

## УВОД

Заједница ауто-школа Србије ангажовала је стручњаке из своје средине, који су уз помоћ и сарадњу са стручњацима који се баве обуком и образовањем саобраћајних кадрова на средњим, вишим и високим школама и факултетима, сачинили ову електронску књигу (Приручник), која у 13 тема обрађује предвиђене садржаје програма обуке возача моторних возила свих категорија.

Предвиђени програмски садржаји обрађени су у 13 тематских целина у обиму који обухвата садржаје за све категорије возача, а у реализацији обуке инструктори возње и предавачи теоријске обуке обрађиваће делове у обиму који се односе на одређене категорије возача.

Кандидатима се омогућава да у процесу обучавања лакше прате излагања инструктора возње и предавача теоријске наставе, али и да се унапред упознају са градивом које се обрађује, а стоји им на располагању да би се шире упознали са садржајима који су обрађени у овом Приручнику. То обавезује реализаторе обуке да у обради наставних часова излажу садржаје сагласно са обрађеним у Приручнику, да би се у реализацији обуке остваривала заједничка активност наставника и ученика на што бржем и лакшем разумевању и трајном усвајању потребног знања и вештине у управљању моторним возилом на безбедан начин и уз сагласност са саобраћајним правилима и техником безбедне возње.

Реализатори обуке могу лако садржаје из Приручника кандидатима да изложе путем пригодне презентације, а кандидати ће те садржаје лакше разумети и усвајати их у процесу обучавања. Овим путем остварује се активно јединство у реализацији наставе између наставника и ученика и постиже се већи степен у обучавању.

Материја обрађена у Приручнику коресподентна је са тестовима, односно питањима која се обрађују путем тестова. Због тога је успех у разумевању питања која се обрађују у тестовима условљен познавањем изложене материје у овом Приручнику. Погрешно је уверење да се могу саобраћајна правила и сигнализација лакше и брже савладати само решавањем тестова, или пак, почети обуку коришћењем тестова без савладавања изложене материје у Приручнику.

Због жеље да се што брже омогући кандидатима потребна литература за праћење наставе и савладавање прописаног наставног градива за одређене категорије возача, сачињен је овај Приручник у електронском облику, а у току је рад и на његовом издању у писаном облику. То

додатно издање обрађиваће исте програмске садржаје који се разрађују по програмираним наставним часовима посебно за одређене категорије возачких дозвола. На овај начин литература која ће се користити у обуци возача биће употпуњена и омогућиће реализаторима обуке лакши рад, а кандидатима боље обучавање за успешније полагање возачког испита и безбедно учешће у саобраћају.

Заједница АШС ће истраживати утицај ове литературе на успешност обучаваних по њој и обезбеђиваће потребне иновације. Зато је корисна свака добронамерна сугестија која ће се разматрати и користити при изради новог издања литературе.

## 1. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

### 1.1 ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

*(Питања: Основе безбедности саобраћаја и појмови од 1. до 4.)*

Саобраћајни систем је окружење у којем возач мора да управља возилом. Саобраћајни систем, у суштини, чине човек, возило и пут. Возило и пут имају своје саобраћајно-техничке карактеристике које су непроменљиве. Из овог разлога возач мора своје понашање да усклађује са саобраћајним прописима у променљивим саобраћајним ситуацијама и да возњу прилагођава према особини и стању пута којим се креће и возилу са којим управља. Несавршеност људске природе је главна препрека у овом прилагођавању.

Човек је одговорни и креативни субјект саобраћајног система у коме се појављује као учесник у саобраћају и као креатор елемената саобраћајног система (човека, возила и пута са окружењем). Степен успешности у прилагођавању човека осталим елементима саобраћајног система је основни показатељ степена безбедности друмског саобраћаја.

У последње две деценије друмски саобраћај се код нас развијао врло брзо, тако да већ данас заузима значајно место у привредном и друштвеном животу земље. Даљи развој производних снага, туризма, културе и других подручја друштвено економског живота, а посебно све наглашенији међународни карактер саобраћаја, намеће неодложну потребу за његовим још бржим развојем и осавремењивањем.

Број моторних и других возила је у сталном порасту. Непрекидним усавршавањем конструкције, применом најсавременијих достигнућа науке и технологије, моторна возила постају све поузданија, бржа и удобнија превозна средства. Грађена за најразличитије намене, широко се примењују у свим подручјима привређивања, а превоз путника и робе на већој удаљености економски је сасвим оправдан.

Оспособљавање потребног стручног кадра за друмски саобраћај, техничка, а посебно саобраћајна култура већине учесника у саобраћају, заостају за динамичним развојем друмског саобраћаја. Незнање и непажња остављају тешке последице: све је више саобраћајних нагода које узимају животе и стварају огромну материјалну штету. Само масовним, системским и сталним образовним и васпитним радом свих учесника

у саобраћају, а посебно возача моторних возила, те се последице могу ублажити.

Законом о безбедности саобраћаја на путевима уређују се правила саобраћаја, понашање учесника у саобраћају на путу, ограничења саобраћаја, саобраћајна сигнализација, знаци и наредбе којих се морају придржавати учесници у саобраћају, услови које морају да испуњавају возачи за управљање возилима, оспособљавање кандидата за возаче, полагање возачких испита, право на управљање возилима, издавање возачких дозвола, издавање налепница за возила за особе са инвалидитетом, услови које морају да испуњавају возила, технички прегледи, испитивање и регистрација возила, посебне мере и овлашћења који се примењују у саобраћају на путу, као и друга питања која се односе на безбедност саобраћаја на путевима (у даљем тексту: безбедност саобраћаја). Наведеним законом уређују се основни услови које морају испуњавати путеви у погледу безбедности саобраћаја.

Контролу и непосредно регулисање саобраћаја на путевима врши Министарство унутрашњих послова – Управа саобраћајне полиције и подручне полицијске управе путем овлашћених *униформисаних полицијских службеника*, док контролу над возачима и возилима могу вршити и *полицијски службеници у грађанским оделима*.

Непосредно регулисање саобраћаја у зони школе могу осим *униформисаних полицијских службеника* вршити и *школске саобраћајне патроле и саобраћајне патроле грађана*.

На делу пута на коме се изводе радови непосредно регулисање саобраћаја могу вршити *униформисани полицијски службеници* и овлашћена *лица извођача радова или управљача пута*.

## 1.2 ОСНОВНА НАЧЕЛА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

**(Питања: *Основе безбедности саобраћаја и појмови од 5. до 9.*)**

***Сваки учесник у саобраћају дужан је да се понаша на начин којим неће ометати, угрозити или повредити друге учеснике, као и да предузме све потребне мере ради избегавања или отклањања опасних ситуација насталих понашањем других учесника у саобраћају, ако себе или другог тиме не доводи у опасност.***

***Лицу које није способно или је ограничено способно за безбедно учешће у саобраћају, учесник у саобраћају је дужан да пружи помоћ, осим ако тиме себе излаже опасности.***

Сваки произвођач возила, делова и опреме за возила дужан је да обавља послове тако да возила учествују безбедно у саобраћају на путевима. Делатност одржавања, поправљања или преправљања возила може да врши правно лице које је добило дозволу од *Министарства за трговину и услуге*.

Такође, сви корисници возила су дужни да обезбеде да њихова возила у саобраћају на путевима буду *технички исправна*.

Сваки правни субјекат који врши пројектовање, изградњу, реконструкцију, одржавање и управљање путевима дужан је да те послове обавља тако да се омогућава безбедно одвијање саобраћаја на путевима.

Посебна одговорност је дефинисана за спровођење мера саобраћајног образовања и васпитања у циљу *стицања знања, вештина и навика неопходних за безбедно учешће у саобраћају, унапређивања и учвршћивања позитивних ставова и понашања значајних за безбедно учешће у саобраћају*.

Ову одговорност имају:

- породица,
- органи и организације надлежни за бригу о деци,
- органи и организације надлежни за послове образовања,
- органи надлежни за унутрашње послове,
- органи надлежни за послове саобраћаја,
- органи надлежни за послове здравља,
- Агенција за безбедност саобраћаја,

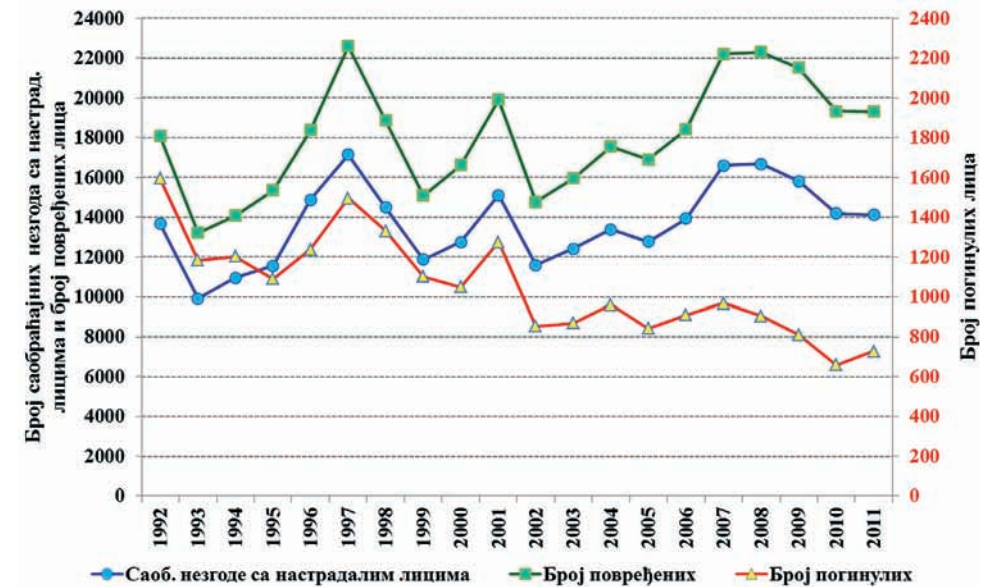
- органи локалне самоуправе,
- предшколске установе, основне и средње школе,
- стручне и научне институције које се баве безбедношћу,
- средства јавног информисања,
- удружења и групе грађана које се баве безбедношћу саобраћаја, бригом о деци и омладини.

*Свако правно лице које врши оспособљавање кандидата за возаче дужно је да оспособљавање спроводи на начин који обезбеђује да кандидат стекне теоријска и практична знања и вештине које су потребне за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу.*

### 1.3 САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, ЊИХОВИ УЗРОЦИ И ПОСЛЕДИЦЕ

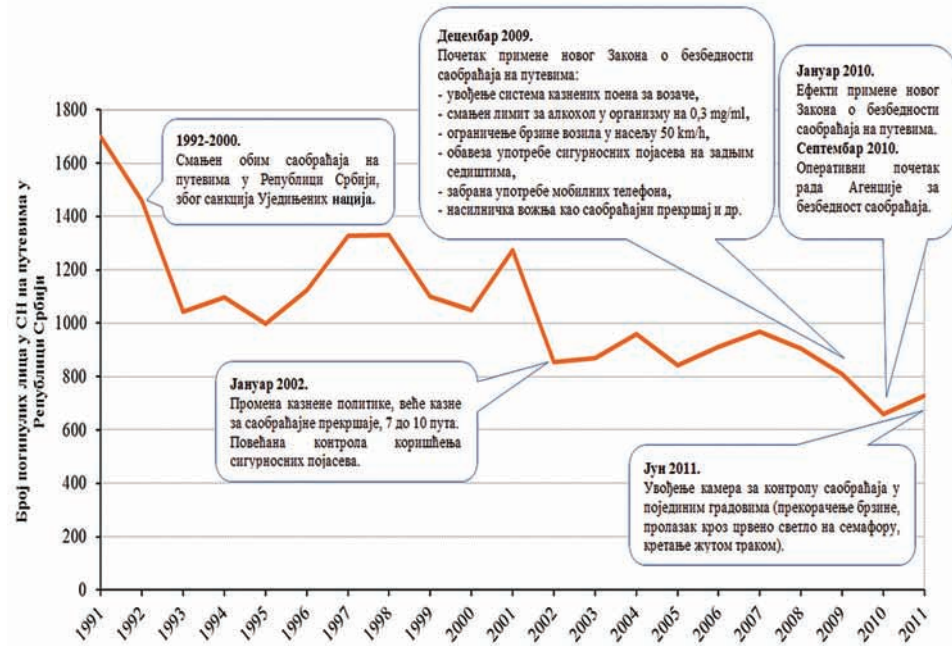
*Саобраћајна незгода је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено, или је настала материјална штета.*

Динамичан развој саобраћаја на нашим путевима током прошлог века пратиле су озбиљне последице и угрожавања људских живота и имовине. Развојем саобраћаја повећавао се и број саобраћајних незгода и настрадалих лица у њима, тако да је у првој декади овог века на путевима у Србији сваке године евидентирано преко 15.000 незгода са настрадалим лицима, у којима је гинуло и до 1.000 људи, а било повређено преко 20.000 лица. Значајним ангажовањем целе друштвене заједнице и бројним акцијама које су уследиле након доношења новог Закона о безбедности саобраћаја на путевима, пораст броја незгода и настрадалих лица је заустављен, па и смањен.



Процентуално учешће ПОГИНУЛИХ лица по КАТЕГОРИЈАМА учесника





Годишњи број погинулих лица у саобраћајним незгодама на путевима у Републици Србији и промена друштвених околности у којима се одвијао саобраћај у периоду 1991–2011.



При изучавању саобраћајних незгода мора се поћи од чињенице да су оне изазване узајамним деловањем бројних фактора, односно чинилаца, чији утицај није увек у потпуности познат. Да би се на прави начин схватили узроци незгода, потребно је да се сагледају и анализирају међусобни односи ових чинилаца.



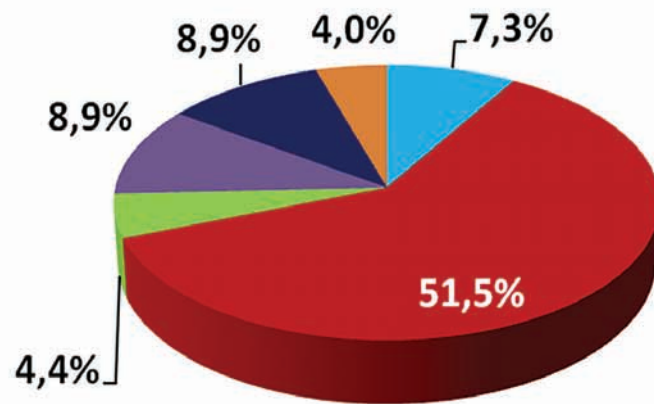
Међутим, ако се овај проблем жели поједноставити, многобројни узроци незгода могли би да се сврстају у две свеобухватне категорије: на оне који потичу од човека, његовог понашања и особина (субјективни фактори) и на чиниоце који се односе на средину, пут, возило, саобраћај, регулативу, прегледност, видљивост и сл., односно техничке, природне и друштвене факторе (објективни фактори).



Како је већ истакнуто, незгоде настају под дејством утицаја бројних чиниоца који су у узајамној спрези, а они се могу категорисати у три основне групе система: човек, возило, пут и околина.

Активна безбедност подразумева мере и активности чији је циљ спречавање саобраћајних незгода, док је циљ пасивне безбедности да последице саобраћајних незгода буду што блаже.

Званична статистика о саобраћајним незгодама, која се води у оквиру Министарства унутрашњих послова по јединственој методологији, прати узроке саобраћајних незгода.



- Психофизичко стање
- Брзина
- Претипцање и обилажење
- Непрописне радње (скретање, окретање...)
- Првенство пролаза
- Грешке пешака

НАЈЧЕШЋИ УЗРОЦИ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА - % учешће ПОГИНУЛИХ

Највећи број саобраћајних незгода се догоди услед грешака возача при управљању возилом непрописном или превеликом брзином, у психофизичким умањеним способностима услед конзумирања алкохола или услед предузимања непрописних радњи у саобраћају.

Многа научна истраживања у свету су показала да проценат саобраћајних незгода где је евидентиран узрок пут и возило је много већи него што наша званична статистика приказује.

Алкохол директно утиче на психофизичке могућности возача тако да их драстично умањује и на тај начин омогућава прављење низа грешака у поступцима возача које изазивају саобраћајну незгоду.



Брзина кретања је узрок који доводи до веома тешких последица које се манифестују тешким телесним повредама, па неретко и смрћу неког од учесника у незгоди и обавезно са великом материјалном штетом.

За путнике у возилу које се креће брзином од 80 km/čas вероватноћа фаталног исхода је 20 пута већа него што би била при брзини од 30 km/čas.

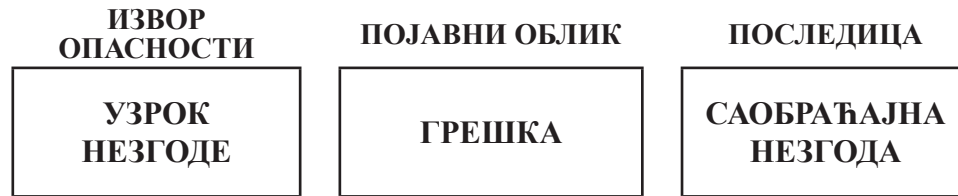
Пешаци имају 90% више шансе да преживе судар при брзини од 30 km/čas или испод, али мање од 60% шанси уколико је до удара дошло при брзини од 50 km/čas или изнад. Вероватноћа да пешак погине повећава се 8 пута како се брзина повећава за само 20 km/čas ( од 30 km/čas до 50 km/čas).

БРЗИНА	ПУТ РЕАГОВАЊА	ПУТ КОЧЕЊА	ЗАУСТАВНИ ПУТ	ВРЕМЕНСКИ УСЛОВИ
50 km/h	14 m	15 m	29 m	СУВ КОЛОВОЗ
	14 m	31 m	45 m	МОКАР КОЛОВОЗ
60 km/h	17 m	22 m	39 m	СУВ КОЛОВОЗ
	17 m	45 m	62 m	МОКАР КОЛОВОЗ
80 km/h	22 m	40 m	62 m	СУВ КОЛОВОЗ
	22 m	81 m	103 m	МОКАР КОЛОВОЗ
100 km/h	28 m	62 m	90 m	СУВ КОЛОВОЗ
	28 m	127 m	155 m	МОКАР КОЛОВОЗ
120 km/h	33 m	90 m	123 m	СУВ КОЛОВОЗ
	33 m	182 m	215 m	МОКАР КОЛОВОЗ

**ВРЕМЕ КОЈЕ ПРОТЕКНЕ ОД УОЧАВАЊА ОПАСНОСТИ ДО ТРЕНУТКА ПОЈАВЕ КОЧЕЊА (ВРЕМЕ РЕАГОВАЊА СИСТЕМА ВОЗАЧ - ВОЗИЛО), ИЗНОСИ ОКО 1 s (ВОЗАЧ 0,8 s и ВОЗИЛО 0,2 s)**



Грешке које возач чини при управљању својим возилом, а посебно непоштовање првенства пролаза или претицање и обилажење, доводе обично до чеоних судара чије последице су тешке телесне повреде, па и смрт неког од учесника у саобраћајној незгоди.



Слика 1. Основни алгоритам настанка саобраћајне незгоде

Узроци саобраћајних незгода су извори опасности у саобраћају који утичу на стварање грешке као појавног облика овог узрока.

На пример: непрописна или неправилна возња је појавни облик (грешка), а њен узрок је оно што је непосредно утицало на унутрашњи извор понашања возача да направи такву грешку.

Или: возња под утицајем алкохола је узрок незгоде у виду налетања возила на пешака, јер је због тога возач начинио грешку у виду неблаговременог уочавања.

Најчешће грешке возача су:

- непрописна/неприлагођена брзина,
- неправилно мимоилажење,
- неуступање првенства пролаза,
- непрописно претицање или обилажење,
- непажња/расејаност,
- непрописно заустављање и паркирање,
- непрописно кретање, скретање и окретање,

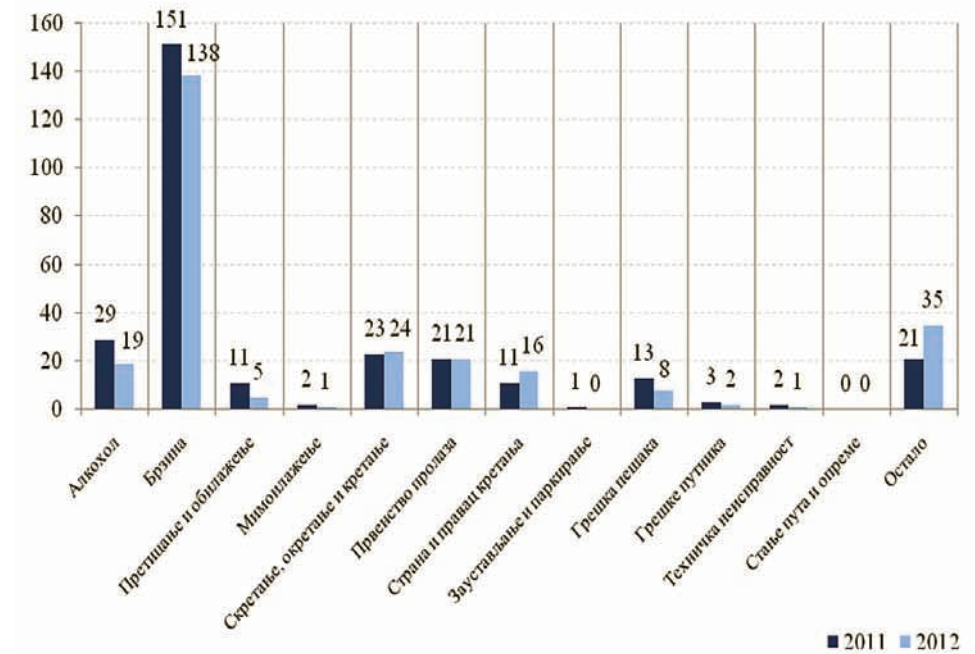
Ове грешке се дешавају под утицајем најчешће уочених узрока:

- алкохол и друга омамљујућа средства,
- умор,
- болесна стања која умањују способност,
- остала психофизичка стања и својства,
- недовољно знање и вештина,
- пут и опрема пута,
- возило (са својим активним елементима),
- климатски услови (снег, киша, магла, и сл.).

Постоји широка лепеза друштвених и природних фактора који утичу на развој, снагу, јачину и димензију појединих узрока.

Као основни фактори истичу се:

- разни друштвени односи и стања,
- недовољно знање о овим појавама и карактеристикама,
- ставови, схватања, предрасуде и заблуде,
- неефикасан систем реаговања друштва,
- низак ниво саобраћајне културе,
- толерисање и неадекватно понашање институција и државних органа,
- породица и шира социјална средина.



Пример анализе узрока и грешки настанка саобраћајних незгода који се може издвојити на основу постојеће базе података саобраћајних незгода МУП-а Србије

## 1.4 ЗНАЧЕЊЕ ИЗРАЗА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ У ПРОПИСИМА О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

*(Питања: Основе безбедности саобраћаја и појмови од 10. до 170.)*

Законом су дефинисани одређени изрази и појмови који се користе у безбедности саобраћаја.

Изрази употребљени у Закону о безбедности саобраћаја имају следеће значење:

1. **Саобраћај** је кретање возила и лица на путевима, чије је понашање уређено у циљу његовог безбедног и несметаног одвијања.
2. **Пут** је изграђена, односно утврђена површина коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним законом и другим прописима.
3. **Јавни пут** је пут од општег значаја који могу да под једнаким условима користе сви или одређени учесници у саобраћају и који је надлежни орган прогласио као такав.
4. **Некатегорисани пут** је пут који може под једнаким условима да користи већи број корисника.
5. **Аутопут** је државни пут намењен искључиво за саобраћај мотоцикала, путничких возила, теретних возила и аутобуса, са или без прикључних возила, са физички одвојеним коловозним тракама за саобраћај из супротних смерова, са најмање две саобраћајне траке по смеру и једном зауставном траком за сваки смер, без укрштања у нивоу са другим путевима и железничким или трамвајским пругама, са потпуном контролом приступа, на који се може укључити или искључити само одређеним и посебно изграђеним јавним путем и као такав обележен прописаним саобраћајним знаком.
6. **Мотопут** је државни пут намењен искључиво за саобраћај мотоцикала, путничких возила, теретних возила и аутобуса, са или без прикључних возила и као такав обележен прописаним саобраћајним знаком.
7. **Улица** је јавни пут у насељу који саобраћајно повезује делове насеља.
8. **Противпожарни пут** је посебно обележни уздужни део око стамбених објеката, гаражних простора, спортских и других пословних објеката на којима је забрањено заустављање и паркирање возила.
9. **Земљани пут** је пут без изграђеног коловозног застора, па и када на прикључку на други пут има изграђен коловозни застор.



