prednje svjetlo može biti ugrađeno zajedno s prednjim pozicionim svjetlom ili glavnim svjetlom, a zadnje svjetlo zajedno sa zadnjim pozicionim svjetlom i sa stop-svjetlom ili samo sa zadnjim pozicionim svjetlom.

(2) Udaljenost svijetleće površine parkirnog svjetla od površine puta ne smije biti manja od 0,35 m ni veća od 1,9m.

Član 38

(1) Motorna i priključna vozila koja su šira od 2,1 m moraju imati gabaritna svjetla. Gabaritna svjetla mogu biti postavljena i na vozilima širine od 1,8 do 2,1 m.

(2) Na vozilima iz stava (1) ovog člana postavljaju se dva gabaritna svjetla s prednje strane vozila i dva gabaritna svjetla sa zadnje strane vozila.

(3) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 39

(1) Svjetlo zadnje registrske tablice, zavisno o propisanom tipu tablice na motornim i priključnim vozilima, mora biti ugrađeno i izvedeno tako da daje svjetlost bijele boje i da se po tablici rasprostire ujednačeno bez tamnih ili izrazito svjetlih mesta, osim na lakin čevorociklima i četvorociklima.

(2) Svjetlost koja se odbija od registrske tablice ne smije blještati, a izvor svjetlosti ne smije biti neposredno vidljiv učesnicima u saobraćaju što se kreću iza vozila.

(3) Svjetlost koja osvjetljuje zadnju registrsku tablicu mora biti takva da je noću, pri dobroj vidljivosti, moguće čitati oznake i brojeve na tablici s udaljenosti najmanje od 20 m.

(4) Svjetlo zadnje registrske tablice mora biti povezano na istu sklopku kojom se uključuju i poziciona svjetla.

Član 40

(1) Rotaciona i/ili treptava svjetla na vozilima mogu biti izvedena tako da daju svjetlost plave ili žuto-naranxaste boje. Rotacijska i/ili treptava svjetla moraju biti postavljena na najviše mjesto na vozilu i biti vidljiva sa svih strana ili može biti postavljeno više rotacijskih i/ili treptavih svjetala raspoređenih tako da se s bilo koje strane vozila vidi najmanje jedno svjetlo.

(2) Plavo rotaciono i/ili treptavo svjetlo ili svjetla mogu biti postavljena na vozilima s pravom prvenstva prolaza određenim Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini.

(3) Žutonarančasto rotaciono i/ili treptavo svjetlo ili svjetla mogu biti postavljena na radnim vozilima, radnim mašinama i traktorima. Žuto-narančasto rotaciono i/ili treptavo svjetlo ili svjetla mogu biti postavljena putničkim i teretnim automobilima koje upotrebljavaju službe pomoći i informacija na putu, službe održavanja puteva, komunalne službe, komunalne policije, službe pravnje vozila za predimenzionisane terete, vozilima kojima se prevoze predimenzionisani tereti, službe pravnje vozila koja prevoze opasne materije, vozilima kojima se prevoze opasne materije i vozilima na kojima se ili pomoću kojih se obavlja ispitivanje na putu.

(4) Rotaciona i/ili treptava svjetla na vozilima koja se na osnovu Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima ("Službeni glasnik BiH", broj 6/06), smatraju vozilima pod pravnjom (vozilima kojima pripadnici policije obavljaju pravnju a i vozila koja se prate) mogu biti crvene i plave boje postavljena tako da je crveno svjetlo postavljeno na desnoj strani vozila.

Član 41

(1) Katadiopteri na motornim vozilima s četiri ili više točkova i motornim vozilima sa tri točka koja su šira od 1,3 m, moraju biti ugrađeni i izvedeni kao dva zadnja katadioptera crvene boje, a na motornim vozilima sa dva točka i motornim vozilima sa tri točka koja nisu šira od 1,3 m kao jedan zadnji katadiopter crvene boje i ne smiju biti trougaonog oblika.

(2) Dva prednja bijela katadioptera na priključnom vozilu moraju biti ugrađena i izvedena tako da ne smiju biti trougaoni oblik, a dva zadnja crvena katadioptera na priključnom vozilu moraju biti ugrađena i izvedena u obliku jednakostraničnog trougla, s vrhom okrenutim gore i stranicom veličine najmanje 0,15 m.

(3) Ako je na vozilu ugrađeno više od dva katadioptera, oni moraju biti u paru.

(4) Katadiopter mora imati svjetleću površinu najmanje 20 cm^2 .

(5) Katadiopteri na vozilu moraju biti postavljeni približno vertikalno na površinu puta.

(6) Udaljenost svjetleće površine katadioptera od površine puta ne smije biti veća od 0,9 m ni manja od 0,35 m, osim kod vozila sa dva ili tri točka kod kojih najmanja udaljenost od površine puta može iznositi 0,25 m.

(7) Ako je ugrađen samo jedan prednji ili samo jedan zadnji katadiopter, on mora biti postavljen u uzdužnoj srednjoj ravnini vozila.

(8) Ako su ugrađena dva prednja ili dva zadnja katadioptera istog tipa, udaljenost vanjskih ivica svjetlećih površina tih katadioptera ne smije biti veća od 0,4 m od bočno najisturenije tačke obrisa vozila, a udaljenost između unutrašnjih ivica mora iznositi najmanje 0,6 m.

(9) Zadnji katadiopteri, trouglastog oblika ne smiju biti postavljeni na motornim vozilima.

(10) Motorna vozila, osim ličnih vozila za prevoz putnika, kao i prikolica dužine veće od 6 m moraju na bočnim stranama imati postavljene katadioptere žute boje koji nemaju trougaoni oblik. Barem jedan katadiopter mora biti postavljen na srednjoj trećini vozila. Katadiopter postavljen najbliže prednjem dijelu vozila ne smije biti na većoj udaljenosti od 3 m od tog dijela vozila. Katadiopter postavljen najbliže zadnjem dijelu vozila ne smije biti na većoj udaljenosti od 1 m od

tog dijela vozila. Udaljenost gornje ivice svijetleće površine katadioptera ne smije biti veća od 0,9 m od površine puta. Ukoliko to konstrukcija vozila ne dopušta, dozvoljava postavljanje katadioptera na veću visinu ali ne veću od 1,5 m. Invalidska kolica sa motorom sa svake bočne strane moraju imati barem jedan katadiopter žute boje koji je postavljen na visini od puta ne većoj od 0,6 m, a po mogućnosti što niže. Ovi katadiopteri se smiju postaviti i u žice točkova.

(11) Katadiopteri pod stavom (10) ovog člana mogu biti sa mogućnošću skidanja kod:

- a) vozila kod kojih zbog konstrukcije nije moguće njihovo trajno pričvršćivanje;
- b) vozila namijenjenih za poljoprivredu i šumarstvo a namijenjeni su za obradu zemlje i predstavljaju priključna vozila;
- c) ramova vozila koji se u svrhu dovršavanja prevoze do nekog odredišta.

(12) Ukoliko su postavljeni katadiopteri za bočno obilježavanje vozila, shodno odredbama ovog člana, oni moraju odgovarati odredbama stava (10) ovog člana. Čak je dovoljno da takva vozila imaju jedan odgovarajući katadiopter u prednjoj trećini i jedan u zadnjoj trećini dužine vozila.

(13) Reflektujuće površine bijele boje prstenastog oblika dozvoljeno je postavljati na točkovima mopađa, motocikala i invalidskih kolica sa motorom.

(14) Vozila čija dužina prelazi 6 m, osim vozila bez nadgradnje, vozila za obavljanje radova u poljoprivredi i šumarstvu i njihovih prikolica, radnih mašina, te ona vozila koja se s obzirom na nadgradnju i konstrukciju ne mogu uvrstiti u kategoriju teretnih vozila i vučnih vozila, moraju na svojim uzdužnim/bočnim stranama imati ugrađena i izvedena svjetla žute boje. Za druga vozila sa više tragova točkova dozvoljeno je postavljanje bočnih svjetala. Ukoliko je bočno svjetlo integrисano u jedno kućište ili kombinovano sa gabaritnim svjetлом, pozicionim svjetлом, svjetлом za maglu ili stop - svjetlom ili čini dio zajedničke svijetleće površine sa zadnjim katadiopterom onda ono može biti i crvene boje.

(15) Odredbe iz stava (10) ovoga člana primjenjuju se na vozila koja su prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini poslije 1. jula 1996. godine.

(16) Odredbe iz stava (14) ovog člana primjenjuju se na vozila koja su prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini poslije 1. januara 2001. godine.

(17) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 41a

(1) Dnevno svjetlo je svjetlosni uređaj, ugrađen na prednjoj strani vozila i usmjeren prema naprijed, namijenjen za stalno označavanje vozila u saobraćaju u toku dana.

(2) Na motornom vozilu dozvoljena je ugradnja dnevnog svjetla, i to kao dva dnevna svjetla odobrenog tipa.

(3) Izuzetno od odredbi stava (2) ovog člana, dozvoljena je ugradnja i jednog dnevnog svjetla odobrenog tipa na motornom vozilu na dva točka, te na motornom vozilu na tri točka i četvorociklu (uključujući i laki) čija širina nije veća od 1,3 m. U slučaju motocikla sa bočnom prikolicom dozvoljena je ugradnja i tri dnevna svjetla odobrenog tipa, od kojih jednog na bočnoj prikolici.

(4) Dozvoljena je ugradnja dva dodatna dnevna svjetla odobrenog tipa u slučaju traktora i radne mašine, opremljenog na njegovoj prednjoj strani za ugradnju izmjenjivih uređaja koji mogu uticati na funkcionalnost dnevnog svjetla iz stava (2) ovog člana, pri tome nije dozvoljeno da istovremeno budu uključena oba para dnevnih svjetala.

(5) Na priključno vozilo nije dozvoljena ugradnja dnevnog svjetla.

(6) Rastojanje unutrašnjih ivica svijetlećih površina dnevnog svjetla mora iznositi najmanje 0,6 m, a kod vozila čija je širina manja od 1,3 m ovo rastojanje se smije smanjiti najmanje na 0,4 m.

(7) Odredbe stava (6) ovog člana ne primjenjuje se na motorno vozilo na dva ili tri točka i četvorocikl (uključujući i laki).

(8) Najmanja dozvoljena udaljenost svijetleće površine dnevnog svjetla od površine puta iznosi 0,25 m, a najveća 1,5 m.

(9) Izuzetno od odredbi stava (8) ovog člana, u slučaju traktora i radne mašine dozvoljena je najveća udaljenost svijetleće površine dnevnog svjetla od površine puta 2,5 m, koja se može povećati do najviše 4,0 m za ugradnju dva dodatna dnevna svjetla.

(10) Svjetlost dnevnog svjetla je bijele boje.

(11) Dnevno svjetlo je dozvoljeno upotrebljavati isključivo po danu pri dobroj vidljivosti.

(12) Dnevno svjetlo se mora isključiti kada se uključi glavno (kratko/dugo) svjetlo, osim ukoliko se glavno svjetlo uključi u kratkom vremenskom periodu u svrhu upozoravanja.

(13) Uključivanje i isključivanje dnevnog svjetla može biti automatsko, kao i prelazak sa dnevnog na glavno svjetlo i obrnuto.

(14) Pri naknadnoj ugradnji dnevnog svjetla na vozilo iz stava (2) ovog člana, pored ispunjavanja uslova iz st. od (1) do (13) ovog člana, ono se mora automatski uključiti kada je komanda za uključivanje pogonskog agregata vozila u položaju koji omogućava njegov rad. Izuzetno, dnevno svjetlo može ostati isključeno: kada je komanda parkirne kočnice aktivirana, ili kada je komanda automatskog sistema za prenos snage u parkirnom položaju, ili prije nego što je vozilo pokrenuto prvi put nakon (svakog) ručnog uključivanja pogonskog agregata. Takođe, isključivanje dnevnog svjetla prema stavu (12) ovog člana mora biti automatsko.

(15) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozilo oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

3. Uređaji za davanje svjetlosnih znakova

Član 42

Pod uređajima za davanje svjetlosnih znakova, prema ovom Pravilniku, podrazumijevaju se:

- a) stop-svjetla;
- b) pokazivači smjera;
- c) uređaji za istovremeno uključivanje svih pokazivača smjera;
- d) svjetlosni znak intenzivnog kočenja;
- e) svjetlosni znak upozorenja na nalet sa zadnje strane.

Član 43

(1) Stop-svjetla na motornom vozilu s četiri ili više točkova, osim na lakin čevorociklima i četvorociklima, i motornom vozilu sa tri točka koja su šira od 1,3 m i na priključnom vozilu moraju biti ugrađena i izvedena kao najmanje dva stop-svjetla na zadnjoj strani vozila, a na motornom vozilu sa dva točka, motornom vozilu sa tri točka koja nisu šira od 1,3 m i lakin triciklu i četverociklu, triciklu i četvorociklu kao najmanje jedno stop-svjetlo na zadnjoj strani vozila tako da daju svjetlost crvene boje.

(2) Vozila koja na ravnom putu ne mogu razviti brzinu kretanja veću od 25 km/h ne moraju imati stop-svjetlo.

(3) Ako je na vozilu ugrađeno samo jedno ili više stop-svjetala ona moraju biti postavljena simetrično u odnosu na uzdužnu srednju vertikalnu ravninu vozila. Ova odredba odnosi se i na ugradnju dodatnih stop-svjetala.

(4) Ako su na vozilu, osim mopeda, lakin motocikla, lakin trickla i četverocikla, motocikla, tricikla i četverocikla ugrađena dva stop-svjetla, udaljenost između unutrašnjih ivica svjetlećih površina ne smije biti manja od 0,6 m.

(5) Udaljenost svjetleće površine stop svjetla od površine puta ne smije biti manja od 0,35 m ni veća od 1,5 m. Samo u izuzetnom slučaju najveća dopuštena udaljenost svjetleće površine stop-svjetla od površine puta može iznositi 2,1 m.

(6) Stop svjetla mogu biti ugrađena u blizini ili zajedno s drugim zadnjim svjetlima. Ako je to slučaj, intenzitet svjetla stop svjetla mora biti veći od drugih svjetala.

(7) Stop svjetla moraju biti povezana tako da se uključuju i svijetle kontinuirano pri upotrebi radne kočnice vozila. Stop svjetla mogu zasvijetliti i u slučaju upotrebe retardera ili nekog sličnog uređaja.

(8) Stop svjetla mogu realizovati automatski treptavi efekat u svrhu davanja svjetlosnog znaka intenzivnog kočenja iz člana 44a. ovog pravilnika.

Član 44

(1) Pokazivači smjera na motornom vozilu s tri, četiri ili više točkova i na priključnom vozilu moraju biti ugrađeni i izvedeni:

a) na motornom vozilu koje nije duže od 6m;

1. dva prednja bočna i dva zadnja pokazivača smjera, ili

2. dva prednja, dva zadnja i dva bočna pokazivača smjera, ili

3. dva prednja i dva zadnja pokazivača smjera;

b) na motornom vozilu koje je duže od 6 m i na vučnome motornom vozilu:

1. dva prednja bočna i dva zadnja pokazivača smjera, ili

2. dva prednja, dva bočna i dva zadnja pokazivača smjera;

c) na priključnom vozilu dva zadnja pokazivača smjera.

Za sva motorna vozila prvi put registravana u Bosni i Hercegovini do 1. januara 1978. godine, bez obzira na dužinu vozila, primjenjuju se samo odredbe tačke a) ovog stava.

(2) Pokazivači smjera na motornom vozilu s dva točka osim mopeda na dva točka moraju biti ugrađeni i izvedeni kao:

a) dva prednja i dva zadnja pokazivača smjera ili

b) dva pokazivača smjera na upravljaču, vidljiva narijed i pozadi.

(3) Svjetlost pokazivača smjera mora biti žute boje.

(4) Učestalost treptanja pokazivača smjera treba, u pravilu, iznositi 90 treptaja u minuti, pri čemu su dopuštena odstupanja tako da učestalost treptanja iznosi najmanje 60, odnosno najviše 120 treptaja u minuti (90 ± 30 treptaja u minuti).

(5) Od trenutka uključivanja pokazivača smjera svjetlost se mora upaliti najkasnije za jednu sekundu, a prvi se put ugasiti najkasnije za 1,5 sekundu.

(6) Udaljenost vanjske ivice svijetleće površine pokazivača smjera od bočno najisturenije tačke obrisa vozila ne smije biti veća od 0,4 m.

(7) Na vozilima iz stava (1) ovog člana udaljenost donjih ivica svijetlećih površina pokazivača smjera od površine puta ne smije biti manja od 0,35 m ni veća od 1,5 m. Samo u izuzetnom slučaju, ako se iz konstruktivnih razloga ne može drukčije postaviti, najveća dopuštena udaljenost donje ivice svijetleće površine pokazivača smjera od površine puta može iznositi 2,1 m.

(8) Uključivanje pokazivača smjera mora biti nezavisno o uključivanju bilo kojeg drugog svjetla na vozilu.

(9) Svi pokazivači smjera postavljeni na istoj strani vozila moraju se uključivati i isključivati istom komandom.

(10) Kontrola funkcionisanja pokazivača smjera mora biti obezbijeđena optičkom i/ili zvučnom kontrolnom napravom.

(11) Uređaj za istovremeno uključivanje svih pokazivača smjera na motornim vozilima iz stava (1) ovog člana mora biti ugrađen i izведен tako da se može uključiti posebnom sklopkom, a kontrola funkcionisanja mora se obezbijediti kontrolnom sijalicom koja je u vidnom polju vozača.

(12) Pokazivači smjera kretanja vozila ne trebaju obavljati svoju funkciju ukoliko je aktiviran uređaj za istovremeno uključivanje svih pokazivača smjera.

(13) Pokazivači pravca mogu realizovati automatski treptavi efekat u svrhu davanja svjetlosnog znaka intenzivnog kočenja iz člana 44a. ovog pravilnika, odnosno svjetlosnog znaka upozorenja na nalet sa zadnje strane iz člana 44b. ovog pravilnika.

Član 44a

(1) Svjetlosni znak intenzivnog kočenja namijenjen je da učesnicima u saobraćaju iza vozila ukaže da je, u odnosu na preovlađujuće uslove na putu, u toku intenzivno kočenje.

(2) Svjetlosni znak intenzivnog kočenja se daje istovremenim treptavim radom svih stop svjetala iz stava (8) člana 43. ili pokazivača pravca iz stava (13) člana 44.

(3) Svjetlosni znak intenzivnog kočenja se uključuje i isključuje automatski, u skladu sa jednoobraznim tehničkim uslovima.

(4) Svi svjetlosni uređaji svjetlosnog znaka intenzivnog kočenja trepte u fazi frekvencijom $4,0 \pm 1,0$ Hz (odnosno, uslovno, 240 ± 60 treptaja u minuti), odnosno $4,0 +0,0/-1,0$ Hz (odnosno, uslovno, $240 +0/-60$ treptaja u minuti) ukoliko je izvor svjetlosti barem jednog od ovih svjetlosnih uređaja na zadnjem kraju vozila sijalica sa užarenim vlaknom.

(5) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozilo oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

Član 44b

(1) Svjetlosni znak upozorenja na nalet sa zadnje strane namijenjen je da upozori da bi vozilo iza trebalo da preduzme hitne radnje kako bi bio izbjegnut nalet sa zadnje strane na predmetno vozilo.

(2) Svjetlosni znak upozorenja na nalet sa zadnje strane se daje istovremenim treptavim radom svih pokazivača pravca iz stava (13) člana 44. ovog pravilnika.

(3) Svjetlosni znak upozorenja na nalet sa zadnje strane se uključuje i isključuje automatski, u skladu sa jednoobraznim tehničkim uslovima.

(4) Svi svjetlosni uređaji svjetlosnog znaka upozorenja na nalet sa zadnje strane trepte u fazi frekvencijom $4,0 \pm 1,0$ Hz (odnosno, uslovno, 240 ± 60 treptaja u minuti), odnosno $4,0 + 0,0/-1,0$ Hz (odnosno, uslovno, $240 +0/-60$ treptaja u minuti) ukoliko je izvor svjetlosti barem jednog od ovih svjetlosnih uređaja na zadnjem kraju vozila sijalica sa užarenim vlaknom.

