

Na osnovu člana 7. stav 2, člana 121. stav 5, člana 131. stav 1. i člana 246. stav 6. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima („Službeni glasnik RS”, br. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 – US, 55/14, 96/15 – dr. zakon, 9/16 – US, 24/18, 41/18, 41/18 – dr. zakon, 87/18, 23/19 i 128/20 – dr. zakon),

Ministar građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture donosi

PRAVILNIK

o izmenama i dopunama Pravilnika o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima

Član 1.

U Pravilniku o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima („Službeni glasnik RS”, br. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17 – ispravka, 63/17, 45/18, 70/18, 95/18, 104/18, 93/19 i 2/20 – ispravka) u članu 2. stav 2. menja se i glasi:

„Vrste vozila označavaju se latiničnim slovima u skladu sa Sporazumom o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremu i delove koji mogu biti ugrađeni i/ili korišćeni na vozilima sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodeljenih homologacija na osnovu ovih propisa („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, broj 11/11) odnosno odgovarajućim propisima Evropske unije (u daljem tekstu: EU).”.

Član 2.

U članu 4. stav 1. tačka 9) menja se i glasi:

„9) vetrobran je okno na prednjoj strani motornih vozila vrsta L, M, N, T i C, ispred vozača kroz koji vozač gleda put ispred sebe;”.

Tačka 11) menja se i glasi:

„11) svetlo je uređaj konstruisan za osvetljavanje puta ili davanje svetlosnih signala ostalim učesnicima u saobraćaju. Cvetla zadnje registarske tablice i katadiopteri se takođe smatraju svetlima;”.

U tački 20) reč „najmanje” briše se.

Posle tačke 39) dodaje se tačka 39a) koja glasi:

„39a) osovina predstavlja zajedničku osu obrtanja dva ili više točkova, pogonskih ili gonjenih, u jednom ili više segmenata koji se nalaze u istoj ravni normalnoj na podužnu osu vozila;”.

Tačka 40) menja se i glasi:

„40) grupu osovina čine osovine sa razmakom osovina ograničenim na vrednost d definisanu u čl. 21. i 22. ovog pravilnika, a koje su povezane specifičnom konstrukcijom sistema za oslanjanje. Grupa osovina koju čine dve osovine naziva se dvostruka osovina, a grupa osovina koju čine tri osovine naziva se trostruka osovina. Jednostruka osovina je osovina koja se ne može smatrati delom grupe osovina;”.

Član 3.

U članu 9. stav 1. tačka 3) oznaka: „ISO 27956:2009” zamenjuju se oznakom: „SRPS ISO 27956:2017”, a u tački 3) podtačka (2) oznaka: „ISO 27956:2009” zamenjuju se oznakom: „SRPS ISO 27956:2017”.

Član 4.

U članu 11. stav 1. tačka 1) podtačka (7) menja se i glasi:

„(7) AG karavan sa tovarnim prostorom – jeste putničko vozilo definisano u tački 3.1.1.4.1 standarda SRPS ISO 3833:2005. Međutim, prtljažni prostor mora biti potpuno odvojen od putničkog prostora. Pored toga, referentna tačka vozačevog mesta za sedenje ne mora da bude najmanje 750 mm iznad površine tla.”.

Član 5.

U članu 21. stav 1. posle reči: „40 t” dodaju se zapeta i reči: „osim ukoliko ovim članom nije drugačije definisano”.

U stavu 4. posle reči: „vrednosti” dodaju se reči: „najveće dozvoljene ukupne mase motornog vozila”.

U stavu 5. posle reči: „prelazi” dodaju se reči: „vrednosti najveće dozvoljene ukupne mase prikolice”.

U stavu 6. posle reči: „prelazi” dodaju se reči: „vrednosti najveće dozvoljene ukupne mase skupa vozila”.

Član 6.