10. **Коловоз** је део пута намењен првенствено за кретање возила,
11. **Коловозна трака** је уздужни део коловоза намењен за саобраћај возила у једном смеру.
12. **Саобраћајна трака** је обележени уздужни део коловозне траке намењен за саобраћај једне колоне возила.
13. **Бицикличка трака** је саобраћајна трака намењена искључиво за саобраћај бицикала, мопеда и лаких трицикала.
14. **Саобраћајна трака за спора возила** је саобраћајна трака којом се морају кретати спора возила која се крећу брзином мањом од одређене да не би ометала саобраћај других возила.
15. **Заушавна трака** је обележени уздужни део пута намењен искључиво за заустављање возила која се због непредвидивих разлога морају зауставити (неисправност, изненадна неспособност возача за управљање возилом и сл.).
16. **Саобраћајна трака за укључивање** је саобраћајна трака намењена за укључивање возила на пут.
17. **Саобраћајна трака за искључивање** је саобраћајна трака намењена за искључивање возила са пута.
18. **Саобраћајна трака за возила јавног превоза путника** је саобраћајна трака намењена искључиво за кретање возила јавног превоза путника и која може бити изграђена тако да се по њој могу кретати трамваји.
19. **Раскрсница** је део коловоза на коме се укрштају, спајају или раздвајају путеви у истом нивоу.
20. **Трамвајска баштица** је посебно уређен део пута намењен искључиво за кретање трамваја.
21. **Тротоар** је посебно уређен део пута поред коловоза намењен првенствено за кретање пешака.
22. **Паркиралиште** је део пута намењен, уређен и означен првенствено за паркирање возила, који се састоји од једног или више паркинг места.
23. **Паркинг место** је означени део паркиралишта искључиво намењен за паркирање једног возила.
24. **Пешачки прелаз** је означени део коловоза намењен за прелазак пешака преко коловоза.
25. **Пешачка стаза** је пут који је намењен искључиво за кретање пешака.
26. **Бицикличка стаза** је пут намењен искључиво за кретање бицикала.

27. **Трг** је посебан плато намењен кретању и окупљању пешака који је дефинисан урбанистичким плановима и проглашен од стране органа локалне самоуправе.
28. **Прелаз пута преко пруге** је место на којем се у истом нивоу укрштају пут и железничка или трамвајска пруга.
29. **Пешачко острво** је обележени или уздигнути део коловоза који је одређен за привремено задржавање пешака који прелазе преко коловоза, улазе или излазе из возила за јавни превоз путника.
30. **Насеље** је изграђен, функционално обједињен простор, који је намењен за живот и рад становника и чије су границе обележене одговарајућим саобраћајним знаком, (измене 28. 7. 2010).
31. **Возило** је средство које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за кретање по путу.



32. **Бицикл** је возило са најмање два точка које се покреће снагом возача, односно путника, која се помоћу педала или ручица преноси на точак, односно точкове.
33. **Моторно возило** је возило које се покреће снагом сопственог мотора, које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за превоз лица, односно ствари, за обављање радова, односно за вучу прикључног возила, осим шинских возила.



34. **Мопед** је моторно возило са два точка чија највећа конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина мотора, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем не прелази 50 cm<sup>3</sup>, или са мотором чија највећа трајна номинална снага не прелази 4 kW када возило има електрични погон.
35. **Лаки трицикл** је моторно возило са три точка чија највећа конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина мотора, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем са погоном на бензин, не прелази 50 cm<sup>3</sup>, или чија нај-

- већа ефективна снага мотора не прелази 4 kW када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем са другом врстом погонског горива, или чија највећа трајна номинална снага мотора не прелази 4 kW када возило има електрични погон.
36. **Мотоцикл** је моторно возило са два точка или са три точка асиметрично распоређена у односу на средњу подужну раван возила (мотоцикл са бочним седиштем), чија највећа конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, прелази 45 km/h, или са мотором чија радна запремина мотора, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm<sup>3</sup>, или са мотором чија највећа трајна номинална снага прелази 4 kW када возило има електрични погон.
37. **Тешки трицикл** је моторно возило са три точка, симетрично распоређених у односу на средњу подужну раван возила, чија највећа конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, прелази 45 km/h, или са мотором чија радна запремина мотора, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем са погоном на бензин, прелази 50 cm<sup>3</sup>, или чија највећа ефективна снага мотора прелази 4 kW када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем са другом врстом погонског горива или чија највећа трајна номинална снага мотора прелази 4 kW када возило има електрични погон.
38. **Лаки четвороцикл** је моторно возило са четири точка, чија маса не прелази 350 kg, што не укључује масу батерија возила са електричним погоном, чија највећа конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина мотора, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем са погоном на бензин, не прелази 50 cm<sup>3</sup>, или чија највећа ефективна снага мотора не прелази 4 kW када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем са другом врстом погонског горива, или чија највећа трајна номинална снага мотора не прелази 4 kW када возило има електрични погон.
39. **Тешки четвороцикл** је моторно возило са четири точка, осим лаког четвороцикла, чија маса не прелази 400 kg, односно 550 kg за теретна возила, што не укључује масу батерија возила са електричним погоном, и чија највећа ефективна снага, односно највећа трајна номинална снага мотора не прелази 15 kW.
40. **Возило за превоз путника** је моторно возило првенствено намењено за превоз лица, чија је маса већа од 400 kg и чија највећа ефективна снага, односно највећа трајна номинална снага мотора је већа од 15 kW.

41. **Путничко возило** је возило за превоз путника које има највише девет места за седење, укључујући и место за седење возача.
42. **Аутобус** је возило за превоз путника које има више од девет места за седење, укључујући и место за седење возача.
43. **Тролејбус** је аутобус који се преко проводника напаја електричном енергијом.
44. **Теретно возило** је моторно возило са најмање четири точка, које је намењено за превоз терета, односно вршење рада на начин да се возилом не може превозити никакав други терет, односно вучу прикључних возила, чија је маса већа од 550 kg и чија највећа ефективна снага, односно највећа трајна номинална снага мотора је већа од 15 kW.
45. **Скуп возила** је састав вучног возила и прикључног, односно прикључних возила, који у саобраћају на путу учествује као једна целина.



46. **Туристички воз** је скуп возила који чине вучно возило и прикључна возила, намењен за превоз путника у парковима, хотелско-туристичким и сличним насељима, на површини на којој се не обавља саобраћај и путу на коме се саобраћај обавља у туристичке сврхе и чија највећа конструктивна брзина кретања не прелази 25 km/h.
47. **Радна машина** је моторно возило које је првенствено намењено за извођење одређених радова (комбајн, ваљак, грејдер, утоваривач, ровокопач, булдожер, виљушкар и сл.) и чија највећа конструктивна брзина кретања не прелази 45 km/h.
48. **Трактор** је моторно возило које има најмање две осовине и које је првенствено намењено за вучење, гурање, ношење или погон измењивих прикључака за извођење првенствено пољопривредних, шумских или других радова и за вучу прикључних возила за трактор.
49. **Мотокултиватор** је моторно возило које се састоји из погонско-управљачког и товарног дела, који су конструктивно раздвојиви, а у саобраћају на путу учествују искључиво као једна целина, чији погонски део према конструкцији, уређајима, склоповима и опреми је намењен и оспособљен за гурање, вучење, ношење или погон

изменљивих прикључака за извођење пољопривредних радова, чија највећа конструкцијска брзина није већа од 30 km/h и чија снага мотора није већа од 12 kW.

50. **Прикључно возило** је возило које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено да буде вучено од другог возила, а служи за превоз путника, односно ствари, односно за обављање радова.
51. **Прикључно возило за трактор** је прикључно возило које је намењено да буде вучено искључиво од стране трактора.
52. **Прикључак за извођење радова** је изменљиво оруђе које служи обављању пољопривредних, шумских или других радова, и које се у сврху извођења радова поставља или прикључује на моторно возило.
53. **Запрежно возило** је возило које је намењено и оспособљено да га вуче упрегнута животиња.
54. **Трамвај** је шинско возило намењено првенствено за превоз путника, које се креће по шинама и које је ради напајања електричном енергијом повезано на електрични вод.
55. **Војно возило** је свако борбено и неборбено возило и друго возило које је регистровано по посебним прописима министарства надлежног за послове одбране, као и свако друго прописно обележено возило док се по основу извршавања материјалне обавезе, налази на коришћењу у јединицама и установама министарства надлежног за послове одбране и Војске Србије.
56. **Регистровано возило** је возило које је уписано у јединствени регистар возила и за које је издата саобраћајна дозвола, регистарске таблице и регистрациона налепница.

57. **Маса возила** је маса празног возила са свим пуним резервоарима и прописаном опремом.

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

59. **Највећа дозвољена маса возила** је збир масе возила и носивости возила.

60. **Укупна маса возила** је маса возила и маса којом је возило оптерећено (лица и терет).



61. **Највећа дозвољена укупна маса возила**, односно скупа возила, је највећа маса оптерећеног возила, односно скупа возила, који је надлежни државни орган прописао као највећу дозвољену.
62. **Највећа дозвољена маса скупа возила** је збир највећих дозвољених маса возила која чине скуп, умањен за вертикално оптерећење које возило прима од прикључног возила.

63. **Укупна маса скупа возила** је маса оптерећеног скупа возила (лица и терет).

64. **Осовинско оптерећење** је део укупне масе возила у хоризонталном положају којим његова осовина оптерећује коловоз у стању мировања возила.

65. **Преправка возила** је промена конструктивних карактеристика возила којим се мења намена или врста возила, или декларисане техничке карактеристике возила, или декларисане карактеристике уређаја и склопова возила.



66. **Поправка возила** је довођење возила, односно уређаја и склопова возила у исправно стање.

67. **Учесник у саобраћају** је лице које на било који начин учествује у саобраћају.

68. **Возач** је лице које на путу управља возилом.

69. **Пешак** је лице које се креће по путу, односно које по путу сопственом снагом вуче или гура возило, ручна колица, дечје превозно средство, колица за немоћна лица, или лице у дечјем превозном средству, или лице у колицима за немоћна лица које покреће сопственом снагом или снагом мотора, или лице које клизи клизалькама, скијама, санкама или се вози на котураљкама, скејтборду и сл.

70. **Средња (просечна) брзина кретања возила** на одређеној деоници пута, представља количник између дужине те деонице и времена за које возило ту дужину пређе.

71. **Заустављање возила** је сваки прекид кретања возила на путу у трајању до три минута, при чему возач не напушта возило, осим прекида ради поступања по знаку или правилу којим се регулише саобраћај.

72. **Паркирање возила** је сваки прекид кретања возила, осим прекида ради поступања по знаку или правилу којим се регулише саобраћај, које се не сматра заустављањем.

73. **Мимоилажење** је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који долази из супротног смера.
74. **Претицање** је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који се креће коловозом у истом смеру.
75. **Обилажење** је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који се не помера, објекта или препреке на коловозу.
76. **Пропуштање** је радња коју учесник у саобраћају предузима како би омогућио кретање другог учесника у саобраћају који има првенство пролаза, тако да не дође до промене дотадашњег начина кретања учесника у саобраћају који има првенство пролаза, односно до њиховог контакта.
77. **Колона возила** је низ од најмање три возила која су заустављена или се крећу једно иза другог истом саобраћајном траком у истом смеру, чији је начин кретања међусобно условљен и између којих не може без ометања ући друго возило.
78. **Видљивост** је одстојање на коме учесник у саобраћају може јасно видети коловоз.
79. **Прегледност** је одстојање на коме учесник у саобраћају, с обзиром на физичке препреке, може у условима нормалне видљивости јасно видети другог учесника у саобраћају, односно другу могућу препреку на путу.
80. **Услови смањене видљивости** су услови у којима је видљивост мања од 200 m на путу изван насеља, односно 100 m на путу у насељу.
81. **Светлоодбојни прслук** је прслук који рефлектује светлост.
82. **Саобраћајна незгода** је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено, или је настала материјална штета.
83. **Европски извештај о саобраћајној незгоди** је прописани образац који учесници у саобраћајној незгоди попуњавају након саобраћајне незгоде са мањом материјалном штетом.
84. **Инструктор вожње** је возач моторног возила који је овлашћен да обавља практичну обуку кандидата за возача.
85. **Испитивач** је лице које у испитној комисији за возачки испит утврђује да ли је кандидат стекао потребна знања и вештине за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу.

86. **Одстојање** је најкраћа уздужна удаљеност између најистуренијих тачака возила, лица, односно објеката.
87. **Растојање** је најкраћа бочна удаљеност између најистуренијих тачака возила, лица, односно објеката.
88. **Возило од историјског значаја (олдтајмер)** је моторно или прикључно возило које представља материјални споменик техничке културе, традиције и друштвеног наслеђа.
89. **Одбачено возило** је возило на путу које је видно запуштено и које није регистровано.
90. **Место за седење** је седиште или простор без седишта са доступним елементима за монтажу седишта или простор без седишта са доступним прикључцима сигурносних појасева, при чему се доступним елементима за монтажу седишта и прикључцима сигурносних појасева сматрају они елементи и прикључци који нису механички онеспособљени.
91. **Саобраћајна сигнализација** је систем средстава, уређаја и ознака за регулисање и вођење саобраћаја.
92. **Саобраћајни знак** је знак којим се употребом графичких, светлосних, бројчаних, словних ознака или других симбола, учесници у саобраћају упозоравају на опасности на путу, стављају им се до знања ограничење, забране и обавезе, односно дају обавештења потребна за безбедно кретање по путу.
93. **Саобраћајна дозвола** је јавна исправа (решење) која са регистрационом налепницом даје право на коришћење возила у саобраћају за време важења регистрационе налепнице.
94. **Регистарска таблица** је ознака на возилу којом се означава да је возило уписано у јединствени регистар возила.
95. **Регистрациона налепница** је ознака којом се одређује да возило може да учествује у саобраћају у одређеном временском року.
96. **Возачка дозвола** је јавна исправа (решење) надлежног органа којим се неком лицу даје право да у саобраћају на путу управља возилом одређене категорије на одређено време.
97. **Дозвола (лиценца) за инструктора вожње, или предавача, или испитивача** је јавна исправа (решење) која лицима даје право да врше практичну обуку, или обављају теоретску наставу, или послове испитивача на одређено време.



98. **Дозвола (лиценца) за контролора техничког прегледа** је јавна исправа (решење) која лицима даје право да обављају технички преглед возила на одређено време.
99. **Психоактивна супстанца** је врста дроге, лека на коме је назначено да се не сме употребљавати пре и за време вожње, као и друга хемијска материја која може утицати на психофизичку способност учесника у саобраћају (осим алкохола).
100. **Дневно време управљања** је укупно време управљања возилом између два дневна одмора или између дневног и недељног одмора.
101. **Дневни одмор** је непрекидни временски период током кога возач слободно располаже својим временом и може бити пуни дневни одмор, када траје најмање 11 сати, или скраћени дневни одмор, када траје најмање 9 сати, а мање од 11 сати.
102. **Недеља** је временски период између понедељка у 00.00 сати и недеље у 24.00 сата.
103. **Недељни одмор** је непрекидни временски период током кога возач слободно располаже својим временом и може бити пуни недељни одмор, када траје најмање 45 сати, или скраћени недељни одмор, када траје најмање 24 сата, а мање од 45 сати. (измене 28. 7. 2010)

## 2. ВОЗАЧ

### 2.1 ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И УТИЦАЈ ВОЗАЧА НА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

*Возач је лице које на путу управља возилом, које је средство по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за кретање по путу, који је саобраћајна површина коју могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају под условима одређеним прописима.*

Управљање возилом претпоставља испуњавање веома високих захтева у делу психофизичких способности возача. Возач мора да прилагођава своје физичке и психичке особине новој улози, управљању возилом.

Возач је лице које својим прилагођавањем условима који владају у саобраћајном систему најзначајније утиче на безбедност учесника у саобраћају у моменту када он својим управљањем возилом решава комплексне саобраћајне ситуације на путу.

Решавање комплексних саобраћајних ситуација зависи од нивоа стечених и прилагођених физичких, психичких и социјалних особина возача. Прилагођавање ових особина саобраћајном систему се врши васпитавањем, образовањем и увежбавањем.

Од свих фактора који утичу на безбедност саобраћаја, утицај фактора „**ЧОВЕК**“ је најдоминантнији. Према најкоришћенијим статистичким подацима, фактор „човек“ на безбедност саобраћаја утиче са 95%.





Разлика између перформанси (учинак-способност) и понашања возача, је једно од централних питања безбедности саобраћаја. Способност возача обухвата перцептивне (опажајне), психомоторне (време и тачност реаговања) и друге способности, односно оно што возач може да чини, што возач уистину ради, а не оно што он објективно може да ради захваљујући својим способностима. Слична разлика постоји и између знања и понашања возача. Возач познаје правила саобраћаја, али их некад не поштује или се не понаша у складу са њима.

Понашање у саобраћају представља заповест етике и здравог разума. Основни морални ставови које треба тражити, наћи, пренети, усвојити и унапредити у току припреме кроз саобраћајно васпитање, су поштовање човека и живота.

Успех учешћа у саобраћају зависи од целе личности и не зна се тачно колико која особина или способност томе доприноси и колико шта може компензовати.

## 2.2 ОСОБИНЕ И ПОСТУПЦИ ВОЗАЧА КОЈИ УТИЧУ НА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА

Да би успешно владао возилом, возач мора владати собом.

У саобраћају човек увек делује као целина. Улога поједине особине не зависи само од тога каква је та особина, већ од читаве личности чији је она део.

Не може се прецизирати која психичка особина код човека има најзначајнију улогу за понашање у саобраћају. Напротив, зна се да је битна комбинација више особина, нарочито оних трајних (темперамент, карактер, интелигенција, конституција), које налазе свој одраз у понашању човека.

**Темперамент** је начин мобилисања енергије којом човек располаже и коју користи у решавању одређених ситуација у животу, па и саобраћајном систему. Људи се разликују по темпераменту, па самим тим и возачи по начину војње и понашања у саобраћају уопште (брзо, агресивно, необуздано, импулсивно, нервозно или супротно томе: хладнокрвно, смирено, толерантно, промишљено).

**Карактер** је интегрисани систем особина које омогућавају појединцу да се понаша у складу са принципима које важе у друштву (савестност, одговорност, поштење, себичност, моралност и др.).

Основне особине возача које су везане за правилно реаговање у саобраћајном систему могу да се сврстају у три основне групе:

- сензорне (способности у области вида, слуха, додира, мириса и других осета),
- психомоторне (реаговање на селектоване дражи, вољно понашање, брзина и тачност реаговања, координација већег броја екстремитета) и
- менталне (способности у вези интелигенције, пажње, будности, памћења).

Ако је личност складно психички уравнотежена, онда је и бољи квалитет психичких процеса кроз које пролази као возач и сматра се да је тада под већим утицајем објективне саобраћајне ситуације. У овом случају говоримо о „зрелој“ личности за разлику од „незреле“, која је склона незрелим, регресивним реакцијама.

Скуп особина које чине личност возача утичу на његове поступке у решавању саобраћајних ситуација и на тај начин имају утицаја и на безбедност саобраћаја на путевима.

У зависности од нивоа стечених или урођених особина, возач може бити:

- смирен или брзоплет,
- енергичан или неодлучан и
- осетљив или инертан.

У складу са овим особинама дефинишу се и поступци возача којима он покушава да реши уочене проблеме на деоници пута на којој управља својим возилом у променљивим саобраћајним ситуацијама, конкретном саобраћајном систему.

Квалитет поступака у саобраћају на путевима зависи од квалитета процењивања саобраћајне ситуације и начина доношења и спровођења одлука возача у току вожње.

Поступци могу бити брзоплети и неодлучни ако возач нема довољно знања и искуства у савладавању саобраћајних ситуација, или ако није довољно интелигентан за извршавање одређених радњи у области саобраћаја.

Поступци могу бити инертни ако возач нема добре рефлексе, тј. ако му брзина и тачност реаговања нису добри, или ако нема добру координацију покрета више екстремитета.

### 2.3 СОЦИОЛОШКИ ЧИНИОЦИ КОЈИ УТИЧУ НА ПОНАШАЊЕ ВОЗАЧА

Утицај друштвене средине је најзначајнији за формирање начина понашања возача, а самим тим и за формирање одређених динамичких особина личности.

Друштвено окружење у коме возач обавља своју делатност ствара код њега низ веома значајних особина, које се манифестују кроз поступке у решавању саобраћајних ситуација.

Бројна истраживања показала су да међу возачима и осталим учесницима у саобраћају, који са мање успеха учествују у саобраћају, има велики проценат оних са одређеним социјалним, односно социјално-демографским обележјима.

Социолошки чиниоци који могу имати утицаја на понашање возача могу бити:

- **место рођења и пребивалиште** - промена места боравка може битно да утиче на брзину прилагођавања у урбаној средини и на саобраћај уопште, односно на понашање возача у саобраћају;

- **школска спрема** - у везу се доводе возачи који су изазвали саобраћајне незгоде и ниво образовања. Наиме, велики је број оних возача који су изазвали саобраћајне незгоде са ниским образовним статусом. Претпоставка је да низак образовни статус има неповољан исход у саобраћају због споријег сналажења и овладавања све сложенијим ситуацијама у саобраћају;
- **неадекватна породична ситуација** - брачни статус има одређен утицај на стопу незгода, односно на безбедно учешће у саобраћају. Истраживања показују да самци имају вишу стопу незгода од ожењених мушкараца истих година старости. Стопа незгода неударних девојака прекорачује стопу ударних у свим старосним добима;
- **односи у породици** - у психологији личности је познато да конфликти у породици имају интензиван утицај како на формирање личности, тако и на радно понашање. Под утицајем несређених односа у породици возачи постају раздражљиви, теже се концентришу, чешће крше прописе итд;
- **радни статус** - незапослена лица која учествују у саобраћају су додатно оптерећена због социјалне несигурности и неизвесности, односно губе самопоштовање и понос;
- **међуљудски односи на радном месту** - међу ризичним возачима постоји велики проценат оних у чијој су радној средини нарушени међуљудски односи. Учестали конфликти на радном месту могу стресогено да делују на радну сигурност, а нарочито на менталне функције, што има за последицу повећану раздражљивост, агресивност, свадљивост, смањење пажње и осталих функција релевантних за безбедно управљање возилом;
- **економски статус** - сиромашни људи су више изложени ризику у саобраћају због слабијих и старијих возила, становања у деловима насеља са мањим интензитетом саобраћаја и лошијим елементима пута и сл.

Социолошки фактори и окружење стварају лица са различитим нивоом:

- мотивисаности,
- навика и склоности,
- дефинисаних ставова и
- других карактерних особина.



Друштво преко разних институција утиче на формирање социолошких особина возача. Посебан утицај имају ауто-школе, које кроз оспособљавање кандидата за возаче имају пресудан утицај у формирању васпитаног, образованог и вештог возача моторног возила.

### 2.3.1 Мотивисаност

Мотивисаност је битна компонента динамике личности.

Задовољавање одређених мотива је предуслов за стварање мотивисане личности за извршавање одређених задатака, па и безбедног управљања возилом у саобраћајном систему.

Ако нису задовољени биолошки, социјални, професионални или неки други зацртани циљеви, лице постаје демотивисано и за обављање свакодневних животних активности.