(5) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozilo oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

4. Uređaji koji omogućavaju normalnu vidljivost

Član 45

Pod uređajima na vozilima koji omogućavaju normalnu vidljivost u saobraćaju na putu, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

- a) vjetrobran i vanjska prozorska stakla kabine i karoserije;
- b) uređaj za brisanje vjetrobrana (u dalnjem tekstu: brisač vjetrobrana.);
- c) uređaj za kvašenje vanjske strane vjetrobrana (u dalnjem tekstu: perač vjetrobrana.);
- d) ogledalo koje vozaču omogućava posmatranje puta i saobraćaja (u dalnjem tekstu: vozačko ogledalo).

Član 46

(1) Pod vjetrobranom, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijeva se staklo na prednjoj strani motornog vozila.

(2) Vjetrobran i sva stakla na motornom ili priključnom vozilu, osim prednjeg vjetrobrana na motociklu i mopedu, lakom triciklu i četvorociklu bez kabine vozača, trickilu i četvorociklu koji nemaju kabину vozača, trebaju:

- a) omogućiti potpunu prozirnost i preglednost bez bilo kakvih uočljivih krivljenja objekata koji se vide kroz vjetrobransko staklo, koja neće unositi zabunu u bojama koja se koriste za rad semafora (svjetlećih znakova) i ostalih znakova u saobraćaju i koja će u slučaju eventualnog loma omogućiti vidljivost puta i pružiti mogućnost bezbjednog zaustavljanja.
- b) smanjiti moguće povrede vozača i putnika na što je moguće manju mjeru, te biti otporne na sve atmosferske i temperaturne uslove, hemijska djelovanja, sagorijevanje i abraziju.
- c) Za vjetrobranska stakla je dopušten odgovarajući nivo oštećenja koje ne remeti normalnu vidljivost kroz vjetrobransko staklo i koji nemaju tendenciju daljeg širenja.

Dozvoljene granice oštećenja vjetrobranskog stakla određene su zavisno od kategorije vozila i pozicije oštećenja na vjetrobranskom staklu.

Vjetrobransko staklo podijeljeno je na zone A, B i C:

- Zona "A", je površina vjetrobrana koja predstavlja neposredno vidno polje vozača. Granice zone određene su površinom vjetrobrana u oblasti koju zahvata brisač, širine 290 mm za vozila kategorije M1 i N1, odnosno 350 mm za vozila kategorije M2, M3, N2 i N3, mjerene tako da središnja osa točka upravljača predstavlja i središnju osu ove površine.

- Zona "B", je ostatak površine vjetrobrana koju zahvataju brisači.

- Zona "C" je ostatak površine vjetrobrana, koji nije zahvaćen zonama "A" i "B".

Dozvoljene granice oštećenja su:

- Zona "A": oštećenje u ovom području treba biti unutar kruga promjera 10 mm (dopuštena su maksimalno dva oštećenja, uz uslov da su na međusobnom rastojanju većem od 100 mm).

- Zona "B": oštećenje u ovom području za vozila kategorije M1 i N1 treba biti unutar kruga promjera 40 mm, a za ostala vozila treba biti unutar kruga promjera 20 mm ili može biti linjska napuklina dužine 30 mm (dopuštena su maksimalno dva oštećenja, uz uslov da su na međusobnom rastojanju većem od 100 mm).

- Zona "C": oštećenje u ovom području treba biti unutar kruga promjera 40 mm (dopuštena su maksimalno dva oštećenja, uz uslov da su na međusobnom rastojanju većem od 100 mm).

(3) Nije dozvoljeno naknadno zatamnjivanje vjetrobrana.

(4) Izuzetno od stava 3 ovog člana, mogu se dodatno zatamniti:

a) zadnja i bočna stakla autobrašča postavljanjem homologiranih reklamnih folija,

b) bočne staklene površine motornih vozila iza leđnog naslona sjedišta vozača i suvozača, homologiranim folijama bez refleksije.

c) bočne staklene površine u ravni vozača i suvozača, tako da ukupna providnost iznosi najmanje 70%;

d) zadnje staklo vozila, namijenjenog za obavljanje privredne djelatnosti za koju su registrovani, postavljanjem homologovanih reklamnih folija bez refleksije, pri čemu vozila moraju imati ugrađena najmanje dva (spoljašnja) bočna vozačka ogledala.

(5) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozila oružanih snaga BiH, policijskih agencija u Bosni i Hercegovini, kao i vozila vrlo usko specijalizovane namjene koja se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 47

Brisači vjetrobrana na motornom vozilu, osim na mopedu, lakov triciklu i četvorociklu bez kabine, lakov motociklu i motociklu, triciklu i četvorociklu bez kabine koji imaju vjetrobran, moraju biti ugrađeni i izvedeni tako da budu sigurni te da omoguće brisanje što veće površine vjetrobrana po svim vremenskim uslovima i prijeko potrebnu vidljivost kroz vjetrobran.

Član 48

Vozila koja imaju ugrađene brisače vjetrobrana moraju imati i perače vjetrobrana.

Član 49

(1) Vozačko ogledalo na motornom vozilu mora biti ugrađeno i izvedeno kao najmanje:

- a) jedno vozačko ogledalo: ako je motocikl prvi put registrovan u Bosni i Hercegovini prije 01. januara 1998. godine;
- b) dva vozačka ogledala ako je motocikl, moped , laki četvorocikl i četvorocikl prvi put registrovan u Bosni i Hercegovini nakon 1. januara 1998. godine;
- c) dva vozačka ogledala na putničkom automobilu s četiri ili više sjedišta, od toga je jedno ogledalo smješteno u okviru karoserije, a drugo van karoserije na lijevoj strani vozila;
- d) dva vozačka ogledala na autobusu, putničkom automobilu koji vuče kamp-prikolicu i trolejbusu s obje vanjske strane prednjeg dijela tih vozila i jedno vozačko ogledalo u okviru karoserije;
- e) dva vozačka ogledala na teretnim s obje vanjske strane prednjeg dijela tih vozila.

(2) Vozačko ogledalo mora biti postavljeno tako da vozaču omogućava posmatranje puta i saobraćaja iza vozila i kad se u vozilu nalazi najveći dopušteni broj lica, odnosno kad je vozilo natovareno. Vozačko ogledalo mora biti zglobno spojeno za ležište svog nosača tako da se može postaviti u bilo koji položaj radi posmatranja puta i saobraćaja iza vozila i da u zauzetom položaju ostane i pri normalnim potresima za vrijeme kretanja vozila. Vozačko ogledalo postavljeno u okviru karoserije putničkog automobila mora se nalaziti na mjestu na kojem ga vozač sa svojeg sjedišta može podešavati rukom.

(3) Površina vozačkog ogledala mora imati takve optičke osobine da ne uzrokuje znatnije iskrivljenje slike i boje predmeta te da nije podložna štetnom djelovanju atmosferskih prilika.

(4) Površina vozačkog ogledala koja reflektuje sliku može biti ravna ili blago ispupčena (konveksna) ili kombinovana. Poluprečnik ispupčenosti konveksne površine vozačkog ogledala ne smije biti manji od 80 cm.

(5) Površina vozačkog ogledala mora iznositi:

- a) najmanje 60 cm^2
- b) najmanje 150 cm^2 ako im je površina ispupčena odnosno, najmanje 300 cm^2
- c) najmanje 50 cm^2

(6) Ako vozačko ogledalo koje je smješteno van karoserije vozila premašuje najveću dopuštenu širinu motornog vozila (2,55 m odnosno 2,60 m), ono mora biti postavljeno na nosač sa zglobom koji omogućava da se pritiskom na nosač ogledala ono vrati u dopuštenu širinu vozila.

5. Uređaji za davanje zvučnih signala

Član 50

(1) Uređaj za davanje zvučnih signala na motornom vozilu mora biti ugrađen i izведен kao najmanje jedan uređaj tako da daje jednolične zvukove nepromjenljiva intenziteta.

(2) Osim uređaja za davanje zvučnih znakova iz stava (1) ovog člana, na određena motorna vozila namijenjena službi hitne pomoći, vatrogasnoj službi, vozila policijskih agencija u BiH, vozila policije i sudske policije, zatvorske policije - straže, vojna vozila, vozila Granične policije Bosne i Hercegovine, može biti ugrađen i izведен i poseban uređaj za davanje znakova od niza izmjenično proizvedenog zvuka dviju različitih frekvencija.

(3) Komanda uređaja za davanje zvučnih signala mora biti postavljena tako da je pristupačna vozaču s njegovog sjedišta.

(4) Uređaj za davanje zvučnih signala iz stava (2) ovog člana mora biti konstruisan tako da se njegovim uključivanjem istovremeno uključuje rotaciona ili treptava svjetla na vozilima iz člana 40. ovog Pravilnika.

6. Uređaji za kretanje vozila unazad

Član 51

(1) Uređaj koji omogućuju kretanje vozila unazad mora imati ugrađeno svako motorno vozilo, osim motocikla i motornog vozila sa tri točka, čija najveća dozvoljena masa prelazi 0,6 t. Uređaj mora biti ugrađen i izведен tako, da omogućava sigurno i bezbjedno kretanje vozila unazad.

(2) Tricikl i četvorocikl čija je masa praznog vozila bez baterije jednak ili prelazi 0,4 t mora imati ugrađen uređaj koji omogućava sigurno i bezbjedno kretanje vozila unazad.

7. Kontrolni uređaji i uređaji za davanje signala

Član 52

(1) Pod kontrolnim uređajima i uređajima za davanje signala na motornim vozilima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

a) na putničkim automobilima:

1. brzinomjer s putomjerom i sijalicom za osvjetljavanje,
2. kontrolna plava sijalica za dugo svjetlo,
3. svjetlosni i/ili zvučni signal za kontrolu rada pokazivača smjera,

b) na autobusima:

1. brzinomjer s putomjerom i sijalicom za osvjetljavanje, ako isti nisu ugrađeni u tahograf,
 2. tahograf koji obezbeđuje upis vremena vožnje članova posade, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozilom, vrijeme odmora, brzine vozila i pređenu udaljenost.
 3. kontrolna plava sijalica za dugo svjetlo,
 4. svjetlosni ili zvučni signal za kontrolu rada pokazivača smjera,
 5. pokazivač raspoloživog pritiska pneumatskog sistema radne kočnice, ako je taj uređaj stalno pod pritiskom;
- c) na autobusima za gradski saobraćaj:
1. svi uređaji predviđeni za autobuse u tački b) ovog stava, osim tahografa,
 2. svjetlosni znak za kontrolu zatvorenosti vrata koja nisu u vidnom polju vozača,
 3. uređaj za davanje i primanje signala od putnika za vozila registrovana po prvi put u BiH nakon 1.1.2000. godine,
- d) na trolejbusima za gradski saobraćaj:
1. svi uređaji predviđeni za autobuse u tački c) ovog stava,
 2. uređaj za kontrolu izolovanosti od električnog napona,
- e) na teretnim vozilima:
1. brzinomjer s putomjerom i sijalicom za osvjetljavanje, ako isti nisu ugrađeni u tahograf,
 2. čija ukupna masa prelazi 3,5 t, tahograf koji obezbeđuje upisivanje vremena vožnje članova posade, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozilom, vrijeme odmora, brzine vozila i pređenu udaljenost.
 3. kontrolna sijalica za dugo svjetlo,
 4. svjetlosni ili zvučni signal za kontrolu rada pokazivača smjera,
 5. pokazivač raspoloživog pritiska pneumatskog sistema radne kočnice, ako je taj uređaj stalno pod pritiskom,
- f) na specijalnim vozilima i radnim mašinama:
1. brzinomjer s putomjerom i sijalicom za osvjetljavanje, ako isti nisu ugrađeni u tahograf,
 2. tahograf koji obezbeđuje upisivanje vremena vožnje članova posade, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozilom, vrijeme odmora, brzine

vozila i pređenu udaljenost. Tahograf ne moraju imati specijalna vozila i radne mašine koja na ravnom putu ne mogu razviti brzinu veću od 30 km/h.

3. kontrolna sijalica za dugo svjetlo,
4. svjetlosni ili zvučni signal za kontrolu rada pokazivača smjera,
5. pokazivač raspoloživog pritiska pneumatskog sistema radne kočnice, ako je taj uređaj stalno pod pritiskom,
6. uređaj za kontrolu rada radnih sistema ugrađenih na vozilu.

g) na motociklima, lakinim četvorociklima i četvorociklima:

1. brzinomjer s putomjerom i sijalicom za osvjetljavanje,
 2. kontrolna sijalica za dugo svjetlo, osim na motociklu i lakinom četvorociklu radne zapremine do 50 cm².
- h) na svim vozilima koja imaju pneumatsku instalaciju za kočenje, a koja su prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini nakon 1.1.1984. godine standardizovan priključak za kontrolu pritiska vazduha u instalaciji za kočenje, odnosno na rezervoaru energije, kočnim cilindrima kao i na svim uređajima na kojima se transformira energija za kočenje.

(2) Tahograf shodno stavu (1) ovog člana podliježe redovnom ispitivanju svake godine gdje se utvrđuje usklađenost s tipskim odobrenjem i ispravnost.

(3) Odredbe stava (1) tačka e) ovog člana ne odnose se na vozila civilne zaštite, vatrogasna vozila, komunalna vozila (pranje i čišćenje ulica, odvoz smeća, fekalija i dr.) i vozila za potrebe pčelara.

(4) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

8. Tahograf i ograničavač brzine

ČI.53-59

(brisano)

Član 60

(1) Na autobusima i teretnim motornim vozilima koja se prvi put registriraju u BiH, na autobusima i teretnim motornim vozilima koja sudjeluju u međunarodnom drumskom saobraćaju u skladu sa Evropskom smjernicom 92/6/EEZ i 2001/11/EC i na motornim vozilima za prevoz opasnih materija treba biti ugrađen ograničivač brzine.

(2) Odredba iz stava (1) ovog člana odnosi se i na teretna motorna vozila i autobuse proizvedene poslije 1.1.1988. godine, a koja su po prvi put registrovana u BiH nakon 1.1.1999. godine.

(3) Odredba iz stava (1) ovog člana odnosi se na teretna motorna vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 12 t, odnosno na autobuse čija najveća dopuštena masa prelazi 10 t.

(4) Brzina ograničena ograničivačem brzine ne smije biti veća od 90 km/h za teretna motorna vozila, odnosno 105 km/h za autobuse.

(5) Ograničivačem brzine ne trebaju biti opremljeni teretna motorna vozila čija je maksimalna brzina jednaka ili manja od 90 km/h i autobusi čija je najveća brzina jednaka ili manja od 105 km/h.

(6) Ograničivač brzine podliježe redovnoj provjeri ispravnosti svake godine gdje se utvrđuje usklađenost sa zahtjevima pravilnika ECE-P-89.

(7) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

9. Uređaji za odvođenje i ispuštanje izduvnih gasova

Član 61

(1) Izlaz (izlazni otvor) ispusne cijevi uređaja za odvod i ispuštanje ispusnih gasova ne smije biti usmjeren u desnu stranu motornog vozila.

(2) Na ispusnoj se cijevi iz stava (1) ovog člana mora nalaziti uređaj za prigušivanje zvuka ispusnih gasova koji se ne može isključiti osim za potrebe čišćenja.

(3) Izlaz ispusne cijevi na radnim mašinama i specijalnim vozilima, namijenjenim za trajnu upotrebu u naseljenim mjestima, mora biti ugrađen i izведен na najvišoj tački vozila.

10. Uređaji za spajanje vučnog i priključnog vozila

Član 62

(1) Uređaji za spajanje vučnoga i priključnog vozila, osim kod motocikla s bočnom prikolicom, moraju biti postavljeni u uzdužnoj simetričnoj vertikalnoj ravnini vozila i izvedeni zglobno, tako da omogućuju pokretljivost uređaja u svim smjerovima u prostoru.

(2) Osovina uređaja za spajanje vučnog i priključnog vozila pomoću koje se spaja vozilo mora imati osigurač koji onemogućuje, pri normalnoj upotrebi, razdvajanje spojenih vozila.

(3) Uređaji za spajanje vučnoga i priključnog vozila moraju biti pričvršćeni za pojačani dio vučnog vozila.

(4) Vertikalna simetrala kugle uređaja za spajanje putničkog automobila i priključnog vozila najveće dozvoljene mase do 3,5 t mora biti udaljena od zadnjeg kraja vozila minimalno 70 mm. Dalje, horizontalna simetrala kugle uređaja za spajanje putničkog vozila i priključnog vozila najveće dozvoljene mase do 3,5 t ne smije biti udaljena od podloge više od 350 mm u slučaju opterećenja vozila do svoje najveće dopuštene mase.

(5) Kuka na putničkom vozilu u slučaju kad ne vuče priključno vozilo i kada se rastavi na pričvršnom mjestu, ne smije da izlazi van gabarita vozila.

(6) Odredba stava (5) primjenjuje se od 1.1.2009. godine i to:

- a) za novoproizvedena putnička vozila i
- b) za putnička vozila kod kojih se uređaj (kuka) naknadno ugrađuje.

11. Uređaji za pogon vozila na alternativna goriva (plin)

Član 63

(1) Alternativna goriva koja se koriste za pogon motornih vozila su:

- a) tečni naftni plin (propan butan) koji nosi skraćeni naziv LPG
- b) komprimirani prirodni gas sa uobičajenim skraćenim nazivom CNG

(2) Uređajima i opremom za pogon motornih vozila plinom smatraju se:

- a) rezervoar plina
- b) armatura rezervoara plina
- c) pročišćavač plina
- d) isparivač plina (za LPG)
- e) regulator pritiska
- f) plinski ventil
- g) priključak za pražnjenje (samo za CNG)
- h) ventil tečnog goriva (benzina ili dizelskoga goriva)
- i) vodovi za plin visokog pritiska
- j) vodovi za plin niskog pritiska
- k) vodovi za sredstva za grijanje

- I) električni uređaji i instalacije,
- m) priključak za punjenje rezervoara plinom.

Član 64

Dijelovi uređaja i opreme iz člana 63. ovoga Pravilnika koji su u dodiru s plinom moraju biti izrađeni od materijala koji:

- a) ne stvara zapaljive smjese
- b) je otporan na djelovanje plina
- c) ne mijenja hemijska svojstva plina.

Član 65

(1) Uređaji i oprema iz člana 63. stav (2) tačke a) i b), osim onih navedenih u članu 69. stav (1) tačka c), te tačke c), f), g), i), j), ovog Pravilnika moraju biti konstruisani i izrađeni za radne temperature od -20 °C do 80 °C, a oni iz tačaka d) i e) za radne temperature od -20 °C do 120 °C.

(2) Uređaji i oprema iz stava (1) ovog člana, osim onih iz člana 63. stav (2) tačka j) ovoga Pravilnika, ispituju se za LPG na ispitnom pritisku od 3 MPa (30 bar), odnosno uređaji i oprema za CNG na ispitnom pritisku od 30 MPa (300 bar). Rezervoar plina ispituje se ispitnim pritiskom hladnom vodom.

(3) Uređaji i oprema iz stava (1) ovog člana, osim onih iz člana 63. stav (2) tačka j) ovog Pravilnika, moraju biti tipski ispitani te imati važeće tipsko odobrenje.

(4) Dokumentaciju o tipskom ispitivanju iz stava (3) ovog člana dužna je pribaviti servisna radionica koja ugrađuje uređaje i opremu za pogon motornih vozila plinom.

Član 66

(1) Uređaji i oprema za pogon motornih vozila plinom iz člana 63. stav (2) tačka b), osim cijevi za provjetravanje navedenih u članu 69. stav (1) tačka c), te uređaji i oprema iz člana 63. stav (2) tačke c), d), e), f) i g) moraju biti na vidljiv i trajan način označeni brojem tipskog odobrenja i nazivom firme - proizvođača.

(2) Uređaji i oprema za pogon motornih vozila plinom iz člana 63. stav (2) tačke d) i e) ovog Pravilnika osim oznaka iz stava (1) ovog člana moraju imati i trajno utisnut fabrički broj (serijski broj proizvoda) te moraju imati ispravu u koju je upisan serijski broj tog uređaja i kojom se potvrđuje da je taj uređaj ispitani (izjava o usklađenosti).