U članu 24. stav 2. menja se i glasi:

„Odredba stava 1. ovog člana ne odnosi se na vozila vrste T, Tm, TR, K5a, kao ni na vozila koja se pokreću elektromotorom”.

Član 7.

U članu 25. stav 3. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 8.

U članu 28. stav 1. uvodna rečenica menja se i glasi:

„Kod vozila koja su opremljena pneumatičkim kočnim sistemima, osim vozila vrste T, Tm, TR, R, S i turističkog voza, moraju da postoje kontrolni priključci za merenje pritiska vazduha radi određivanja sila kočenja na svakoj osovini u toku korišćenja vozila, i to:”.

Posle stava 1. dodaje se novi stav 2. koji glasi:

„Izuzetno od stava 1. ovog člana, kod vozila koja su prvi put registrovana u Republici Srbiji do 5. jula 2021. godine a koja su opremljena pneumatičkim kočnim sistemima, osim vozila vrste T, Tm, TR, R, S i turističkog voza, moraju da postoje kontrolni priključci za merenje pritiska vazduha, najkasnije do 5. jula 2023. godine.”.

Dosadašnji st. 2–10. postaju st. 3–11.

U dosadašnjem stavu 7. koji postaje stav 8. reči: „traktora i” brišu se a posle reči „vrste” dodaju se oznake: „T, Tm, TR,”.

U dosadašnjem stavu 10. koji postaje stav 11. reč: „moraju” zamenjuje se rečju: „trebaju”.

Član 9.

U članu 31. stav 3. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „TR i C”.

Član 10.

U članu 32. stav 6. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR i C”.

Član 11.

U članu 33. stav 1. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 12.

U članu 36. stav 1. reči: „priključnih vozila vrsta” brišu se.

U stavu 5. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 13.

U članu 37. stav 3. briše se.

Član 14.

U članu 40. stav 1. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznaka: „TR”, a oznaka: „K5” zamenjuje se oznakom: „K5a”.

U stavu 2. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznaka: „TR”.

U stavu 3. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznaka: „TR”, a reč: „traktora” zamenjuje se rečju: „vozila”.

U stavu 4. reč: „Traktorima” zamenjuje se rečima: „Vozilima vrste T”.

U stavu 6. reči: „TR i” brišu se.

Član 15.

Član 41. menja se i glasi:

„Član 41.

Ocena ispravnosti rada kočnog sistema se može doneti u odnosu na tzv. referentne sile kočenja, kao alternativa ispitivanju u odnosu na minimalno propisane kočne koeficijente za vozila sa pneumatičkim kočnim sistemom. Izmerene sile kočenja na uređaju za merenje sile kočenja – kočnim valjcima, u odnosu na pritisak aktiviranja kočnica, moraju biti veće ili jednake u odnosu na sile kočenja izmerene u trenutku homologacije kočnog sistema vozila.

Kočni koeficijent je procentualni odnos usporenja vozila i ubrzanja zemljine teže, pri čemu se pri proračunu kočnog koeficijenta, u smislu ovog pravilnika, može koristiti i zaokružena vrednost ubrzanje zemljine teže od 10 m/s².

Utvrđivanje vrednosti kočnog koeficijenta može se izvršiti merenjem usporenja ili merenjem sila kočenja na obimu točkova vozila i izražava se u procentima. Vrednost kočnog koeficijenta, u slučaju merenja sila kočenja, se izračunava kao odnos zbira sila kočenja ostvarenih na obimu točkova i ukupne težine vozila koja predstavlja proizvod ukupne mase vozila i ubrzanja zemljine teže. Vrednost kočnog koeficijenta, u slučaju merenja sila kočenja i osovinskih opterećenja vozila, se izračunava kao odnos zbira sila kočenja ostvarenih na obimu točkova i ukupne težine vozila koja predstavlja proizvod ukupnog osovinskog opterećenja i ubrzanja zemljine teže. Izuzetno, pri proračunu kočnog koeficijenta sistema za radno kočenje poluprikolice umesto ukupne težine koristi se težina koja predstavlja zbir osovinskih opterećenja poluprikolice pomnožen sa ubrzanjem zemljine teže. Podatak o osovinskom opterećenju obezbeđuje se iz proizvođačke tablice ili tehničke dokumentacije proizvođača vozila ili dokumenta o utvrđivanju tehničkih podataka izdatog od nadležne organizacije ili merenjem osovinskog opterećenja.