Мотивисаност за учешће у саобраћају изражава наклоност, емотивно-рационалан став према овој активности човека. Успешност учешћа у саобраћају зависи од заинтересованости самих учесника.

### 2.3.2 Стицање склоности и навика

У зависности од врсте утицаја друштвене средине, могу се створити позитивне или негативне склоности и навике понашања у саобраћају.

Утицај породице, васпитно-образовних институција и других субјеката у формирању навика, пресудан је за формирање личности возача, који на различите начине прилази решавању компликованих саобраћајних ситуација.

Процес формирања човека као учесника у саобраћају мора да буде сталан и континуиран, такорећи од рођења.

### 2.3.3 Формирање ставова

Ставови су посебно значајне динамичке особине личности који се стичу и формирају у току живота. То је трајни систем позитивног или негативног оцењивања и потребе да се предузме позитивна или негативна акција у односу на одређену саобраћајну или било коју другу ситуацију или појаву.

На формирање ставова посебан утицај имају друштвено-социјалне институције као што су: породица, васпитно-образовне установе, средства информисања и друге.

Ставови се тешко мењају, али ако постоји додатни интензивни утицај промењених или нових елемената (нове чињенице и знања,

накнадна обавештеност, пропагандна делатност, застрашивање санкцијама и сл., мењање ставова је могуће. Наравно, ставови могу да се мењају и у позитивном и у негативном смислу.

Друштво мора да утиче да се код учесника у саобраћају развија веровање и став у оправданост хуманог односа према другим учесницима у саобраћају, развоју саобраћајне културе и осталим позитивним животним вредностима.

### 2.3.4 Формирање карактерних особина

Утицај социолошких чиниоца је посебан и на формирање карактерних особина као што су:

- савесност,
- одговорност,
- поштење,
- себичност,
- моралности и др.

Породица и околина имају најзначајнији утицај на формирање ових карактерних особина. (Не каже се узалуд „с ким си, такав си“). Образовне и васпитне установе могу имати „корективни утицај“, а циљ им је да се ове особине промене на боље.

## 2.4 ЗНАЧАЈ ПРОЦЕНЕ САОБРАЋАЈНЕ СИТУАЦИЈЕ И НАЧИН ДОНОШЕЊА ОДЛУКА ВОЗАЧА

### 2.4.1 Општи ставови

При кретању возилом на путу возач непрестано мора да прати комплетну саобраћајну ситуацију и да брзину кретања свог возила прилагођава читавом низу чинилаца од којих зависи његова безбедност и безбедност осталих учесника у саобраћају. Перцепцијом возач прикупља информације са пута,



перманентно их обрађује и доноси одлуке о потребним активностима. У случајевима повећања броја информација, долази до умарања возача и један део информација не буде обрађен, што смањује безбедно управљање возилом и могућност брзе реакције на непредвиђене догађаје.

У саобраћајној психологији урађен је велики број истраживања са примарним циљем одређивања психолошких фактора који утичу на грешке возача у вожњи. Карактеристика локација са великим бројем саобраћајних незгода је што се на тим местима постављају велики или неуобичајени захтеви у односу на могућност возача да правовремено обради те информације. Неefикасне операције, грешке и незгоде се обично појављују тамо где је управљање информацијама теже. На местима где је сигнализација лошија, могућност за грешку и за неодговарајуће понашање возача се увећава.

Неодговарајућа мотивација, чини се, највећи је разлог за саобраћајну незгоду, али потенцијалне опасности на путу, посебно при већим брзинама, указују да је потребна брига и готовост. Ако се не претпостави да су људи много неразумни, неуспех мотивационих ставова у вези са смањењем броја незгода, указују да разлози могу да буду такви да чак и високо мотивисани људи често не успевају да избегну грешке. Основно откриће указује на то да морају да постоје други когнитивни (спознајни) механизми, тако јаки да могу да надвладају мотивацију као главни узрок грешака.

Највећи број грешака код возача јавља се због лоше интерпретације саобраћајних ситуација и због непажње. Узрок таквих ситуација су лоша пројектна решења која могу да збуне возача у доношењу одлука. Очекиваност је кључни фактор у доношењу одлука возача. Решења која нуди неуобичајен пројекат у саобраћају, косе се са очекивањем возача, повећавају захтеве и могућност грешке. Не смеју се очекивања возача изневерити и од њега захтевати неуобичајени и неочекивани маневри. На начин доношења одлука возача утиче даљина за доношење одлука, односно прегледност пута, комуникација возача и возила, возача и пута, возача и околине и међусобно. Возачи “читају” пут и околину. Битно је да возач у сваком моменту добија релевантне информације из околине како би донео исправну одлуку. Највећи број одлука учесник у саобраћају доноси на основу визуелне импресије, тако да су оштрина вида и максимална удаљеност јасног виђења условљени стањем чула вида. Дубина видног поља утиче на процену удаљености.



На брзину доношења одлука најкритичније утиче брзина којом око може да сакупља информације. При нормалној вожњи, када возач има и друге задатке, логична је брзина 1 - 1,5 обрада у секунди. Због тога је важно да појаве (знакови, сигнали, информације), буду временски и просторно раздвојене. Старост возача неповољно утиче на брзину перцепције, брзину адаптације и отпорност на заслепљивање светлима возила из супротног смера, односно на исправност и правовременост доношења одлуке.

Промена саобраћајних ситуација настаје услед промена карактеристика елемената саобраћајног система, што подразумева промене елемената пута и окружења, као и појаве других учесника у саобраћајном току. Ове промене могу да буду очекиване и предвидиве, али и изненадне и непредвидиве, што захтева различито реаговање возача на њих (благовремено, неблагоприятно или рефлексно).

Простор и време су елементи у којима се реализују све саобраћајне активности возача.

## 2.5 ОРИЈЕНТАЦИЈА ВОЗАЧА У ВРЕМЕНУ И ПРОСТОРУ

### 2.5.1 Оријентација возача у времену

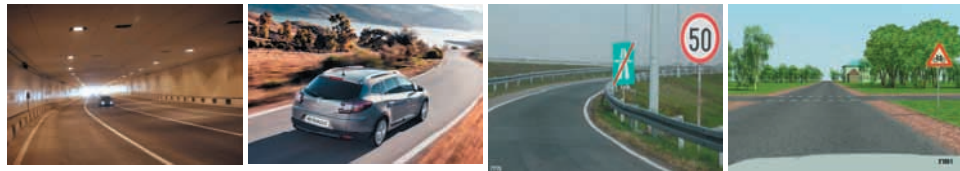
Савладавање простора је директно везано за време за које се одређене подужне или попречне величине могу савладати.

Возач мора да процени колико ће му времена бити потребно да изврши неку операцију са возилом у путном простору и окружењу. Ова процена је директно зависна од брзине којом се возило креће, али и од брзине којом се крећу други учесници у саобраћају на путу. Посебно је значајна добра процена потребног времена за савладавање операција које су директно везане за могуће конфликте са другим учесницима у саобраћају (претицање, скретање, заустављање и сл.).

Процена простора и времена је недељива. Добра процена времена и простора је предуслов за доношење добрих и прецизних одлука о начину управљања својим возилом и начину савладавања саобраћајне ситуације. Ово је директни услов за безбедно одвијање саобраћаја на путевима

### 2.5.2 Оријентација возача у простору

Простор у возилу је дефинисан габаритима возила и у њему се обављају функције руковања уређајима на возилу.



Путно окружење је простор у коме се одвијају функције опажања и одлучивања везане за савладавање трајекторије пута возилом којим управља возач. Добра оријентација возача у овом простору је најзначајнија, јер од ње зависи квалитет донесених одлука. Ова оријентација зависи од квалитета сакупљених података о овом простору, али и од психичке спремности возача да обради ове податке, што подразумева претходно знање и искуство и квалитетне психичке особине возача.

Оријентација у простору се врши у односу на све три осе пута и путног окружења: попречни, подужни и вертикални. При кретању возила веома је значајно правилно проценити попречно растојање и подужно одстојање између најистуренијих тачака возила и пута, возила и возила, возила и лица, возила и објеката на путу и сл. Наравно, у неким посебним саобраћајним условима је веома значајно да процените и вертикални просторни размештај и односе између возила и препрека и објеката на путу: висина надвожњака или грана од дрвећа, или дубина ударних рупа.

Прецизна процена димензија простора је веома тешка. Способност возача да што правилније процени ове величине зависи од свих психичких особина возача, психофизичког стања возача, али и од претходног знања и искуства у овој области. Ова процена зависи и од утицаја спољних фактора (утицај заслепљивања сунца или светала возила, утицај путног окружења и сл).

## 2.6 ОСНОВНИ ПСИХИЧКИ ПРОЦЕСИ И ЧИНИОЦИ КОЈИ УТИЧУ НА ПРОЦЕНЕ, ДОНОШЕЊЕ И СПРОВОЂЕЊЕ ОДЛУКА ВОЗАЧА

Објашњавање понашања човека у саобраћају, врсте и мере утицаја на то понашање и отпорност човека према овим мерама је сложен посао. Човек је сложено интегрисани мозаик наслеђа, урођених обележја, антрополошке структуре, физичких карактеристика, умних потенцијала, али и плод друштвених услова (околине) у којима се формирао.

Личност опредељује збир свих психофизичких особина човека, које су индивидуалне и различите код сваког појединца, јер су структуриране и обједињене на специфичан начин, дајући свакој личности печат психолошке индивидуалности. Психички стабилна и складно развијена личност је предуслов за безбедно учешће у саобраћају. У ком степену је нека личност способна да се прилагоди саобраћајним условима зависи од усклађености способности и особина те личности.

Сваки човек, па самим тим и возач, у току обављања своје улоге у саобраћајном систему пролази кроз низ психичких процеса који му омогућавају савладавање одређене саобраћајне ситуације.

### 2.6.1 Основни психички процеси возача

#### 2.6.1.1 Осећаји

Осећаји (или емоције) су човекове реакције на неки догађај. То је сложено психофизиолошко искуство стања ума одређеног бића, под унутрашњим и/или спољашњим утицајима. Осећање је афективни аспект свести који се испољава као један од основних психичких доживљаја радости, туге, пријатности и сл. Осећај је чист чулни утисак. То је најпростији, недељив елемент свести, који настаје као резултат дражења чулних органа.

Емоције су резултат међусобних утицаја биолошких карактеристика појединца (темперамент) и његовог социјалног учења. Емоције су под снажним утицајем културалних идеала.

Према усмерености и садржини, осећања могу бити: везана за чулно дражење, естетска, морална, везана за друге људе, везана за самооцену итд. Јачина осећања може да варира од сасвим слабог расположења одређене врсте до снажних афеката и необузданих страсти.

Емоције трају обично врло кратко, од неколико минута до неколико сати, док емоционално расположење може трајати данима, а емоционални поремећаји месецима и годинама (депресија, анксиозност).

Осећања могу бити позитивна (нада, срећа, задовољство, љубав и сл.) и негативна (љутња, туга, завист, мржња, стид, страх и сл.).

Емоције се препознају по: изразу лица, промени гласа, покретима тела и сл.





Љутња, страх, гађење, изненађење, срећа, туга

Осећања утичу на доношење закључака по било ком питању у животу, па и у процесу учествовања у саобраћајном систему. Неке емоције утичу позитивно, а неке негативно на доношење закључака. У саобраћају емоције утичу и на мотивисаност његових учесника.

### 2.6.1.2 Опажање

Опажање (перцепција) је процес који сензорним (осећајним) информацијама даје значење, повезује раније искуство и тренутно доживљавање, омогућава успостављање и одржавање унутрашње повезаности и јединства знања о важним деловима спољашњег света или стварности у целини.

Опажање представља сложен и активан процес тражења, одабирања, примања, обраде, организовања и тумачења разноврсних дражи које делују на чула и нервни систем.

Опажање је важан психички процес на основу којег организам непосредно упознаје важна својства појава и предмета у стварности.

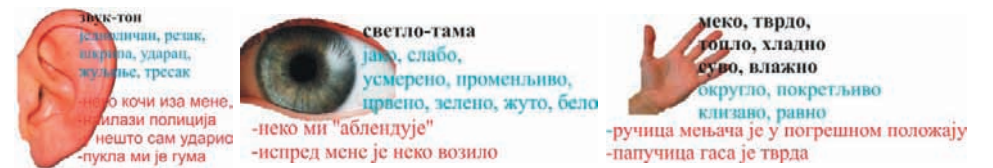
Елементи опажања су **осећај** (прост чулни податак који се односи на само једну особину предмета) и **опажај** (знање о тим простим чулним подацима који се односе на предмет у целини).



Осећаји и опажања добијени посредством чула вида, слуха и додира, код човека играју веома важну улогу у доношењу закључака у конкретним саобраћајним ситуацијама.

### 2.6.1.3 Представе

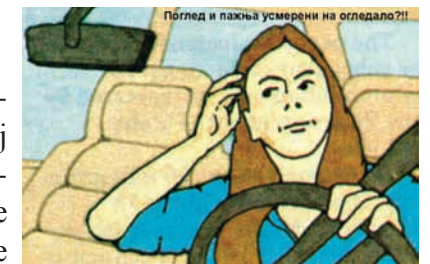
Представа је садржај свести који се јавља при сећању на раније опажени објекат. Код слабих дражи граница између опажања и представе је веома неодређена.



Код искусних возача представа може допринети да се позитивно и ефикасно реагује на саобраћајне проблеме, јер такав возач ствара реалнију представу о последицама, а самим тим доноси и правилније закључке о начину реаговања. Неискусни возачи могу да створе искривљене представе које могу утицати да се донесе одлука о неправилном реаговању на саобраћајну ситуацију.

### 2.6.1.4 Пажња

Пажња је вољна ментална усмереност и усредсређеност на одабран број релевантних елемената који имају средишње место у свести, уз занемаривање мноштва осталих, ирелевантних. То је





способност да се усмерите на битну информацију, а да искључите мање значајне мисли и осете.

Током процеса пажње повећана је напетост мишића, повећана циркулација крви у мозгу, ширење зеница и сл., чији је смисао бољи пријем дражи и јасније опажање.

Пажња је својство свих психичких процеса. Она има неколико својстава од којих су најважније усмереност и селективност. Усмереност је прилагођавање организма за бољи пријем дражи, а селективност последица јасније свести на дражи на које смо усмерили пажњу.

Поремећаји пажње јављају се као последица биолошких и органских дисфункција. Возач мора да има усмерену пажњу на саобраћајну ситуацију на делу пута и околине на који наилази, али селектујући, тј. бирајући оне елементе који су од значаја за савладавање саобраћајне ситуације. Возачима почетницима је потребно много више енергије да задрже овакву пажњу, јер искусни возачи веома брзо препознају потребне елементе на које треба да усмере пажњу током управљања возилом или уопште, током учествовања у саобраћају. Због тога возач инструктор мора почетно обучавање кандидата спроводити на полигону и ван места где се обавља интензиван саобраћај, све док кандидат не овлада техником војње да би могао да усмери пажњу на саобраћајну ситуацију, а не само на управљачке команде возила.

### 2.6.1.5 Мишљење

Мишљење је облик адаптивног понашања. Оно у основи представља увиђање односа и веза међу појавама у било ком процесу. Човек покушава да активно открије унутрашњу повезаност међу елементима, проблемима, као и ситуацијама како би решио проблем или задатак, односно да би сазнао суштину објективних чињеница до којих је дошао једноставнијим менталним функцијама као што су опажање, учење или памћење. Током мишљења успоставља се веза између прошлог учења и садашњег понашања.

Мишљење може бити:

- конкретно или апстрактно,
- продуктивно или непродуктивно,
- реално или имагинарно и
- критичко или стваралачко.

Закључивање и суђење су мисаони процеси којима долазимо до нових сазнања на основу постојећих, раније усвојених.

Закључивање може бити:

- индуктивно - од појединачног ка општем или
- дедуктивно - од општег ка појединачном.

Суд је резултат процеса закључивања.

Квалитет размишљања је веома значајан за доношење коначног става, односно суда о саобраћајној ситуацији. Мишљење је стварање везе између опажања, тј. створених опажаја и знања које се стиче учењем у претходном периоду, како би се створио правилан суд који би послужио за реаговање мозга наредбом одређеним органима задуженим за реаговање на возило, да би се саобраћајна ситуација успешно савладала. Ново искуство ствара ново знање које нам касније помаже у процесу новог мишљења и закључивања.



Како баш сада да ми се ово деси?  
Морам зауставити возило, али тако да не угрожавам друге.  
Да ли ми је резервна исправна? Само полако и све по реду, ...

### 2.6.1.7 Рефлекси

Рефлекс је ненамерни одговор организма на спољне и унутрашње дражи.

Основа сваког рефлекса је рефлексни лук, који се састоји од:

- пријемника подражаја,
- преносника подражаја,
- рефлексног нервног центра,
- моторног неурона и
- мишића или жлезда.

Како у основи тече ток рефлексне реакције?

Пријемник лоцира одређену промену, тј. подражај, и путем преносника (аферентни неурон) брзином од 100 m/s преноси га у рефлексни нервни центар (синапса). Из овог центра се путем моторног неурона (еферентни неурон), сигнал преноси до мишића или жлезда које адекватно регулишу на почетни надражај.

У саобраћају су рефлекси веома значајни. Подржани знањем и претходним искуством могу да допринесу квалитетном и брзом реаговању на саобраћајну ситуацију, али подржани страхом и неискуством могу негативно да утичу на решавање саобраћајне ситуације.

### 2.6.2 Основни психолошки чиниоци који утичу на процене, доношење и спровођење одлуке возача

Возач је лице које управља возилом, али и лице које има динамички организован психофизички систем, који одређује његово карактеристично понашање и његово карактеристично мишљење. Не постоје две идентичне личности.

Од садржаја личности, односно од психолошких чиниоца који чине личност, зависи и начин реаговања на процене и доношење одлука возача. Наравно, црта личности неће се увек испољити ни у сличним ситуацијама. Свака нова ситуација подразумева поновну процену ранијег понашања и прилагођавање новој ситуацији.

Возач је лице које је старосног доба за које се процењује да ли је психофизички зрело за обављање функције управљања возилом. Сматра се да је зрелост један од основних склопова особина личности који обезбеђује успешно решавање проблема уз минимум емоционалне дезорганизације, који обезбеђује усклађеност развојних потенцијала и постигнућа уз вођење рачуна о потребама других, те нормама и вредностима средине којој човек припада.

На процене и доношење одлука највише утиче:

- претходно знање и искуство,
- опажајне способности чула (чуло вида посебно значајно),
- психомоторне способности (тачност и брзина реаговања, координација покрета) и
- интелектуалне способности (успешно савладавање сложених активности).

## 2.7 ВРЕМЕ РЕАКЦИЈЕ, ПАЖЊА И УМОР ВОЗАЧА

### 2.7.1 Време реаговања

Време реаговања у саобраћајној ситуацији је време које прође од тренутка уочавања опасног догађаја на који возач реагује, до тренутка одговора возача неком од команди возила. На пример, време реаговања кочењем на појаву критичне ситуације, тј. опасности, је време које протекује од момента уочавања опасности до момента успостављања кочења (стављања ноге на педалу кочнице). Време реаговања није исто за све возаче, а мења се и код сваког возача зависно од сложености саобраћајне ситуације и стања возача.

Време реаговања је скуп времена потребних да се:

- опази и схвати опасност, односно да се у свести обради информација и створи слика о врсти и величини опасности,
- донесе одлука о начину избегавања саобраћајне незгоде (кочењем, скретањем возила у страну или комбиновано), и времена да се наредба за покретање руку или ногу пренесе из централног нервног система на мишиће, и
- премести нога са педале гаса на педалу радне кочнице ради успостављања кочења.



Приказ тока заустављања аутомобила кочењем којим возач реагује на појаву опасне препреке на путу испред аутомобила

Просечно време реаговања за одморног и трезног возача креће се између 0,3 и 0,8 s. Време реаговања се продужава услед утицаја одређених унутрашњих или спољних фактора на психичко стање возача. Већа сложеност саобраћајне ситуације, премореност и физичка исцрпљеност возача због дуже, напорне вожње, узимање алкохола, психоактивних лекова или дрога, недовољна концентрација возача на околну саобраћај, већа старост возача, имају за последицу продужавање времена реаговања. Пут који возило пређе за време реаговања возача (тзв. „психичка секунда“), назива се пут реаговања и то је први део пута заустављања возила. Пут реаговања биће утолико краћи, уколико је време реаговања возача краће, а брзина кретања возила мања и супротно. Особине и стање коловоза и пнеуматика, односно стање кочница, нису од утицаја на дужину пута реаговања возача. Важно је нагласити да у времену реаговања возача, тј. док возило прелази пут реаговања, оно наставља да се креће не смањујући брзину, јер возач још увек није преузео ништа што би имало било каквог утицаја на возило.

### 2.7.2 Пажња

Пажња је ментална усмереност на одређене предмете или догађаје. Она може бити хотимична (намерна) и нехотимична (самонастала). Према степену усмерености, пажња може бити концентрисана (усредсређена) или дистрибуирана (подељена). Обим пажње је ограничен и број ствари на које се може обратити пажња истовремено је (7+), или (-2). Поред ограничености обима пажње, мора се водити рачуна и о ограничености поља пажње. Што је поље пажње веће, то је опажање неодређеније и обрнуто. При већој брзини кретања возила, возачу остаје мање времена за осматрање саобраћајне ситуације, па многи елементи који утичу на безбедност могу остати незапажени. Возачи почетници морају се систематски увежбавати да усмеравају пажњу на оне делове видног поља који су од значаја за саобраћајну ситуацију. Смањење брзине кретања возила повећава потребно време за опажање важних елемената саобраћајне ситуације. Возач почетник треба да се вежба усмеравању свести на оно што је важно у саобраћају.

На пажњу утичу многи спољни и унутрашњи фактори. Просторни размештај возила и објеката на путу и путном окружењу, утицај осветљења (природног или вештачког), утицај метеоролошких прилика или понашање других учесника у саобраћају, су спољни фактори који могу да утичу на ниво пажње. Мотивисаност, знање и искуство, умор и други

психолошко-социјални фактори, су унутрашњи фактори који утичу на ниво пажње. Они могу утицати на схватање саобраћајне ситуације и на возачеву спремност и време реакције.

У вожњи, мисли возача и његова чула требало би да буду усмерена само на вожњу. Особе, ствари или дешавања скрећу пажњу возача.

Да би остао концентрисан и фокусиран (усмерен) на вожњу, возач би требало да стално проверава/прати целокупну саобраћајну ситуацију, не дозволи да му пажњу заокupi само једна ствар, стално предвиђа шта може да се деси и планира своје поступке, заустави своје возило уколико жели да користи телефон или други електронски уређај, заустави возило и постара се за ствар која му одвлачи пажњу од вожње, као што је проверавање мапе, одабир најбоље руте, бирање музике коју ће слушати и слично, стави до знања својим сапутницима да мора своју пажњу да усмери на вожњу и да га не ометају у управљању возилом.

Истраживања показују да употреба мобилног телефона значајно повећава ризик од саобраћајне незгоде. По закону, возач за време вожње не сме да користи мобилни телефон и друге уређаје за комуникацију уколико нема, односно не користи опрему која омогућава телефонирање без ангажовања руку. Чак и у ситуацијама када користи ову опрему, уколико треба да обави телефонски разговор безбедније је да то уради док не вози.

### 2.7.3 Умор

Умор је један од врло значајних фактора ризика за безбедну вожњу, а посебно је значајан код професионалних возача. Под умором се у ширем смислу сматра опадање радног учинка после продуженог непрекидног извођења физичке или менталне активности, а који се отклања одмором. Умор је реч која описује осећај поспаности, замора или исцрпљености. То је стање када тело опомиње да треба да стане да се одмори или одспава. Најбољи начин да возач избегне умор јесте да се наспава пре него што крене, а уколико већ вози и осећа умор, треба да стане и одмори се.