(3) Rezervoar plina iz člana 63. stav (2) tačka a) ovoga Pravilnika mora imati trajno upisane sljedeće podatke:

- a) naziv proizvođača

- b) fabrički broj
- c) godinu izrade
- d) naziv plina kojim se puni (LPG ili CNG)
- e) zapreminu prazne posude u litrama (l)
- f) datum (mjesec i godina) posljednje obavljenog pregleda i ispitivanja od strane inspekcije nadležne za posude pod pritiskom
- g) žig inspekcije nadležne za posude pod pritiskom kao dokaz o uspješno obavljenom pregledu i ispitivanju
- h) za LPG: najveću dopuštenu masu punjenja (kg)
- i) za CNG: najveći dopušteni pritisak punjenja (MPa odnosno bar).

(4) Ako je rezervoar plina iz člana 63. stav (2) tačka a) ovog Pravilnika homologirani rezervoar mora imati trajno upisane podatke u skladu sa odredbama odgovarajućeg ECE pravilnika.

12. Osnovni zahtjevi za pojedine dijelove uređaja za plin

Član 67

(1) Rezervoar plina, koji se ugrađuje u motorno vozilo na pogon plinom, se u smislu zakonskih odredbi i odredbi posebnih propisa smatra posudom pod pritiskom.

(2) Rezervoar plina izrađen u Bosni i Hercegovini koji se prvi put ugrađuje u motorno vozilo na pogon s plinom mora imati pozitivan nalaz nadležne inspekcije za posude pod pritiskom.

Član 68

(1) Rezervoar plina izrađen u inostranstvu mora udovoljavati ovim uslovima:

- a) da za rezervoar postoji dokumentacija o potvrđivanju s pripadajućim izještajem o ispitivanju i tehničkim opisom (u dalnjem tekstu: potvrđena dokumentacija) ovjerena od nadležne službe zemlje proizvođača,
- b) da su na rezervoaru utisnuti propisani podaci i žig nadležne službe zemlje proizvođača,
- c) da je po potrebi učinjena provjera konstrukcije, proizvodnje i proračun čvrstoće prema važećim propisima; nadležna inspekcija za posude pod pritiskom potvrdiće valjanost potvrđene dokumentacije iz tačke 1. ovoga stava,
- d) da nadležna inspekcija za posude pod pritiskom potvrdi da je obavljeno uspješno ispitivanje rezervoara ispitnim pritiskom hladnom probom; o ispitivanju se izdaje nalaz, a na posudu se utiskuje žig te godina i mjesec ispitivanja.

(2) Za nova ili korištena motorna vozila na plinski pogon koja se nabave u inostranstvu, potrebno je prije registracije izvršiti identifikaciju, pregled potvrđne dokumentacije iz stava (1) tačka a) ovoga člana te po potrebi rezervoar plina izvaditi i ispitati ga na ispitni pritisak hladnom probom prema stava (1) tačka d) ovoga člana.

(3) Rezervoar plina koji nije stariji od sedam godina te koji nema potvrđnu dokumentaciju iz stava (1) tačka a) ovoga člana, ali ima propisane oznake, može se upotrebljavati uz uslove:

a) izrade tehničke dokumentacije prema uputstvima nadležne inspekcije za posude pod pritiskom,

b) obavljenog ispitivanja ispitnim pritiskom prema stavu (1) tačka d) ovoga člana.

(4) Rezervoar plina stariji od sedam godina, koji do tada nije pregledala i ispitala nadležna inspekcija za posude pod pritiskom, ne može se upotrebljavati.

(5) Rezervoar gase koji je izrađen i odobren, to jest označen prema odgovarajućem ECE pravilniku može se ugraditi u vozilo bez prethodnog ispunjavanja uslova iz stava (1) ovog člana ako od datuma proizvodnje do ugradnje u vozilo nije prošlo više od dvije godine, i može se eksploatisati najduže sedam godina od datuma proizvodnje, nakon čega podliježe obaveznom kontrolisanju uključujući i ispitivanje hladnom hidrauličkom probom. Ukoliko je od datuma proizvodnje rezervoara do ugradnje u vozilo prošlo od dvije do sedam godina onda se obavezno vrši kontrolisanje uključujući i ispitivanje hladnom hidrauličkom probom prije ugradnje u vozilo, i može se eksploatisati najduže 5 godina, nakon čega podliježe obaveznom kontrolisanju uključujući i ispitivanje hladnom hidrauličkom probom.

Član 69

(1) Armatura rezervoara plina iz člana 63. stav (2) tačka b) se sastoji od:

a) ventila rezervoara plina

b) sigurnosnih uređaja

c) zaštitnog kućišta armature rezervoara plina odnosno zaštitnog kućišta rezervoara plina s pripadnom armaturom rezervoara plina (plinonepropusno kućište s cijevima za provjetravanje, koje može biti izvedeno i kao zaštita od mehaničkog oštećenja)

d) nepovratnog ventila između priključka za punjenje i rezervoara plina

e) ventila između priključka za punjenje i rezervoara plina, te ventila između priključka za pražnjenje i rezervoara plina

f) pokazivača količine plina za LPG, odnosno mjerača pritiska za CNG.

(2) Između rezervoara plina i uređaja iz stava (1) tačke a) i b) ovoga člana, ne smije biti ugrađen nikakav uređaj koji može onemogućiti funkciju navedenih uređaja.

(3) Uređaj iz stava (1) tačka f) mora djelovati za vrijeme punjenja rezervoara plinom.

Član 70

Ventil rezervoara gasa je uređaj koji se postavlja direktno na odgovarajući rezervoar gase, prema visini, odnosno prečniku rezervoara, vodeći računa i o uglu pod kojim je predviđeno da se postavi na isti, i služi za zatvaranje u slučaju kad treba spriječiti neželjeno isticanje gase iz istog.

Član 71

(1) Sigurnosni uređaji na armaturi rezervoara plina moraju spriječiti stvaranje prekomjernog pritiska u rezervoaru kao i prekomjerno isticanje plina iz rezervoara pri otvorenom ventilu rezervoara. Ti uređaji su:

a) za LPG:

1. ograničivač protoka,
2. uređaj za osiguranje protiv previsokog pritiska;

b) za CNG:

1. ograničivač protoka,
2. uređaj za osiguranje protiv previsokog pritiska,
3. uređaj protiv prekoračenja temperature u slučaju požara.

(2) Ograničivač protoka je sigurnosni uređaj koji, pri lomu cijevi za odvod plina, mora smanjiti količinu plina koji će isticati na najviše 10% od najvećega mogućeg protoka plina.

(3) Uređaj za osiguranje protiv previsokog pritiska u rezervoaru je sigurnosni uređaj koji mora u rezervoaru plina spriječiti stvaranje pritiska većeg od 3 MPa (30 bar), odnosno 2,5 MPa (25 bar) ugrađenim na vozilima prije stupanja na snagu ovog Pravilnika kod LPG-a i pritiska većeg od 30 MPa (300 bar) kod CNG-a.

(4) Uređaj protiv prekoračenja temperature u slučaju požara je sigurnosni uređaj koji mora ispuštiti plin iz rezervoara plina u atmosferu ako temperatura sigurnosnih elemenata u ovom uređaju dostigne $100^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$ (kod potpuno čeličnih rezervoara $125^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$). Ovaj uređaj treba izvesti tako da kad bude aktiviran ne dopusti da pritisak u rezervoaru plina poprimi vrijednosti veće za 10% od ispitnog pritiska rezervoara.

(5) Sigurnosni uređaji na armaturi rezervoara plina i ventil rezervoara plina mogu biti konstruisani i izvedeni tako da čine jednu cjelinu.

Član 72

(1) Zaštitno kućište armature rezervoara plina odnosno zaštitno kućište rezervoara plina s pripadnom armaturom rezervoara plina mora spriječiti moguće propuštanje plina iz dijelova armature rezervoara u prostor za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik.

(2) Zaštitno kućište plina iz stava (1) ovoga člana je plinonepropusno kućište koje mora biti konstruisano, izvedeno te ispitano na nepropusnost pri pritisku od 10 kPA (0,1 bar).

(3) Zaštitno kućište plina iz stava (1) ovoga člana, i dijelovi armature koje ono štiti, moraju biti dodatno zaštićeni ako postoji opasnost njihova mehaničkog oštećenja.

Član 73

Nepovratni ventil između priključka za punjenje i rezervoara plina je uređaj koji mora sprječiti povratno strujanje plina iz rezervoara plina prema priključku za punjenje.

Član 74

(1) Ventil između priključka za punjenje i rezervoara plina, te ventil između priključka za pražnjenje (ako je ugrađen) i rezervoara plina moraju biti izvedeni tako da za vrijeme punjenja rezervoara plinom onemoguće dotok plina u isparivač, odnosno regulator pritiska te u priključak za pražnjenje plina. Kad se rezervoar ne puni plinom ti ventili moraju omogućiti normalni dotok plina u isparivač, odnosno regulator pritiska. U slučaju potrebe, ti ventili moraju omogućiti pražnjenje plina iz plinskih vodova i uređaja preko priključka za pražnjenje.

(2) Ventili iz stava (1) ovoga člana mogu biti izvedeni u zajedničkom kućištu kao višesmjerni ventil.

Član 75

(1) Pokazivač količine plina za LPG u smislu ovog Pravilnika je uređaj koji pokazuje količinu plina u rezervoaru plina.

(2) Mjerač pritiska za CNG pokazuje pritisak CNG u rezervoaru plina.

Član 76

Pročišćavač plina u smislu ovog Pravilnika je uređaj koji sprječava prolaz nečistoće iz rezervoara plina prema drugim uređajima.

Član 77

Isparivač plina u smislu ovog Pravilnika je uređaj u kojem LPG isparava i prelazi iz tečnog u gasovito stanje pod uticajem toplove.

Član 78

(1) Regulator pritiska u smislu ovog Pravilnika je uređaj u kojem se smanjuje pritisak plina s pritiska u rezervoaru i podešava na radni pritisak koji odgovara stvaranju smjese pogodne za rad motora.

(2) Kao regulator pritiska smije se upotrijebiti samo uređaj s membranama.

(3) Ako je regulator pritiska izведен kao višestepeni, prvi stepen se ispituje na pritisak prema odredbi iz člana 65. stav (2) ovoga Pravilnika, a ostali stepeni na dvaput veći pritisak od radnog pritiska.

(4) Regulator pritiska mora biti izведен tako da plin ne ističe iz regulatora kad motor ne radi, odnosno kad se plin ne upotrebljava kao pogonsko gorivo za rad motora.

Član 79

Ventil za plin u smislu ovog Pravilnika je uređaj koji prekida dovod plina iz rezervoara plina u isparivač plina i regulator pritiska kad motor ne radi, odnosno kada se plin ne upotrebljava kao pogonsko gorivo za rad motora.

Član 80

Priklučak za pražnjenje, ako je ugrađen, je uređaj koji u slučaju potrebe služi za pražnjenje plina iz vodova i uređaja koji se nalaze iza ventila rezervoara plina.

Član 81

Ventil tečnog goriva je u smislu ovog Pravilnika uređaj koji, za vrijeme dok se motor snabdijeva plinom kao pogonskim gorivom, zatvara dotok drugih vrsta goriva (benzina, dizelskoga goriva) u uređaj za snabdijevanje motora gorivom.

Član 82

(1) Vodovi za plin visokoga pritiska u smislu ovog Pravilnika su svi cijevni vodovi od daljinskog priključka za punjenje rezervoara do rezervoara plina te od rezervoara plina do isparivača plina, odnosno do regulatora pritiska. Cijevi te dijelovi za njihovo spajanje smiju se upotrebljavati kao vodovi za plin visokoga pritiska samo ako su konstruisani i izvedeni najmanje za ispitni pritisak rezervoara plina.

(2) Materijal vodova za gas visokog pritiska je čelik ili bakar, a materijal dijelova za spajanje je čelik ili legure bakra. Vodovi za gas visokog pritiska mogu biti izrađeni i od nemetalnog materijala (gumeni, sintetički) uz uslov da su homologovani i na jasno vidljiv i trajan način označeni oznakama odobrenja tipa.

Član 83

Vodovi za plin niskog pritiska u smislu ovog Pravilnika su svi vodovi od regulatora pritiska do motora.

Član 84

Vodovi za sredstva za grijanje u smislu ovog Pravilnika su svi vodovi koji povezuju isparivač plina i regulator pritiska s uređajem za hlađenje motora ili drugim odgovarajućim izvorom topote.

Član 85

Električni uređaji i instalacije u smislu ovog Pravilnika su uređaji i dijelovi za spajanje koji električne i elektroničke dijelove uređaja i opreme za pogon motornih vozila plinom napajaju električnom energijom potrebnom za njihov ispravan rad.

Član 86

Priklučak za punjenje je uređaj koji omogućava punjenje rezervoara plina samo određenom vrstom plina i pod određenim pritiskom prema izvedbi rezervoara plina.

13. Osnovni zahtjevi pri ugradnji uređaja za plin

Član 87

(1) Ugradnju uređaja i opreme za pogon motornih vozila plinom te popravak i održavanje istih smije obavljati samo servisna radionica.

(2) Servisna radionica koja ugrađuje uređaje i opremu za pogon motornog vozila plinom, neposredno po ugradnji izdaje izjavu o obavljenom ugrađivanju, čiji sadržaj utvrđuje stručna institucija. Izjava o obavljenom ugrađivanju se izdaje u četiri primjerka, od čega servisna radionica zadržava jedan primjerak, ovlaštenoj organizaciji za sertifikovanje dostavlja jedan primjerak a vlasniku vozila dostavlja dva primjerka.

Član 88

(1) Uređaji i oprema za pogon motornih vozila plinom moraju se ugraditi u vozilo tako da se nalaze u granicama gabarita vozila u koje su ugrađeni, osim po visini koja ne smije biti veća od najveće dopuštene visine vozila.

(2) Direktno zagrijavanje izduvnim gasovima uređaja i opreme za pogon motornih vozila plinom nije dopušteno.

(3) Uređaji i oprema za pogon motornih vozila plinom moraju biti ugrađeni tako da najmanja udaljenost od izduvnog uređaja iznosi 150 mm. Ako je taj razmak manji, ali ne manji od 75 mm, između se mora postaviti odgovarajuća čvrsta i trajna toplotna zaštita.

(4) Uređaji i oprema za pogon motornih vozila plinom moraju biti ugrađeni u vozilo tako da su oznake odnosno podaci iz člana 66., koji su utisnuti na njima, dostupni i lako čitljivi pri tehničkom pregledu vozila.

(5) Ako bi došlo do propuštanja na dijelovima uređaja i opreme za pogon motornih vozila plinom, tada ne smije postojati mogućnost da propušteni plin dođe u prostor za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik, npr. vodovima vazduha za grijanje ili vodovima vazduha klima uređaja.

(6) Progibi, uvijanja i vibracije vozila ne smiju imati nikakav nepovoljan uticaj na dijelove uređaja i opreme za pogon motornih vozila plinom kao i na dijelove njihovog pričvršćivanja.

(7) Pričvršćivanja ne smiju biti izvedena s oštrim ivicama i ne smiju biti takva da mogu oštetiti dijelove uređaja i opreme za pogon motornih vozila plinom. U slučaju da pri neposrednom dodiru

metalnih dijelova postoji mogućnost korozije treba upotrijebiti međuslojeve za sprečavanje korozije.

(8) Rezervoar plina i drugi uređaji i oprema za pogon motornih vozila plinom moraju biti ugrađeni u vozilo tako da su zaštićeni od mehaničkih oštećenja, korozije i insolacije. Po potrebi treba postaviti zaštitu od udara kamenja i zaštitu da se ne gazi po njima, npr. u blizini vrata. Pristup rezervoaru plina mora biti moguć samo vozaču tog vozila, puniocu i stručnim licima koja obavljaju provjeru ili popravke na rezervoaru ili armaturi rezervoara.

(9) Osim ugradnje, nikakvi drugi radovi na sigurnosnim uređajima armature rezervoara plina nisu dopušteni.

Član 89

(1) Ugrađivanje rezervoara plina ne smije poremetiti stabilnost vozila ni dopuštena osovinska opterećenja.

(2) Ako su ugrađena dva ili više rezervoara gasa za LPG, ventilima se može osigurati pojedinačno punjenje, odnosno pražnjenje rezervoara.

(3) Rezervoar plina i drugi uređaji i oprema za pogon motornih vozila plinom kod kojih postoji mogućnost propuštanja ne smiju se ugrađivati u prostor za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik, ukoliko se ti uređaji ne smjeste u zaštitno plinonepropusno kućište koje sprječava mogući prodror plina u prostor za vozača, putnike i prtljažnik, a koje je dodatno provjetravano i zaštićeno od mehaničkog oštećenja.

(4) U zaštitnom plinonepropusnom kućištu ne smiju se nalaziti električni uređaji osim ako su izvedeni s protiveksplozijском zaštitom.

Član 90

Rezervoar plina mora se ugraditi u motorno vozilo tako da je obezbijeđeno:

- a) da izduvni gasovi ni direktno ni indirektno ne budu usmjereni na rezervoar,
- b) da plin iz uređaja za osiguranje protiv previsokog pritiska ili iz spojeva, ni direktno ni indirektno ne bude usmjerен na izduvnu cijev, u prostor za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik, u prostor za motor, odnosno u smjeru mogućeg izvora električnog varničenja,
- c) da je rezervoar plina odgovarajućim zaštitnikom zaštićen od direktnog djelovanja sunčevih zraka,
- d) da plin iz rezervoara plina za LPG može izlaziti samo u tečnom stanju,
- e) da kad se rezervoar plina postavlja u predjelu poda vozila, rezervoar mora imati mehaničku zaštitu s prednje i zadnje strane u odnosu na središnju uzdužnu ravninu vozila. Ta zaštita se izrađuje od čeličnog lima debljine najmanje 1 mm ili drugoga materijala odgovarajućih svojstava a postavlja se na razmaku od najmanje 10 mm od rezervoara; najniža tačka zaštite mora biti

najmanje 10 mm niža od najniže tačke rezervoara i ne manje od 150 mm udaljena od kolovoza kad je vozilo pod punim opterećenjem,

- f) da se rezervoar plina ne smije ugrađivati u predjelu motora ni ispred prednje osovine vozila,
- g) da rezervoar plina bude udaljen od zadnje strane vozila odnosno spoljnje ivice zadnjeg branika vozila najmanje 200 mm, a ako je riječ o toroidalnom rezervoaru najmanje 100 mm koji, uz to, mora biti ugrađen vodoravno. Rezervoar plina ne smije biti u dodiru s unutrašnjom stranom zadnje strane vozila.

Član 91

(1) Rezervoar plina mora biti pričvršćen s najmanje dva držača, koji se nazivaju elementima pričvršćenja - pri čemu se za vezu ne smije upotrijebiti uže, tako da izdrže opterećenje od punog rezervoara pri ubrzanju od 50 m/s^2 u smjeru vožnje te suprotno i okomito na smjer vožnje u vodoravnoj ravnini, a u svim ostalim smjerovima 25 m/s^2 .

(2) Elementi pričvršćenja iz stava (1) ovog člana ne smiju rezervoar plina oštetiti mehanički ni sa njim u spoju korodirati; između rezervoara i elemenata pričvršćenja mora se postaviti elastičan materijal koji ne upija vlagu.

Član 92

(1) Kad je rezervoar plina smješten u prostor za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik, rezervoar odnosno uređaji iz člana 69. stav (1) ovoga Pravilnika, koji se nalaze na rezervoaru, moraju se smjestiti u zaštitno plinonepropusno kućište koje pruža dovoljnu zaštitu od mehaničkog oštećenja, pouzdano sprječava mogućnost propuštanja plina u unutrašnjost vozila i koje je pomoću odgovarajućih otvora dostatno provjetravano radi sprječavanja nakupljanja plina i stvaranja eksplozivne smjese sa vazduhom.

(2) Zaštitno plinonepropusno kućište rezervoara plina i uređaja na njemu, iz prethodnoga stava, mora obezbijediti sloboden prostor između rezervoara i kućišta širine (visine) od najmanje 20 mm.

(3) Pod zaštitnikom od direktnog djelovanja sunčevih zraka podrazumijeva se metalni ili njemu odgovarajući zaštitnik, koji pokriva barem gornju polovicu obima rezervoara (luk od 180°) na udaljenosti od najmanje 20 mm od rezervoara.

(4) Kao dovoljno provjetravanje plinonepropusno kućišta podrazumijeva se ulaz i izlaz vazduha kroz cijevi za provjetravanje, iznutra glatke, promjera najmanje 25 mm. Instalacije koje se sprovode kroz cijevi za provjetravanje ne smiju smanjiti slobodni presjek tih cijevi za više od 20%.