U Tabeli 1. dati su normativi kočnog koeficijenta radnog i pomoćnog kočenja, odnosno najmanje vrednosti kočnog koeficijenta radnog, odnosno pomoćnog kočenja, koje moraju biti ostvarene pri aktiviranju komande radnog, odnosno pomoćnog kočenja, za vozila koja su proizvedena pre 1. januara 2017. godine i pri čemu sile aktiviranja komandi nisu veća od vrednosti koje su date u istoj tabeli.

U Tabeli 2. dati su normativi kočnog koeficijenta radnog i pomoćnog kočenja, odnosno najmanje vrednosti kočnog koeficijenta radnog, odnosno pomoćnog kočenja, koje moraju biti ostvarene pri aktiviranju komande radnog, odnosno pomoćnog kočenja, za vozila koja su proizvedena posle 1. januara 2017. godine.

Izuzetno od stava 5. ovog člana normativi iz tabele 2. važe za vozila vrste L, T, TR, R, C, S, K5a i K5b koja su proizvedena nakon 30. juna 2018. godine.

Tabela 1.

VRSTA VOZILA	RADNO KOČENJE			POMOĆNO KOČENJE**		
	Kočni koeficijent	Sila aktiviranja		Kočni koeficijent	Sila aktiviranja	
		Nožno aktiviranje	Ručno aktiviranje		Nožno aktiviranje	Ručno aktiviranje
	$K_r \geq [\%]$	$F \leq [\text{daN}]$	$F \leq [\text{daN}]$	$K_p \geq [\%]$	$F \leq [\text{daN}]$	$F \leq [\text{daN}]$
L	40	50	20	20	50	20
M1	50	50	–	20	50	40
M2,M3	50	70	–	20	70	60
N	45	70	–	20	70	60
O	40	$p_k \leq 6,5$ bar*	–	–	–	–
T, C, K5a	25	60	40	–	–	–
R, S, K5b	25	–	–	–	–	–

Tabela 2.

VRSTA VOZILA	RADNO KOČENJE			POMOĆNO KOČENJE**		
	Kočni koeficijent	Sila aktiviranja		Kočni koeficijent	Sila aktiviranja	
		Nožno aktiviranje	Ručno aktiviranje		Nožno aktiviranje	Ručno aktiviranje
	$K_r \geq [\%]$	$F \leq [\text{daN}]$	$F \leq [\text{daN}]$	$K_p \geq [\%]$	$F \leq [\text{daN}]$	$F \leq [\text{daN}]$

L1	42	50	20	20	50	20
L2, L6	40	50	20	20	50	20
L3,	50	50	20	20	50	20
L4	46	50	20	20	50	20
L5, L7	44	50	20	20	50	20
M1	58	50	–	20	50	40
M2,M3	50	70	–	20	70	60
N1, N2, N3	50	70	–	20	70	60
O1(1)	45					
	(poluprikolice)					
O2,		$p_k \leq 6,5$	–	–	–	–
O3,	50 (prikolice)	bar*				
O4,						
T, C, K5a	35 (50(2))	60	40	–	–	–
R1(1), R2, R3,						
R4, S(1),	35(50(3))	–	–	–	–	–
K5b						

* „ p_k ” je pritisak u komandnom vodu prilikom kočenja u dvovodnim pneumatičkim sistemima.