Одраслом човеку је потребно 8 сати спавања за нормално обављање животних активности, док је младим људима (на пример тинејџерима), потребно више од осам сати спавања. Када се смањи број сати спавања ноћу, акумулира се недостатак сна и умор који се једино може надокнадити спавањем. Умор такође зависи и од тога колико дуго возач већ није спавао. Уколико је период без сна дужи од 17 сати, знатно се повећава ри-

зик од појаве умора. Појава умора је и у вези са периодом у коме је возач навикао да спава, што је за већину људи обично ноћу. Ризик од саобраћајне незгоде изазване умором је неколико пута већи у периоду између 22 и 6 часова, јер је то време када организам има биолошку, природну потребу за сном. Када се поремети нормалан ритам спавања то изазива умор, па је зато при вожњи ноћу или рано ујутру ризик од умора повећан.

Постоје две врсте умора: објективни умор (стварни умор) и субјективни (ментални умор). Знаци психичког замора су поремећај основних психичких функција: поремећај осећаја, пажње, мишљења и понашања у вожњи. Знаци физичког замора су: општа малаксалост, поспаност, бол у леђима, вратној кичми и на појединим групама мишића. Треба знати да психички и физички замор нису строго одвојени. Они углавном удружено дејствују и у таквим ситуацијама најбољи лек је одмор.

Након дуже вожње код возача долази до појаве умора, који смањује концентрацију возача, доводи до успореног или погрешног реаговања, смањује оштрину вида и др. Уморан возач постаје поспан, нерасположен и раздражљив. Конзумирање веће количине хране, неповољна температура у кабини возила, недостатак свежег ваздуха, психичка напетост и монотона вожња, поспешују појаву умора. Такође и неповољни услови средине (бука, вибрације, повишена температура у кабини, лоше здравствено стање, заслепљеност - дању сунцем, ноћу фаровима возила из супротног смера или других извора светлости), доводе до појаве замора.

Умор је повезан и са појмом будности. Под будношћу се подразумева једно карактеристично стање (физичко и ментално) спремности, да се одговори на одређене важне промене значајне за безбедну вожњу. Будност је нарочито важна у ситуацијама у којима владају монотони услови као што је, на пример, вожња на аутопуту са малим обимом саобраћаја. При дужим монотоним, једноличним задацима, човеку је тешко да одржи потребан степен будности и појављује се специфична врста умора која доводи до опасности да се не опазе, тј. да се пропусти неки важни сигнали. Пошто опадање будности представља специфичну врсту умора, одмор представља ефикасан начин да се степен будности обнови и доведе на потребан ниво.

### 2.7.3.1 Знаци умора

Умор знатно умањује способност концентрације и доношења одлука, успорава време реаговања на ситуације, па су неки ефекти умора подједнако опасни као и ефекти алкохола за безбедну вожњу. При во-

жњи треба обратити пажњу на прве знаке умора: зевање, лошу концентрацију, уморне или болне очи које пецкају, узнемиреност, успорено реаговање, осећај досаде, раздражљивост, мање учестале а веће корекције у управљању воланом, пропуштање да се региструју саобраћајни знаци, проблем да се возило задржи у саобраћајној траци. Поспаност, изненадно падање главе услед слабљења тонуса вратних мишића, невољно склапање очију на неколико секунди и тешкоће да се присети неколико последњих превезених километара, су позни знаци умора на чију појаву одмах треба зауставити возило и одморити се.

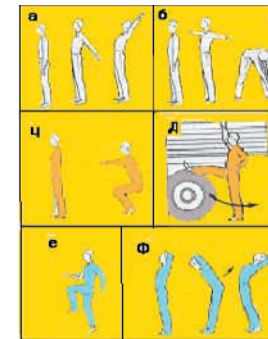
Иако се на отклањање симптома умора може утицати узимањем разних стимулатора (на пример узимање кафе) или дефицитарних материја (на пример уношење течности), најбољи и једини ефикасан начин за отклањање умора јесте одмор.

### 2.7.3.2 Мере за отклањање умора

Знаци умора могу се јавити и после краће вожње, што зависи од тога да ли је човек сео за управљач одморан или већ са одређеним степеном замора, болестан или је лоше стање пута и саобраћаја, што доводи до бржег замора возача. Возач који живи здравим начином живота, који се добро одмори и наспава пре него што седне за волан, прве знакове умора осетиће након 4-5 сати вожње. Ситуација је другачија ако се човек спрема да пође на пут, а од самог почетка вожње нису испуњени сви услови за безбедну вожњу.

Заблуда је да поједини лекови или кафа могу отклонити умор. Дејство кафе, односно кофеина који кафа садржи, је краткотрајно и може заварати возача умањујући му осећај умора, а да промене које су настале у мозгу, крви и мишићима као последица замора и даље остају.

Пошто се ризик од појаве умора повећава са повећањем времена проведеним у вожњи, правилно распоређено коришћење пауза у вожњи



има најповољније ефекте. Да би се смањило умор, препоручљиво је на свака два сата вожње направити паузу од 15 минута. Са појавом првих симптома умора треба прекинути вожњу. Паузе у току вожње треба да буду испуњене шетњом на чистом ваздуху, лаганим трчањем и вежбама, као и, на пример, разговором о некој омиљеној теми, певањем или свирањем, који би опустили возача. Код возача се замор манифестује поспаномшћу,



лаганим тоњењем у сан, престанком дејства на управљачке уређаје возила и на крају може резултирати и саобраћајном незгодом. Саобраћајне незгоде настале на први поглед из необјашњивих разлога (прелазак возила на супротну саобраћајну траку, скретање са пута, налет на возило и др.), могу настати као последица наступања сна под дејством умора.

**УМОР НАСТАЈЕ ПОСТЕПЕНО, А ПОСЛЕДИЦЕ И ЗНАЦИ УМОРА ЈАВЉУЈУ СЕ ИЗНЕНАДА И НЕПРЕДВИДИВЕ СУ!**

Корисни савети за избегавање возачког умора: наспавати се пре вожње, избегавати да се на дугачак пут креће увече или ноћу, избегавати вожњу између 22 часа ноћу и 6 часова ујутру када је нормално време за спавање, кад год је могуће смењивати се с другим возачем у вожњи, на свака два сата правити паузу од 15 минута, када се приметите први знаци умора треба стати и одморити се, јести лагане оброке уместо тешке хране, пити доста воде, јер дехидрација организма поспешује умор.

**УМОР СЕ ОТКЛАЊА САМО ОДМОРОМ!**

## 2.8 ПРОМЕНЕ КОД ВОЗАЧА КОЈЕ НАСТАЈУ УСЛЕД КОРИШЋЕЊА АЛКОХОЛА И/ИЛИ ДРУГИХ ПСИХОАКТИВНИХ СУПСТАНЦИ ЧИЈА ЈЕ УПОТРЕБА ЗАБРАЊЕНА ПРЕ И ЗА ВРЕМЕ ВОЖЊЕ

### 2.8.1 Утицај на способности и понашање возача

Значајно место на листи узрока саобраћајних незгода годинама узимају незгоде које су изазвали возачи под утицајем алкохола. Статистика упозорава на знатну друштвену опасност коју узрокује алкохол у саобраћају и неодложну потребу да се друштво супротстави свим расположивим средствима.

Треба нагласити да алкохол не делује подједнако на сва лица, нити на исту особу у различитим околностима. Концентрација алкохола у крви зависи од бројних фактора: количине алкохола која се конзумира, брзине конзумирања, количине хране која се већ налази у желуцу, врсте

алкохолног пића, пола, телесне тежине, стања јетре, лекова, генетике и толеранције организма на алкохол. Иста количина алкохолног пића конзумирана за време јела, делује слабије и спорије него да је попијена на празан стомак. Брзо попијена одређена количина алкохолног пића деловаће јаче и брже него ако се та иста количина конзумира дуже време. На физички слаба лица, с мањом телесном тежином или на особе женског пола, иста количина алкохолног пића деловаће јаче и брже него на особу с већом телесном тежином.

Концентрација алкохола у крви изражава се у промилима или милиграмима по милилитру, или грамима по килограму. Ниво алкохола у крви од 0,3‰ значи да један литар телесне течности садржи 0,3 грама алкохола.

Досадашња испитивања код нас и у свету упућују на то да уживање алкохола макар и у „умереним“ количинама, изазива смањење пажње, повећава варљиве осећаје сигурности, продужава време реаговања возача и смањује самоконтролу и у чврстој је вези са повећањем броја саобраћајних незгода.

За разлику од хране, алкохолу није потребна претходна разградња, па зато врло брзо, већ после свега 2 до 3 минута времена након што је конзумирана прва количина алкохолног пића, алкохол доспева у крв. Највећа концентрација алкохола у крви постиже се после 40 до 60 минута након његовог узимања, када се сва унесена количина алкохола већ налази у крви и почиње да струји по организму.

За разлику од апсорпције која је брза, елиминација је спора па одстрањивање алкохола из организма траје дуже. У просеку се узима да се за један сат из организма елиминише 0,1 до 0,12‰ код жена, односно од 0,1 до 0,15‰ код мушкараца.

Алкохол негативно делује на основне перформансе битне за извршење возачких задатака, и то на:

- **централни нервни систем** (алкохол делује омамљујуће на нервни систем);
- **перцепцију** (алкохол оштећује функционисање свих чула: вида, слуха и др.);
- **обрадну информацију** (вештина обраде информација од стране мозга слаби и при ниском нивоу концентрације алкохола у организму);
- **психомоторне способности** (реакциона ефикасност, као задња карика у комплексном процесу реаговања на захтеве саобраћајних ситуација, упадљиво је оштећена);



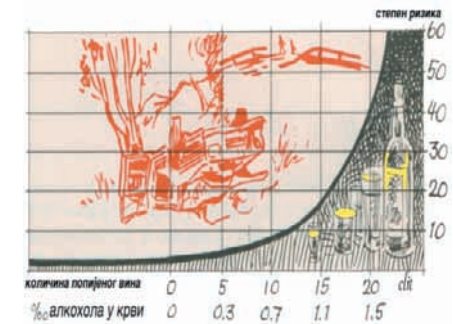
- **визуелно моторну координацију** (координација између видног опажања и покрета екстремитета је упадљиво оштећена, тј. смањена је могућност усклађеног реаговања);
- **психичку структуру личности** (најпре паралише центре локализоване у кори великог мозга за који су везане функције критичности и самоконтроле, након чега долази до низа поремећаја у квалитету и квантитету мисаоних процеса);
- **пажњу, схватање и расуђивање** (квалитет и обим пажње су оштећени, расте самопоуздање и самоувереност и то у упадљивој противречности са опадањем психофизичких способности, опадају опрезност и осећај одговорности);
- **разум и контролу понашања** (алкохол даје храброст, уклања страх, ствара еуфорију и ослобађа агресивност. Разводњава осећања хуманости, друштвене и моралне одговорности);
- **мали мозак** (посебно је изложен токсичном дејству алкохола, што је опасно с обзиром на то да је он један од центара за одржавање равнотеже) и др.

Све функције организма алкохолисаног лица слабе, а најтеже је погођен мозак због бржег и дуготрајнијег деловања алкохола. Негативна последица ослабљених функција организма запажа се у измењеном понашању, схватању, критичности и смањеној способности одлучивања и расуђивања. Док трезан возач реагује на опасност између 0,75 и 1 s, време реаговања возача под утицајем алкохола износи и до 2 секунде. Трезан возач види саобраћајни знак на удаљености од готово 140 m, пијан возач на удаљености од 112 m, а мамуран тек на 100 m. Слично је и са слухом. Трезан возач чује возило на удаљености од приближно 340 m, пијан на удаљености од 203 m, а мамуран тек на 104 m.



У следећој табели су дата времена реаговања алкохолисаних возача:

% алкохола у крви	% продужења времена реаговања	Просечно време реаговања (s)
До 0,6	0	0,80
1,0	29	1,03
1,2	38	1,10
1,4	54	1,23
1,6	71	1,37
1,8	84	1,47
2,0	88	1,50
3,0	96	1,57



Алкохол смањује визуелну активност, као и способност разликовања боја, нарочито уколико је комбинован са неким другим отровом, на пример дрогом, дуваном или угљен-моноксидом.

Алкохол дејствује на емоције и изграђене ставове више него било шта друго. Он такође смањује способност за доношење исправних одлука, за предвиђање опасних ситуација, као и способност нормалног просуђивања дате ситуације.

Повећани ризик да изазову саобраћајну незгоду са тешким последицама имају возачи који возе под дејством алкохола. Тај ризик се повећава за 40 пута код алкохолисаниости од 1,5 mg/ml у односу на возаче који немају алкохола у крви, или за око 35 пута у односу на оне који имају дозвољену концентрацију од 0,30 mg/ml алкохола у крви.

Алкохолисани возачи су проузроковачи најтежих саобраћајних незгода, а за такво угрожавање саобраћаја изричу се најтеже казне (казне затвора са одузимањем возачке дозволе и упућивање на здравствени контролни преглед и проверу оспособљености за управљање возилом). Осим ризика да се саобраћајна незгода догоди, конзумација алкохола има и велики утицај на озбиљност повреда. Алкохол повећава ризик и код других учесника у саобраћају, а посебно код пешака, возача трактора и бициклиста.

Ниво небезбедности лица под утицајем алкохола зависи од концентрације алкохола у крви. Испитивање понашања људи при различитим концентрацијама алкохола, показује следеће:

- и при мањој концентрацији од 0,50 mg/ml јавља се благи осећај еуфорије, опуштања и задовољства, почиње слабљење способности процењивања, сужава се видно поље, као и опадање слушног прага;
- између 0,50 mg/ml и 1 mg/ml алкохола у крви јавља се психолошка умртвљеност скоро свих система, смањена пажња и спремност, успорене реакције, ослабљена координација и слабљење мишићне снаге, повећање узнемирености, смањење стрпљења. Услед смањене самокритичности возач то показује „храбром“ вођњом која превазилази његове стварне способности;
- при концентрацији 1 - 2 mg/ml алкохола у крви, јавља се нејасан говор, као и повраћање, нарочито ако је ова граница концентрације у крви постигнута веома брзо. Долази до погоршања функција чула слуха и вида, укључујући смањену свесност спољне ситуације. Постоји потпуна неспособност за управљање моторним возилом;
- при концентрацији између 2 - 3 mg/ml алкохола у крви, лице је опијено, што се уочава у тешком ходању и неспретности у покретима. Речи се тешко и нејасно изговарају, пажња је јако површна и краткотрајна, а повремено се и у потпуности губи. Предмети се често дупло виде, долази до поспаности, а човек бива појачано склон свађама, тучи и другим видовима насиља;
- при концентрацији између 3 - 4 mg/ml алкохола у крви, све функције су јако ослабљене, па долази до дубоког сна. Јавља се код особа мање толерантних према алкохолу и кома, па чак и смрт;
- концентрација између 4 - 5 mg/ml је стање тешког тровања алкохолом, с дубоком несвестицом и смртном опасношћу која настаје обично услед престанка дисања при алкоholeмији од 4,0‰ и више. Смртне дозе су различите код сваког човека.

Возач не сме да управља возилом у саобраћају на путу, нити да започне управљање возилом ако је под дејством алкохола. **бр. 86**

Професионалним возачима није дозвољено конзумирање алкохола пре ни за време војње. Најбоље је ако ова лица уопште не конзумирају алкохолна пића.

Сматра се да су под утицајем алкохола она лица код којих се утврди концентрација алкохола изнад 0,3 промила, тј. 0,30 mg/ml. **бр. 87**

У закону је градиран степен алкохолисаности на:

- до 0,30 mg/ml – блага алкохолисаност,
- више од 0,30 mg/ml до 0,50 mg/ml – умерена алкохолисаност,
- више од 0,50 mg/ml до 1,20 mg/ml – средња алкохолисаност,
- више од 1,20 mg/ml до 1,60 mg/ml – тешка алкохолисаност,
- више од 1,60 mg/ml до 2,00 mg/ml – веома тешка алкохолисаност,
- више од 2,00 mg/ml – потпуна алкохолисаност.

Изузетно од наведеног, када учествује у саобраћају не сме да има у организму психоактивних супстанци или алкохола или да показује знаке поремећаја, које су последица конзумирања алкохола и/или психоактивних супстанци:

- возач моторног возила које је регистровано за превоз више од осам лица, осим возача, односно чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg,
- возач моторног возила који обавља јавни превоз лица, односно ствари,
- возач возила којим се превозе опасне материје, односно врши ванредни превоз,
- возач возила категорије А1, А2, АМ и А,
- инструктор војње,
- кандидат за возача током практичне обуке и полагања практичног дела возачког испита,
- возач са пробном возачком дозволом,
- лице које надзире возача са пробном возачком дозволом,
- испитивач на практичном делу возачког испита,
- возач возила са правом првенства пролаза и возач возила под пратњом.



Контрола алкохолисаности биће све чешћа, а санкције све оштрије

На анализу крви и мокраће мора се упутити возач који пориче да има алкохола у организму и возач који сам захтева да му се уради анализа крви и мокраће. Ако се испитивањем утврди да возач има алкохола у организму, трошкови анализе алкохолисаности терете возача. Ове анализе могу обављати здравствена и друге организације или органи који располажу техничком опремом и стручним кадром.

### Утицај лекова и дрога

Као општу ознаку упозорења, лекови који утичу на способности за вожњу имају на паковању утиснут црвени или црни троугао. Осим овако обележених лекова, због тога што људи могу различито реаговати на лекове, није увек могуће са сигурношћу предвидети како ће одређени лек утицати на способности за вожњу. Због тога је веома важно прочитати упутство за коришћење одређеног лека, чији обавезни део морају бити и информације о томе да ли лек утиче на способности за вожњу. Ове информације се обично налазе у деловима упутства о утицају на психофизичке способности, утицају на способност управљања возилима и машинама или делу упутства које се односи на посебна упозорења. Наравно, најбоље је увек се саветовати са фармацеутом и лекаром који је лек и преписао.

Неки од „свакодневних“ лекова, који се купују без рецепта, као што су лекови против главобоље, прехладе и грипа, имају у себи супстанце са стимулативним ефектом, а које могу изазвати лажан осећај будности и вртоглавицу. Посебно треба обратити пажњу на лекове за спавање, за умирење, против болова, лекове за регулисање крвног притиска, лекове за дијабетес и лекове против алергија.

Не постоји безбедна и нешкодљива дрога. Дрога утиче на нервни систем на такав начин да је то неспојиво са безбедним понашањем у вожњи. Веома често возачи који су под утицајем дроге и не схватају да су им способности за вожњу промењене, а чак и када возачи имају утисак да су ефекти дроге прошли, она и даље има утицаја на њихово понашање у вожњи.

Ефекти дроге могу бити веома различити за различите особе, као што се и код исте особе могу разликовати од прилике до прилике. Ефекти дроге, између осталог, зависе од: врсте дроге, количине, квалитета, начина конзумирања, толеранције на одређену супстанцу, особе која конзумира дрогу (тежина, старост, стање физичког и менталног здравља), контекста у којем се конзумира дрога, као што су време дана или ноћи, локација, да ли се конзумира појединачно или у друштву са другима, итд.

Дроге као и алкохол смањују могућност просуђивања и критичност, а продужавају време реаговања. Посебно је фатална за безбедну вожњу комбинација дроге и алкохола. Међутим, и конзумирање саме дроге је врло опасно.

Ефекти дрога на способности за вожњу се разликују зависно од врсте дроге. Употребом канабиса (марихуане), корисник постаје „устондиран“ и осећа еуфорију, опуштеношћу и летаргију, време реакције се продужава, координација и памћење слабе. Због ових ефеката, возач није у стању да на потребном нивоу извршава сложене задатке у вожњи, као што су задаци у којима се од возача захтева да дели пажњу на више ствари. У комбинацији са алкохолом, канабис доводи до додатних негативних ефеката у смислу умањења способности за вожњу, зато што се ефекти алкохола и марихуане међусобно појачавају.

Стимулишуће дроге као што су амфетамини, екстази и кокаин, доводе до осећања узбуђености и веће енергичности, што може довести до повећања самопоуздања и агресивније и брже вожње. Возачи - корисници ове врсте дрога, такође возе ризичније, док у исто време слаби њихова контрола над возилом.

Иако се ефекти дроге на понашање разликују зависно од врсте дроге, може се закључити да наркотици генерално негативно утичу на: будност, пажњу и концентрацију возача, јасан вид, физичку координацију, брзину реакције, способност да се доносе правилне одлуке под притиском.

Као и код алкохола, полиција контролише возаче и на присутност дрога. Тестирање ће се вршити путем „дрегер драг теста“, којим се анализира испљувак и на екрану малог рачунара за само 15 минута добија резултат који показује коју је врсту дроге возач конзумирао. Тест препознаје пет врста дрога: опијате, као што су хероин или кокаин, затим амфетамине, канабис и бензодиазепине. На лицу места штампа се извештај који садржи врсту и количину конзумиране дроге.



## 2.9 ПСИХОФИЗИЧКИ УСЛОВИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ВОЗИЛОМ КОЈИ МОРАЈУ ИСПУЊАВАТИ ВОЗАЧИ И НАЧИН УТВРЂИВАЊА ИСПУЊЕНОСТИ ТИХ УСЛОВА У САОБРАЋАЈУ НА ПУТУ

Возач може да управља возилом ако испуњава одређене, законом прописане психофизичке услове за управљање одређеном категоријом возила. Здравствени услови које возачи моторних возила морају да испуњавају за управљање моторним возилом (телесна и душевна

способност), утврђују се према врсти и степену телесног - душевног стања, обољења, повреде и оштећења, као и према категорији моторног возила којим возач управља.

Када је здравствена способност у питању, возачи се према категорији моторних возила разврставају у две групе, и то:

- возачи моторних возила категорија А, А1, А2, АМ, В, В1 и ВЕ, којима управљање возилом није основно занимање, тј. такозвани возачи аматери и
- возачи моторних возила категорија А, А1, А2, АМ, В, В1, ВЕ, С, С1, С1Е, СЕ, D, D1, D1Е и DE, којима је управљање моторним возилом основно занимање, тј. возачи професионалци.

Здравствена способност возача утврђује се прегледом пред лекарском комисијом коју чине специјалисти из разних области, али најчешће из области: медицине рада, офтамологије, психологије и психијатрије.

Ако лице испуњава прописане услове, издаје му се уверење о здравственој способности, тзв. лекарско уверење. Лекарско уверење кандидат за возача мора имати код себе за време практичне обуке, а потребно је и за полагање возачког испита.

Возачи који управљају моторним возилом, односно скупом возила којима се обавља јавни превоз, инструктори вожње, као и други возачи којима је управљање моторним возилима основно занимање, морају се подвргнути здравственом прегледу ради утврђивања психофизичке способности за возача у року који не може бити дужи од три године, а за њих су прописани и строжији здравствени услови него за возаче аматере.

Здравствени услови које морају да испуњавају возачи односе се на психолошка, психијатријска и неуролошка стања и обољења, стања и обољења органа вида, равнотеже и слуха, срца и крвних судова, респираторног система, гастроинтестиналног и уринарног система, ендокриног система, крвног система, обољења коже и стања и обољења коштаног система и локомоторног апарата.

Осим у случајевима када не испуњава услове о здравственој способности која се утврђује здравственим прегледом, возач не сме управљати возилом у саобраћају и када је у толикој мери уморан, односно болестан, или је у таквом психичком стању да није способан да безбедно управља возилом, као и уколико је под дејством алкохола и/или психоактивних супстанци.

Возач, односно инструктор вожње за кога се посумња да због психофизичких сметњи, односно недостатака, није у стању да безбедно управља возилом, упућује се на контролни здравствени преглед.

Уколико се возач, односно инструктор вожње, не подвргне контролном здравственом прегледу у одређеном року, надлежни орган ће му одузети возачку дозволу, односно дозволу (лиценцу) за инструктора.