(5) Izlazni i ulazni otvorci cijevi za provjetravanje iz stava (4) ovoga člana moraju biti tako postavljeni da njihovo zatvaranje nečistoćom tokom vožnje nije moguće.

(6) Otvori za provjetravanje iz stava 5. ovoga člana moraju biti udaljeni od ispusnog uređaja najmanje 150 mm, a najmanje 75 mm ako je postavljen usmjerivač koji onemogućava

neposredno usmjerenje vazduha za provjetravanje na ispusni uređaj, te se moraju nalaziti što dalje od svakog izvora varničenja na vozilu.

(7) Izlazni otvor za provjetravanje iz stava (1) ovoga člana za LPG moraju se po visini postaviti što niže, a otvor za CNG što više.

(8) Prostor u koji je smješten rezervoar plina mora biti na odgovarajući način provjetran tako da se sprijeći eventualno nastajanje natpritisaka u odnosu na okolinu.

Član 93

Sigurnosni uređaji na rezervoaru plina moraju u potpunosti djelovati i kod zatvorenoga ventila rezervoara plina.

Član 94

(1) Priključak za punjenje mora svojom konstrukcijom i izgradnjom omogućiti da se rezervoar plina može puniti samo određenim plinom i dopuštenim pritiskom punjenja, koji odgovaraju konstrukciji rezervoara, te onemogućiti povratno strujanje plina na nedopušten način.

(2) Priključak za punjenje dio je voda za plin visokog pritiska i treba biti opremljen zaštitnom kapom.

(3) Priključak za punjenje ne smije se nalaziti u prostoru za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik.

(4) Priključak za punjenje LPG-om ne smije se nalaziti ni u motornom prostoru.

(5) Prostor u kojem se nalazi priključak za punjenje mora biti dovoljno provjetravan.

(6) Priključak za punjenje se nalazi najviše 10 mm od ivice vozila.

Član 95

(1) Priključak za pražnjenje ugrađuje se iza ventila rezervoara plina (CNG), u svrhu mogućnosti pražnjenja vodova i uređaja iza ventila rezervoara plina. Ispuštanje plina u atmosferu nije dopušteno.

(2) Ugradnja priključka za pražnjenje plina mora biti takva da ne može doći do zamjene tога priključka s priključkom za punjenje i na njemu mora biti zaštitna kapa.

Član 96

(1) Nepovratni ventili obavezno moraju biti ugrađeni između priključka za punjenje i rezervoara plina.

(2) Na mjesto navedeno u stavu (1) ovoga člana moraju se ugraditi dva međusobno nezavisna nepovratna ventila ili jedan nepovratni ventil i jedan zaporni (ručni) ventil.

Član 97

(1) Višesmjerni ventil je ventil koji se postavlja između priključka za punjenje, odnosno priključka za pražnjenje i rezervoara plina.

(2) Višesmjerni ventil izvodi se kao pojedinačan ventil ili kao više ventila koji obezbjeđuju djelovanje iz člana 75. ovoga Pravilnika.

Član 98

(1) Mjerač pritiska za CNG mora se postaviti u blizini priključka za punjenje plinom i to tako da ga punilac može lako očitati.

(2) Mjerač pritiska za CNG, osim onoga iz prethodnoga stava, treba ugraditi i u kabinu u vidnom polju vozača. Umjesto mjerača pritiska u kabinu se može ugraditi bilo koji instrument koji će vozača obavještavati o količini plina u rezervoaru, odnosno o određenoj najmanjoj količini plina (rezervna količina plina) u rezervoaru.

(3) Prenos signala na mjerač pritiska, odnosno instrument iz stava 2. ovoga člana mora biti takav da u slučaju njegova loma ne može doći do isticanja plina.

(4) Pokazivač količine plina za LPG treba pokazivati nivo LPG-a u rezervoaru plina i mora spriječiti dalje punjenje tečnim plinom kad se napuni 80% zapremine rezervoara.

(5) Ako se pokazivač količine (nivoa) plina za LPG nalazi na rezervoaru plina, njegovo očitavanje mora biti moguće bez skidanja zaštitnog kućišta

Član 99

Pročišćivač plina postavlja se na vod između rezervoara plina i plinskog ventila i učvršćuje se na karoseriju ili na okvir vozila.

Član 100

(1) Isparivač plina za LPG pričvršćava se na unutrašnju stranu karoserije vozila van prostora za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik.

(2) Isparivač plina ne smije se pričvrstiti ni na jedan dio vozila koji je na povišenoj temperaturi kad je u radnom stanju.

Član 101

(1) Regulator pritiska ugrađuje se u prostor u kojem je smješten motor, i to što bliže uređaju koji uvodi plin kao gorivo u motor, a pričvršćava se na karoseriju ili na okvir vozila.

(2) Ako je regulator pritiska izведен zajedno s isparivačem plina, on se postavlja isto kao i regulator pritiska bez isparivača.

(3) Regulator pritiska ne smije se pričvrstiti na motor vozila.

Član 102

(1) Ventil za plin se ugrađuje na vod plina visokog pritiska između pročišćivača plina i isparivača plina odnosno regulatora pritiska, a ugrađuje se na karoseriju ili na okvir vozila.

(2) Komanda za uključivanje i isključivanje plina mora se nalaziti vozaču na dohvat ruke.

(3) Plinski ventil može biti ugrađen u istom plinonepropusnom kućištu s pročišćivačem plina. U tom slučaju ugrađuje se isto kao i ventil plina bez pročišćivača.

(4) Plinski ventil može biti ugrađen u istom plinonepropusnom kućištu sa isparivačem plina, odnosno regulatorom pritiska. U tom slučaju ugrađuje se isto kao i isparivač plina, odnosno regulator pritiska.

Član 103

(1) Vodovi za plin visokog pritiska izrađeni od bakrenih cijevi ne smiju se lemiti ni zavarivati već se mogu spajati dijelovima za spajanje izrađenim od legura bakra ili čelika.

(2) Vodove za plin visokog pritiska izrađene od čeličnih cijevi treba spajati zavarivanjem ili rastavlјivim cijevnim spojevima. Vijčani spojevi se dopuštaju samo ako proizvođač dokaže ispitivanjima pritiska i garancijom kvaliteta da odgovaraju ovoj namjeni.

(3) Vodovi za plin visokog pritiska moraju biti tako položeni (po mogućnosti u karoseriji ili zaštićeni okvirom vozila) da ne dolazi do vlastitih vibracija (npr. rezonancije) te da nema uzajamnog trljanja dijelova, posebno na mjestima provlačenja cijevi kroz otvore. Razmak između dva mjesta pričvršćenja smije biti najviše 600 mm; poluprečnici savijanja cijevnih vodova moraju biti prilagođeni materijalu i dimenzijama cijevi. Stakla na ovim prozorima ne smiju se prekrivati nikakvim dodatnim folijama.

(4) U prostoru za vozača i putnike, uključujući i prtljažnik, cijevni vodovi za plin ugrađuju se samo ako su posebno zaštićeni (cijev u cijevi i sl.), s tim što ta zaštita mora biti otporna na mehanička oštećenja a njeni otvor moraju biti na spoljnoj strani vozila.

(5) Prije spoja sa uređajem (gasnim ventilom, isparivačem, pročišćivačem i sl.) vod za gas mora imati kompenzaciju zavojnicu koja omogućava rastezanje, osim kada je materijal voda za gas plastika.

(6) Na vodovima za plin visokog pritiska ne smije biti vidljivih oštećenja, a korodirane, ispucane ili na drugi način oštećene vodove treba po uočavanju oštećenja obavezno zamijeniti.

Član 104

(1) Vodovi za plin niskog pritiska koji spajaju isparivač, odnosno regulator pritiska s uređajem u kojem se stvara smjesa goriva i vazduha za pogon motora ne smiju biti u dodiru s izduvnim uređajem, odnosno motorom, osim s uređajem za napajanje motora gorivom. Izvode se savitljivi a izvana trebaju biti opleteni metalom.

(2) Vodovi za plin niskog pritiska spajaju se navojem ili obujmicama. Spojevi moraju biti nepropusni. Obujmice moraju biti samokočne da ne dođe do nekontrolisanoga popuštanja.

(3) Na vodovima za plin niskog pritiska ne smije biti vidljivih oštećenja, a korodirane, ispucane ili na drugi način oštećene vodove treba po uočavanju oštećenja obavezno zamijeniti.

Član 105

(1) Vodovi za dovod sredstva za grijanje do isparivača plina, odnosno regulatora pritiska izvode se kao savitljive cijevi koje moraju biti otporne na hemijske uticaje radne materije koja kroz njih protiče te moraju izdržati radni pritisak i temperaturu radne materije.

(2) Ovi vodovi se postavljaju tako da najkraćim putem bez oštih uglova spajaju izvor toplote s isparivačem, odnosno regulatorom pritiska. Spojevi tih vodova osiguravaju se obujmicama.

(3) Na vodovima za dovod sredstva za grijanje ne smije biti vidljivih oštećenja, a korodirane, ispucane ili na drugi način oštećene vodove treba po uočavanju oštećenja obavezno zamijeniti.

Član 106

(1) Ventil tečnog goriva ugrađuje se na vod goriva (benzina, dizelskoga goriva) ispred napojne pumpe.

(2) Ventil tečnog goriva iz prethodnog stava neće se ugraditi ako se odabirom plina kao pogonskoga goriva istovremeno isključi iz pogona dotok tečnog goriva uređaju za snabdijevanje motora gorivom.

Član 107

(1) Vodovi električne instalacije moraju biti odgovarajuće dimenzionirani i postavljeni tako da ne stvaraju trenje s podlogom na koju se polažu. Spojevi električnih vodiča moraju biti izvedeni tako da ne izazivaju varničenje.

(2) Električna instalacija mora biti osigurana taljivim osiguračem.

Član 108

(1) U vozilu na plinski pogon mora se nalaziti tehničko uputstvo koje sadrži ova upozorenja:

a) da je punjenje rezervoara plina dopušteno samo:

1. određenim plinom (LPG-om, odnosno CNG-om),

2. na mjestima posebno predviđenima za snabdijevanje vozila plinom i osoblju koje je za to ovlašteno,

3. kad je motor isključen,

4. uz uslov da se u vozilu ne nalaze lica,
 5. ako nije istekla valjanost redovnoga tehničkog pregleda vozila,
- b) da rezervoar plina ne smije biti napunjen više od 80% njegove zapremine za LPG, odnosno više od 22 MPa (220 bar) za CNG,
- c) da nakon punjenja rezervoara plinom priključak za punjenje mora biti nepropusno zatvoren i zaštićen zaštitnim poklopcom,
- d) da ispravnost sigurnosnog ventila smiju provjeravati samo ovlaštena lica,
- e) da vozilo na pogon plinom ne smije biti ostavljeno u prostoriji bez provjetravanja te da se u blizini tako ostavljenoga vozila ne smije upotrebljavati otvoreni plamen ili drugi izvori varničenja.

(2) Na vjetrobranu odnosno na zadnjem staklu kabine vozila s pogonom na plin mora se nalaziti naljepnica s oznakom upotrebljavanog plina kao pogonskoga goriva. Sadržaj, oblik i dimenzije naljepnice prikazani su u Prilogu broj 1, koji je sastavni dio ovog Pravilnika.

Član 109

- (1) Prije uvođenja vozila u zatvoreni radionički prostor, kao i prije izvođenja radova na motornom vozilu s plinskim pogonom, serviser odnosno osposobljeni ispitivač treba provjeriti ističe li plin iz plinskog uređaja.
- (2) Ako se provjerom utvrdi isticanje plina iz uređaja i opreme za pogon motornih vozila plinom, zatvaranjem ili pražnjenjem rezervoara plina mora se otkloniti opasnost prije započinjanja daljnjih radova.
- (3) Prije započinjanja radova na vozilu na plinski pogon serviser mora ispitati koncentraciju plina u radionici i po potrebi uključiti ventilaciju.

(4) Koncentracija plina u prostoru radionice i prostoru vozila ne smije prelaziti opasnu koncentraciju prema članu 2. ovog Pravilnika.

(5) Nikakvi radovi, npr. rezanja, zavarivanja i slično, na rezervoaru plina nisu dopušteni bez odobrenja inspekcije nadležne za posude pod pritiskom.

Član 110

Ministarstvo će definisati bliže odredbe koje se odnose na:

- a) Uslove koje moraju zadovoljiti servisne radionice koje vrše ugrađivanje uređaja za plin u vozila ili održavanje i servisiranje vozila na plinski pogon,
- b) Stručnu spremu i načina dodatne obuke servisera koji vrše ugrađivanje uređaja za plin u vozila,

- c) Način izdavanja odobrenja servisnim radionicama da mogu ugrađivati, održavati i servisirati vozila na plinski pogon,
- d) Uslove koje moraju zadovoljiti uvoznici opreme za plin,
- e) Način izdavanja odobrenja uvoznicima opreme za plin,
- f) Način prometa dijelovima uređaja za plin,
- g) Slučajevi u kojima se mogu izgubiti dobijena odobrenja.

14. Ostali uređaji od posebnog značaja za bezbjednost saobraćaja

Član 111

- (1) Karoserija motornog i priključnog vozila mora biti urađena i izvedena tako da po svojoj konstrukciji, kvaliteti i vrsti materijala, kao i opremljenosti, odgovara namjeni vozila i obezbjeđuje bezbjednost vozača, putnika i robe za vrijeme vožnje.
- (2) Zadnja strana karoserije autobusa kojima se vrši prevoz lica u gradskom i prigradskom saobraćaju, te trolejbusa i njihova pripadajuća oprema, moraju biti izvedene na taj način kako bi se spriječilo penjanje i držanje tokom vožnje.
- (3) Prednja i zadnja strana autobusa u kom se vrši prevoz djece mora biti označena oznakama datim u Prilogu broj 2., koji je sastavni dio ovog Pravilnika.
- (4) Stepenice na vozilima kojima se vrši prevoz putnika moraju biti takve da obezbjeđuju bezbjedan ulaz i izlaz putnika.
- (5) Ivice izbočenih dijelova i ukrasnih predmeta na prednjem dijelu vozila ne smiju biti oštiri. Ako postoji ukrasna figura na gornjoj površini prednjeg dijela vozila, ona mora biti elastično pričvršćena za vozilo.
- (6) Laki motocikl, laki tricikl i četverocikl, motocikl, tricikl i četvorocikl mora imati ugrađene i izvedene oslonce za noge vozača sa obje strane, a motocikl sa sjedištem za putnika mora imati ugrađen držać i ugrađene oslonce za noge putnika s obje strane motocikla.

Član 112

- (1) U autobusima, trolejbusima i priključnim vozilima kojima se prevoze putnici u stojećem stavu, slobodna površina namijenjena za jedno mjesto za stajanje mora iznositi najmanje $0,15\text{ m}^{\circ}$, a za gradske autobuse $0,125\text{ m}^{\circ}$.
- (2) Unutrašnji prostor kabine za vozača i prostor za putnike moraju biti opremljeni tako da pod normalnim uslovima u vožnji ili za vrijeme mirovanja vozila vozač, odnosno putnici u vozilu ne mogu biti ozlijedjeni. Pribor, alat, uređaji i oprema moraju biti dobro pričvršćeni.
- (3) Prostor za vozača i putnike u motornim i priključnim vozilima mora imati unutrašnju rasvjetu.

(4) Otvor za punjenje rezervoara gorivom ne smije se nalaziti u prostoru za vozača ili u prostoru za putnike.

Član 113

(1) Vrata na autobusu, trolejbusu i priključnim vozilima za prevoz putnika moraju biti ugrađena i izvedena kao najmanje dvoja vrata, što uključuje i pomoćna vrata za izlaz putnika u slučaju opasnosti, na način da se onemogući njihovo nenamjerno otvaranje za vrijeme vožnje kao i da se spriječi mogućnost eventualnog ispadanja iz vozila. Međutim, odredbe iz stavova (2) i (3) ovog člana mogu biti primijenjene.

Najmanji broj vrata za putnike je:

| Broj putnika | Broj vrata za putnike | | |
|--------------|-----------------------------------|----------|--------------|
| | Klasa I, A | Klasa II | Klasa III, B |
| 9-45 | 1 | 1 | 1 |
| 46-70 | 2 | 1 | 1 |
| 71-100 | 3 (2 u slučaju autobusa na sprat) | 2 | 1 |
| >100 | 4 | 3 | 1 |

Kod zglobnih autobusa minimalan broj vrata za putnike je jedan za svaki odjeljak, osim kod zglobnih autobusa klase I kod kojih je za prednji odjeljak minimalan broj vrata dva.

(2) Pomoćna vrata za izlaz putnika u slučaju opasnosti na autobusu, trolejbusu i priključnim vozilima moraju biti uređena i izvedena na lijevoj strani vozila, na mjestu koje je putnicima pristupačno u slučaju opasnosti, s tim da njihova širina ne smije iznositi manje od 0,6 m, a visina manje od 1,2 m. Konstrukcija pomoćnih vrata mora biti takva da se ne mogu nenamjerno otvoriti.

(3) Na autobusima, trolejbusima i priključnim vozilima za prevoz putnika ne moraju biti izvedena pomoćna vrata, ako s obadvoje bočnih strana ovih vozila imaju najmanje po jedan prozor dimenzija 0,8 m \times 0,6 m i ako su ti prozori prikladni za izlaz u slučaju opasnosti. Navedeni prozori moraju imati natpis da služe u slučaju opasnosti.

(4) Ako bočna vrata na motornim vozilima prilikom otvaranja izlaze van gabarita vozila, moraju imati bravu postavljenu prema zadnjem dijelu vozila, a šarke vrata postavljene prema prednjem dijelu vozila. U slučaju dvostrukih vrata, vrata koja se prva otvaraju moraju imati bravu postavljenu prema zadnjem dijelu vozila, a šarku vrata postavljenu prema prednjem dijelu vozila.

(5) Na autobusu, trolejbusu i priključnim vozilima za prevoz putnika mora biti ugrađen dovoljan broj izlaza za slučaj opasnosti. Izlazom u slučaju opasnosti u smislu ovog pravilnika smatraju se: vrata za putnike, pomoćna vrata za izlaz putnika u slučaju opasnosti, prozor za izlaz putnika u slučaju opasnosti i otvor za izlaz putnika u slučaju opasnosti.

Vrata za putnike opremljena mehanizovanim sistemom kontrole ne smatraju se vratima za izlaz putnika u slučaju opasnosti, osim ako se mogu otvoriti ručno u skladu sa jednoobraznim tehničkim uslovima.

Dupla vrata za putnike se tretiraju kao dvoja vrata, a dupli prozor za izlaz u slučaju opasnosti se tretira kao dva prozora za izlaz u slučaju opasnosti.

Za vozilo iz ovog stava prvi put registrovano nakon dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna, najmanji ukupni broj izlaza u slučaju opasnosti (kako su definisani u ovom stavu) je:

| Broj putnika | Najmanji ukupni broj izlaza |
|--------------|-----------------------------|
| 9-16 | 3 |
| 17-30 | 4 |
| 31-45 | 5 |
| 46-60 | 6 |
| 61-75 | 7 |
| 76-90 | 8 |
| > 90 | 9 |

Član 114

(1) Brave na vratima moraju biti dvostepene i ugrađene i izvedene tako da drugi stepen brave sprečava otvaranje vrata, ako nisu potpuno zatvorena. Brave moraju imati napravu kojom se osiguravaju tako da se lako učvrsti sigurnosni položaj. Brave na vratima koja se nalaze pored vozača, kao i brave na vratima teretnih motornih vozila, ne moraju biti osigurane na ovakav način.

(2) Vrata, poklopci i druge vrste zatvarača na otvorima zatvorenih karoserija, čiji su slobodni otvori veći od minimalnih dimenzija za ulaz jednog lica, moraju biti izvedeni tako da se mogu otvoriti i s unutrašnje strane.

(3) Poklopci na svim spoljnim stranama motornih i priključnih vozila moraju biti izvedeni, odnosno obezbijeđeni tako da se ne mogu sami otvoriti za vrijeme vožnje, pa ni pri jačim potresima.

Član 115

(1) U autobusima i priključnim vozilima za prevoz putnika mora postojati uređaj za provjetravanje.