** Vrednosti za „pomoćno kočenje” u Tabeli 1. i 2. su date za slučaj kada je pomoćno kočenje izvedeno kao poseban sistem.

(1) Ukoliko je ugrađen sistem za radno kočenje

(2) Za vozila vrste T čija najveća konstruktivna brzina prelazi 30 km/h

(3) Za vozila vrste S i R čija najveća konstruktivna brzina prelazi 30 km/h

Vrednosti kočnog koeficijenta koje su najmanje jednake normativima kočnog koeficijenta date u tabelama 1. i 2. ovog člana moraju se ostvariti u svim dozvoljenim uslovima opterećenja vozila. Propisani normativi kočnog koeficijenta za vozila vrste T, odnosno R i S primenjuju se i pri merenju usporenja skupa vozila koji čine vozilo vrste T i priključna vozila vrste R, odnosno S.

Parkirno kočenje motornog vozila, mora obezbediti kočenje sa kočnim koeficijentom od 15%. Parkirno kočenje priključnog vozila, kada je prekinuta veza kočnog sistema vučnog i priključnog vozila, odnosno kad se ručno aktivira komanda parkirnog kočenja mora obezbediti kočenje sa kočnim koeficijentom od 15%.

Sila kojom se dejstvuje na komandu sistema za parkirno kočenje za vozila vrste M1 i T ne sme biti veća od 40 daN, a za druga motorna vozila ne sme biti veća od 60 daN.

Najveća dozvoljena razlika sila kočenja za radno kočenje, na tačkovima iste osovine, u bilo kom trenutku od kada prva sila kočenja dostigne jednu trećinu svoje maksimalne vrednosti, do trenutka kada su na oba tačka postignute najveće sile kočenja, iznosi 30%. Za osnovicu izračunavanja

procenta razlike sile kočenja na točkovima iste osovine, u svakom trenutku, uzima se veća sila kočenja u tom trenutku.

Neujednačenost sile kočenja po obrtu točka, nakon 5. jula 2023. godine, ne sme biti veća od 20%. Procenat neujednačenosti sile kočenja izračunava se na približno polovini najveće sile kočenja. Za osnovicu izračunavanja procenta neujednačenosti sile kočenja uzima se najveća sila kočenja izmerena pri tome.

Normativi iz st. 4, 5, 8, 10. i 11. ovog člana primenjuju se, prilikom ispitivanja uređajem za merenje kočnih sila, pri čemu se kočni koeficijent računa kao odnos zbira najvećih sila kočenja (izmerenih, odnosno izmerenih i korigovanim odnosom trenutnog i najvećeg pritiska u sistemu kočenja pojedinačnih osovina i pripadajućih izmerenih sila u skladu sa standardima ISO 21069-1 i ISO 21069-2 po obimu svakog od točkova i ukupne mase vozila pomnožene sa ubrzanjem zemljine teže, i izražava se u procentima.

Sistem radnog kočenja, na vozilima sa nožnom komandom kočenja, mora da izdrži silu na komandi kočenja od 100 daN.

Tačka ključanja tečnosti u kočnom sistemu ne sme da bude niža od 155 °C, odnosno kočna tečnost ne sme da ima više od 4% vlage.

Merenje usporenja vozila u pokretu vrši se pod sledećim uslovima:

1) površina po kojoj se vozilo kreće mora biti vodoravna, ravna, čista (bez snega, leda, poledice, blata, bara i dr.) i sa savremenim kolovoznim zastorom;

2) brzina vozila na početku kočenja iznosi najmanje 50 km/h za putnička vozila, odnosno 30 km/h za ostala motorna vozila, a za vozila koja ne mogu postići te brzine najmanje 60% od njihove najveće konstruktivne brzine.”.

Član 16.

U članu 45. posle stava 1. dodaje se novi stav 2. koji glasi:

„Kod vozila koja poseduju ploču za prihvat raonika za čišćenje snega, uređaji za osvetljavanje puta na prednjoj strani vozila mogu biti izvedeni kao dvostruka svetla (dugo, kratko, pozicija).”.