Чак и обичне болести као што је прехлада или грип, могу утицати негативно на способности за вожњу. Поједини лекови који се добијају на рецепт или се купују у слободној продаји могу изазвати поспаност или успорити време реаговања возача, па уколико је возач болестан и сматра да болест може утицати на његову способност за вожњу, треба да се посаветује са својим лекаром да ли је безбедно да у таквом стању вози.

## 2.10 ВРЕМЕ УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ У САОБРАЋАЈУ НА ПУТУ И ОДМОРИ ВОЗАЧА

### 2.10.1 Време управљања

Код возача аматера није прописано ограничење о времену трајања управљања возилом.

Код возача професионалаца, за које се сматра да имају посебну одговорност јер управљање возилом врше као основну делатност, постоје законска ограничења у дужини управљања возилом.

Возач који управља теретним возилом чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg, скупом возила чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg или аутобусом, не сме у току од 24 сата управљати тим возилом дуже од 9 сати.

Укупно време управљања возилом не сме прећи 90 сати у раздобљу од две узастопне недеље. Возач аутобуса, тролејбуса и трамваја у јавном градском превозу путника, сме управљати возилом најдуже (8) сати, уз услов да на полазним стајалиштима има прекид вожње од најмање пет минута.

### 2.10.2 Прекид управљања ради одмора

Прекид управљања возилом је веома значајан и за возаче аматере и за возаче професионалце. Возачи аматери треба да начине прекид управљања возилом у оном моменту када осете да нису психофизички спремни да реагују на одређене проблеме у саобраћају, односно кад



осете да не могу безбедно до учествују у саобраћају. Прекид управљања возилом се врши ради одмора.

Значај јавног превоза је препознат, те је законом прецизно прописан начин прекида управљања возилом.

Возач возила, односно скупа возила, мора након 4 сата и 30 минута управљања возилом направити паузу (прекид управљања возилом ради одмора), у трајању од најмање 45 минута. Ову паузу возач може користити тако да направи више пауза у трајању од по најмање 15 минута распоређених током вожње, с тим да време управљања не сме бити дуже од 4 сата и 30 минута.

Током свака 24 сата возач аутобуса, тролејбуса и трамваја у јавном градском превозу путника, мора имати непрекидан одмор од најмање 11 сати. Када се у управљању возилом смењују два возача и ако се у возилу налази лежај који омогућује једном од њих одмор у лежећем положају, сваки возач мора имати непрекидни одмор у трајању од осам сати током сваких 30 сати путовања. Одмор возач мора користити ван возила или у возилу када се оно не креће. Током недеље возач мора имати најмање један непрекидан одмор од најмање 45 сати.

### 2.10.3 Време вожње у току једног дана

У току једног дана време вожње се ограничава. То се чини ради обезбеђења веће безбедности у саобраћају и заштите самих возача, јер им се омогућава да се после вишечасовне напорне вожње одморе и припреме за наредни дан. Само довољно дуг и квалитетан одмор омогућава да возач наредног дана безбедно управља возилом и да не доводи у опасност себе и остале учеснике у саобраћају.



Возачима је дозвољено да у току једног дана могу возилом да управљају 9 часова или са продужетком од 1 часа, али са организацијом одмора између вожње од 4,5 часова, у трајању од 45 минута. Време између два дневна периода одмора или између дневног и седмичног периода одмора, распоређује се на начин показан на сл. 1.



### 2.10.4 Време вожње у току седмице

Максимално дозвољено време вожње у току периода од две седмице износи 90 часова. На основу овога ограничења произилази да просечно време вожње у току једне седмице износи 45 часова.

У току једне седмице возачима је дозвољено да возе највише 6 дана, а након тога морају да имају седмични одмор. Како возачи у току једног дана могу да возе максимум 9 часова, а дозвољено им је да два пута у току једне седмице продуже време вожње на 10 часова, произилази да у току једне седмице возач може да вози највише 56 часова. Ако возач у току једне седмице вози максимално дозвољено време вожње (56 часова), он следеће седмице може да вози највише 34 часа, јер се мора поштовати двоседмично ограничење времена вожње од 90 часова.

### 2.10.5 Паузе током вожње

Вишечасовно управљање возилом производи замарање возача, па су зато у току вожње возачи обавезни да праве паузе ради одмора. У краћим временским интервалима од прописаног најдужег интервала вожње (4,5 часа), возачи могу да праве дуже паузе од прописаних и да праве већи број пауза, при чему морају поштовати најмање време трајања једне паузе. Након 4,5 часа вожње возач мора да направи паузу од најмање 45 минута, осим ако није започео период одмора. Ова пауза може се заменити са две паузе од 15+30 минута, при чему су ове паузе распоређене у оквиру периода вожње од 4,5 часа или одмах после периода вожње на начин да укупан збир пауза током четвороипочасовног периода вожње износи најмање 45 минута (сл. 2). За време ових пауза возач не сме обављати било какав други посао. Кад возилом управљају два или више возача, док један возач управља возилом, други чланови посаде возила могу да користе паузу у возилу. Ове паузе не могу се сматрати дневним одмором.



Уколико укупно радно време траје између 6 и 9 часова, време трајања паузе мора бити најмање 30 минута, а ако укупно радно време траје преко 9 часова, пауза мора трајати најмање 45 минута (сл. 3).

### 2.10.6 Време дневног одмора

Као што се после одређеног времена непрекидне вожње мора направити пауза, тако се и на крају вожње обављене у току једног дана мора користити дневни одмор. Највећи део дневног времена возачи проводе спавајући у возилу или ван возила. Минимум трајања дневног одмора одређује се на основу преосталог времена после времена проведеног у вожњи, укључујући и паузе током вожње. Прописано је да у сваком двадесетчетворочасовном периоду возач мора имати дневни одмор од најмање 11 непрекидних часова. Време дневног одмора може бити скраћено на минимум 9 непрекидних часова, највише три пута у току било које седмице. Дневни одмор се може скратити само под условом да еквивалентни период одмора буде надокнађен пре краја следеће седмице.



Сл. 4. Могући начини спровођења времена дневног одмора

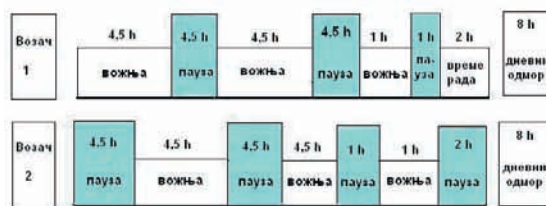
Возач може да користи дневни одмор и у возилу које је довољно комфортно и снабдевено лежајем, само под условом ако се возило не креће.

На основу овога произилази да укупно дневно радно време возача (са паузама) износи од 12 до 15 часова кад возилом управља један возач и највише 22 сата кад возилом управљају два или више возача.



### 2.10.7 Време седмичног одмора

Седмични одмор омогућава одмор возачу од рада током седмице да би га учинио способним за рад у наредној седмици. Зато сваки возач мора, после највише шест дневних периода вожње, користити седмични одмор.



Могућ начин коришћења дневног одмора у случају кад возилом управљају два или више возача

Седмични одмор који почиње у једној, а наставља се у другој седмици, може се рачунати као седмични одмор за било коју од те две седмице. Седмични одмор мора да траје 45 непрекидних часова. Он може бити скраћен на најмање 36 непрекидних часова, ако је обављен у месту где је возило паркирано и не обавља превоз или у месту становања возача. Ако се остварује на било ком другом месту, може се скратити на 24 непрекидна часа. Свако скраћивање седмичног одмора мора се надокнадити са неискоришћеним временом одмора у континуираном периоду до краја треће седмице у односу на посматрану. Одмор који се користи као надокнада скраћеног седмичног одмора мора се искористити одједном. Дозвољени начин коришћења седмичног периода одмора представљен је на слици, а модели за надокнаду неискоришћеног седмичног одмора приказани су на сл. 6.



Сл.5. Дозвољен начин коришћења седмичног периода одмора



### 2.10.8 Тахограф

Моторна возила која морају бити опремљена тахографом, морају имати исправан тахограф с правилно уметнутим прописаним носачем података (тахографски листић или други начин памћења података), на којем су уписани прописани подаци. Тахограф се мора користити на прописан начин. Возач возила које користи тахограф мора код себе имати кључ тахографа и претходно коришћене носаче података из тахографа свих возила којим је управљао у последњих шест дана, односно од последњег недељног одмора, из којих су видљиве активности возача, односно возачку картицу у случају дигиталног тахографа.

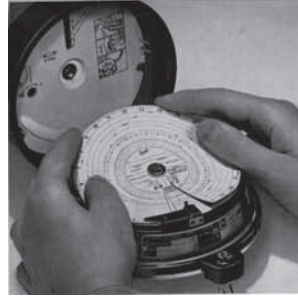
### 2.10.9 Тахограф и радно време возача

За управљање возилом нису потребна велика физичка напрезања, али то не значи да возач може бесконачно дуго да седи за управљачем, управља возилом и да не осећа замор. Управљање возилом је веома захтевна радна активност. Иако она не захтева велика физичка напрезања, већ после неколико часова код возача због слабе покретљивости изазива



Сл.6. Модели надокнаде скраћеног времена седмичног одмора

статички замор. При управљању возилом возач мора стално да усмерава и концентрише пажњу на ситуације у околини и возилу, што после неколико часова изазива појаву замора опажања па возач пропушта да уочи све промене у његовој околини. Под статичким замором и замором опажања смањује се способност возача да безбедно управља возилом, па су због тога на међународном и националном нивоу прописани услови под којим возач може да управља возилом и учествује у саобраћају.



Правила која регулишу услове за безбедно управљање возилом одnose се на нормирање радног времена возача у превозу путника и робе и возача инструктора у обуци кандидата за возаче. Поред регулисања дневног и недељног времена вожње у превозу путника и робе, регулисана су и следећа питања: паузе, време дневног одмора, време седмичног (недељног) одмора, процедуре контроле поштовања радног времена, дозвољена одступања од појединих норми и казнене мере.

Радно време обухвата времена током којих возач слободно не расподељује своје време, јер има обавезу да буде на свом радном месту ради извршавања активности као што су:

- вожња,
- утовар и истовар,
- помоћ и надзор путницима који се укрцавају или искрцавају из возила,
- чишћење и техничко одржавање возила на путу и
- све друге активности које обезбеђују безбедност возила, путника и терета, и активности које су прописане у обављању превозног задатка као што је надгледање утовара и истовара робе, извршавање обавеза према царини, полицији, инспекторима и др.

За регистравање и контролу обављања ових активности возача користи се тахограф који их региструје и пратећи уређаји који обезбеђују увид у регистроване податке. Код дигиталних тахографа то су: картица возача, картица превозничке компаније, контролна картица, картица за радионице, читач картица, листић тахографа, а код аналогних тахографа запис на папирним тахографским улошцима: тракама или кружним листићима.

Ограничење радног времена возача уведено је према Европској конференцији министара транспорта (ЕСМТ 1999), правним актима ЕУ и Европским споразумом о раду посада на возилима у међународном друмском саобраћају (АЕТР), ЗОБС-а и прописа донетих на основу њега. На основу ових правних аката прописује се дневно и двоседмично време вожње у превозу путника и робе у друмском саобраћају и паузе, време дневног и седмичног одмора, процедуре контрола поштовања радног времена од стране возача, дозвољена одступања од појединих одредби и казне.

Наша земља је потписница Европског споразума о раду чланова посаде возила која учествују у међународном транспорту (АЕТР) и његову примену је регулисао ЗОБС и пратећим прописима (Правилник о техничким прегледима возила, Правилник о димензијама и осовинском оптерећењу возила и основним условима које морају да испуњавају уређаји и опрема на возилима у саобраћају на путевима и др.).

Тахограф се обавезно уграђује у теретна моторна возила укупне дозвољене масе преко 3,5 t, возила која служе за обуку возача и у аутобусе за превоз путника у међуградском, међународном линијском и слободном превозу путника.



Дигитални тахографи нове генерације са интелигентним давачима брзине који се инсталирају на диференцијалу возила, добијају кодирану информацију која осим података о брзини и путу, садржи и контролне шифре за избегавање махинација на импулсним водовима. Евро тахографи могу на кућишту имати тастере који омогућавају избор одговарајуће врсте активности: време ефективне вожње, време приправности возача, остала времена рада и паузе током вожње и времена дневног одмора.



За анализу података регистрованих на тахографу користи се специјална опрема за поједине врсте тахографа (механички, електронски и дигитални тахографи).





Сви аналогни тахографи имају систем за записивање података на траци или листићима. Сатни механизам покреће траку или листић и региструје тренутну брзину, пређени пут, врсте рада возача у реалном времену и броја обртаја мотора. Траке и листићи су од хартије пресвучене специјалним парафинским премазом. Писачи су еластично спрегнути са покретним носачима, који су директно у вези са системом за покретање ка-



зальки брзине, броја обртаја и система за окретање бројчаника пређеног пута. Код нових тахографа носачи су повезани са сервосистемом, пластичним држачима танких зидова, који омогућавају подешавање уз помоћ



специјалних алата, али пуцају при покушају кривљења писача прстима. Код нових генерација тахографа цео сервосистем заједно са писачима је затворен, а дијаграмски листић се транспортним системом увлачи у тахограф и позиционира према тачном времену.

За памћење и пренос података са тахографа користе се дигиталне картице са меморијским интегралним кодом (смарт картице). На њима возач региструје свој рад и кад у раду мења возила, али записи остају и у тахографу, који се могу преузети ради контроле и обрачуна. За обрачун рада возач послодавац преузима податке са картице возача или са тахографа. Возачка картица садржи податке о возачу и категоријама возила које сме да вози (адреса становања, фотографија) и у перспективи треба да замени возачку дозволу. Полиција користи контролне картице. Помоћу њих и софтвера у свом лаптопу лако и брзо може да установи рад возача и возила, као и евентуалне неправилности.



### 3. ПУТ

#### 3.1 ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И ВРСТЕ ПУТЕВА

Путеви имају веома велики значај у функционисању свих животних функција човека у сеоским и градским агломерацијама. По путевима се врши кретање возила и лица са циљем задовољавања основних животних потреба (превоз ствари и лица, прелазак са једног места на друго и све у функцији обављања посла, задовољавања потреба за рекреацијом и одмором и обављања других животних функција).

*Пут је изграђена, односно утврђена површина коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним законом и другим прописима.*

Кретање возила и лица по путевима се назива друмски саобраћај. Наравно, постоје и други видови саобраћаја у зависности од врсте путева који се користе за кретање (речни, морски, ваздушни...).

Подела путева се врши на основу више критеријума.



Према значају и начину коришћења, путеви се деле на: јавне и некатегорисане путеве, који чине мрежу путева на једном подручју. Јавни пут је пут од општег значаја који могу да под једнаким условима користе сви или одређени учесници у саобраћају и који је надлежни орган прогласио као такав, а некатегорисани пут је пут који може под једнаким условима да користи већи број корисника.

Према положају у простору и условима одвијања саобраћаја, јавни путеви се деле на: путеве ван насеља и у насељу, а према врсти возила

и других учесника у саобраћају на: аутопутеве, мотопутеве и остале путеве.

Путеви морају бити пројектовани, изграђени, реконструисани и одржавани тако да се саобраћај на њима може одвијати несметано и безбедно и морају испуњавати прописане услове.

### 3.2 КАРАКТЕРИСТИКЕ ПУТА КОЈЕ СУ ОД ЗНАЧАЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА

Пројектовањем и изградњом путева се добијају елементи који би требало да обезбеде одвијање саобраћајних токова и саобраћаја уопште са највећим могућим степеном безбедности саобраћаја.

Зато јавни пут треба да обухвата:

- труп пута који чини: доњи строј (насипи, усеци, засеци, објекти, постројења и уређаји за одводњавање и заштиту пута од површинских и подземних вода) и горњи строј (коловозна конструкција, ивичне траке, односно ивичњаци, риголе, банке, берме, разделне траке и сл.);
- путне објекте (мостови, надвожњаци, подвожњаци, вијадукти, аквадукти, пропусни, тунели, галерије, потпорни и обложни зидови и сл.);
- прикључке;
- тротоаре, пешачке и бицикличке стазе које прате коловоз пута;
- земљишни појас и ваздушни простор изнад коловоза у висини од минимум 7 метара и слободним простором од минимум 4,5 метара (4,75 метара за аутопут);
- објекте за потребе пута (путне базе, наплатне станице, контролне станице, аутобуска стајалишта, паркиралишта, одморишта, зелене површине и сл.);
- објекте и опрему за заштиту пута, саобраћаја и околине (снегобрани, ветробрани, заштиту од одрона, заштиту од буке и других штетних утицаја на околину);
- саобраћајну сигнализацију и опрему пута (заштитне ограде, сме-рокази, расвета и сл.).

Државни пут, поред ових елемената, обухвата и објекте, уређаје и опрему за управљање саобраћајем.

### 3.3 ЕЛЕМЕНТИ ПОПРЕЧНОГ ПРОФИЛА ПУТА

При избору елемената попречног профила пута, пројектант мора да води рачуна да квалитет саобраћаја (капацитет) и безбедност зависе од попречног профила, типа раскрсница, начина вођења трасе и ранга пута.



Опис симбола:  $T_s$  – траке за континуалну возењу;  $T_z$  – зауставна трака;  $T_i, T_i'$  – ивична трака;  $b$  – банка;  $r$  – ригол;  $Sk$  – одводни канал;  $Rt$  – разделна трака

**3.3.1 Коловозни застор** је горњи слој површине по којој се крећу возила и остали учесници у саобраћају. То је слој који се троши, тзв. хабајући слој. Он може бити различитог квалитета, што зависи од врсте материјала који се користи за његову **изградњу**: туцаник (бела цеста), „турске калдрме“, камене коцке, бетона, асфалта и др. Од коловозног застора се очекује одређена прописана равност по европским стандардима, као и адекватна рапавост.

**3.3.2 Коловоз** је део пута намењен првенствено за кретање возила, док је **коловозна трака** уздужни део коловоза намењен за саобраћај возила у једном смеру. **Саобраћајна трака** је обележени уздужни део коловозне траке намењен за саобраћај једне колоне возила.

**(Питања: Основе безбедности саобраћаја и појмови од 144. до 150.)**

Од коловоза се захтева да обезбеди одговарајуће техничке (квалитет и структура материјала и везива) и функционалне карактеристике (пријањање, отпорност на таласање, одбијање светлости, отпорност на хабање, способност за одводњавање вода и др.), као и прописану равност и носивост по европским стандардима.

**3.3.2.1 Пријањање** је сила привлачења која настаје између материјала точка возила и материјала од кога је изграђен коловозни застор. Пријањање је статичка сила трења, а статички коефицијент трења назива се коефицијент пријањања ( $\mu$ ). У зависности од врсте коловозног застора и врсте „гуме“ – пнеуматика на возилу, имамо и одређен интензитет пријањања точка уз коловоз, што је један од важних параметара у безбедном управљању возилом. Коефицијент пријањања је однос између реализоване тангенцијалне силе на точку и вертикалног оптерећења точка.

На пријањање утичу:

- клизање точка;
- вертикално оптерећење точка;
- брзина кретања возила;
- контактни притисак и његова расподела;
- врста и стање подлоге, присуство влаге и примеса;
- конструктивне карактеристике пнеуматика;
- температура пнеуматика и подлоге и др.



**3.3.2.2 Клизање** је негативна појава пријањања које настаје при еластичној деформацији точка („деформационо клизање“) и релативног клизања елемената контактних површина („проклизавање“).

**3.3.2.3 Број саобраћајних трака** се дефинише пројектним задатком, а на основу саобраћајног истраживања везаног за проток возила и осталих учесника у саобраћају. Јавни пут мора да се изгради тако да има најмање две саобраћајне и две ивичне траке или ивичњаке у равни коловоза, а улица да има тротоар и уместо ивичних трака - ивичњаке.

**3.3.2.4 Ширина коловоза** зависи од врсте и ранга пута. Коловоз може имати једну или више коловозних трака. Коловозне траке могу бити спојене или физички одвојене. Коловоз може имати једну или више саобраћајних трака за саобраћај возила, као и одређен број саобраћајних трака за друге намене као што су:

- трака за укључивање и искључивање,
- трака за спора возила,
- за возила јавног превоза путника,
- зауставна трака,
- бициклическа трака.

**3.3.2.5 Одводњавање** је систем којим се врши уклањање површинских вода које доспеју на пут. Поред *попречног нагиба коловоза* и систем ригола и одводних канала је неопходан на путевима који су подложни утицају површинских, па и подземних вода. Ове воде могу директно утицати на пријањање, што угрожава безбедно управљање возилом, али може и утицати на оштећења коловоза, која такође утичу на безбедно одвијање саобраћаја по путевима.

**3.3.2.6 Оштећења коловоза** наступају услед разних утицаја возила, климатских промена и сл. на коловозни застор. Наношење разних примеса (прљавштине) на коловозни застор, утиче на смањење коефицијента пријањања, што може да доведе до клизања возила. Утицај спољних фактора може да доведе до појаве већих оштећења у виду пукотина и „ударних рупа“.

**3.3.2.7 Оштећења коловоза:**

- утичу на нормално кретање возила;
- умањују стабилност возила, доприносе заносу и дестабилизацији;
- продужавају зауставни пут (неравнине чак до 30%);
- изазивају вибрације и промене сила по точку, а тиме и замор возача;
- отежавају одводњавање (могућност услова за поледице и „аквапланинг“);
- смањују коефицијент трења.

У зависности од атмосферских и других утицаја на коловозу (киша, блато, снег и сл.), веома је различит ефекат кочења, чак и на истој коловозној конструкцији. По правилу, пут заустављања је на истом коловозу преко 10% дужи ако је коловоз мокар. Због тога је заправо и најважније да се с почетком падања кише знатно смањи брзина, избегава нагло кочење и вози умереном брзином. Сличан режим вожње треба примењивати и за време поледице и снега. Такође и појава расутог песка или ситног шљунка на коловозу, посебно у кривинама и сл., може веома неповољно деловати на кочење, односно на неравномерно деловање кочница, па долази до заносу возила.

**3.3.2.8 Прегледност пута** представља могућност возача да види ситуацију на путу на делу кретања и са обе бочне стране, као и простор на одређеној удаљености. Значи, прегледност је одстојање на коме учесник у саобраћају, с обзиром на физичке препреке, може у условима

нормалне видљивости јасно видети другог учесника у саобраћају или могућу препреку на путу. С друге стране, видљивост је остојање на коме учесник у саобраћају може јасно видети коловоз пута. Прегледност се погоршава постојањем покретних и непокретних предмета на путу или у његовој близини, који онемогућавају возачу да издвоји потенцијално опасан објекат из окружења и тако правилно процени његов положај на путу, правац и брзину кретања.

**3.3.2.9 Кривине** могу бити хоризонталне и вертикалне. Веома велик број саобраћајних незгода се догађа у кривинама. Веома је опасно када се после дужег периода релативно равног пута наиђе на деоницу са екстремно малим радијусима кривина.

**3.3.2.10 Вертикалне кривине** су условљене обликом терена којим се простира траса пута и оне се изводе при преласку преко превоја или већих испупчења на путу. Валовитост терена са малим радијусима вертикалних кривина утиче негативно на возача, јер ствара осећај нелагодности и "пропадања" проласком кроз ове кривине. Највише незгода код ових кривина се догађа на крају успона, па прегледност мора бити обезбеђена на дужини зауставног пута.

**3.3.2.11 Хоризонталне кривине** се граде услед промене правца пружања траса пута у леву или десну страну. Ове кривине у комбинацији са попречним нагибом (који мора бити изграђен ка центру кривине), чине трасу пута угодном за вожњу. Овде се посебан проблем јавља услед појаве центрифугалне силе која тежи да избаци возило из нормалног кретања, нарочито при вожњи већим брзинама. Центрифугална сила, која дејствује од унутрашње ка спољашњој страни кривине, дејствује у тежишту возила. Што је тежиште возила више, оно ће бити мање стабилно. Да би се побољшали услови стабилности, у кривинама се коловоз пута нагиње ка центру кривине и тај попречни нагиб повећава стабилност. Треба обратити пажњу и благовремено уочити саобраћајни знак који означава кривину (на лево, на десно, двострука кривина и сл.), односно проценити да ли је она прегледна или непрегледна, блага или оштра. Возач мора да прилагоди брзину кретања возила при улазу у кривину и то благовременим одузимањем гаса и прикочавањем.