(2) Prostor zatvorenih karoserija namijenjen vozaču i putnicima mora biti izgrađen tako da je obezbijeđen od prodora i gomilanja gasova štetnih za zdravlje ljudi.

Član 116

(1) Akumulator na vozilu mora biti dobro pričvršćen u svom ležištu i mora imati odgovarajući spoljni ventil van prostora za vozača i putnike, osim akumulatora koji su izvedeni tako da ne isparavaju.

(2) Autobusi i trolejbusi s više od 25 mesta kojima se prevoze putnici moraju na glavnom kablu električne instalacije imati sklopku kojom se isključuju svi strujni krugovi u vozilu osim tahografa ili euro-tahografa koji se mora posebnim vodovima spajati na akumulatore. Ručica sklopke mora biti na dohvatu ruke vozača.

Član 117

Prednja sjedišta i nasloni tih sjedišta u putničkim automobilima koji su pokretni moraju imati osigurače za učvršćenje.

Član 118

Kabina za vozača na motornim vozilima mora udovoljavati sljedećim uslovima:

- a) da u pogledu dimenzija, vidljivosti, stepena vibracije, izolacije od buke, grijanja, zračenja i nepropusnosti mora udovoljavati uslovima koji obezbjeđuju normalan rad vozaču i njegovim pomoćnicima;
- b) sjedište vozača mora biti široko najmanje 0,45 m i po svojoj konstrukciji i materijalu od kojega je izrađeno omogućavati vozaču udobno sjedenje za upravljačem;
- c) zastakljene površine kabine vozača trebaju omogućiti potpunu providnost i preglednost bez bilo kakvih uočljivih krivljenja objekata koji se vide kroz vjetrobransko staklo, koja neće unositi zabunu u bojama koja se koriste za rad semafora (svjetlećih signala) i ostalih signala u saobraćaju i koja će u slučaju eventualnog loma omogućiti vidljivost puta i pružiti mogućnost bezbjednog zaustavljanja.
- d) zastakljene površine trebaju smanjiti moguće povrede vozača i putnika na što je moguće manju mjeru, te biti otporne na sve atmosferske i temperaturne uslove, hemijska djelovanja, sagorijevanje i abraziju.

Član 119

(1) Uređaji za odmrzavanje i odmagljivanje vjetrobrana i uređaji za grijanje i provjetravanje na motornom vozilu moraju biti ugrađeni i izvedeni tako da se njihovom upotrebom obezbijedi i omogući potrebna vidljivost kroz vjetrobran te unutrašnje grijanje i provjetravanje prostora za vozača i putnike.

(2) Otvori za ulazak vazduha u kabinu za vozača koji su u sastavu uređaja za grijanje i provjetravanje moraju biti izvedeni tako da se onemogući zagađivanje vazduha ispusnim plinovima i prašinom što ih uzrokuje samo vozilo.

(3) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 120

- (1) Gume na vozilima moraju odgovarati dimenzijama što ih je prijavio proizvođač, zavisno o najvećoj dopuštenoj brzini kretanja vozila i najvećem dopuštenom opterećenju osovina na kojima su gume postavljene.
- (2) Gume na istoj osovinu vozila moraju biti jednake po dimenzijama, nosivosti, brzinskoj karakteristici, vrsti (zimske, ljetne), konstrukciji (radijalne, dijagonalne, itd.) i marki (proizvođaču) i tipu.
- (3) Dubina kanala na gaznoj površini mora biti viša od fabrički dopuštene dubine označene posebnim oznakama postavljenim u kanal gume koje definišu istrošenost gume. U slučaju da pomenute oznake ne postoje najmanja dopuštena dubina je 1,6 mm za putnička vozila, odnosno 2 mm za autobuse i teretna vozila.
- (4) Na obruču rezervnog točka ne mora se nalaziti guma iste vrste, konstrukcije, marke i tipa.
- (5) Protektovane (obnovljene) gume koje se koriste na registrovanim vozilima u BiH nakon 1. 1. 2008. godine na bočnoj strani gume moraju imati oznaku "RETREAD" i šifru kad je izvršeno obnavljanje (na primjer "2506" što znači da se radi o 25 nedjelji 2006. godine). Protektovane (obnovljene) gume moraju imati homologacijsku dokumentaciju.
- (6) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 121

- (1) Blatobrani na motornim i priključnim vozilima koja mogu razviti brzinu kretanja veću od 30 km/h, osim na terenskim i teretnim vozilima koja se automatski istovaruju (samoistovarna kola), moraju biti ugrađeni i izvedeni iznad svih točkova.
- (2) Točkovi skupa vozila na prvoj osovinu priključnog vozila ne moraju s prednje strane biti pokriveni blatobranima. Gornja četvrtina prečnika zadnjih točkova tegljača s poluprikolicom ne mora biti pokrivena blatobranima. Blatobrani višeosovinskih vozila mogu biti zajednički za skup točkova na istoj strani vozila.
- (3) Blatobrani moraju biti postavljeni tako da pokrivaju širinu točka vozila. Blatobrani ne smiju imati oštре ivice. Položaj i veličina blatobrana moraju biti takvi da sprečavaju odbacivanje blata. Na opterećenom vozilu, osim kod mopeda, lakog motocikla, lakog tricikla i četverocikla, motocikla, tricikla i četverocikla blatobran mora pokrivati najmanje gornju trećinu prečnika točka s prednje strane točka i najmanje polovinu prečnika točka sa zadnje strane točka.
- (4) Na motornim vozilima koja ostavljaju jedan trag prednji blatobran mora pokrivati točak u luku najmanje od 15° ispred vertikale povučene kroz osovinu prednjeg točka.

Član 122

- (1) Branici na putničkim automobilima moraju biti ugrađeni i izvedeni na prednjoj i zadnjoj strani vozila, a na drugim motornim vozilima s četiri ili više točkova najmanje na prednjoj strani tih vozila.

(2) Branici ne smiju imati oštare ivice i moraju biti postavljeni tako da čine najizbočenije dijelove vozila, osim ako vozilo ima ugrađenu nerastavljivu kuku (euro kuka) za vuču priključnih vozila.

(3) Na teretnim vučnim i priključnim vozilima koja su prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini nakon 1.1.1985. godine, a čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 T mora biti ugrađen zaštitnik od podletanja sa zadnje strane vozila koji treba da zadovoljava sljedeći uslove:

- a) odstojanje od kolovoza do donje ivice zaštitnika po čitavoj dužini zaštitnika od podlijetanja ne smije biti veće od 550 mm,
- b) zaštitnik od podletanja mora biti postavljen što je moguće bliže zadnjem kraju vozila, ali ne više od 500 mm.
- c) širina zaštitnika od podletanja ne smije biti veća od širine zadnje osovine niti uža od 100 mm s jednog i drugog kraja vozila,
- d) bočni krajevi zaštitnika od podletanja ne smiju biti povijeni prema nazad, niti smiju imati oštare ivice,
- e) zaštitnik od podletanja treba da bude tako konstruisan da ima nekoliko mjesta na kojim je pričvršćen na vozilo. Pričvršćenja zaštitnika od podletanja moraju biti tako izvedena da obezbijede nepromijenjen položaj zaštitnika od podletanja i u slučaju nemjernog nastojanja promjene njegovog položaja,

(4) Na teretnim vučnim i priključnim vozilima koja su prvi put registrovana u Bosni i Hercegovini nakon 1.1.1997. godine, a čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 t moraju biti ugrađeni zaštitnici od podletanja sa bočne strane vozila koji treba da zadovoljava sljedeće uslove:

- a) mjesto postavljanja je prazan prostor ispod tovarnog prostora na dužini između točkova pojedinih osovina, izuzev poluprikolica kod kojih se dužina određuje kao rastojanje od stopa za oslanjanje do točkova prve osovine poluprikolice
- b) izrađuje se od neprekidne ravne površine iz jedne ili više horizontalnih ploča ili kombinacije ploča i površina koje treba da čine kontinualan zaštitni subjekt.
- c) ne smije povećati ukupnu širinu vozila, a spoljni dio ne smije biti uvučen više od 120 mm mjereno od najšireg dijela vozila. Njegov prednji kraj može biti povijen unutra,
- d) spoljni dio površine mora biti gladak i što je moguće više kontinualno postavljen od prednjeg ka zadnjem dijelu vozila,
- e) svi dijelovi (vijci, zakovice i dr.) ne smiju stršiti više od 10 mm van površine zaštitnika, pri čemu se mora obezbijediti njihova glatkoća i zaobljenost,

(5) Odredbe stava (4) ovog člana se ne primjenjuju na vučna vozila namijenjena za obavljanje transporta u šumarstvu i poljoprivredi, tegljače i prikolice sa jednom osovinom namijenjene za prevoz dugih tereta, kao i na vozila kod kojih postavljanje zaštitnika od podletanja sa zadnje strane onemogućava njegovu radnu funkciju (kiperi, itd.).

(6) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 123

(1) U putničkim vozilima prvi put registrovanim u Bosni i Hercegovini nakon 1.1.1977. godine, moraju postojati sigurnosni pojasevi i njihovi priključci najmanje u prvom redu sjedišta. Bočna sjedišta u prvom redu sjedišta moraju imati sigurnosne pojaseve na tri tačke vezivanja, a srednje sjedište u prvom redu sjedišta može imati sigurni pojas najmanje u dvije tačke vezivanja.

(2) Putnička vozila, kao i laki četvorocikli s kabinom koji se prvi put registravana u Bosni i Hercegovini od 1.1.1999. godine moraju imati ugrađene sigurnosne pojaseve i njihove priključke na svim sjedištima u vozilu. Sigurnosni pojasevi moraju biti u tri tačke, dok srednje sjedište može biti opremljeno sa sigurnosnim pojasmom u dvije tačke. Svi sigurnosni pojasevi i njihovi priključci moraju imati homologacijski dokument.

(3) Dječja sjedišta koje se postavljaju u putničko vozilo moraju imati homologacijski dokument i postavljaju se na zadnje sjedište prema preporukama proizvođač dječjeg sjedišta.

(4) Izuzetno od stava (3), radi prevoza djece starosti do dvije godine, u putničko vozilo, na prednje sjedište suvozača ako nema vazdušni jastuk ili je vazdušni jastuk isključen, može se postaviti dječije sjedište i to tako da je isto postavljeno suprotno smjeru kretanja vozila, a pričvršćeno je za sjedište pomoću bezbjednosnog pojasa u tri tačke vezivanja ili posebnim kopčama u vozilu.

(5) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga Bosne i Hercegovine, policijske agencije u Bosni i Hercegovini, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 124

(1) Nasloni za glavu u putničkim vozilima koja se registruju po prvi put u BiH od 1.1.2008. godine moraju biti ugrađeni i izvedeni na svim sjedištima koja su opremljena sigurnosnim pojasmom sa vezivanjem u tri tačke.

(2) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 125

Motorna vozila registrvana u Bosni i Hercegovini nakon 1.1.1991. godine moraju imati na svojoj prednjoj strani priključak za vuču.

Član 126

(1) Putnička vozila prvi put registrvana u Bosni i Hercegovini od 1.1.1980. godine, moraju imati uređaj za obezbjeđenje vozila od neovlaštene upotrebe ugrađen i izведен tako da spriječi

okretanje točkova upravljača ili pomicanje ručice mjenjača, ili da djeluje na sistem prenosa snage i spriječi okretanje pogonskih točkova (osim sistema kočenja) ili da ima poseban sistem kojim se sprečava puštanje motora u rad.

(2) Motocikli, tricikli i četverocikli moraju imati uređaj za obezbjeđenje vozila od neovlaštene upotrebe.

(3) Uređaj iz stava 1. ovog člana mora biti stalno ugrađen u vozilo i izведен tako, da se ne može uključiti kad je vozilo u pokretu.

(4) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

POGLAVLJE IV. UREĐAJI NA TRAKTORIMA I NJIHOVIM PRIKOLICAMA

Član 127

(1) Odredbe o uređajima na traktorima odnose se samo na one vrste traktora koji na ravnom putu ne mogu razviti brzinu kretanja veću od 30 km/h i koji imaju dvije osovine i točkove s gumama (u nastavku teksta: traktor).

(2) Na traktore koji na ravnom putu razvijaju brzinu kretanja veću od 30 km/h primjenjuju se na odgovarajući način odredbe čl. 5. do 52., čl. 60. do 62., te čl. 111. do 126. ovog Pravilnika.

Član 128

(1) Radna i parkirna kočnica na traktoru moraju biti ugrađene i izvedene tako da ispunjavaju uslove iz člana 17. stav (1) ovog Pravilnika.

(2) Radni kočni sistem na traktoru može biti ugrađen i izведен samo na jednoj osovini pod uslovom da je sila kočenja podjednako raspoređena na oba točka te osovine.

Član 129

(1) Uređaji za osvjetljavanje puta, označavanje vozila i za davanje svjetlosnih signala na traktorima, u smislu ovog Pravilnika su:

- a) svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila s kratkim svjetlom;
- b) poziciona svjetla;
- c) stop-svjetla;
- d) katadiopteri;
- e) pokazivači smjera;

f) svjetla za osvjetljavanje zadnje registarske tablice.

g) žuto-narandžasto rotaciono i/ili treptavo svjetlo

(2) Za kratka svjetla za osvjetljavanje puta, poziciona svjetla, stop-svetla, katadioptere, pokazivače smjera, svjetla za osvjetljavanje zadnje registarske tablice i žuto-narandžasto rotaciono i/ili treptavo svjetlo iz stava (1) ovog člana vrijede uslovi propisani za takve uređaje na motornim vozilima ovog Pravilnika.

(3) Ako su na traktoru ugrađena dodatna svjetla (dugo svjetlo, prednje i zadnje maglenke, svjetlo za vožnju unazad itd.), za njih vrijede uslovi predviđeni za takva svjetla u ovom Pravilniku.

Član 130

Na traktorima prvi put registrovanim u Bosni i Hercegovini nakon 1.1.1983. godine mora biti ugrađena sigurnosna kabina ili takav okvir da štiti vozača od ozljede u slučaju prevrtanja traktora.

Član 131

Uređaji za kontrolu rada pokazivača smjera na traktorima moraju biti ugrađeni i izvedeni kao svjetlosni ili kao zvučni signal za kontrolu rada pokazivača smjera ako vozač ne može direktno vidjeti najmanje po jedan pokazivač smjera sa svake strane vozila.

Član 132

Uređaj za davanje zvučnih signala na traktoru mora biti ugrađen i izведен tako da udovoljava uslovima propisanim za takve uređaje na motornim vozilima u ovom Pravilniku.

Član 133

Uređaj za odvod i ispuštanje ispusnih plinova na traktoru mora biti ugrađen i izведен tako da udovoljava uslovima propisanim za motorna vozila u ovom Pravilniku.

Član 134

(1) Vozačko ogledalo na traktoru koji ima zatvorenu kabinu, mora biti ugrađeno i izvedeno kao najmanje jedno vozačko ogledalo postavljeno na lijevoj strani kabine.

(2) Ako na traktoru postoje vjetrobran, spoljna stakla i brisači vjetrobrana, tada za njih vrijede uslovi propisani za takve uređaje na motornim vozilima u ovom Pravilniku.

Član 135

Uređaj za kretanje traktora unazad na traktoru čija masa premašuje 0,35 t mora biti ugrađen i izведен tako da sa odgovarajućim stepenom prenosa omogući sigurno i bezbjedno kretanje traktora unazad.

Član 136

(1) Radna i parkirna kočnica na traktorskim prikolicama mora djelovati na dovoljan broj točkova kako bi se obezbijedio minimalni kočni koeficijent i zadržalo pravolinijsko kretanje za vrijeme kočenja.

(2) Radna kočnica priključnog vozila kojeg vuče traktor mora se aktivirati istovremeno i sa istim uređajem kad i radna kočnica vučnog traktora.

(3) Prikolica iz stava (1) ovog člana može biti opremljena naletnom kočnicom ako joj najveća dopuštena masa ne prelazi 8 t, a brzina 30 km/h te:

a) kad najveća dopuštena brzina ne prelazi 25 km/h mogu se vučnom traktoru dodati najviše dvije prikolice

b) kad najveća brzina ne prelazi 40 km/h mogu se vučnom traktoru dodati najviše dvije prikolice uz uslov da su na prikolicama kočeni svi točkovi.

(4) Prikolica iz stava (1) ovog člana ne mora imati radnu kočnicu uz uslov da joj najveća brzina ne prelazi 30 km/h, da joj najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 t i da je masa vučnog traktora dva puta veća.

Član 137

Na svjetla za označavanje prikolice, stop-svjetla, pokazivače smjera, katadioptere i svjetlo za osvjetljavanje registracijske tablice na prikolici koju vuče traktor odgovarajuće se primjenjuju odredbe propisane za takve uređaje na motornim vozilima u ovom Pravilniku.

POGLAVLjE V. UREĐAJI NA ZAPREŽNIM VOZILIMA

Član 138

(1) Svjetla na zaprežnom vozilu moraju biti izvedena kao najmanje jedno bijelo svjetlo postavljeno na prednjoj strani vozila tako da svjetlost koju daje vidljiva samo za učesnike u saobraćaju koji se nalaze ispred zaprežnog vozila i kao najmanje jedno crveno svjetlo postavljeno na zadnjoj strani vozila tako da je svjetlost koju daje vidljiva samo za učesnike u saobraćaju koji se nalaze iza zaprežnog vozila.

(2) Svjetla na zaprežnom vozilu moraju biti izvedena tako da se svjetlost koju ona daju, noću pri dobroj vidljivosti, može vidjeti na udaljenosti od najmanje 150 m.

Član 139

(1) Katadiopteri na zaprežnim vozilima moraju biti ugrađeni i izvedeni kao dva katadioptera crvene boje, koja nisu trouglastog oblika, simetrično postavljena na zadnjoj strani vozila, tako da su noću pri dobroj vidljivosti, vidljiva sa udaljenosti od najmanje 100 m kad su osvijetljena dugim svjetлом motornog vozila.

(2) Reflektujuća površina katadioptera ne smije biti manje od 0,3 m niti više od 1 m udaljena od površine puta. Međusobno rastojanje reflektujućih površina katadioptera ne smije biti manje od 0,5 m. Reflektujuća površina pojedinih katadioptera mora iznositi najmanje 20 cm²

POGLAVLJE VI. UREĐAJI NA BICKLIMA, BICIKLIMA S MOTOROM, LAKIM MOTOCIKLIMA, LAKIM TRICIKLIMA I ČETVEROCIKLIMA, MOTOCIKLIMA, TRICIKLIMA I ČETVEROCIKLIMA

Član 140

Na biciklima, mopedima, lakim motociklima, lakim triciklima i četverociklima, motociklima, triciklima i četverociklima mora biti ugrađena i izvedena za svaki točak najmanje po jedna kočnica tako da su međusobno nezavisne, s tim što kočnica na prednjem točku mora biti ručna.

Član 141

(1) Jedno ili dva simetrično postavljena svjetla za osvjetljavanje puta na biciklima i mopedima moraju biti izvedena i pričvršćena na prednjoj strani bicikla, mopeda, lakog tricikla i četvorocikla, čija širina ne prelazi 1,3 m.

(2) Svjetlost koju daje svjetlo iz stava (1) ovog člana mora biti bijele boje, a udaljenost svjetleće površine toga svjetla od površine puta ne smije biti veća od 1,2 m ni manja od 0,4 m kod bicikla i mopeda ili 0,5 m kod lakih tricikala i četvorocikla.

(3) Jedno ili dva simetrično raspoređena prema uzdužnoj okomitoj ravnini vozila postavljena zadnja poziciona svjetla crvene boje na biciklima i mopedu moraju biti izvedena i pričvršćena na zadnjoj strani vozila, čija širina ne prelazi 1,3 m.

(4) Udaljenost svjetleće površine svjetla iz stava (3) ovog člana od površine puta ne smije biti manja od 0,25 m ni veća od 0,9 m.

(5) Svjetla iz stava (3) ovog člana mogu biti izvedena zajedno s katadiopterima.

(6) Bicikli, laki tricikli i četverocikli, tricikli i četverocikli četvorocikli mogu imati i duga svjetla koja tada moraju udovoljavati zahtjevima iz člana 28. stav (4), (8) i (9) ovog Pravilnika.

(7) Laki tricikli i četverocikli, tricikli i četvorocikli koji imaju kabinu vozača moraju imati i pokazivače smjera.