Dosadašnji stav 2. postaje stav 3.

Član 17.

U članu 46. stav 1. tačka 5) briše se.

U stavu 5. reči: „i 5)” brišu se.

U stavu 6. reči: „i 5)” brišu se.

Član 18.

U članu 47. stav 1. posle prve rečenice dodaje se rečenica koja glasi: „Na vozilima vrste N3 mogu biti ugrađena dva dodatna glavna fara za dugo svetlo.”.

U stavu 6. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”

Stav 7. menja se i glasi:

„Udaljenost gornje ivice svetleće površine farova kratkog svetla ne sme biti veća od 1,2 m, a udaljenost donje ivice svetleće površine ne sme biti manja od 0,5 m od površine puta, osim na vozilima vrste N3G, T, TR i C kod kojih je maksimalna dozvoljena visina gornje ivice svetleće površine farova 1,5 m. Izuzetno, udaljenost gornje ivice svetleće površine farova kratkog svetla od površine puta na vozilima vrste T, TR i C može iznositi više od 1,5 m ukoliko konstrukcija vozila to zahteva. Izuzetno, udaljenost gornje ivice svetleće površine farova dvostrukog kratkog svetla na vozilima iz člana 45. stav 2. od površine puta može iznositi više od 1,5 m.”.

Posle stava 12. dodaje se novi stav 13. koji glasi:

„Dvostruka svetla i dvostruki pokazivači pravca na vozilima iz člana 45. stav 2. moraju biti povezani tako da prelaz sa donjih svetala i pokazivača pravca na gornja svetla i pokazivače pravca i obrnuto bude istovremen i putem iste komande (prekidača).”.

Dosadašnji stav 13. postaje stav 14.

Član 19.

U članu 49. stav 1. reč: „traktora” zamenjuje se rečima: „vozila vrste T, Tm, TR i K5a”, a oznake: „L i T” zamenjuju se oznakama: „L, T, Tm i TR”.

U stavu 2. reči: „traktora i turističkog voza” zamenjuju se rečima: „vozila vrste T, Tm, TR i K5a”.

U stavu 7. na odgovarajućem mestu reč: „lux” se zamenjuje rečju: „lx”.

Član 20.

U članu 50. stav 1. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 21.

U članu 51. stav 3. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 22.

Član 53. menja se i glasi:

„Član 53.

Farovi i svetla za osvetljavanje mesta na kome se izvode radovi, mogu biti ugrađeni i na vozila organa unutrašnjih poslova, vozila namenjena za hitnu medicinsku pomoć, vatrogasna vozila, vozila namenjena za održavanje puteva i instalacija, vozila za sakupljanje i odvoženje smeća i vozila namenjena za pružanje pomoći na putu i izvedena tako da daju svetlost bele ili žute boje i da ne ometaju ostale učesnike u saobraćaju.

Farovi i svetla za osvetljavanje mesta na kome se izvode radovi mogu biti izvedena tako da se može menjati usmerenost svetla koje daju.

Odredbe ovog člana ne odnose se na vojna vozila.”.

Član 23.

Član 54. briše se.

Član 24.

U članu 57. stav 3. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 25.

U članu 59. stav 1. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 26.

U članu 61. stav 10. menja se i glasi:

„Sva vozila duža od 6 m (prikolice – mere se zajedno sa rudom) osim turističkog voza, prvi put registrovana u Republici Srbiji nakon 1. jula 2011. godine, moraju imati žuta bočna svetla za označavanje u skladu sa jednoobraznim tehničkim uslovima. Krajnje zadnje bočno svetlo za označavanje može biti crvene boje ako je udruženo, spojeno ili uzajamno povezano sa zadnjim pozicionim svetlom, zadnjim gabaritnim svetlom, zadnjim svetlom za maglu, stop svetlom ili mu je deo svetleće površine zajednički sa zadnjim katadioptrinom. Krajnja zadnja bočna svetla za označavanje moraju biti narandžaste boje ako trepere zajedno sa zadnjim pokazivačem pravca.”.