**3.3.2.12 Путни објекти** су облици грађевинских интервенција на путној траси који омогућавају безбедно и ефикасно одвијање саобраћајних токова. Њима се премоштавају реке и долине, пробијају планине, облажу косине и штите путеви од одрона, одводе површинске воде и решавају други проблеми на траси који онемогућавају безбедно одвијање саобраћаја.

**3.3.2.13 Мостови** омогућавају траси пута да пређе преко реке, а **тунели** да прође кривину на мањој дужини и елиминише велике уздужне нагибе или **серпентине** на планинама. **Галерије** се могу назвати непотпуним тунелима, јер омогућавају савладавање планинских „страна“ засецањем и проласком испод стена. **Надвожњаци** и **подвожњаци** омогућавају пролазак траса пута испод или изнад других путева или инфраструктурних објеката. **Виадукти** и **аквадукти** омогућавају савладавање долина, које су подложне плављењу или утицају високих подземних вода, уз релативно малу хоризонталну и вертикалну промену траса пута. **Пропусти** омогућавају одвођење површинских вода испод трупа пута, а **потпорни и обложни зидови** штите пут од евентуалних одрона са косина усека.

**3.3.2.14 Нагиби** пута могу бити уздужни и попречни у односу на осу пута. Уздужни нагиби су условљени обликом терена којим се пружа траса пута. Државни путеви, посебно аутопутеви и мотопутеви, захтевају измену терена да би се добио уздужни нагиб пута који омогућава кретање одређеном брзином (аутопутеви минимум 100 km на час, остали државни путеви 1. реда минимум 80 km на час.). Државни путеви 1. реда морају имати посебну траку за спора возила на деловима пута са већим уздужним нагибом. Посебан проблем наступа у вожњи са великим уздужним нагибом у случајевима појаве поледице или снега када је веома често неопходна употреба зимске опреме која смањује могућност клизања. Попречни нагиби се граде ради одводњавања површинских вода са коловоза. Ови нагиби се крећу до 4%.

**3.3.2.15 Прелази преко железничких пруга** су места где се укрштају траса путева друмског и железничког саобраћаја. Регулација саобраћаја на њима је најбезбедније путем браника или полубраника.

Места на којима је рационално поставити ове уређаје су:

- прелази на којима просечно у току дана прође више од 4.500 друмских возила и 20 возова;
- прелази на којима се прегледност на 35 метара од најближе шине не обезбеђује лево или десно у дужини од 2,5 m;
- $xV$  (km/h) дозвољене брзине воза. (Пример: за  $V = 50$  km/h, прегледност лево и десно треба да износи  $50 \times 2,5 = 125$  m).

Због дужег зауставног пута воза, законодавац је поставио веће захтеве друмском саобраћају за обезбеђивање услова за безбедно одвијање саобраћаја на овим прелазима.



### 3.4 УТИЦАЈ ВРЕМЕНСКИХ И СВЕТЛОСНИХ ПРИЛИКА НА СТАЊЕ ПУТА И БЕЗБЕДНО ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА

#### 3.4.1 МОГУЋЕ ВРЕМЕНСКЕ НЕПРИЛИКЕ

##### 3.4.1.1 Снег, снежне вејавице, киша и град

Цео труп пута и путни појас су под сталним утицајем променљивих временских прилика које могу да изазову тренутне или трајне промене њихових особина. Зато утицај временских прилика на коловозни застор или хабајући слој је од посебног значаја за безбедно одвијање саобраћаја. Све врсте падавина (киша, снег, лед), као и повећана температура и влажност ваздуха, па и промена ваздушног притиска, утичу на промену величине пријањања између коловозног застора и точкова возила.

Падавине у облику **кише, снега и леда** повећавају клизавост на целој деоници пута. У почетном периоду падавина ова клизавост може бити и повећана, јер се падавине мешају са прљавштином на коловозном застору, што даје веома клизаву мешавину материјала. Веће количине снега на коловозу могу да онемогуће пролазак путем. Када је снег утабан јер није на време уклоњен са коловоза, појављује се и повећана клизавост и тиме се ствара посебан проблем, појаве деоница пута са различитим коефицијентом пријањања, што отежава прилагођавање начина вожње овим условима. Комбинација ових падавина са ударним рупама на коловозу додатно угрожава безбедност у саобраћају, јер возач не може реално да процени стање пута испред њега.

Велике количине воде могу довести до појаве „аквапланинга“ које се одликују немогућношћу пријањања точкова уз коловозни застор, те практично точкови „пливају“ водом која се налази на коловозу.

##### 3.4.1.2 Магла, влажност, температура и притисак ваздуха

Повећана **влажност ваздуха**, као и појава **магле**, омогућава кондензовање влаге на коловозним засторима који се простиру на мостовима, подвожњацима, надвожњацима, пропустима, аквадуктима и другим путним објектима и тиме смањује могућност пријањања точкова возила. Када је у исто време присутна и ниска температура ваздуха долази и до местимичне појаве поледице, што представља посебан проблем јер се јавља местимична клизавост, што може да буде изненадна опасност на коју многи возачи нису спремни.

##### 3.4.1.3 Видљивост

Падавине у виду **великих пљускова, снежних вејавица или појаве магле**, осим смањења пријањања на коловозу условљавају и смањену видљивост на путу, што додатно отежава управљање возилом, а самим тим и у већем обиму угрожава безбедност саобраћаја.

#### 3.4.2 Дужина зауставног пута

У прописима о безбедности саобраћаја се посебно не дефинише и не обрађује појам зауставног пута. Међутим, сва правила саобраћаја која се односе на брзину кретања возила указују на потребу и дужност возача да благовремено предузме све мере и безбедно се заустави испред сваке препреке која се у датим условима може предвидети. Да би возач удовољио врло строгим и широко постављеним захтевима безбедности саобраћаја, мора да, што је могуће боље, познаје не само технику заустављања возила, него и елементе који на то утичу.

Заустављање возила у случају опасности и избегавања судара са другим учесницима у саобраћају врши се форсираним (наглим и максималним) кочењем. При томе је укупни **зауставни пут**: пут који возило пређе од тренутка када је возач уочио препреку или опасност на путу до тренутка у којем се возило потпуно зауставило. Он се састоји од две основне компоненте: **пута реаговања** система возач-возило и **пута кочења**. Сама реч „пут реаговања“ указује да је у питању пут које возило пређе за време реаговања и то система возач-возило. То подразумева време реаговања возача ( $t_1$ ), система за кочење ( $t_2$ ) и време пораста успорења ( $t_3$ ), што укупно износи 1,1 до 1,7 s зависно од типа кочионог система.

**Време реаговања** је мерило брзине којом возач реагује на појаву опасности и о њему је детаљније говорено у претходном делу. **Време активирања кочница** је време потребно да кочнице, након што је педала радне кочнице потиснута до краја, почну деловати. То време износи приближно 0,2 секунде за исправне ваздушне кочнице. **Време пораста успорења** је просечно време које је потребно да се успостави максимална сила кочења између пнеуматика и подлоге.



Пут који возило пређе у назначеним временима назива се пут реаговања система возач-возило и његова дужина зависи од брзине кретања возила у тренутку настанка опасне ситуације и времена реаговања возача и активирања кочнице. Пут кочења је пут који возило пређе од почетка деловања кочница до потпуног заустављања возила. То је други део пута заустављања возила који зависи од брзине кретања возила, стања кочница, пријањања пнеуматика о подлогу, што је условљено врстом (бетон, асфалт, коцка, туцаник, земљани пут) и стањем подлоге коловоза (мокра, блатњава, снегом покривена или залеђена), врсте и стања пнеуматика итд.

### 3.4.3 Промена режима вожње

Појава клизавости, смањене видљивости и изненадних препрека на путу услед временских неприлика, захтевају од возача промену режима вожње, односно прилагођавање вожње новим условима који су се појавили на путу. Веома је значајно да се на време уоче промене стања на путу и донесе правилан суд о потребним мерама које се морају предузети да би се задржала безбедност у управљању возилом на потребном нивоу. Такође је веома значајно да имамо правилну оцену о техничким могућностима свога возила, као и реалан став о својим психофизичким могућностима.

Специфична стања, као што су: *клизав пут, снежне вејавице, пљускови и снежни покривач, смањење видљивости и сл.*, захтевају промену режима кретања у виду смањивања брзине кретања уз одговарајућу промену степена преноса, начина руковања кочницом (које се одликује више кочењем мотором него радном кочницом), као и начина руковања точком управљача (избегавање наглог померања у било коју страну). Посебну пажњу режиму вожње треба посветити проласком возила кроз кривину, као и обавезно коришћење зимске опреме, тј. ланаца за снег.

### 3.4.4 Ноћни услови вожње

Ноћни услови вожње су услови смањене видљивости који се могу предвидети и који су очекивани ако ноћ одаберемо као време путовања. Вожња ноћу је посебно оптерећење за возача, а њене специфичности су отежано:

- мимоилажење и уочавање пешака на коловозу и других препрека;
- вожња у колони због заслепљивања светлима од возила из супротног смера;

- претицање због употребе великих светала;
- кретање од заслепљивања светлима возила из супротног смера.

Како је видљивост могућност разликовања посебних ситуација условљених степеном осветљености, њене карактеристике су удаљеност и степен видљивости, који зависе од путних и метеоролошких услова. Под удаљеношћу видљивости подразумева се минимални размак на којем се објекат не може разликовати у односу на позадину. Степен видљивости представља могућност разликовања карактеристика објекта и то: његове боје, облика, итд.

### 3.4.5 Уочљивост других возила, пешака и препрека на путу

Карактеристика ноћне вожње је да је видљивост ограничена дометом светлосног снопа рефлектора возила. Светлосни снопа, иако осветљава пут најмање 100 m испред возила, не осветљава у истој мери објекте и учеснике на путу. Објекте које почну да захватају светлосни зраци на 100 m, возач не може препознати све док му се знатно не приближи возилом и потпуније га осветли. Друга карактеристика ноћне вожње је да возачи имају илузију безбедности. На то их наводи јачина светлости и веровање да добре кочнице могу зауставити возило у свакој прилици. Сиве и уопште тамне објекте, посебно је тешко ноћу уочити и препознати. Због кашњења препознавања објеката ноћу возач не може да реагује за 1 s од тренутка када први светлосни зраци почну да осветљавају објекат, већ знатно касније, па је време реаговања продужено на 2 до 2,5 s.

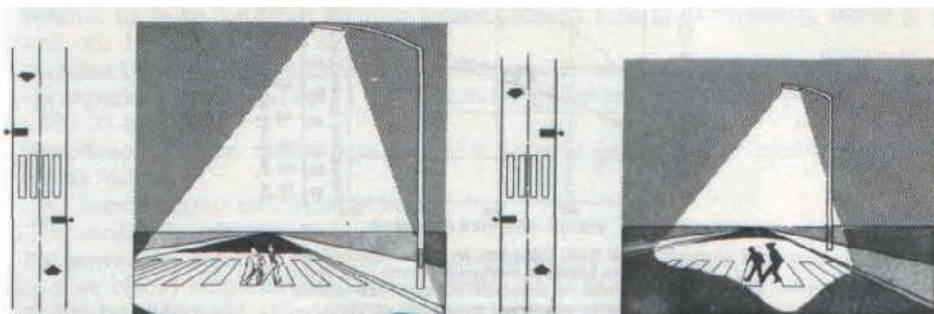
Код вожње са кратким светлима на путу са мешовитим саобраћајем, где се могу наћи разне препреке које су „маскиране“ па се тешко уочавају (неосветљена возила, пешаци, бициклисти, остављена возила на путу), брзина кретања возила не сме да буде већа од 50 km/h, и то у мимоилажењу са возилима при отежаним условима саобраћаја (влажан коловоз, киша, суснежица).

*Уочљивост пешака* је од великог значаја за безбедност пешака у ноћним условима у саобраћају. Како је видљивост могућност разликовања посебних ситуација условљених степеном осветљености, њене карактеристике су удаљеност и степен видљивости, који зависе од путних и метеоролошких услова. Прегледност представља могућност возача да види ситуацију на путу на делу кретања и са обе бочне стране, као и простор на одређеној удаљености. Прегледност погоршава постојање

покретних и непокретних предмета на путу или у његовој близини, који онемогућавају возачу да издвоји потенцијално опасан објекат из окружења и тако правилно процени његов положај на путу, правац и брзину кретања.

Уочавање пешака може уследити увек када постоји довољан контраст према позадини. Пешак својом одећом чини један одсјајни рефлектор и управо од видљивости његове одеће зависи на којој ће даљини бити видљив. Тамна одећа апсорбује више светла од одеће која је светлија, тако да се, сходно томе, светло обучен пешак много боље види од пешака обученог у тамно. Истраживања у различитим врстама улица у двосмерном саобраћају показала су да се при кратким светлима аутомобила тамно обучен пешак види на 26 m, сиво обучен пешак види на 31 m, а светло обучен пешак на 38 m. Ситуација је још неповољнија када је у питању влажан коловоз, односно рефлексивност од њега, као и светла од возила из супротног смера.

На раскрсницама уочавање пешака у великој мери зависи од положаја извора светлости код пешачког прелаза. На кривинама и превојима изворе светлости потребно је поставити испред пешачког прелаза, гледано из смера саобраћајног тока. Пешак је у том случају видљив ефектом негативне силуете како је приказано на слици. Што се тиче правог пута, исправно је изворе светлости поставити иза пешачког прелаза, гледано из смера саобраћајног тока. Пешак је у том случају видљив ефектом позитивне силуете.



Осветљавање пешачких прелаза: а)

б)

### 3.5 ТЕХНИЧКО РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА

*(Питања: Основе безбедности саобраћаја и појмови од 171. до 182.)*

Државни органи надлежни за послове саобраћаја су задужени да предузму све потребне мере и акције којима ће дефинисати и утврдити основна правила понашања на саобраћајној мрежи којом управљају. Посебно је неопходно да утврде све елементе режима саобраћаја који су значајни за безбедно одвијање саобраћаја као што су:

- усмеравање и вођење саобраћаја у редовним и ванредним условима,
- управљање брзинама у зависности од густине саобраћајног тока, стања коловоза, временских услова и сл.,
- одређивање режима саобраћаја на свим саобраћајницама и дефинисање саобраћајница по значају у оквиру путне мреже,
- одређивање простора за паркирање, снабдевање, ЛПП и друге урбане потребе,
- утврђивање посебног режима саобраћаја у циљу заштите појединих учесника у саобраћају као што су:
  - пешачке зоне,
  - зоне успореног саобраћаја,
  - зона „30“,
  - зона школе,
  - зоне заштите животне средине и др.

За спровођење техничког регулисања саобраћаја мора се изградити саобраћајни пројекат и на путу поставити одговарајућа саобраћајна сигнализација.

#### 3.5.1 Пешачка зона

Пешачка зона се дефинише на простору на којем се надлежни орган за саобраћај определио да пружи пуну заштиту пешака.

Она може бити дефинисана на делу пута, улице или насеља.

Основна обележја зоне:

- дозвољен искључиво саобраћај пешака;
- обележена прописаним саобраћајним знаком;



- у одређеном временском периоду надлежни орган може дозволити одређеним возилима да се крећу зоном, али брзином кретања пешака.

### 3.5.2 Зона успореног саобраћаја

Када надлежни орган утврди значај коришћења дела пута, улице или насеља и за пешаке и за возила, онда одлуком одређује и дефинише тзв. зону успореног саобраћаја (некад је постојао појам „колско-пешачка стаза”).

Основна обележја ове зоне су:

- дозвољено кретање и пешака и возила;
- возач је обавезан да се креће брзином кретања пешака;
- брзина не сме бити већа од 10 km на час;
- мора бити обележена одговарајућим саобраћајним знаковима.



### 3.5.3 Зона „30“

Део пута, улице или насеља у коме је надлежни орган донео одлуку да се брзина кретања ограничи на 30 km на час се зове зона „30“.

И ова зона мора бити обележена прописаном саобраћајном сигнализацијом.



### 3.5.4 Зона школе

У непосредној близини школе, а са циљем да се додатно заштите пешаци-ђаци, надлежни орган за саобраћај може да формира зону као део пута или улице у којој ће брзина кретања возила бити ограничена.

Основна обележја ове зоне су:

- брзина кретања у овој зони у насељу је ограничена на 30 km на час, а ван насеља на 50 km на час;
- ово време по правилу важи у периоду од 7 до 21 сат, али може саобраћајним знаком бити и другачије одређено;
- обавезна примена посебних техничких средстава за заштиту безбедности деце;
- и ова зона мора бити обележена посебним саобраћајним знаковима.





### 3.5.5 Заштита животне средине

Ради предузимања посебних мера у заштити животне средине и Закон о безбедности саобраћаја је дефинисао посебне одредбе у понашању учесника у саобраћају на путевима.

Возила не смеју да производе прекомерну буку.

Возила не смеју да загађују атмосферу и у том циљу су дужни да искључе мотор:

- на захтев полицајца или другог службеног лица,
- када је то одређено саобраћајном сигнализацијом,
- када је возило заустављено у тунелу дуже од 1 минута,
- када возило стоји дуже од три минута.



У случају да загађење ваздуха прекорачи одређене прописане нормативе, надлежни орган може ограничити или забранити саобраћај одређених или свих врста моторних возила на одређеној деоници пута.

Учесници у саобраћају не смеју на путу или поред њега да испуштају, односно одлажу материје, отпад којим се угрожава живот и здравље људи, животиња, биљака или загађује животна средина.



### 3.5.6 Техничка средства за успоравање саобраћаја

Техничким средствима за успоравање саобраћаја учесницима у саобраћају се физички ограничава брзина кретања возила, односно додатно се упозоравају да брзина којом се крећу није безбедна.

Техничка средства за успоравање саобраћаја су физичке препреке, вибрационе и шуштеће траке и она морају бити обележена прописаном саобраћајном сигнализацијом.

Физичке препреке за успоравање саобраћаја дозвољено је постављати само на општинским путевима у насељу. Изузетно, физичке препреке за успоравање саобраћаја могу се поставити на државним путевима у зонама школа, вртића и других објеката поред којих је, ради безбедности свих учесника у саобраћају, додатно ограничена дозвољена брзина кретања у насељу.



Техничка средства за успоравање саобраћаја могу имати трајни или привремени карактер и могу се уграђивати или постављати на коловозу.

Могу бити фиксна и покретна (постављена на возилу, приколици и сл.). Ова техничка средства могу бити осветљена или обојена рефлектујућим бојама и постављена са одговарајућом сигнализацијом. Ако се уграђују на коловозну површину морају се одржавати у исправном стању да не угрожавају учеснике у саобраћају.

### 3.6 АКТИВНА БЕЗБЕДНОСТ ПУТА

Пут са својим елементима утиче на безбедност саобраћаја. Према статистичким подацима полиције, утицај пута на узроковање незгода је потцењен, јер се њему приписује узроковање саобраћајних незгода са учешћем само од око 2,5%. Међутим, детаљним истраживањима је утврђено да пут непосредно својим неповољним елементима и стањем



учествује у узроковању незгода са 12,8%, а уз то он и са претежним садејством са другим факторима учествује у узроковању незгода са 24,5%. Из овога произилази да је у 37,3% незгода умешан утицај пута. Та околност је позната возачима па зато се они при избору пута опредељују на коришћење пута више категорије, тј. пута са бољим елементима и стањем, јер на њима могу удобније и безбедније да управљају својим возилом.

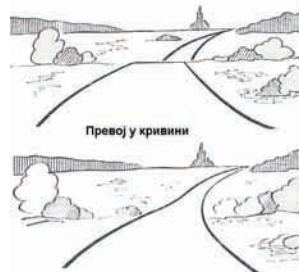
Учешће грешака ВОЗАЧА, ВОЗИЛА и ПУТА у узроковању саобраћајних незгода			
ФАКТОР (узрок)	% учешћа грешака у настајању незгода		
	Једне грешке	Претежне грешке	УКУПНО
Возач	10,0	44,4	54,4
Пут	12,8	24,5	37,3
Возило	3,8	4,5	8,3
УКУПНО	26,6	73,4	100,0

Под активном безбедношћу пута подразумевају се карактеристике и стање елемената пута који утичу на обезбеђење услова безбедне вожње, тј. вожње без незгода узроковане елементима и стањем пута.



Активна безбедност пута обезбеђује се следећим захтевима:

- усклађеним нагибима пута са возно-динамичким карактеристикама возила и саобраћајним током,
- геометријски елементи кривина треба да су усклађени са дозвољеним брзинама и карактеристикама возила,
- довољном прегледношћу пута у правцу и кривини и усклађеним подужним и попречним нагибом коловоза на правцу и у кривинама,
- довољна ширина коловоза за развијање дозвољене (рачунске) брзине,
- добро пријањање на сувом и мокром коловозном застору,
- поуздан покривач банкина који обезбеђује стабилно прихватање возила које у скретању залази на банку при избегавању судара и код заустављања ради квара,
- довољна ширина бочних и заштитних површина за заустављање возила,
- изградња и уређење аутобуских стајалишта и других сервисних објеката ван коловоза са одговарајућим приступним и сервисним прилазима,
- пружање одговарајућих информација возачима од значаја за вожњу укључујући следеће:
  - одговарајуће саобраћајне сигнализације;
  - положај објеката у безбедној зони поред пута;
  - примену „оптичког вођења“, које возача информиче о објектима на путу, њиховом сервисном садржају и начину приступа без ометања саобраћаја на путу,
- видљивост без заслепљивања и добру ноћну оријентацију (у сумраку и лошим метеоролошким условима),
- уклањање конфликтних зона на местима укрштања и уливања саобраћајних токова,
- уклањање елемената који возаче приморавају да оштро мењају режим вожње и/или путању кретања (неправилно изграђене ограде, сужења коловоза, испупчења на путу, изненадна појава стрмих косина насипа или усека и др.),



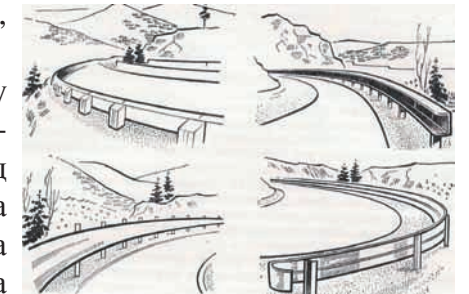
- неравност коловоза због кога возило изненада мења правац (колотрази, дилетације на мосту, контра нагиби у кривини и др.),
- осветљавање опасних раскрсница, пелти, пешачких прелаза, објеката у зони пута и др.,
- примена хоризонталне и вертикалне сигнализације, опреме и уређаја за управљање, регулисање саобраћаја и контролу кретања возила и др.



### 3.7 ПАСИВНА БЕЗБЕДНОСТ ПУТА

Под пасивном безбедношћу пута подразумевамо елементе и опрему пута који утичу на смањење и ублажавање последица незгода на путу (страдање лица и штете на возилима, опреми и објектима пута).

Банкине и косине насипа на путу треба да омогуће безбедан силазак возила са коловоза на земљиште поред пута. Возач за избегававање судара на коловозу може да користи таква места ако му је при скретању са коловоза омогућено кретање без налета на препреке и превртања возила.



Ограде на мостовима и високим насипима треба конструисати тако да обезбеде задржавање возила и да имају својство апсорбовања енергије удара без већег оштећења возила. За апсорбовање енергије возила могу се примењивати и други системи заштите који ће постепено успоравати возило без већих оштећења (траке са меким застором, са насадом шибља и др.).

Смерокази и носачи саобраћајних знакова треба да су направљени од еластичног материјала који при налету неће, као камени колобрани, производити већа оштећења на возилу и повређивати лица у њему.