(8) Bicikli prvi put registrovani u Bosni i Hercegovini nakon 1.1.1995. godine, kao i laki tricikli i četverocikli, tricikli i četverocikli moraju imati stop svjetla u skladu sa članom 43. ovog Pravilnika.

Član 142

(1) Jeden ili dva simetrično raspoređena prema uzdužnoj okomitoj ravnini vozila i netrouglasta katadioptera crvene boje moraju biti ugrađena i izvedena na zadnjoj strani bicikla, mopeda,

lakog tricikla i četvorocikla, a po jedan katadiopter žute ili naranxaste boje na svakoj strani pedale (s prednje i zadnje strane) za bicikle i mopeđe sa pedalama. Laki tricikli i četvorocikli širi od 1 m moraju imati dva netrouglasta katadioptera crvene boje, simetrično raspoređena prema uzdužnoj okomitoj ravnini vozila, maksimalno udaljena od bočne ivice vozila 0,4 m.

(2) Udaljenost reflektujuće površine zadnjeg crvenog katadioptera od površine puta ne smije biti manja od 0,25 m niti veća od 0,9 m.

(3) Reflektujuća površina zadnjeg crvenog katadioptera mora iznositi najmanje 8 cm²

(4) Na bočnim stranicama prednjega i zadnjeg točka bicikla moraju biti izvedena reflektujuća tijela koja reflektuju svjetlost bijele ili žute boje.

Član 143

Na biciklu, mopedu, lakovom motociklu, lakovom triciklu i četverociklu, motociklu, triciklu i četverociklu mora postojati uređaj za davanje zvučnih signala.

Član 144

Uređaj za davanje zvučnih signala na biciklu, mopedu, lakovom motociklu, lakovom triciklu i četverociklu, motociklu, triciklu i četverociklu mora biti ugrađen i izведен tako da udovoljava uslovima propisanim u članu 50. ovog Pravilnika.

POGLAVLjE VII. OPREMA VOZILA

Član 145

(1) Motorna i priključna vozila, osim mopeđa, lakovog motocikla, lakovog tricikla i četvorocikla, motocikla, tricikla i četvorocikla, traktora, traktorskih prikolica, radnih mašina, motokultivatora, prikolica sa jednom osovinom, autobusa za gradski i prigradski saobraćaj, trolejbusa za gradski saobraćaj, turističkog voza i vozila komunalne službe namijenjenih za obavljanje komunalnih usluga (pranje i čišćenje ulica, odvoz smeća, fekalija i dr.), moraju imati rezervni točak sa pripadajućom opremom, koji se po potrebi može upotrijebiti.

(2) Rezervni točak ne moraju imati motorna i priključna vozila ako su gume ili naplatci opremljeni nekim sigurnosnim sistemom za sigurnu vožnju sa ispuhanom gumom ili ako vozilo posjeduje odgovarajuće sredstvo za privremeno osposobljavanje ispuhanе gume (npr. sprej ili pjena u boci pod pritiskom, set za brzu popravku gume i sl.).

Član 146

(1) Putnička motorna vozila opremljena za korištenje alternativnih goriva (LPG, CNG,...), vozila za javni prevoz, kao i teretna motorna i priključna vozila moraju imati aparat za gašenje požara postavljen na vidljivom mjestu, tako da se u slučaju opasnosti može upotrijebiti.

(2) Skup vozila (kamion i prikolica, tegljač i poluprikolica, itd) moraju biti opremljeni sa jednim protivpožarnim apratom namijenjenim za gašenje eventualnog požara na motoru i kabini i

minimalno jednim protivpožarnim aparatom namijenjenim za gašenje eventualnog požara na robu koja se prevozi. Broj protivpožarnih aparata namijenjenih za gašenje eventualnog požara na robu zavisi od vrste i količine robe koja se prevozi.

Član 147

(1) Motorna vozila osim mopeda, lakog motocikla, lakog tricikla i četverocikla, motocikla, tricikla i četverocikla i priključna vozila, moraju imati, na vidljivom mjestu, poseban standardizovan znak za obilježavanje vozila zaustavljenog na kolovozu puta, tako da ga vozač po potrebi može koristiti.

(2) Po dva znaka iz stava (1) ovog člana moraju imati:

- a) teretna motorna vozila i autobusi ako vuku priključno vozilo;
- b) motorno vozilo koje se nalazi na kraju kolone ako se motorna vozila kreću u organizovanoj koloni.

(3) Znak iz stava (1) ovog člana ima oblik jednakostraničnog trougla sa ivicom crvene boje čija dužina iznosi 40 cm, a širina najmanje 5 cm. Ivice znaka moraju biti prevučene reflektujućom materijom ili crvenom katadipterskom optikom širine najmanje 2 cm ili izrađene tako da se mogu po čitavoj dužini osvijetliti vlastitim izvorom svjetlosti. Znak mora biti izrađen od čvrstog materijala i na način koji mu omogućava da stabilno стоји u vertikalnom položaju.

Član 148

(1) Motorna vozila, osim mopeda, lakog motocikla, lakog tricikla i četverocikla, motocikla, tricikla i četverocikla, moraju imati jednu kutiju prve pomoći, a autobusi sa više od 25 sjedećih mjesta dvije kutije.

(2) Sadržaj kutije prve pomoći iz stava (1) ovog člana je u skladu sa važećim bosanskohercegovačkim standardom BAS.

Član 149

(1) Motorna i priključna vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 5 t moraju imati dva klinasta podmetača za točkove, na vidljivom mjestu, koje vozač po potrebi može upotrijebiti.

(2) U autobusima iz člana 113. stavak (3) ovog Pravilnika, na vidljivom mjestu mora biti čekić za razbijanje stakla tako da se u slučaju opasnosti može upotrijebiti.

Član 150

(1) Motorna vozila, osim mopeda, lakog motocikla, lakog tricikla i četverocikla, motocikla, tricikla i četverocikla, traktora, autobusa u gradskom i prigradskom saobraćaju moraju imati, na vidljivom mjestu, rezervne sijalice i osigurače najmanje za polovinu sijaličnih mjesta dvostrukih uređaja za osvjetljavanje puta i za davanje svjetlosnih signala i po jednu sijalicu za jednostruka sijalična mjesta kod kojih je moguće zamijeniti samo sijalicu.

(2) Vozila koja su opremljena svjetlosnim tijelima bez žarne niti (ksenon, neon, LED, laser i sl.), ne moraju imati rezervne sijalice za ta rasvjetna tijela.

Član 151

Motorna vozila, osim mopeda, lakog motocikla, lakog tricikla i četverocikla, motocikla, tricikla i četverocikla, moraju imati svjetloodbojni prsluk, kojeg je vozač dužan koristiti-obući kada na putu obavlja neke radnje uz vozilo (mjenja točak, obavlja manje popravke na vozilu, nasipa gorivo kada vozilo ostane bez goriva, traži pomoć zaustavljajući druga vozila i sl.).

Član 152

Broj šasije (okvira ili rama) vozila mora biti utisnut na samom okviru ili bilo na kojem dijelu vozila koji se teško ili nikako ne može skinuti.

Član 153

Vozila namijenjena za prevoz opasnih materija moraju imati opremu u skladu s ADR sporazumom.

Član 154

Putnička motorna vozila moraju imati uže, sajlu ili teleskopsku krutu vezu za vuču, dok vozila namijenjena za prevoz opasnih materija moraju imati polugu za vuču i pripadajući homologacijski dokument.

Član 155

(1) Pod zimskom opremom motornih i priključnih vozila, podrazumijevaju se:

- a) lanci za snijeg pripravni za postavljanje na pogonske točkove i
- b) gume minimalne dubine kanala na gaznoj površini 4mm, s tim da gume na pogonskim točkovima moraju biti zimske ili gume s oznakama MS, M+S ili M&S.

(2) Na vozila se ne smiju postavljati gume s ekserima.

(3) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 156

(1) Motorna vozila i priključna vozila koja se zbog konstrukcijskih razloga, na ravnom putu ne mogu kretati brzinom većom od 30 km/h, moraju biti obilježena znakom za označavanje sporih vozila.

(2) Na vozilu može postojati najmanje jedan znak za obilježavanje sporih vozila, postavljen na zadnji kraj vozila. Ako je na vozilu samo jedan znak za obilježavanje sporih vozila onda on mora biti postavljen tako da se nalazi, u odnosu na uzdužnu vertikalnu ravninu simetrije vozila, na lijevoj strani vozila. Znak za obilježavanje sporih vozila. mora biti postavljen na visini ne manjoj od 250 mm (do donje ivice znaka) i ne višoj od 1500 mm (do gornje ivice znaka), mjereći od zemlje do ivice znaka.

(3) Sva vozila iz stava 1. ovog člana registrovana u Bosni i Hercegovini moraju biti označena znakom za označavanje sporih vozila od 1.1.2008. godine.

(4) Izgled, osnovne boje i dimenzije znaka kojim se obilježavaju spora vozila prikazan je u Prilogu broj 3., koji je sastavni dio ovog Pravilnika.

Član 157

(1) Teretna motorna vozila najveće dopuštene mase veće od 12000 kg (osim tegljača namijenjenih za vuču poluprikolica) moraju biti obilježeni oznakama za teška motorna vozila.

(2) Priklučna vozila najveće dopuštene mase manje od ili jednake 10000 kg čija dužina (uključujući dužinu vučne rude) prelazi 8 m i priklučna vozila najveće dopuštene mase veće od 10000 kg bez obzira na dužinu moraju biti obilježena oznakama za duga priklučna vozila.

(3) Oznake za teška motorna vozila širine 140 mm moraju biti izvedeni zebrasto s naizmjeničnim kosim žutim retroreflektujućim i crvenim fluorescentnim prugama. Nagib crvenih fluorescentnih pruga je pod uglom 45° dok je širina pruge 100 mm.

(4) Oznake za duga priklučna vozila (prikolice i poluprikolice) širine 200 mm moraju biti izvedeni sa žutom retroreflektujućom pozadinom i crvenim fluorescentnim okvirom. Širina crvenog fluorescentnog okvira treba da bude 40 mm.

(5) Na vozilima može postojati jedna, dvije ili četiri oznake za obilježavanje dugih i teških vozila. Broj oznaka zavisi o mogućnosti montaže istih na zadnjem kraju vozila.

(6) Ukupna minimalna dužina seta oznaka za teška i duga vozila je 1300 mm, a maksimalna 2300 mm.

(7) Oznake za teška i duga vozila moraju biti postavljene na visini ne manjoj od 250 mm (do donje ivice oznake) i ne višoj od 2100 mm (do gornje ivice znaka) mjereći od zemlje.

(8) Odredbe iz stavova (1) i (2) ovog člana odnose se na vozila koja se prvi put registruju u Bosni i Hercegovini od 1.1.2008. godine.

(9) Vozila iz stava (1) i (2) ovog člana koja su već registrovana u Bosni i Hercegovini moraju biti označena znakom za označavanje dugih i teških vozila do 1.7.2008. godine.

(10) Izgled, osnovne boje, dimenzije i mogući primjeri znakova prikazani su u Prilogu broj 4. i 5. koji su sastavni dijelovi ovoga Pravilnika.

Član 157a

- (1) Konturno označavanje vozila vrši se u cilju poboljšanja uočljivosti vozila i ukazivanja na njegove gabarite, refleksijom svjetlosti koja potiče iz izvora koji nije na predmetnom vozilu, posmatraču koji se nalazi u blizini ovoga izvora svjetlosti. Konturno označavanje se izvodi postavljanjem konturnih oznaka odobrenog tipa.
- (2) Dozvoljeno je postavljanje konturnih oznaka na motorno vozilo na najmanje četiri točka, osim na putnički automobil i četvorocikl (uključujući i laki), te na njihova priključna vozila. Međutim, nije dozvoljena naknadna ugradnja konturnih oznaka na priključna vozila čija najveća dozvoljena ukupna masa nije veća od 0,75 t.
- (3) Konturne oznake se postavljaju na bočne i zadnju stranu vozila. Izuzetno, dozvoljeno je postavljanje konturne oznake na prednju stranu priključnog vozila iz stava (2) ovog člana i to kao linjsko konturno označavanje.
- (4) Na bočne strane vozila postavljaju se konturne oznake žute, na zadnju stranu crvene, a na prednju stranu bijele boje. Međutim, dozvoljeno je postavljanje konturne oznake bijele boje na bočne strane, i žute boje na zadnju stranu vozila.
- (5) Konturne oznake se postavljaju u skladu sa jednoobraznim tehničkim uslovima, kompatibilno sa konstrukcijom, oblikom i namjenom vozila, i pri tome što je više moguće paralelno srednjoj podužnoj ravni vozila odnosno na nju okomitoj ravni, i što je više moguće horizontalno odnosno vertikalno.
- (6) Pri naknadnoj ugradnji konturnih oznaka na vozilo iz stava (2) ovog člana, pored zahtjeva iz st. od (1) do (5) ovog člana, svi zahtjevi jednoobraznih tehničkih uslova moraju biti zadovoljeni.
- (7) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na vozilo oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

POGLAVLJE VIII. SASTAV I OBOJENOST IZDUVNIH GASOVA NA MOTORNIM VOZILIMA

Član 158

- (1) Sastav izduvnih gasova motornog vozila (sa motorom sa unutrašnjim sagorijevanjem) sa najmanje četiri točka, osim četvorocikla (uključujući i laki), traktora i radne mašine, mora odgovarati normativima iz st. (3) i (4) ovog člana.
- (2) Pod pojmom "radna temperatura" podrazumijeva se temperatura motornog ulja izmjerena uz pomoć sonde umetnute u otvor šipke nivoa ulja i treba biti najmanje 80°C, ili niža, ako je propisana od strane proizvođača. Ukoliko je ova metoda mjerena nepraktična zbog nepristupačnosti mjernog mjesto, dostizanje radne temperature motora može se utvrditi automatskim uključivanjem ventilatora za hlađenje motora.
- (3) Sastav izduvnih gasova za vozilo sa motorom sa prinudnim paljenjem (OTO motor), mora na radnoj temperaturi motora zadovoljiti normative navedene u tač. a) i b) ovog stava.

a) Vozilo sa motorom sa karburatorskim napajanjem gorivom, ili motorom sa drugom vrstom napajanja bez elektronske regulacije smješte i kontrole izduvnih gasova (npr. bez trokomponentnog katalitičkog konvertora sa (sondom).

1) Za vozilo koje je prvi put registrovano u Bosni i Hercegovini prije 11. aprila 2007. godine nije dozvoljeno da izduvni gas sadrži više od 4,5% vol. ugljen monoksida (CO), pri broju obrtaja motora u praznom hodu na radnoj temperaturi motora;

2) Za vozilo koje je prvi put registrovano u Bosni i Hercegovini od 11. aprila 2007. godine nije dozvoljeno da izduvni gas sadrži više od 3,5% vol. ugljen monoksida (CO), pri broju obrtaja motora u praznom hodu na radnoj temperaturi motora;

b) Vozilo sa motorom sa elektronskom regulacijom smješte i kontrolom izduvnih gasova (npr. sa regulisanim trokomponentnim katalitičkim konvertorom sa (sondom).

1) Nije dozvoljeno da vozilo na radnoj temperaturi motora, premaši propisane vrijednosti koje daje proizvođač: ugljen monoksida (CO) pri propisanom broju obrtaja u praznom hodu, i ugljen monoksida (CO) i koeficijenta viška vazduha (λ) pri propisanom povišenom broju obrtaja motora.

Ukoliko podaci proizvođača nisu poznati onda za vozilo na radnoj temperaturi motora nije dozvoljeno da izduvni gas sadrži više od 0,5% vol. ugljen monoksida (CO) pri broju obrtaja motora u praznom hodu, i više od 0,3% vol. ugljen monoksida (CO) uz vrijednost koeficijenta viška vazduha (λ) u obimu od 0,97 do 1,03 pri konstantnom broju obrtaja motora od najmanje 2000 min^{-1} .

Odredbe ove alineje ne primjenjuju se na vozila iz alineje 2) ove tačke.

2) Za vozilo koje je prvi put registrovano u Bosni i Hercegovini nakon dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna i koje odgovara zahtjevima jednoobraznih tehničkih uslova u pogledu emisije gasovitih zagađivača nivoa "Euro 5" ili višeg, nije dozvoljeno da na radnoj temperaturi motora, premaši vrijednosti koje daje proizvođač: ugljen monoksida (CO) pri propisanom broju obrtaja u praznom hodu, i ugljen monoksida (CO) i koeficijenta viška vazduha (λ) pri propisanom povišenom broju obrtaja motora.

Ukoliko podaci proizvođača nisu poznati onda za vozilo na radnoj temperaturi motora nije dozvoljeno da izduvni gas sadrži više od 0,3% vol. ugljen monoksida (CO) pri broju obrtaja motora u praznom hodu, i više od 0,2% vol. ugljen monoksida (CO) uz vrijednost koeficijenta viška vazduha (λ) u obimu od 0,97 do 1,03 pri konstantnom broju obrtaja motora od najmanje 2000 min^{-1} .

(4) Vozilo sa motorom sa samopaljenjem (dizel motor).

Srednji koeficijent apsorpcije svjetlosti izduvnog gasa (k) mora zadovoljiti normative navedene u tač. a) i b) ovog stava.

Srednji koeficijent apsorpcije svjetlosti izduvnog gasa (k) se određuje na radnoj temperaturi motora. Srednji koeficijent apsorpcije svjetlosti izduvnog gasa (k) se izračunava kao srednja vrijednost najmanje tri mjerena vrijednosti koeficijenta apsorpcije svjetlosti metodom slobodnog ubrzanja od (propisanog) broja obrtaja u praznom hodu do (propisanog) najvećeg dozvoljenog broja obrtaja. Pri tome, nije dozvoljeno da rasipanje rezultata mjerena koji ulaze u izračunavanje

srednje vrijednosti, izračunato kao apsolutna vrijednost razlike najveće i najmanje vrijednosti koeficijenta apsorpcije svjetlosti, bude veće od $0,5 \text{ m}^{-1}$.

a) Za vozilo koje je prvi put registrovano u Bosni i Hercegovini prije 11. aprila 2007. godine nije dozvoljeno da je srednji koeficijent apsorpcije svjetlosti izduvnog gasa veći od:

1) $3,22 \text{ m}^{-1}$, ukoliko snaga motora nije veća od 73,5 kW;

2) $2,44 \text{ m}^{-1}$, ukoliko je snaga motora veća od 73,5 kW.

b) Za vozilo koje je prvi put registrovano u Bosni i Hercegovini od 11. aprila 2007. godine, na radnoj temperaturi motora, nije dozvoljeno da premaši od proizvođača propisanu vrijednost srednjeg koeficijenta apsorpcije svjetlosti izduvnog gasa (k).

Ukoliko podaci proizvođača nisu poznati nije dozvoljeno da srednji koeficijent apsorpcije svjetlosti izduvnog gasa veći od:

1) $2,5 \text{ m}^{-1}$, u slučaju vozila sa usisnim motorom;

2) $3,0 \text{ m}^{-1}$, u slučaju vozila sa prehranjivanim motorom;

3) $1,5 \text{ m}^{-1}$, u slučaju vozila koje je proizvedeno nakon 31. decembra 2008. godine i odgovara zahtjevima jednoobraznih tehničkih uslova u pogledu emisije gasovitih zagađivača nivoa "Euro 4" ili višeg, osim vozila iz alineje 4) ove tačke;

4) $0,7 \text{ m}^{-1}$, u slučaju vozila koje odgovara zahtjevima jednoobraznih tehničkih uslova u pogledu emisije gasovitih zagađivača nivoa "Euro 6" ili višeg, i koje je prvi put registrovano u Bosni i Hercegovini nakon dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna.

5) Vozila koja za pogon koriste više vrsta goriva, projektovana i izvedena da u jednom trenutku budu pogonjena samo jednom vrstom goriva, pri korišćenju svake od tih vrsta goriva moraju zadovoljiti granične vrijednosti iz st. (3) i (4).

6) Izuzetno od stava (5) ovog člana, vozilo sa motorom sa prinudnim paljenjem (OTO motor) koji može biti napajano i tečnim (benzinom) i gasovitim gorivom, kod koga je sistem za napajanje tečnim gorivom ugrađen samo u svrhu alternative u nužnim slučajevima ili pokretanja motora i kod koga zapremina rezervoara za tečno gorivo nije veća od 15 litara smatraće se vozilom pogonjenim gasovitim gorivom.