Član 27.

U članu 62. posle stava 1. dodaje se novi stav 2. koji glasi:

„Izuzetno od stava 1. ovog člana, svetlo zadnje registarske tablice na vozilima vrste L1 i L3 ne mora biti ugrađeno i izvedeno, ukoliko su ova vozila proizvedena i homologovana bez svetla zadnje registarske tablice.”.

Dosadašnji st. 2–4. postaju st. 3–5.

Član 28.

U članu 64. stav 2. reč: „četverocikla” zamenjuju se rečju: „četvorocikla”.

U stavu 12. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”

Član 29.

U članu 66. stav 2. reč: „pouprikolice” zamenjuju se rečju: „poluprikolice”.

U stavu 3. broj: „30” zamenjuje se brojem: „40”.

Stav 6. menja se i glasi:

„Reflektivne površine za označavanje kontura vozila moraju biti ugrađene na vozila vrste O3 i O4 i na vozila vrste N2 najveće dozvoljene mase veće od 7,5 t, i na vozila vrste N3, koja su šira od 2,1 m („zadnje konturne oznake”), duža od 6 m („bočne konturne oznake”), osim na šasiji teretnog vozila, nekompletnom vozilu i tegljaču.”.

U stavu 13. reč: „oštampan” zamenjuju se rečju: „odštampan”.

Član 30.

U članu 70. stav 2. menja se i glasi:

„Pokazivači pravca na motornim vozilima vrste L1 mogu biti ugrađeni i izvedeni kao dva prednja i dva zadnja pokazivača pravca.”.

Posle stava 2. dodaje se novi stav 3. koji glasi:

„Pokazivači pravca na motornim vozilima vrste L2, L3, L4, L5, L6 i L7 moraju biti ugrađeni i izvedeni kao dva prednja i dva zadnja pokazivača pravca.”.

Dosadašnji st. 3–17. postaju st. 4–18.

U dosadašnjem stavu 16. koji postaje stav 17. reči: „st. 3. i 5.” zamenjuju se rečima: „st. 4. i 6.”.

Član 31.

U članu 72. stav 1. menja se i glasi:

„Vetrobran i sva stakla na motornom ili priključnom vozilu, osim prednjeg vetrobrana na vozilima vrste M1 homologovanog tipa bez vetrobrana, L1, L2, L3, L4, L5 bez kabine, L6 bez kabine, L7 bez kabine, Tm, TR i traktori bez kabine, moraju biti homologovani i ugrađeni u skladu sa odredbama jednoobraznih tehničkih uslova. Vetrobrani moraju biti slojeviti – laminirani, odnosno ne smeju biti od kaljenog (sa oznakom u znaku homologacije „TOUGHENED” ili „TEMPERED”) stakla ni kada se naknadno zamenjuju, osim za vozila čija najveća brzina ne prelazi 40 km/h. Za vozila vrste TR i T homologovanog tipa, pojedina stakla osim vetrobrana mogu biti od providnih plastičnih materijala ukoliko namena vozila to zahteva.”

Član 32.

U članu 75. stav 1. tačka 1) posle oznake: „T1” dodaje se zapeta i oznaka: „TR”.

Član 33.

U članu 76. stav 2. reči: „niza naizmenično proizvedenog zvuka od dve različite frekvencije” zamenjuju se rečima: „niza naizmeničnih zvučnih signala promenljive frekvencije”.

Član 34.

U članu 79. stav 1. tačka 6) menja se i glasi:

„6) na motociklima, lakim četvorociklima i četvorociklima:

(1) brzinomer sa odometrom i svetiljkom za osvetljavanje, osim na motociklu proizvedenim bez ovih uređaja pre 1. januara 2010. godine,

(2) kontrolna plava lampa za dugo svetlo, osim na motociklu i lakom četvorociklu sa motorom radne zapremine do 50 cm³; ”.