При реконструкцији и изградњи путева примењују се принципи у пројектовању, опремању и одржавању путева који их чине безбеднијим, јер се са бољим елементима обезбеђују услови за мањи утицај пута на узроковање незгода, а кад се оне догоде, обезбеђују се услови да се последице у њима по возила и лица ублаже.

Новe технологије омогућавају у систему: возило-возач-пут-околина поштовање ограничења брзине. Ови системи пружају информације о ограничењу брзине и упозоравају возача кад прекорачи ограничење. Такви системи су доступни иако су још увек у развоју, али ће се вероватно постепено у све већем обиму увести. Нове технологије омогућавају комуникацију између пута и возила са возачем на које управљачи саобраћаја на путу утичу да се безбедно крећу и при примени ограничења брзине на путу која се уводи према променама саобраћајних услова и временских прилика. Како се брзини придаје велики утицај на узроковање и последице незгода, системи којима се она регулише и прилагођава оствариће значајан утицај на повећање безбедности у саобраћају.

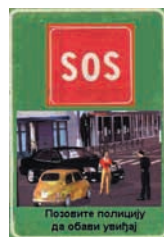


### 3.8 ПОРУКЕ КОРИСНИЦИМА ПУТА

- Путник - пешак је најзаслужнији за стварање путева.
- Пут је најстарија и вечна саобраћајница.
- Пут не може заменити никаква друга саобраћајница.
- Само путем можемо путовати кад год и куда год желимо.
- За развојем возила и саобраћаја увек заостаје развој путева.
- Путеве који живот значе стално су изложени саобраћају и временским утицајима, а мање бризи људи и друштва.
- Инвестиције у путеве никад нису промашене, јер путеви имају потрошаче.
- Идеалан пут без грешке и мане још није изграђен.
- Модернизација путева је магнет за саобраћај, а опасност за околину.
- Путна служба ничему не служи ако није стално на путу.
- Многи аутомобили надживели су своје власнике.
- Гасарбајтери се у домовини одмарају од иностране саобраћајне дисциплине.
- Непрегледни видик подстиче возача да се што пре реши те невоље.
- Строго поштовање саобраћајних знакова могло би довести у питање ефикасност путовања аутомобилом.
- Тротоари омогућавају пристан контакт пешака са паркираним аутомобилима.
- Најудобније и најсигурније путовање аутомобилом се остварује кад се аутомобил налази на железничком вагону или на броду.
- Осигурања од штете у саобраћају сигурно су корисна за осигуравача.
- Упорност је врлина лоших возача, који упркос доделе казних поена, новчаних казни, забрана у управљању возилом и затвора, не напуштају вожњу.
- Нисам отпоран на отпатке које **избацујете** из возила, а они су штетни и за друге који следе ваше кретање.
- Поштујте саобраћајне знакове, јер они одређују режим под којим ме можете безбедно користити.
- Купујете гориво на бензинским пумпама, јер тако обезбеђујете средства за одржавање и изградњу путева.
- Пријавите свако оштећење пута, опреме и објеката на њему да се не би угрожавала безбедност саобраћаја.



- Видљивост и прегледност на путу се мења, као и елементи трасе пута и саобраћаја на њему, а Ви према њима прилагођавајте војњу да бисте се безбедно кретали на путу.
- Пут је свима доступан под истим условима, али и уз обавезу владања на њему по важећим правилима.
- Ако ме не одржавају и неексплоатишу на прописани начин, неће Вам бити обезбеђена очекивана удобност, безбедност, економичност и задовољство у путовању.
- Намењен сам за Ваше кретање, а не и за стајање које је опасно и нерационално на мене вршити кад то саобраћајни услови не изискују, јер се производи препрека и опасност за кориснике који се путем крећу.





## 4. ВОЗИЛА

### 4.1 ПОЈАМ, ЗНАЧАЈ И РАЗВОЈ ВОЗИЛА

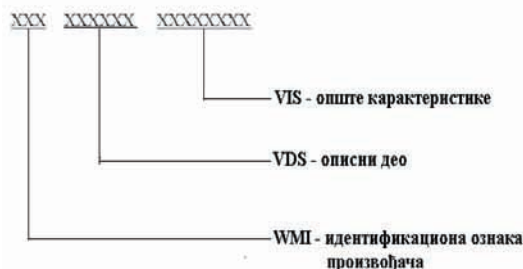
#### 4.1.1 Појам и значај возила

За безбедну возњу и одржавање возила треба познавати функционисање уређаја значајних за безбедност саобраћаја. У њих се убрајају: мотор са агрегатима, преносни механизам, систем за управљање, систем за кочење, точкови са пнеуматичима, светлосно-сигнални уређаји, уређаји који омогућавају нормалну видљивост, неки од помоћних уређаја и др.

Може се рећи да је развој моторних возила почео далеке 1860. године, када је Француз **Жан-Жозеф Етјен Леноар** (*Jean-Joseph Etienne Lenoir*) пронашао мотор са унутрашњим сагоревањем. Већ 1876. **Николаус Ото** (*Nikolaus Otto*) конструише први мотор са компресијом смеше горива, а 1893. **Рудолф Дизел** (*Rudolf Diesel*) патентира кружни процес са различитим довођењем и одвођењем топлоте, односно први дизел мотор. Исте године **Џон Бојд Данлоп** (*John Boyd Dunlop*) патентира пнеуматике. Године 1913. **Хенри Форд** (*Henry Ford*) уводи прву покретну траку у аутоиндустрији, а 1961. године почиње производња првих возила са турбопуњачем. Сигурносни појасеви почињу да се уграђују 1970. године. Први уређај против блокаде точкова (ABS) се 1978. године уграђује у путничко возило, а 1997. електронски регулациони систем стабилности возила (ESP). Данас већ причамо о софистицираним возилима са клима-уређајима, путним компјутером и скоро у потпуности аутоматизованим.

#### 4.1.2 Идентификациона ознака

Свако поједино возило једнозначно је одређено идентификационом ознаком возила, коју одређује произвођач возила. Идентификациона



она ознака возила (VIN) је ознака којом се свако произведено возило обележава током производње са циљем избегавања могућности да се појаве два или више возила са истом производном ознаком. Идентификациона

ознака је састављена из три дела: први део означава произвођача возила (WMI), други део описује опште карактеристике возила (VDS), трећи део је за означавање појединог возила (VIS). За VIN ознаку се могу користити само арапски бројеви или велика слова латинице. VIN-број се састоји од 17 знакова. Место где ће се поставити VIN ознака на возилу је обавезно на десној страни возила и што је могуће више на предњој половини.

## 4.2 ОСОБИНЕ ВОЗИЛА КОЈЕ УТИЧУ НА БЕЗБЕДНО ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА

### 4.2.1 Конструкција возила

Сва моторна возила састављена су од основних склопова, механизма и система који омогућавају извршење основне функције возила и имају следеће главне системе и механизме: погонски агрегат са уређајима, систем преноса снаге, ходни систем (систем кретања), систем за управљање, систем ослањања, надградњу, носећу конструкцију, електричне уређаје и специјалне уређаје.

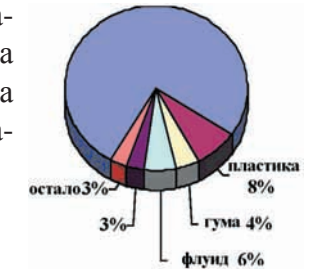
Конструкцијом и производњом возило добија одређене елементе од којих зависи безбедност саобраћаја. Конструкција треба да омогући израду што аеродинамичнијег, лакшег и безбеднијег возила, уз прихватљиву цену. Код новијих возила се у смислу повећане безбедности предња конструкција дели у зоне које су направљене од разних врста челика, мотор се углавном поставља попречно, кабина се осигурава шипкама, праговима и стубовима, предњи делови се раде од пластике ради заштите пешака и сл.

Удео возила као чиниоца саобраћајних незгода званична статистика своди на 3% до 5%, али тај проценат је знатно већи јер се при увиђају након саобраћајне незгоде не могу до краја одредити поједини параметри возила као узрочници саобраћајне незгоде.

### 4.2.2 Врсте материјала у аутомобилској индустрији

У производњи возила све се више користе нови материјали. Пре свега се мисли на пластичне, као и рециклиране материјале. На неким возилима одбојници имају практично декоративну функцију, а за израду каросерије се користе тањи лимови.

Такође је употреба алуминијума у све широј примени. На слици је приказан процентуални удео појединих материјала на возилу. И поред значајног утицаја замора материјала, произвођачи ретко дају упутство када се неки део треба заменити из превентивних разлога.



### 4.2.3 Начин израде и услови експлоатације

Израда возила почиње на рачунару, прављењем модела. Израда модела се заснива на основу 3D технологије, рачунарске томографије или на основу података добијених дигитализацијом. Као материјали могу се користити: дрво, полимери, метали, керамика и композити у разним облицима. Модели се израђују у сврху процене облика и димензија, одређивања функционалности, ергономских студија, израде узорака за купца или испитивање тржишта, тестирање у ваздушним тунелима и сл. Када се прођу све фазе и модел процени као успешан, приступа се серијској производњи. Један од основних задатака техничке експлоатације моторних возила је њихово одржавање у технички исправном стању. На техничко стање моторног возила утичу следећи чиниоци: климатски и путни услови, оптерећеност и брзина кретања, квалитет горива и мазива, квалитет одржавања, квалитет конструкције и израде возила и начин руковања.

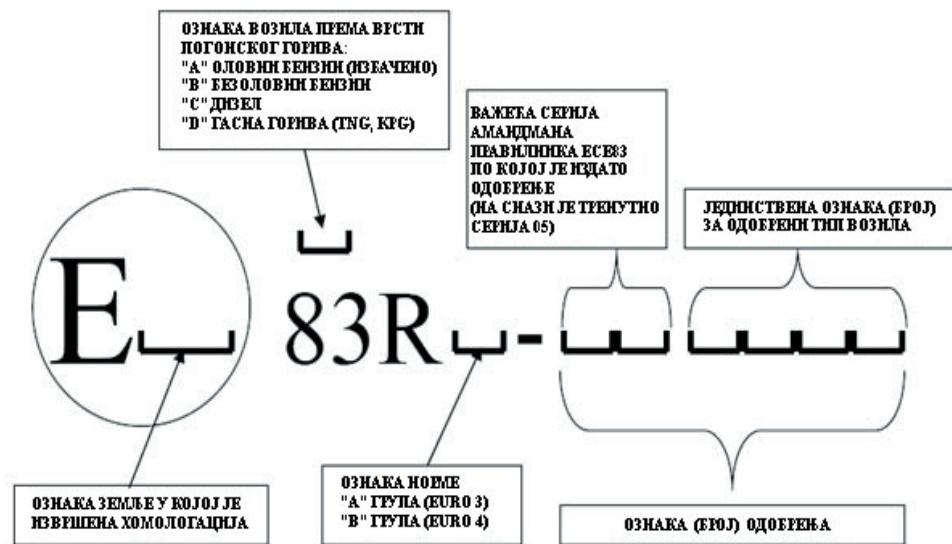
### 4.2.4 Техничко одржавање

Техничко одржавање моторних возила обухвата организацију рада чији је циљ одржавање функције возила у целини у исправном стању, а обухвата техничко опслуживање и оправку. Под техничким опслуживањем подразумева се скуп техничких послова који обезбеђују одржавање моторних возила у стању техничке исправности. Под оправком се подразумева скуп техничких послова ради отклањања неисправности и поновног успостављања технички исправног стања и радне способности моторних возила. Техничко опслуживање обухвата: спољну негу (прање, чишћење и брисање), редовно техничко одржавање (свакодневни прегледи и контроле општег стања возила) и снабдевања погонским материјалима (горивом, мазивом, ваздухом и разним течностима).

#### 4.2.5 Одобрење типа возила

Свако ко хоће да прода возило, мора да поднесе доказе да возило одговара захтевима одговарајућих правилника. Да би возило добило одобрење типа, мора да прође испитивање за све правилнике који се односе на ту врсту возила. Тако свако возило које је хомологовано у складу са WBTA (одобрењем типа целог возила), сигурно одговара захтевима било које земље Европе. Између осталог, ту се појављују и појмови категорија возила по емисији издувних гасова EURO 1, 2, 3, 4, 5...

Након успешног тестирања возила у лабораторији за хомологацију возила, врши се одобрење типа возила у погледу штетне емисије. Поред техничке документације, која садржи декларисане карактеристике посматраног возила, возилу се додељује и одговарајућа хомологациона ознака. Према правилнику ЕСЕ 83 она мора да буде постављена поред идентификационе плочице возила и треба да буде читка и неизбрисива. На слици је приказан изглед хомологационе ознаке.



#### 4.3 ОСНОВНИ СКЛОПОВИ И УРЕЂАЈИ ВОЗИЛА

Возила у саобраћају на путу морају да испуњавају прописане услове у погледу димензија, укупне масе и осовинског оптерећења, као и да имају исправне прописане уређаје и опрему. Под уређајима на моторним и прикључним возилима у саобраћају на путевима, подразумевају се:

- уређаји за управљање;
- уређаји за заустављање;
- уређаји за осветљавање пута и давање светлосних знакова;
- уређаји који омогућавају нормалну видљивост;
- уређаји за давање звучних знакова;
- уређаји за кретање возила уназад;
- уређаји за контролу и давање знакова;
- уређаји за одвођење и испуштање издувних гасова;
- уређаји за спајање вучног и прикључног возила;
- уређаји за ослањање;
- уређаји за кретање;
- електроуређаји и инсталација;
- погонски уређај – мотор;

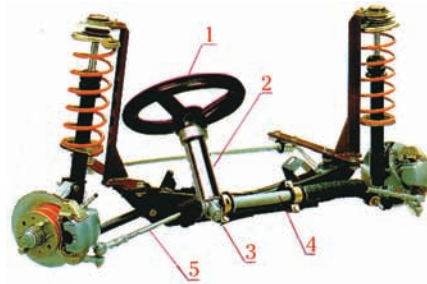


- уређаји за пренос снаге;
- остали уређаји од посебног значаја за безбедност (каросерија, кабина и простор за путнике, блатобрани, браници, заштитници од подлетања са задње стране под возило, прикључци за сигурносне појасеве, прикључци за вучу, уређаји за обезбеђење возила од неовлашћене употребе, уређаји за погон на сабијен или течни гас и др.).

#### 4.3.1 Уређаји за управљање возилом

Уређај за управљање возилом мора бити поуздан и изведен тако да возач може лако, брзо и на сигуран начин мењати правац кретања возила. У уређаје за управљање сврставају се:

- точак управљача;
- вратило управљача;
- глава управљача;
- управљачка летва;
- споне.



Уређај за управљање возилом мора бити такав да се предњи точкови возила, који се налазе у положају заокретања, при кретању возила по хоризонталној равној површини, после ослобађања точка управљача сами враћају у положај за праволинијско кретање. Ово се не односи на мопеде, мотоцикле, трицикле, четвороцикле и тракторе. Возила са два трага не смеју имати уређај за управљање возилом на десној страни. Точак управљача моторних возила највеће дозвољене масе до 3.500 kg, као и теретних возила за вршење рада, може бити и на десној страни ако је моторно возило први пут регистровано у Републици Србији до 1. јула 2012. године. Савремена путничка и теретна возила, као и аутобуси, имају у механизму за управљање возилом серво уређај, који обезбеђује лако окретање точка управљача, тј. улагање релативно мале снаге за постављање предњих точкова у жељени положај.

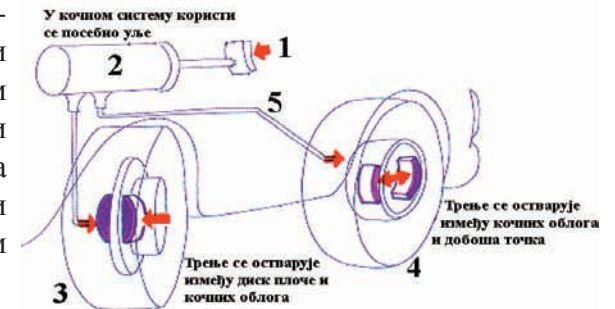
#### 4.3.2 Уређаји за заустављање возила

Уређај за заустављање (кочни систем) возила, мора да омогући возачу да на безбедан, брз и ефикасан начин прогресивно смањује брзину кретања возила, или да заустави возило или да задржи возило у месту

ако је оно већ заустављено, без обзира на брзину којом се оно креће и оптерећење возила ако је оно у декларисаним границама, а на путу са уздужним нагибом на коме је предвиђено кретање тог возила. Под кочним системом подразумевају се: радна, помоћна и паркирна кочница, као и дуготрајни успоривач (моторна кочница).

Радна кочница моторних возила (путничких, теретних, аутобуса, мопеда, мотоцикала, трицикала, четвороцикала и прикључних возила, осим трактора, радних машина и прикључних возила за трактор), мора дејствовати на све тачкове. У систем радне кочнице улазе:

- папуча радне кочнице;
- кочиони цилиндар (главни);
- предњи точак са диск кочицом;
- задњи точак са диск или добош кочицом;
- цеви за пролаз кочионе течности.



Радно кочење мотокултиватора мора дејствовати на тачкове предње или задње осовине, с тим да у случају отказа кочења на једном точку, мора бити исправно кочење на другом.

Помоћна кочница мора бити таква да омогући возачу да возило кочи, односно заустави на одговарајућем одстојању ако откаже радна кочница. Помоћна кочница мора бити постављена тако да је возач може лако и брзо употребити са возачког места, при чему једна рука возача мора бити слободна ради управљања возилом, а сила којом се активира мора бити у прописаним границама.

Контролна лампа у кабини даје знак да је активирана помоћна (паркирна) кочница. При употреби радне и помоћне кочнице, разлика силе кочења на точковима исте осовине не сме бити већа од 30%, при чему се за основу израчунавања узима проценат од веће силе.

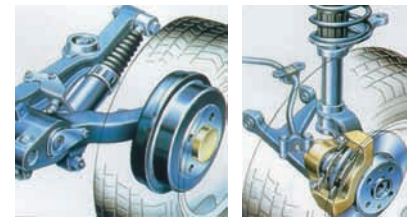
Паркирна кочница мора бити таква да се помоћу ње паркирано возило у закоченом положају може осигурати одговарајућим механичким уређајем. Та кочница мора бити постављена у моторно возило тако да је возач може употребити са возачког места, а у прикључно возило тако да је возач може активирати са возачког места или лице које је ван возила.



Преносни механизам добијени импулс од команди преноси до извршних органа – кочница. Радна кочница се активира притиском на команду (педалу), који мора бити у одређеним границама. У зависности од начина остварења везе, тј. начина преношења силе кочења, разликују се: а) механичке кочнице, б) хидрауличне кочнице и в) пнеуматске кочнице, где се сила кочења преноси ваздухом под притиском. Могућа је комбинација два или више система код једног истог возила, а ефекат кочења је сразмеран сили притиска на команду. Потпун ефекат кочења се остварује после извесног времена од момента деловања силе на команду.

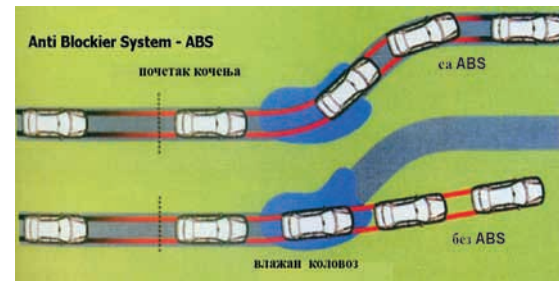
Савремене конструкције моторних возила поседују двокружни (потпуно одвојене цевоводе за задње и предње точкове) и вишекружни систем кочења, тако да не може да дође до потпуног отказа радне кочнице.

Кочнице су извршни органи помоћу којих се остварују основни задаци кочења. Без обзира на поделу кочница, принцип кочења је истоветан и заснива се на трењу кочионих површина, од којих је једна непокретна, а друга покретна, при чему се енергија кретања претвара у топлоту. Кочнице могу да се конструкцијски решавају на различите начине, смештене су у точковима, али се најчешће изводе као добош са папучама или диск кочнице са плочицама.



Кочнице могу да се конструкцијски решавају на различите начине, смештене су у точковима, али се најчешће изводе као добош са папучама или диск кочнице са плочицама.

Постоји и уређај који повећава силу кочења, тзв. серво уређај, као и коректор кочења, који регулише силу кочења задње осовине у зависности од оптерећења и др. Систем против блокирања точкова при кочењу (ABS - Anti Blocking System), је део радног кочења који аутоматски регулише проклизавање точкова у правцу обртања за време кочења. То су кочиони системи који не блокирају точкове и већина произвођача уврстила их је у стандардни пакет опреме. Код овог система уређај са регулатором информира о блокирању точка, па управљачка јединица дејствује на кочиони цилиндар и то спречава. Чим се точак почне сувише споро окретати или блокира, уређај електронски смањује јачину притиска до те мере да се точак почне поново окретати на граници блокирања.



Контрола исправности система против блокирања точкова при кочењу (ABS), мора бити обезбеђена путем оптичког индикатора који мора бити у видном пољу возача.

Радно кочење морају имати сва возила осим:

- Лаких прикључних возила највеће дозвољене масе која не прелази 0,75 t.
- Прикључних возила које вуче трактор највеће дозвољене масе до 1,5 t, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу.
- Прикључних возила које вуче трактор највеће дозвољене масе до 3 t, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази масу вучног возила спремног за вожњу и када се такав скуп возила креће брзином мањом од 30 km/h.

Помоћно кочење морају имати: сви аутобуси, теретна возила и трактори ако је њихова највећа конструктивна брзина већа од 30 km/h, тешки трицикли и четвороцикли ако њихова највећа дозвољена маса прелази 1 t.

Паркирно кочење морају имати: сва возила осим мопеда, мотоцикла, трицикла, четвороцикла и лаких прикључних возила до 0,75 t.

Кочни систем моторних возила највеће дозвољене масе до 3.500 kg мора да оствари функције радног кочења, помоћног кочења и паркирног кочења. Кочни систем моторних возила највеће дозвољене масе преко 9 t и чија је највећа конструктивна брзина већа од 40 km/h, мора да оствари функције радног кочења, помоћног кочења, паркирног кочења и дуготрајног успоравања.

Прикључна возила која имају радно кочење са пнеуматичким преносним механизмом морају бити повезана са кочним системом вучног система са најмање два вода. Прикључна возила чија највећа дозвољена маса прелази 0,75 t, али не прелази 3,5 t, могу имати радно кочење са инерционом командом. Прикључна возила за трактор чија највећа дозвољена маса прелази 1,5 t, али не прелази 3,5 t, могу имати радно кочење са инерционом командом. Прикључна возила за трактор чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t, али не прелази 8 t, могу имати радно кочење са инерционом командом само када се скуп возила креће брзином мањом од 25 km/h и када радно кочење делује на точкове задње осовине. Прикључна возила за трактор чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 t, али не прелази 8 t, могу имати радно кочење са инерционом командом само када се скуп возила креће брзином мањом од 40 km/h и када радно кочење делује на точкове задње осовине.

У случају прекида везе између кочних система вучног и прикључног возила чија највећа дозвољена маса прелази 1,5 t, и која имају радно кочење, аутоматски се активира радно кочење прикључног возила. У случају прекида везе између кочних система вучног и прикључног возила чија највећа дозвољена маса не прелази 1,5 t, а не постоји уређај који аутоматски активира радно кочење прикључног возила, спој вучног и прикључног возила обезбеђен је додатним везама (ланци, челично уже и др.), које спречавају да руда прикључног возила не падне на тло или скрене у страну до безбедног заустављања скупа возила.

Кочни систем mopеда, односно мотоцикла, мора да оствари функције радног кочења. Mопеди и мотоцикли морају бити опремљени са два система радног кочења са независним командама и преносима, од којих један делује најмање на предњи точак, а други најмање на задњи точак. Системи радног кочења код ових возила могу имати заједничку команду кочења под условом да отказ у једном кочном систему не утиче на ефикасност другог. Ова возила не морају поседовати систем за паркирно кочење.