(7) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se na:

a) vozila oružanih snaga BiH;

b) vozila policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva;

c) vozila sa oto motorom proizvedena prije 01. januara 1970. godine.

d) vozila sa dizel motorom koja su proizvedena prije 01. januara 1980.

POGLAVLJE IX. TEHNIČKI USLOVI KOJIMA MORAJU ODGOVARATI POJEDINI UREĐAJI NA VOZILIMAX

Član 159

(1) Pod tehničkim uslovima kojima moraju odgovarati pojedini uređaji na vozilima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se tehnički normativi što se propisuju za pojedine vrste tih uređaja.

(2) Tehnički normativi za ocjenu efikasnosti sistema kočenja motornih i priključnih vozila iznose:

| KATEGORIJA VOZILA | RADNO KOČENJE | | | POMOĆNO KOČENJE | | |
|----------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Koeficijent kočenja | Sila aktiviranja | | Koeficijent kočenja | Sila aktiviranja | |
| | | Nožno aktiviranje | Ručno aktiviranje | | Nožno aktiviranje | Ručno aktiviranje |
| | $z \geq [\%]$ | $F \leq [\text{daN}]$ | $F \leq [\text{daN}]$ | $z \geq [\%]$ | $F \leq [\text{daN}]$ | $F \leq [\text{daN}]$ |
| L1, L2, L6 | 40 (351) | 50 | 20 (251) | 20 | 50 | 20 |
| L3, L4, L5, L7 | 45 (351) | 50 | 20 (251) | 20 | 50 | 20 |
| M1 | 50 | 50 | - | 20 | 50 | 40 |
| M2, M3 | 50 | 70 | - | 20 | 70 | 60 |
| N1, N2, N3 | 45 | 70 | - | 20 | 70 | 60 |
| O1, O2, O3, O4 | 45 | $pk \leq 6,5 \text{ bar}$ | - | - | - | - |
| Traktori | 25 | 60 | 40 | 15 | 60 | 40 |
| Traktorske prikolice | 25 | - | - | - | - | - |

(3) Tehnički normativi iz stava (2) ovog člana primjenjuju se na vozila pod sljedećim uslovima:

- vozila se ispituju u statičkim uslovima ispitivanja na valjcima za ispitivanje sile kočenja;
- površina valjaka na kojima se ispituju kočnice mora biti dovoljnog koeficijenta trenja, minimalno $m \geq 0,5$;
- temperatura diska ili vanjske površine bubnja kočnice ne smije iznositi više od 100°C ;
- kod ispitivanja vozila s dvostrukom ili višestrukou osovinom mora biti obezbijeđeno da nivo ispitivane osovine ne bude niža od ostalih osovina.

(4) Normativi iz stava (2) ovog člana primjenjuju se tako da se suma sila kočenja na ivici svih točkova koje nastaju neposredno prije blokiranja točka (ili suma sila kočenja aktiviranih maksimalnim silama aktiviranja) podijeli s težinom vozila uvećanom za težinu tereta koji se

trenutno nalazi u njemu i pomnoži s konstantom 100. Ovako dobijeni rezultat mora biti veći ili jednak propisanoj vrijednosti koeficijenta kočenja.

(5) Razlika sila kočenja za radnu kočnicu na točkovima iste osovine ne smije biti veća od 25%, a za pomoćnu kočnicu 30%. Za izračunavanje postotka razlike sile kočenja na istoj osovini uzimaju se sile kočenja koje nastaju neposredno prije blokiranja točkova ili sile kočenja aktivirane maksimalnim silama aktiviranja. Za osnovicu izračunavanja postotka razlike sile kočenja točka na istoj osovini uzima se veća sila kočenja.

(6) Nejednolikost sile kočenja na točku ne smije biti veća od 20%. Postotak nejednolikosti sile kočenja izračunava se na približno polovini sile kočenja koja izaziva blokadu. Za osnovicu izračunavanja postotka nejednolikosti sile kočenja uzima se veća sila kočenja.

(7) Kod vozila koja imaju dva kruga kočenja u slučaju otkaza jednog kruga preostali krug treba osigurati kočni koeficijent od 15%. Sistem kočenja radne kočnice treba biti takav da izdrži maksimalnu силу на папућику коčnice od 100 daN.

(8) Na svim vozilima koja imaju ugrađene uređaje ili programe za automatsku regulaciju sile kočenja proporcionalno promjeni opterećenja, moraju biti na vidljivom mjestu postavljeni svi tehnički podaci za podešavanje tog uređaja.

(9) Vozila koja se ne mogu ispitati na statičkom ispitivanju kočnica (valjcima) ispituju se kočenjem u vožnji na ravnoj i suvoj asfaltnoj površini, korištenjem dekcelerometra - uređaja za mjerjenje usporenja vozila. Ovako dobijeno usporenenje mora biti veće ili jednakod od apsolutne vrijednosti koeficijenta kočenja pomnoženog s 10. Minimalna početna brzina tokom ovih ispitivanja iznosi 50 km/h za putnička vozila, 40 km/h za druga motorna vozila, a za motorna vozila koja ne mogu postići te brzine 80% od njihove maksimalne brzine.

(10) Radna i specijalna vozila koja na ravnom putu ne mogu razviti brzinu veću od 55 km/h mogu imati smanjeni koeficijent kočenja za 30% od propisanog za radno i pomoćno kočenje.

(11) Temperatura isparavanja tekućine u kočionom sistemu ne smije biti niža od 155 °C.

Član 160

(1) Parkirna kočnica motornog odnosno priključnog vozila kad je ono odvojeno od vučnog vozila, mora obezbijediti nepokretnost vozila opterećenog do najveće dopuštene mase na nagibu od 18%, a da pritom vozilo nije kočeno na drugi način.

(2) Parkirna kočnica skupa vozila mora obezbijediti nepokretnost cijelog skupa vozila na nagibu od 12%, a da pritom skup vozila ne bude kočen na drugi način.

(3) Sila kojom se djeluje na komandu parkirne kočnice, u koliko parkirna kočnica nije izvedena kao pomoćna kočnica, ne smije biti veća od 40 daN za putnička automobile i traktore, odnosno 60 daN za ostala motorna vozila.

Član 161

(1) Usporavač za dugotrajno usporavanje motornog vozila iz člana 18. stav 8. sa ili bez priključnog vozila a pri najvećoj dopuštenoj masi mora imati mogućnost (usporavanja) zadržavanja konstantne brzine od 30 km/h, u odgovarajućem stepenu prenosa na spustu od 7% i dužini puta od 6 km.

(2) Motorno vozilo koje ne zadovoljava uslov iz stava 1. ovog člana smije vući priključno vozilo samo ako:

a) ima mogućnost aktiviranja radne kočnice priključnog vozila bez aktiviranja svoje radne, pomoćne i parkirne kočnice,

b) priključno vozilo ima svoj usporavač i ako ga vozač vučnog vozila može za vrijeme vožnje aktivirati.

(3) Nakon 1.7.1996. godine ne smiju se prvi put registrovati u Bosni i Hercegovini priključna vozila koja imaju vlastiti elektromagnetski usporavač, a koji djeluje na elemente radne kočnice.

Član 162

(1) Svjetlosni snop kratkog svjetla mora osvijetliti najmanje 40 m, a najviše 80 m puta, a svjetlosni snop dugog svjetla najmanje 100 m puta ispred vozila noću, pri normalnoj vidljivosti i to pri podjednakoj opterećenosti motornog vozila na vodoravnoj površini.

(2) Svjetla za maglu na motornom vozilu moraju biti izvedena i podešena tako da osvijetljeni dio ravnog puta nije duži od 35 m.

(3) Kratko svjetlo na biciklu ili biciklu mora biti izvedeno i podešeno tako da osvijetljeni dio ravnog puta nije duži od 50 m ni kraći od 10 m.

Član 163

(1) Uređaj za davanje zvučnih signala ugrađen na vozilu mora proizvoditi zvukove jačine:

a) na motornim vozilima, koja spadaju u kategoriju vozačke dozvole A1, A, B, B1, najmanje 76 dB(A);

b) na motornim vozilima, koja spadaju u kategoriju vozačke dozvole C1, C, najmanje 80 dB(A);

c) na motornim vozilima, koja spadaju u kategoriju vozačke dozvole D1, D, najmanje 93 dB(A).

(2) Jačina zvuka zvučnih signala ugrađenih na vozilu utvrđuje se na otvorenom i ravnom prostoru promjera najmanje 20 m, pri čemu se mikrofon fonometra mora nalaziti na visini od 0,5 m do 1,5 m i na udaljenosti od 7 m ispred vozila, a motor ne smije raditi.

(3) Uređaji za davanje zvučnih signala, kao što su zvonce, truba ili sirena na biciklima ili biciklu , moraju biti ugrađeni i izvedeni tako da im jačina zvuka ne smije biti manja od 70 dB(A).

(4) Uređaj za davanje zvučnih signala na motornim vozilima ne smije proizvoditi zvuk jačine veće od 104 dB(A).

Član 164

(1) Nije dozvoljeno da najviši nivo spoljašnje buke motornog vozila kategorije L, M ili N u stanju mirovanja premaši od proizvođača propisanu vrijednost uvećanu za 5 dB(A).

(2) Za vozila koja su u upotrebi duže od jedne godine, granica iz stava (1) ovog člana dodatno se uvećava za 5 dB(A).

(3) Ukoliko podaci proizvođača iz stava (1) ovog člana nisu poznati najviši dozvoljeni nivo spoljašnje buke motornog vozila u stanju mirovanja iznosi 107 dB(A).

(4) Spoljašnja buka motornog vozila u stanju mirovanja mjeri se prema metodologiji opisanoj u BAS ISO 5130:2006, uređajem za mjerjenje buke najmanje klase II.

(5) Odredbe ovog člana ne odnose se na vozilo koje je proizvedeno, odnosno proizvedeno i prvi put registrovano prije 01. januara 1972. godine, te na vozilo oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ako je konstruktivno izvedeno kao vozilo usko specijalizovane namjene i kao takvo se ne koristi u drugim segmentima društva.

Član 165

(1) Uređaji i oprema koji se naknadno ugrađuju na vozilo (zamjena postojećih ili ugradnja dodatnih dijelova) moraju biti odobrenog tipa, a u skladu sa Pravilnikom o homologaciji vozila i Pravilnikom o sertifikovanju vozila i uslovima koje organizacije za sertifikovanje moraju ispuniti.

(2) Vozila koja se prvi put registriraju u Bosni i Hercegovini moraju biti opremljena dijelovima odobrenog tipa, a u skladu sa Pravilnikom o homologaciji vozila.

(3) Vozila u vlasništvu diplomatskih i konzularnih predstavnihstava, misije stranih država i predstavnihstava međunarodnih organizacija u Bosni i Hercegovini i njihovog osoblja (vozila obilježena diplomatskim tablicama) te vozila bosanskohercegovačkih građana povratnika iz inostranstva, ako su ta vozila koristili u državi iz koje iseljavaju, ne moraju imati uređaje i opremu na vozilu odobrenog tipa homologiranu u skladu s važećim ECE pravilnicima u Bosni i Hercegovini, na osnovu propisanog odobrenja.

(4) Odobrenje iz stava 3. ovog člana će po zahtjevu vlasnika vozila izdavati Ministarstvo.

(5) Odredbe ovog člana ne primjenjuju se za vozila oružanih snaga BiH i policijskih agencija u BiH, ukoliko su to vozila vrlo usko specijalizovane namjene i kao takva se ne koriste ni u jednom drugom segmentu društva.

Član 165a

Izuzetno od odredbi ovog pravilnika dozvoljeno je da:

a) motorna vozila sa dva točka sa motorom čija radna zapremina u slučaju topotnih motora nije veća od 50 cm³ i čija najveća konstruktivna brzina nije veća od 50 km/h, bez obzira na način pogona, razvrstana u kategoriju L3 (L3e) alternativno ispunjavaju zahtjeve ovog pravilnika za vozila kategorije L1 (L1e);

b) motorna vozila sa tri točka, sa bilo kakvim rasporedom točkova, sa motorom čija radna zapremina u slučaju topotnih motora nije veća od 50 cm³ i čija najveća konstruktivna brzina nije veća od 50 km/h, bez obzira na način pogona, razvrstana u kategoriju L4 (L4e) ili L5 (L5e) alternativno ispunjavaju zahtjeve ovog pravilnika za vozila kategorije L2 (L2e);.

Član 165b

(1) Skup motokultivatora i priključnog vozila mora ispunjavati samo tehničke uslove propisane ovim članom, bez obzira na druge odredbe ovog pravilnika.

(2) Na prednjoj strani motokultivatora, u ravni okomitoj na srednju podužnu ravan vozila, mora biti ugrađeno najmanje jedno svjetlo koje emituje svjetlost bijele boje, tako da je ona vidljiva samo za učesnike u saobraćaju koji se nalaze ispred vozila i da ne izaziva nelagodu kod vozača i drugih učesnika u saobraćaju.

(3) Na zadnjoj strani priključnog vozila motokultivatora, u ravni okomitoj na srednju podužnu ravan vozila, moraju biti ugrađena:

a) dva (pozicijska) svjetla, na istoj visini i simetrično u odnosu na srednju podužnu ravan vozila, koja emituju svjetlost crvene boje tako da je ona vidljiva samo za učesnike u saobraćaju koji se nalaze iza vozila i da ne izaziva nelagodu kod vozača i drugih učesnika u saobraćaju;

b) dva crvena katadioptera u obliku istostraničnog trougla sa stranicom od najmanje 15 cm, na istoj visini i simetrično u odnosu na srednju podužnu ravan vozila, s vrhom okrenutim prema gore, tako da rastojanje reflektujućih površina katadioptera nije manje od 0,4 m i reflektujuća površina katadioptera nije na udaljenosti manjoj od 0,25 m ni većoj od 1,2 m od stajne površine.

(4) Na prednjoj strani priključnog vozila motokultivatora, u ravni okomitoj na srednju podužnu ravan vozila, simetrično u odnosu na nju i na istoj visini, moraju biti ugrađena dva bijela netrougaona katadioptera, tako da rastojanje reflektujućih površina katadioptera nije manje od 0,4 m i reflektujuća površina katadioptera nije na udaljenosti manjoj od 0,25 m ni većoj od 1,2 m od stajne površine.

(5) Oznaka za obilježavanje sporih vozila, postavlja se na zadnjoj strani priključnog vozila motokultivatora na način propisan članom 156. ovog Pravilnika.

(6) Registarska tablica postavlja se jedna, na zadnjoj strani priključnog vozila, između katadioptera.

(7) U slučaju da su točkovi priključnog vozila motokultivatora izvedeni van tovarnog sanduka moraju imati blatobrane, izvedene tako da prekrivaju najmanje gornju trećinu obima točka.

(8) Veza između motokultivatora i priključnog vozila mora biti pouzdana.

(9) Uređaj za upravljanje (upravljač) mora biti pouzdan i izведен tako da vozač može na prikladan i siguran način mijenjati pravac kretanja skupa.

(10) Na skupu motokultivatora i priključnog vozila mora biti izведен kočni sistem koji se može aktivirati tokom kretanja skupa i koji djeluje na sve točkove najmanje jedne osovine, bilo

motokultivatora, bilo priključnog vozila. Vozač mora moći aktivirati kočni sistem sjedeći na mjestu za vozača, držeći pri tome barem jednu ruku na komandi upravljača u svrhu upravljanja skupom. Mora biti omogućeno postepeno mijenjanje kočnog dejstva, odnosno vozač mora u bilo kome trenutku imati mogućnost da djelujući na komandu dovoljno precizno podešava (povećava ili smanjuje) kočnu silu. Kočna sila mora biti ravnomjerno raspoređena na lijeve i desne točkove iste osovine.

(11) Pri ispitivanju efikasnosti kočnog sistema skupa (motokultivator sa priključnim vozilom) na način opisan u stavu (9) člana 159. ovog pravilnika mora biti postignuto usporenje od najmanje 2,0 m/c2.

Član 166

Ministarstvo može na zahtjev vlasnika vozila koja se prvi put registriraju u Bosni i Hercegovini, ako su starija od 30 godina i ako njihovi vlasnici imaju potvrdu o pripadnosti old-timer klubu, donijeti odluku o izuzeću primjene pojedinih određenih odredbi iz ovog Pravilnika.

POGLAVLjE X. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 167

Stupanjem na snagu ovog Pravilnika, prestaje primjena svih propisa koji su regulisali dimenzije, ukupnu masu i osovinsko opterećenje vozila, uređaje i opremu koju moraju da imaju vozila i osnovne uslove koje moraju da ispunjavaju uređaji i oprema u saobraćaju na putevima u Bosni i Hecegovini.

Član 168

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH", a objaviće se i u službenim glasilima entiteta i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine.

*Samostalni član Pravilnika o izmjenama i dopunama
Pravilnika o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju
vozila, o uređajima i opremi koju moraju imati vozila i o osnovnim
uslovima koje moraju ispunjavati uređaji i oprema u saobraćaju na
putevima*

("Sl. glasnik BiH", br. 101/2012)

Član 13

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

***Samostalni članovi Pravilnika o izmjenama i dopunama
Pravilnika o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju
vozila, o uređajima i opremi koju moraju imati vozila i o osnovnim
uslovima koje moraju ispunjavati uređaji i oprema u saobraćaju na
putevima***

("Sl. glasnik BiH", br. 26/2019)

Član 45

(1) Važeća klasifikacija primjenjivaće se na vozila koja su već registrovana u Bosni i Hercegovini, kao i na vozila koja će se prvi put registrovati, a u trenutku proizvodnje su prema istoj klasifikovana.

(2) Nova klasifikacija koja je data u Prilogu 1. ovog pravilnika postaje prilog 6. Pravilnika o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koju moraju imati vozila i o osnovnim uslovima koje moraju ispunjavati uređaji i oprema u saobraćaju na putevima i čini njegov sastavni dio, primjenjuje se na vozila koja se prvi put registruju u Bosni i Hercegovini, a u trenutku proizvodnje su prema njoj klasifikovana (podatak iz izjave o usklađenosti "COC dokument -Certificate of Conformity" dokumenta, odnosno potvrde proizvođača).

(3) Nova klasifikacija iz stava (2) ovog člana primjenjuje se za sva vozila koja se prvi put registruju u Bosni i Hercegovini počevši od 01.11.2019. godine.

(4) Klasifikacija iz stava (2) ovog člana primjenjuje se i na vozila kategorija R i S koja se prvi put registruju u Bosni i Hercegovini.

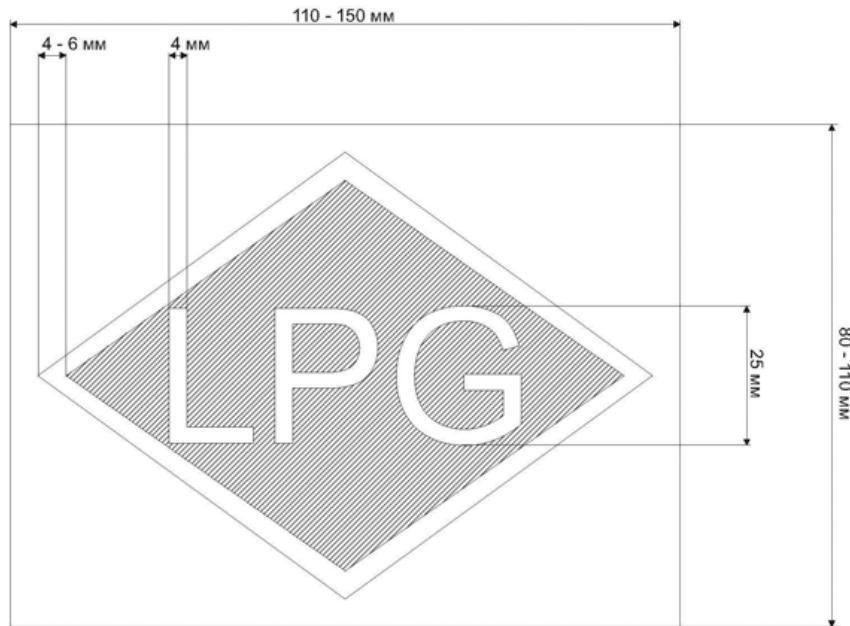
Član 46

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

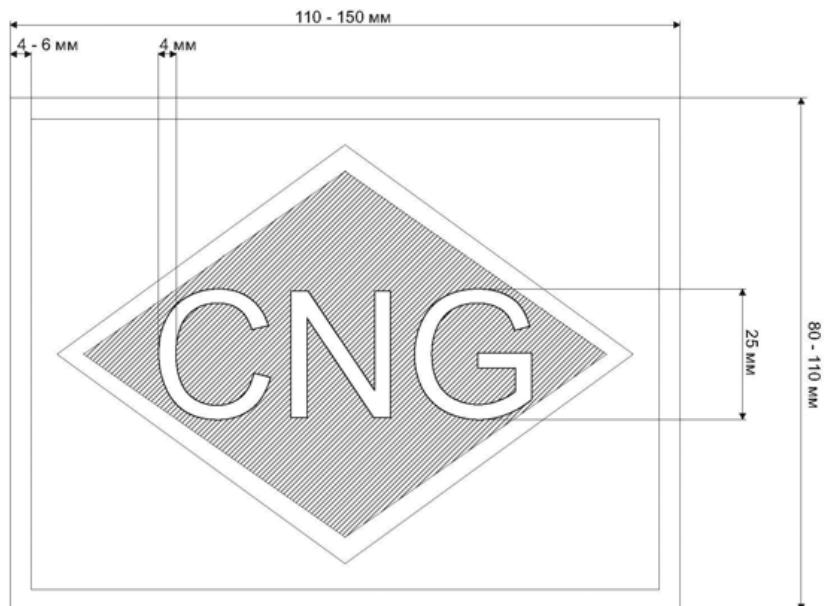
¹ Odnosi se na vozilo prvi put registrovano u BiH prije 11. aprila 2007. godine.