U tački 8) posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznaka: „TR”.

Član 35.

U članu 81. stav 5. menja se i glasi:

„Vozila koja su homologovana i proizvedena sa katalizatorom ne smeju se koristiti bez katalizatora. Izuzetno, vozila koja su homologovana i proizvedena sa katalizatorom a koja su prvi put registrovana u Republici Srbiji do 5. jula 2021. godine ne smeju se koristiti bez katalizatora nakon 5. jula 2023. godine. Naknadno ugrađeni katalizatori moraju biti homologovani u skladu sa jednoobraznim tehničkim uslovima.”.

U stavu 6. reč: „traktoru” zamenjuje se rečima: „vozilima vrste T, TR i C”.

U stavu 7. posle oznake: „Tm” dodaju reči: „i TR”.

Član 36.

U članu 82. stav 3. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

U tačka 1) podtačka (1) reči: „prvi put registrovana u Republici Srbiji do 1. marta 2014. godine” zamenjuju se rečima: „proizvedena do 1. januara 2015. godine”.

U podtački (2) reči: „prvi put registrovana u Republici Srbiji nakon 1. marta 2014. godine” zamenjuju se rečima: „proizvedena nakon 1. januara 2015. godine”.

U podtački (3) reči: „prvi put registrovana u Republici Srbiji nakon 1. marta 2014. godine” zamenjuju se rečima: „proizvedena nakon 1. januara 2015. godine”.

U tački 1) rečenica: „Koeficijent viška vazduha (λ) mora da bude u opsegu 0,97 do 1,03.” briše se.

U tački 2) podtački (3) reči: „prvi put registrovana u Republici Srbiji nakon 1. marta 2014. godine” zamenjuju se rečima: „proizvedena nakon 1. januara 2015. godine”.

U stavu 4. posle reči: „obrtaja” dodaju se reči: „ili pri najmanje 3000 obrtaja”.

Član 37.

U članu 83. stav 7. menja se i glasi:

„Uređaj za spajanje vučnog i priključnog vozila, ne sme da ometa vidljivost registarske tablice vučnog vozila, definisanu članom 92. ovog pravilnika, kada ne vuče priključno vozilo.”.

Član 38.

U članu 90. stav 8. broj: „2022” zamenjuje se brojem: „2023”.

U stavu 10. broj: „2022” zamenjuje se brojem: „2023”.

Stav 13. menja se i glasi:

„Upotrebljavani traktor vrste T čija je masa u neopterećenom stanju veća od 400 kg, koji se prvi put registruje u Republici Srbiji nakon 1. januara 2017. godine, mora posedovati bezbednosnu kabinu ili ram koji moraju biti ugrađeni i izvedeni tako da štite vozača od povrede u slučaju da se traktor prevrne, najmanje prema zahtevima direktive 77/536 EEC ili 79/622 EEC ili odgovarajućim OECD zahtevima osim u slučajevima kada je traktor proizveden i homologovan tako da zadovoljava uslove uredbe EU 167/2013 bez bezbednosne kabine ili rama.”

Član 39.

U članu 92. stav 1. menja se i glasi:

„Prostor za registarsku tablicu mora obezbeđivati da se propisana registarska tablica može na vozilo postaviti upravno na uzdužnu ravan vozila unutar ravni koje ograničavaju bočni gabarit vozila, pri čemu: tablica ne sme po vertikalnoj osi biti nagnuta više od 30° prema gore niti više od 15° prema dole, tablica ne sme biti iskrivljena, horizontalna osa tablice ne sme više od 5° odstupati od horizontalne ose vozila, gornja ivica tablice ne sme da bude iznad 1,2 m niti donja ivica tablice niže od 0,3 m mereno od tla kada je vozilo spremno za vožnju, tablica mora biti vidljiva sve vreme vožnje i ne sme postojati mogućnost da se tokom vožnje promeni ugao vidljivosti tablice. Izuzetno, prostor za registarsku tablicu moguće je postaviti i na veću visinu ukoliko konstrukcija vozila to zahteva.”.