Прилог број 1

Налепница за означавање возила на плински погон LPG и CNG



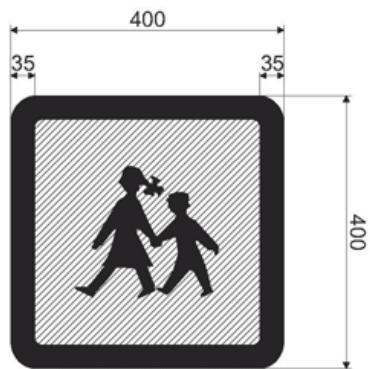
- зелена



- зелена

Прилог број 2

Ознака за возила којима се врши превоз дјеце



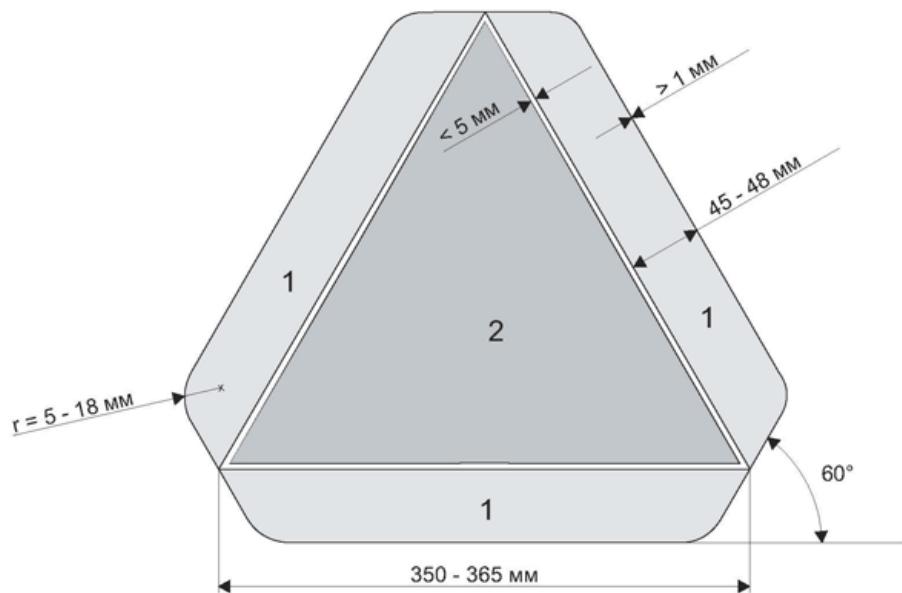
[white square] - бијела

[diagonal hatching] - наранчаста

[black square] - црна

Прилог број 3

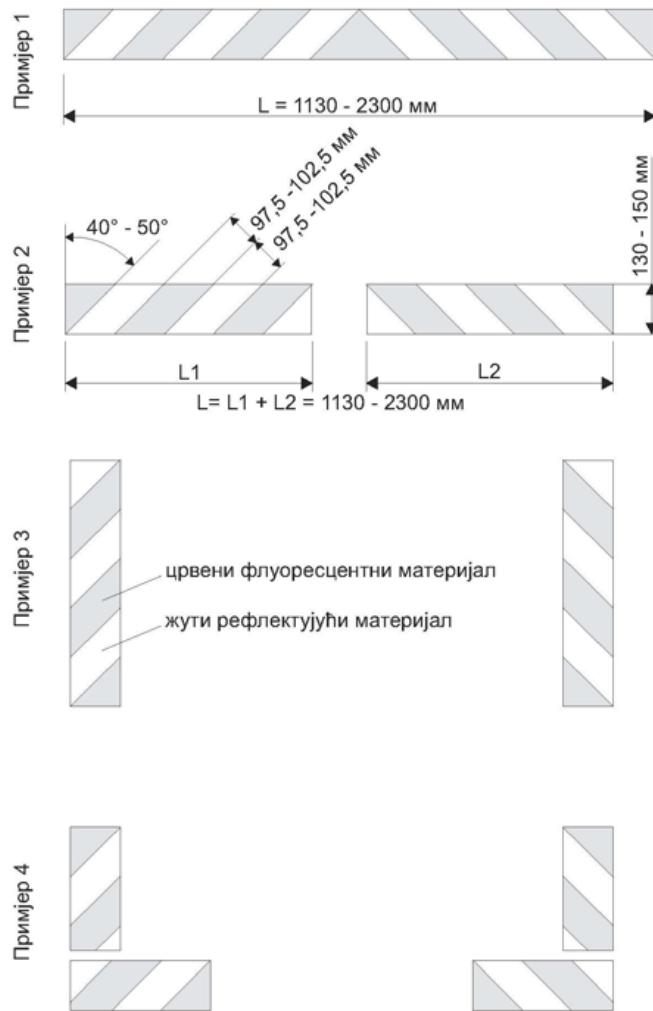
ТАБЛА ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ “СПОРИХ” ВОЗИЛА



1 - црвени ретрорефлектијући материјал
2 - црвени флуоресцентни материјал

Прилог број 4

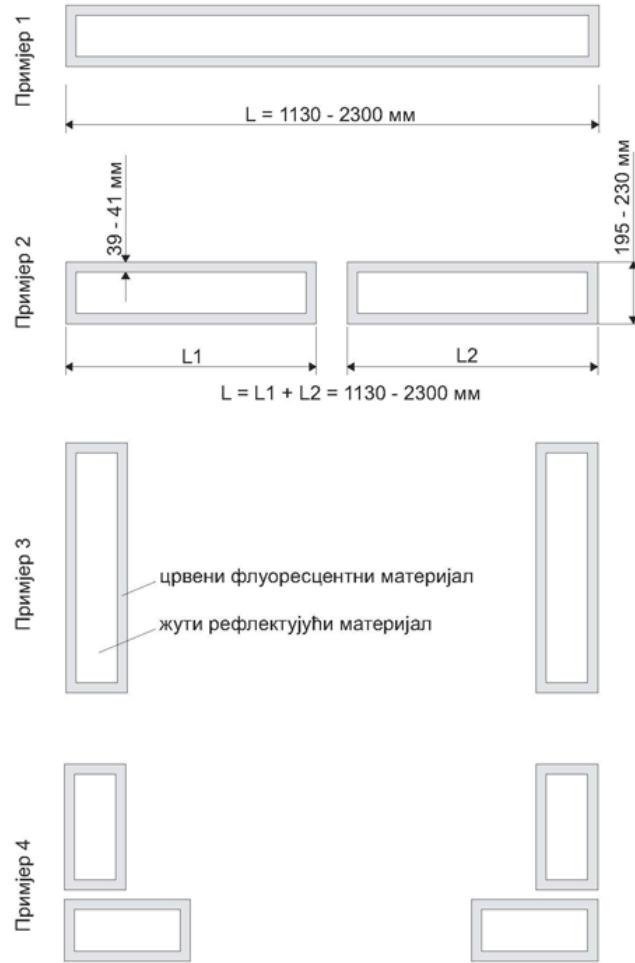
ТАБЛЕ ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ “ТЕШКИХ ВОЗИЛА” НАМИЈЕЊЕНИХ ЗА УГРАДЊУ НА МОТОРНА ВОЗИЛА



Напомена: Ако су на моторном возилу уградјене двије или четири табле збир њихових дужина мора бити једнак дужини из примјера 1

Прилог број 5

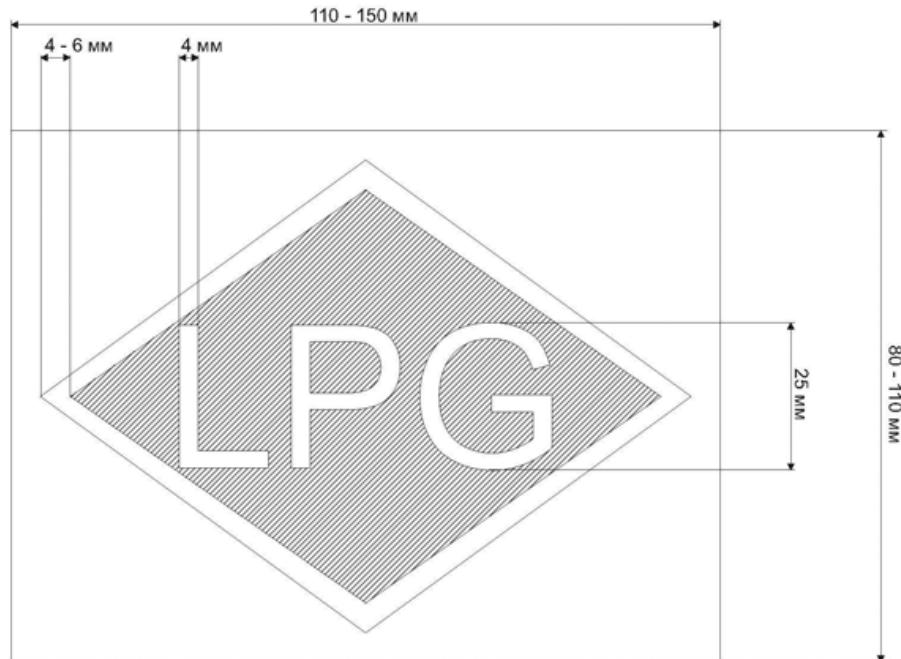
ТАБЛЕ ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ “ДУГИХ ВОЗИЛА” НАМИЈЕЊЕНИХ ЗА УГРАДЊУ НА ПРИКЉУЧНА ВОЗИЛА



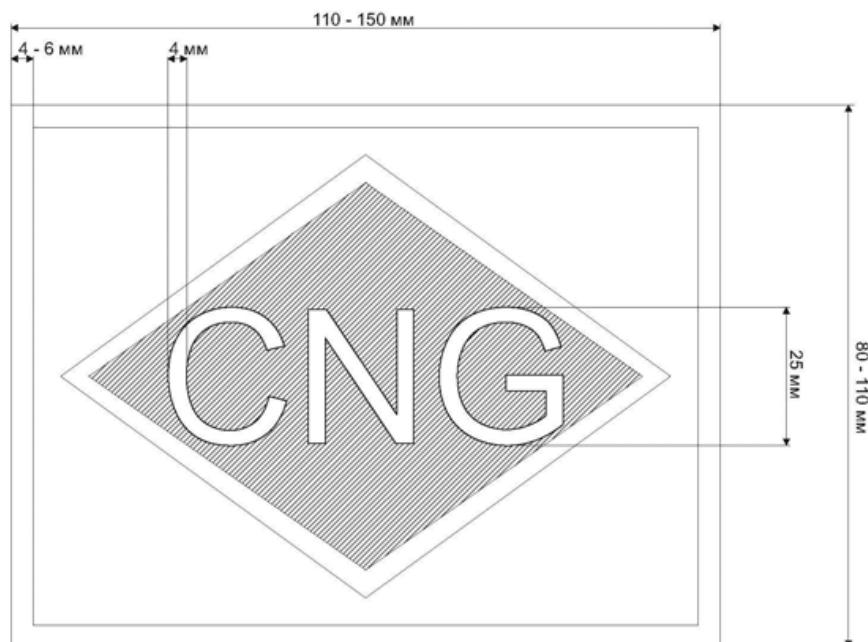
Напомена: Ако су на моторном возилу уграђене двије или четири табле, збир њихових дужина мора бити једнак дужини из примјера 1

Прилог број 1

Надлешница за означавање возила на плински погон LPG и CNG



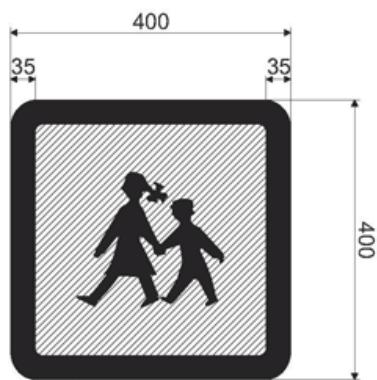
- зелена



- зелена

Прилог број 2

Ознака за возила којима се врши превоз дјеце



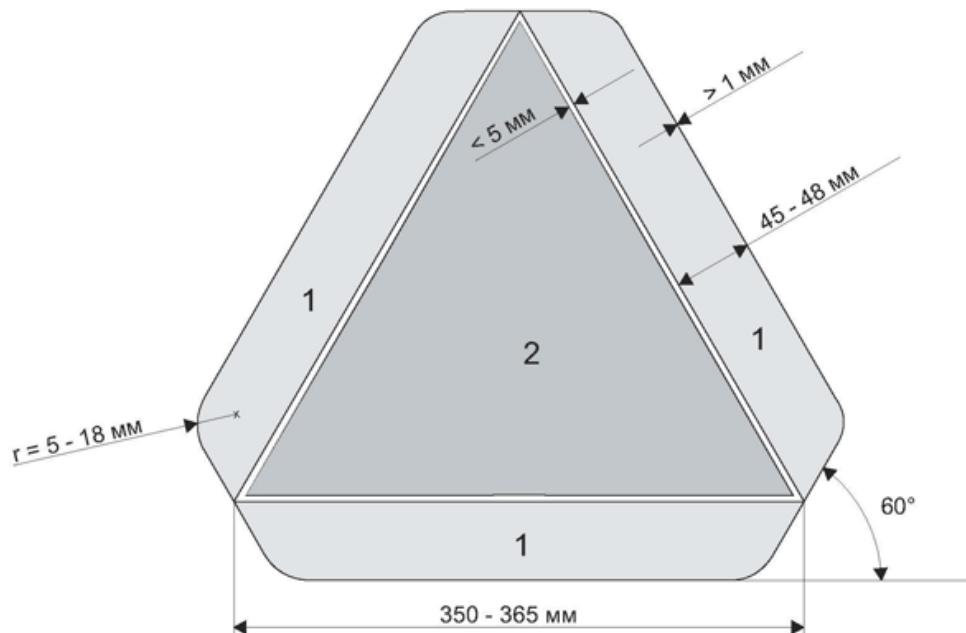
[white square] - бијела

[diagonal hatching] - наранчаста

[black square] - црна

Прилог број 3

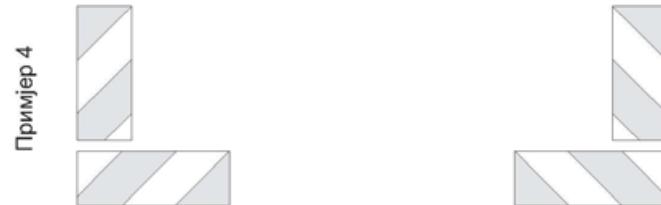
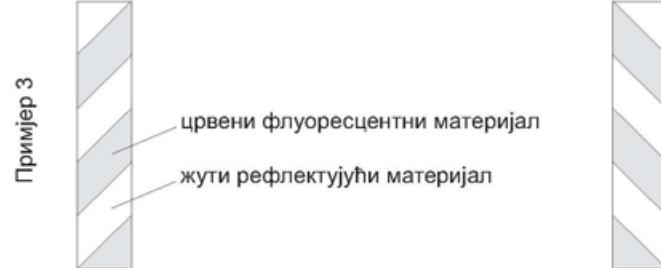
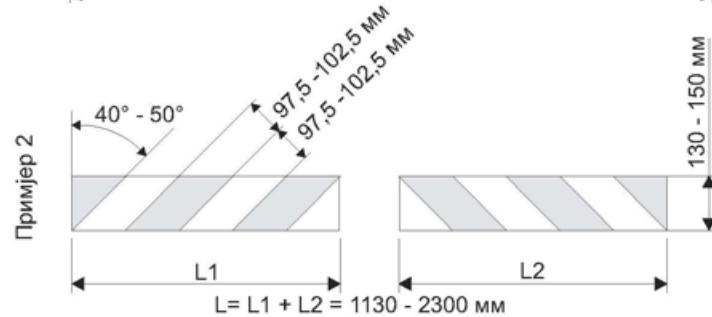
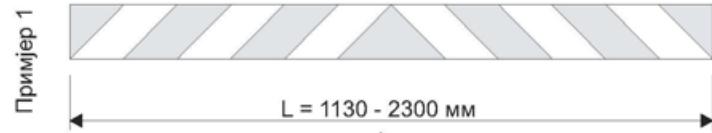
ТАБЛА ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ “СПОРИХ” ВОЗИЛА



1 - црвени ретрорефлектирујући материјал
2 - црвени флуоресцентни материјал

Прилог број 4

ТАБЛЕ ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ “ТЕШКИХ ВОЗИЛА” НАМИЈЕЊЕНИХ ЗА УГРАДЊУ НА МОТОРНА ВОЗИЛА

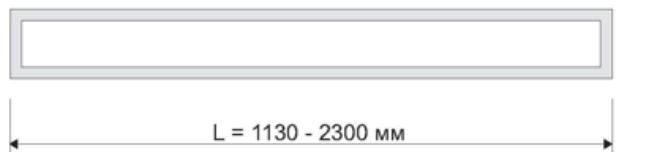


Напомена: Ако су на моторном возилу уграђене двије или четири табле збир њихових дужина мора бити једнак дужини из примјера 1

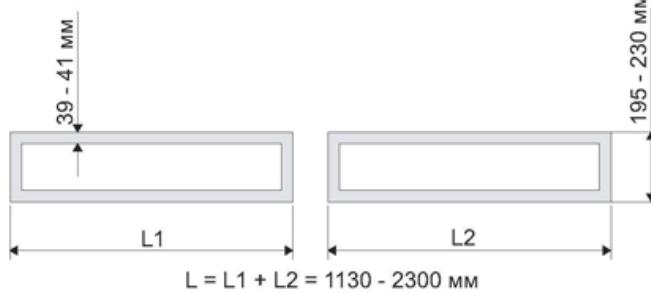
Прилог број 5

ТАБЛЕ ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ “ДУГИХ ВОЗИЛА” НАМИЈЕЊЕНИХ ЗА УГРАДЊУ НА ПРИКЉУЧНА ВОЗИЛА

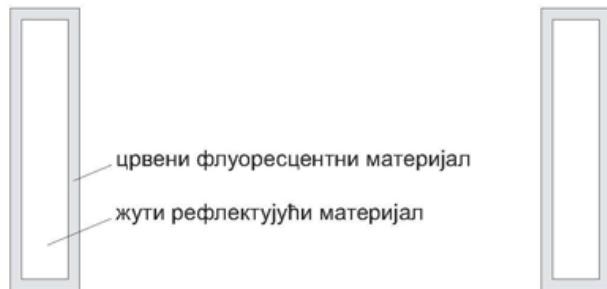
Примјер 1



Примјер 2



Примјер 3



црвени флуоресцентни материјал
жути рефлектујући материјал

Примјер 4



Напомена: Ако су на моторном возилу уграђене двије или четири табле, збир њихових дужина мора бити једнак дужини из примјера 1