Član 40.

U članu 94. Tabela 2. menja se i glasi:

„Tabela 2

Broj putnika	Broj vrata za putnike		
	Autobusi Klase I i A	Autobusi Klase II	Autobusi Klase III i B
9–45	1	1	1
46–70	2	1	1
71–100	3 (2 u slučaju dvospratnih vozila)	2	1
> 100	4	3	1

Posle stava 2. dodaje se novi stav 3. koji glasi:

„Dvostruka vrata su vrata čija širina iznosi najmanje 1,1 m i računaju se kao dvoja vrata.”.

Dosadašnji st. 3–9. postaju st. 4–10.

U dosadašnjem stavu 9. koji postaje stav 10. broj: „4” zamenjuje se brojem: „5”.

Član 41.

U članu 98. stav 1. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 42.

U članu 99. stav 1. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 43.

U članu 100. st. 1, 2, 3. i 4. menjaju se i glase:

„Branici na vozilima vrste M1 i N1 moraju biti ugrađeni i izvedeni na prednjoj i na zadnjoj strani vozila ukoliko je zadnji branik predviđen za ugradnju na taj tip vozila od strane proizvođača, a na drugim motornim vozilima na četiri ili više točkova, osim na vozilima vrste T, Tm i TR, najmanje na prednjoj strani tih vozila.

Ukoliko su ugrađeni, branici ne smeju imati oštre ivice i moraju biti postavljeni tako da predstavljaju najisturenije delove na prednjoj i zadnjoj strani vozila.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, najistureniji delovi na zadnjoj strani vozila mogu biti uređaji za spajanje vučnih i priključnih vozila, rezervni točak sa nosačem ugrađen prema jednoobraznim tehničkim uslovima i merdevine za pristup tovarnom prostoru na krovu vozila.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, najistureniji delovi na prednjoj strani vozila vrste N mogu biti vitla, ploče za prihvat raonika za čišćenje snega i prskalice za čišćenje ulica, pod uslovom da ne postoje ivice poluprečnika manjeg od 2,5 mm koje mogu doći u kontakt sa pešacima, što se može obezbediti i odgovarajućim zaštitnim poklopcem za vitlo kada se ne koristi, odnosno ploču za prihvat raonika kada raonik nije postavljen.”.

Član 44.

U članu 106. stav 6. posle oznake: „N3” reč: „i” zamenjuje se zapetom a oznaka: „K5” zamenjuje se oznakama: „K5a i K5b”.

Član 45.

U članu 108. stav 2. oznake: „M, N, T, C i K5 ” zamenjuju se oznakama: „M, N, T, Tm, TR, C, K5a i K5a”.

Član 46.

U članu 113. stav 1. posle oznake: „T” dodaje se zapeta i oznake: „Tm, TR”.

Član 47.

U članu 118a broj: „2021” zamenjuje se brojem: „2022”.

Član 48.

Ovaj pravilnik stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”, osim odredbe člana 29. stav 2. kojom se menja član 66. stav 3. Pravilnika o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima. („Službeni glasnik RS”, br. 40/12, 102/12, 19/13, 41/13, 102/14, 41/15, 78/15, 111/15, 14/16, 108/16, 7/17 – ispravka, 63/17, 45/18, 70/18, 95/18, 104/18, 93/19 i 2/20 – ispravka), koja stupa na snagu 1. januara 2023. godine.

Broj 110-00-00014/2021-03

U Beogradu, 17. juna 2021. godine

Ministar,

Tomislav Momirović, s.r.