#### 4.3.3 Уређаји за осветљавање и светлосну сигнализацију

Уређаји за осветљавање и светлосну сигнализацију на моторним и прикључним возилима су: уређаји за осветљавање пута, уређаји за означавање возила и уређаји за давање светлосних знакова. Постављање или коришћење уређаја на возилу који дају, односно одбијају светлост видљиву учесницима у саобраћају у бојама које нису предвиђене прописима о условима које морају да испуњавају возила у саобраћају на путу, није дозвољено.

Уређаји за осветљавање пута за давање светлосних знакова, постављени на предњој страни моторног и прикључног возила, не смеју давати светлост црвене боје видљиву са предње стране возила, нити светлост беле боје од светала и рефлектујућих материја постављених на задњој страни возила, односно видљивих са задње стране возила. Изузетно, ово правило се не односи на светла за осветљавање пута при вожњи уназад, покретно светло за истраживање (рефлектор), светла за осветљавање задње регистарске таблице и регистарску таблицу превучену белом рефлектујућом материјом, као и црвено трепћуће светло на посебним моторним возилима која прате возила под пратњом.

#### 4.3.3.1 Уређаји за осветљавање пута

Под уређајима за осветљавање пута подразумевају се: главни фарови, фарови за маглу, светло за вожњу уназад, дневно светло, фарови за осветљавање места где се изводе радови, покретни фар – рефлектор. Уређаји за осветљавање пута на предњој страни возила морају бити повезани тако да се не могу укључити док се не укључе задња и предња позициона светла и светла за осветљавање задње регистарске таблице.

На предњој страни су по два:



- велика светла;
- кратка светла;
- показивача правца;
- позициона светла;
- светла за маглу.



- На задњој страни су по два:
- позициона светла;
- стоп светла;
- показивача правца;
- катадиоптера;
- Једно или два:
- светла за регистарску таблицу;
- светла за вожњу уназад;
- светла за маглу.

Главни фарови су уграђени са предње стране моторних возила и у њима су смештена дуга и кратка светла за осветљавање пута, а могу бити уграђена и предња позициона светла, као и показивачи правца. На моторним возилима на четири или више точкова и на моторним возилима на три точка која су шира од 1,3 m, главни фарови морају бити уграђени и изведени као два или четири главна фара, од којих су два за кратко светло. Светлост главних фарова мора бити беле боје. Када је главни фар изведен тако да даје само дуго или само кратко светло, фар великог светла не сме бити постављен ближе спољном габариту возила.

Велика (дуга) светла се употребљавају за осветљавање пута, а комбиновано са кратким светлом и за сигнализацију ноћу, док се кратка светла употребљавају уместо дугих за осветљавање пута у одређеним

случајевима. Када се укључе велика светла за осветљавање пута, аутоматски мора да се упали контролна плава лампа на контролној табли у возилу или на контролној табли мотоцикла.

Уређај за чишћење главних фарова обавезан је само на возилима за превоз путника и теретним возилима, која имају кратка светла са гасним извором светлости. Уређај за нивелацију снопа главних светала обавезан је на возилима за превоз путника и теретним возилима.

Светлосни сноп великог светла (осим трактора) не сме бити краћи од 100 m, а сноп кратког светла (осим трактора) мора бити у границама од 40 до 80 m. Када се укључе кратка светла за осветљавање пута, на контролној табли возила не мора бити укључена лампа било које боје. Светлосни сноп кратког светла моторних возила мора бити изведен као десносмерни асиметрични.

Светлост светала за маглу мора бити беле или жуте боје са предње, и црвене са задње стране возила. Светлосни сноп светла за маглу мора да осветли највише 35 m пута. Задње светло за маглу може бити укључено само када су укључена позициона светла и бар једно светло за означавање пута. Када су упаљена светла за маглу, на контролној табли упаљена је жута контролна лампа. На моторним возилима на четири и више точкова и на моторним возилима на три точка која су шира од 1,3 m, светла за маглу могу бити уграђена и изведена као два фара. На мотоциклима светла за маглу могу бити уграђена и изведена као једно или два симетрично постављена светла. Када се укључе светла за маглу, на контролној табли возила не мора бити укључена лампа било које боје.



Када се укључе задња светла за маглу, на контролној табли возила мора аутоматски да светли контролна лампа жуте или зелене боје. На возилима која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године, осим на мопедима, мотоциклима, трициклима, четвороциклима и тракторима, мора бити уграђено једно или два задња светла за маглу.

Светла за вожњу уназад могу на возилу бити изведена као једно или као два, тако да дају светлост беле боје. Ово светло се укључује аутоматски када се мењач постави у полагај за ход уназад и то само када се укључи систем за пуштање мотора у рад. Светлост дневних светала мора бити беле боје. Фарови и светла за осветљавање места на коме се изводе радови, на радним возилима могу бити изведени тако да дају светлост беле боје и не ометају остале учеснике у саобраћају. Уградња покретног фара (рефлектора), дозвољена је само на возилима за које је то одређено прописима о техничким условима за возила (возила МУП -а, хитне помоћи, саобраћајне инспекције, ватрогасним возилима, возилима за одржавање путева и инсталација, као и на возилу намењеном за пружање помоћи на путу). Додатни фарови и светла која су уграђена на возилу, а нису намењени за осветљавање пута, за време учешћа возила у саобраћају на путу морају бити покривени одговарајућом покривком.

Главни фарови на моторним возилима која на равном путу не могу развити брзину кретања већу од 30 km/h, могу бити изведени само са кратким светлима. Светлосни сноп кратког светла трактора мора да осветли најмање 10 m, а највише 30 m пута. Светлосни сноп кратког светла трактора, мопеда, трицикала и четвороцикала може бити изведен као симетрични или десносмерни асиметрични. Светла на мотокултиватору морају бити изведена тако да се светлост коју дају ноћу при доброј видљивости, може видети на удаљености најмање 150 m.

Мотоцикли могу имати само по један фар, док сва остала моторна возила морају имати паран број светала беле боје. На мопеду, односно мотоциклу, главни фарови морају бити уграђени и изведени као један главни фар или два главна фара, од којих је један за кратко светло. Кратко светло на бициклу или мопеду мора бити изведено и подешено тако да осветљени део равног пута није дужи од 50 m ни краћи од 10 m.

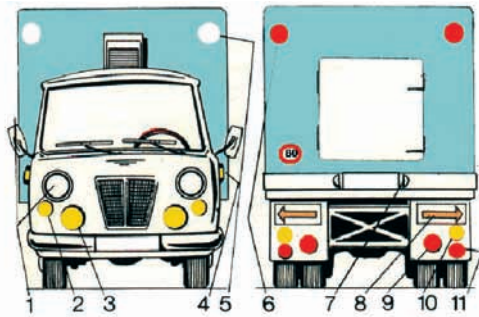
Истоветни светлосно и светлосно-сигнални уређаји, који су удвојени на моторном возилу на три или више точкова, морају бити исте величине и боје и дејствовати уједначеним светлосним интензитетом.

#### 4.3.3.2 Уређаји за означавање возила

Служе да ноћу и дању и у другим случајевима смањене видљивости возила буду означена, односно осветљена од стране других учесника у саобраћају. Према важећим прописима, моторна возила морају поседовати: предња и задња позициона светла од којих су предња светла беле, а задња светла црвене боје. Ова светла морају бити укључена у исто



време док су укључена светла за осветљавање пута; паркирна светла могу на моторним и прикључним возилима бити постављена на два



1-Фар (оборено, велико и позиционо светло), 2-Показивачи правца, 3-Светла за маглу, 4-Показивачи правца, 5-Габаритно светло, 6-Габаритно светло, 7-Светло регистарске таблице, 8-Табла за усмеравање, 9-Стоп светла, 10-Показивач правца, 11-Позиционо светло

начина: на бочној страни возила у виду посебног светла које напред даје светлост беле, а позади црвене боје, или су постављена на предњој и задњој страни возила.

На моторном возилу на четири или више тачкова, моторном возилу на три тачка која су шира од 1,3 m и прикључном возилу ширине преко 1,6 m, морају бити

уграђена два предња позициона светла беле боје и два задња позициона светла црвене боје. На прикључном возилу ширине до 1,6 m не морају бити уграђена предња позициона светла, а морају бити уграђена два задња позициона светла црвене боје. На моторном возилу на два тачка и моторном возилу на три тачка која нису шира од 1,3 m, мора бити уграђено једно предње позиционо светло беле боје. На мопеду и мотоциклу мора бити уграђено једно или два задња позициона светла црвене боје.

На возилима која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, осим на тракторима и прикључним возилима за трактор, морају бити уграђена габаритна светла када њихова ширина прелази 2,1 m. Габаритна светла могу бити постављена и на возилима чија ширина износи од 1,8 m до 2,1 m. Габаритна светла постављена на горњем предњем делу дају светлост беле боје, а габаритна светла постављена на задњем горњем делу дају светлост црвене боје.

Катадиоптери се на мотокултиватору, моторним возилима са три тачка (шира од 1,3 m) и четири тачка (и четвороциклу ширем од 1 m), уграђују и изводе у пару са задње стране, не могу бити троугластог облика и морају бити црвене боје. На моторном возилу на два тачка и моторном возилу на три тачка, која нису шира од 1,3 m, мора бити уграђен један задњи катадиоптер црвене боје, који није троугластог облика. На прикључном возилу морају бити уграђена два задња катадиоптера црвене боје, у облику равностраног троугла, са врхом окренутим навише и страницом величине најмање 0,15 m. Морају имати својство рефлектовања светла другог светлосног извора. На прикључним вози-

лима ширим од 1,6 m и на моторном возилу са скривајућим фаровима, на предњем делу се уграђују катадиоптери беле боје и не смеју бити троугластог облика.

На возилима која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. јула 2011. године, морају бити уграђена жута бочна светла за означавање када њихова дужина прелази 6 m.

На возилима која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године, морају бити уграђени бочни катадиоптери жуте боје када њихова дужина прелази 6 m.

На возилима мора бити уграђено и изведено светло задње регистарске таблице, тако да даје светлост беле боје која се равномерно распостире по таблици и омогућава уочљивост ознака на удаљености од 20 m, а повезано је на прекидач за позициона светла.

Ротациона светла плаве боје постављају се на возила полиције, хитне помоћи, ватрогасаца и војске. На возилима полиције могу се поставити и светла која дају трепћућу светлост плаве и црвене боје. Ротационо светло жуте боје поставља се на возила за одржавање пута, тракторе и помоћ на путу.



Возила која су намењена за извођење радова ван пута, када у саобраћају на путу имају инсталирана оруђа за извођење радова, која нису склоп возила већ измењиво средство за рад, морају бити прописно означена.

#### 4.3.3.3 Уређаји за давање светлосних знакова

Служе да друге учеснике у саобраћају обавестимо о нашим намерама и радњама које чинимо или желимо да учинимо са возилом. У ове уређаје спадају:

1. Стоп светла, којима возач при употреби радне кочнице најављује да намерава да смањи брзину кретања возила или да жели да заустави возило. Она дају светлост црвене боје и повезана су тако да се аутоматски укључују при употреби радне кочнице. На моторном возилу на четири или више тачкова, моторном возилу на три тачка која су шира од 1,3 m и прикључном возилу, на задњој страни возила морају бити уграђена најмање два стоп светла, тако да дају светлост црвене боје. На мопеду, односно мотоциклу, на задњој страни возила мора бити





уграђено најмање једно стоп светло. Путничка возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2011. године, морају имати треће стоп светло уграђено симетрично у односу на средњу уздужну раван возила. Моторна возила која на равном путу не могу развити брзину већу од 25 km/h не морају имати стоп светла;

2. Показивачи правца служе за најаву промене смера кретања. Уграђују се по два на предњем и задњем, а по један на предњем бочном делу возила (возила последњих генерација имају показивач правца на возачком огледалу). Светлост показивача правца мора бити жуте боје. На возилима која су први пут регистрована у Републици Србији пре 1. јула 2011. године, контрола укључености показивача правца мора бити обезбеђена помоћу оптичке и звучне направе у кабини возача – звук и контролна лампа који се укључују истовремено (аутоматски). Прикључна возила имају само два задња показивача правца, док мотоцикли могу бити без њих. Уградња светлосног или звучног знака за контролу показивача правца на тракторима је обавезна на свим тракторима чија највећа конструктивна брзина прелази 45 km/h;

3. Уређај за истовремено укључивање свих показивача правца на моторним возилима са три, четири или више точкова, мора бити уграђен, а контрола укључености се обезбеђује путем контролне лампе црвене боје у видном пољу возача. На овај начин обавештавају се остали учесници у саобраћају да је возило заустављено на коловозу (због квара и сл.) или да се вуче.



#### 4.3.3.4 Контролна инструмент-табла

Преко инструмената и контролних лампи сигнализирају се предузете радње у саобраћају и прати рад мотора возила. Савремена возила имају читав низ разних инструмената и опреме, али су за сва возила заједнички и обавезни: брзиномер и путомер; зелена лампица која сигнализира да су светла укључена; плава лампица која сигнализира да је укључено велико светло; зелена трепћућа лампица у облику стрелице која истовремено са звучним сигналом показује да су укључени показивачи правца; црвена лампица која трепћући показује да су укључена сва четири показивача правца; показивач количине горива у резервоару са жутом контролном лампом која се пали када је гориво на резервној количини.

#### Уградња брзиномера са одометром и светиљком за осветљавање на



- Симболи контролних сигналних лампи
- ← Леви показивач правца
- ↻ Оборена светла
- ↻ Дуга светла
- ⚠ Подигнута ручна кочница
- Десни показивач правца
- ≠ Предња светла за маглу
- 0≠ Задња светла за маглу
- ⊞ Предзагревање дизел - мотора

Кад је упалена нека сигнална лампа она сигнализира да је укључен одговарајући уређај возила



путничким возилима је обавезна. Уградња брзиномера са одометром и светиљком за осветљавање или бројачем радних сати на тракторима је обавезна на свим тракторима чија највећа конструктивна брзина прелази 45 km/h.

Уградња контролне плаве лампе за контролу укључености дугих светала на мотоциклима је обавезна, осим на мотоциклима чија радна запремина мотора не прелази 50 cm<sup>3</sup>.

Уградња контролне плаве лампе за контролу укључености дугих светала на лаким четвороциклима није обавезна.

Посебне лампице црвене боје, које сигнализирају: недовољан притисак уља у мотору, недовољно пуњење од стране алтернатора, слаб спој клема акумулатора или неки други квар, критичну температуру расхладне течности за мотор возила, активирану паркинг кочницу.

Поред ових, на новим возилима постоје и друге контролне лампице које се укључују: када нису везани сигурносни појасеви када су отворена нека од врата на возилу, када су укључена светла за маглу, када су истрошене облоге кочница и др. Уграђују се још и часовник, термометар, дневни бројач километара пређеног пута...

#### 4.3.4 Уређаји који омогућавају нормалну видљивост

Под уређајима на возилима који омогућавају нормалну видљивост у саобраћају на путу, подразумевају се: ветробран и спољна прозорска окна кабине и каросерије; уређај за брисање ветробранског стакла (брисачи ветробрана); уређај за квашење спољне стране ветробранског стакла (перач ветробрана); огледало које возачу омогућава осматрање пута



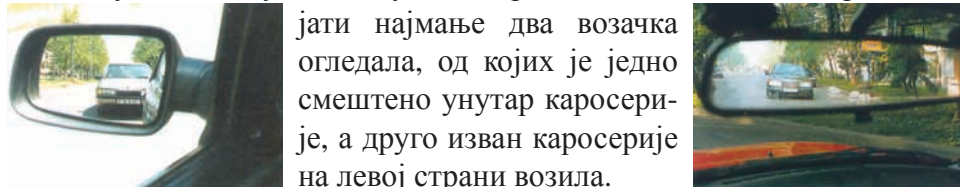
и саобраћаја (возачко огледало).

Ветробранско стакло мора испуњавати следеће услове: да је изграђено од довољно провидне материје чија се провидност не мења, да не показује никакву знатнију деформацију предмета који се

кроз њега гледају да у случају прскања задржи провидност која је возачу потребна да би наставио безбедну вожњу до заустављања возила.

Преправка бочних стакала у равни возача постављањем фолије или других материјала због затамњивања, дозвољено је ако укупна вредност пригушења светла не прелази 30%. Преправка осталих стакала на возилу, осим ветробрана и бочних стакала у равни возача, постављањем фолија или других материјала ради затамњивања дозвољена је без ограничења укупне вредности пригушења светла, при чему на возилу морају бити уграђена два бочна ретровизора.

На путничком аутомобилу са четири или више седишта мора постојати најмање два возачка огледала, од којих је једно смештено унутар каросерије, а друго изван каросерије на левој страни возила.



На аутобусу и теретном возилу мора постојати најмање два возачка огледала са обе спољашње стране предњег дела возила.

Брисачи ветробранског стакла на моторном возилу, осим на мотоциклу који има ветробранско стакло, морају бити уграђени и изведени тако да буду поуздани и да омогуће брисање што веће површине ветробранског стакла под свим временским условима, као и неопходну видљивост кроз ветробранско стакло.

Перач ветробранског стакла на моторном возилу које има брисаче ветробранског стакла, мора бити уграђен и изведен тако да омогућава прање што веће површине ветробрана.

#### 4.3.5 Уређаји за давање звучних знакова

На моторном возилу уређај за давање звучних знакова мора бити уграђен и изведен као најмање један уређај, тако да даје једноличне звукове непромењеног интензитета. Уређај за давање звучних знакова мора производити звук чија јачина мора бити у прописаним границама јачине:

- за возила врсте *L* са мотором снаге до 7 kW од 83 dB до 112 dB;
- за остала возила од 93 dB до 112 dB.

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



су звонце, труба или сирена на бициклима и мопедима, морају бити уграђени и изведени тако да им јачина звука износи 75 dB(A).

#### 4.3.6 Уређаји за кретање возила уназад

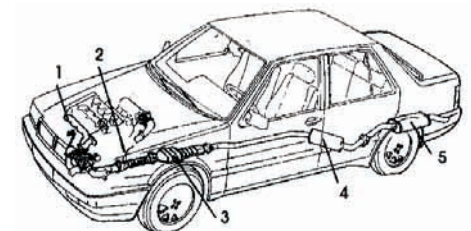
Уређаји за кретање возила уназад морају постојати на сваком моторном возилу осим на мотоциклу и моторном возилу на три или четири точка, који су симетрично распоређени у односу на уздужну осу возила, ако њихова највећа дозвољена маса не прелази 0,4 t, тј. на трактору ако његова највећа дозвољена маса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

#### 4.3.7 Уређаји за одвођење издувних гасова

Излаз (извод) издувне цеви уређаја за одвођење и испуштање издувних гасова на возилима не сме бити усмерен у десну бочну страну моторног возила нити сме прелазити габарите возила по дужини или ширини. На издувној цеви мора се налазити уређај за пригушивање звука издувних гасова, који се не може искључити осим за потребе чишћења. Излаз издувне цеви на радним и специјалним возилима намењеним за трајну употребу у насељеним местима, као и на аутобусима намењеним за превоз путника у насељеним местима, може бити уграђен и изведен на највишој тачки возила или на левој задњој страни на најнижој тачки возила. На моторним возилима, која испуњавају услов тзв. EURO 3 и више, мора постојати исправан систем за упозоравање на неисправност опреме за регулисање аерозагађења (тзв. OBD).

Под склопом уређаја за одвођење и испуштање издувних гасова подразумевају се:

- издувна грана мотора (коллектор);
- сонда;
- катализатор;
- средњи лонац;
- задњи лонац (пригушивач звука).



Мотори са унутрашњим сагоревањем – бензински, не смеју да испуштају у атмосферу угљен-моноксид чија је концентрација већа од 4,5% запремине издувних гасова при раду загрејаног мотора у празном ходу. Уклањање катализатора, уграђеног од стране произвођача возила, није дозвољено.

#### 4.3.8 Уређаји за спајање вучног и прикључног возила

Уређај за спајање вучног и прикључног возила, осим код мотоцикла са бочном приколицом, мора бити постављен у уздужној, симетричној, вертикалној равни возила и изведен зглобно, тако да омогућава покретљивост уређаја у свим правцима у простору.

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



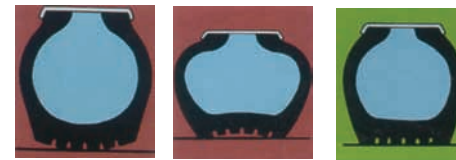
#### 4.3.9 Пнеуматици

Пнеуматици треба да обезбеде безбедну, удобну и економичну вожњу. Пнеуматици треба да буду довољно чврсти и отпорни на оштећења и способни да издрже дуготрајне вожње великом брзином. Поред тога морају у свим временским условима да обезбеде добро пријањање на коловоз.

Дубина газећег слоја пнеуматика мора бити виша од фабрички дозвољене дубине, тј. најмања дозвољена дубина је 1,6 mm за мопеде, мотоцикле, трицикле, четвороцикле и путничка возила (када не постоји TWI) и 2 mm за остале врсте возила. Дубина газећег слоја пнеуматика на мопедима, мотоциклима, трициклима, четвороциклима и путничким возилима мора бити већа од дубине означене на TWI ознакама, односно најмање 1,6 mm ако TWI ознаке не постоје. Ознака на пнеуматику TWI означава ознаку за утврђивање газећег слоја. Ознака на пнеуматику TWI означава ознаку на боку пнеуматика помоћу које се утврђује положај индикатора истрошености пнеуматика.

Употреба пнеуматика са ексерима је забрањена. У зимском периоду, као зимска опрема сматрају се зимски пнеуматици M+S. Дубина газећег слоја на пнеуматима за зимску употребу не сме бити мања од 4 mm. Пнеуматици треба да имају прописан притисак по упутству произвођача, јер се прописно надуван пнеуматик равномерно троши, а непрописно надуван директно неповољно утиче на потрошњу горива и самог пнеуматика, као и на стабилност и управљивост возила.

На слици се види превисок, пренизак и нормалан притисак у пнеуматику.



Данас се углавном користе радијални пнеуматици, јер су удобнији и у експлоатацији троше мање горива, док су на мокром коловозу безбеднији.

Резервни точак мора имати пнеуматик који је по димензијама и носивости исти као и пнеуматици на точковима возила. Ознаке на пнеуматику означавају следеће:



195 mm – ширину пнеуматика;

65 – однос ширине и висине пнеуматика изражен у процентима;

R – конструкција (врста пнеуматика: радијални/дијагонални пнеуматик);

15 – пречник наплатка;

91 – носивост пнеуматика;

H – индекс брзине.

У ознаци пнеуматика 195/65 R 16 89 H димензије су исказане кодovima 195/65 и 16. У ознаци пнеуматика 195/65 R 16 89 H конструкција је исказана кодом R. На ознаци пнеуматика 180/60 R 14 82 T ознака T означава брзинску ознаку пнеуматика. Резервни точак мора постојати у свим путничким возилима. Пнеуматици на истој осовини морају бити једнаки по конструкцији (радијални, дијагонални и са укрштеним појасевима), врсти (летњи, зимски) и произвођачу и типу. Употреба обновљених (протектираних) пнеуматика није дозвољена само на точковима управљајуће осовине. Обновљени пнеуматици морају на бочној страни имати ознаку „RETREAD“.

#### 4.3.10 Тахограф

Тахограф је уређај који осигурава запис тренутне брзине возила,



бројчани приказ пређеног пута и запис пута у јединици времена, приказ тачног времена спрегнут са механизмом дијаграмских листића, сигнализацију прекорачења брзине и запис радног времена





возног особља. Записни лист је део у тахографу или надзорном уређају који мора имати типно одобрење на којем писаљка тахографа или надзорног уређаја непрекидно пише податке који морају остати трајно записани.

Постоји више врста извођења тахографа, а најпознатији су аналогни са листићем и дигитални. Све више су у употреби дигитални са меморијском картицом. Они су погоднији јер је са њима немогуће манипулисати. Возила која не могу да развију брзину већу од 30 km/h нису у обавези да поседују тахограф. Уградња тахографа на теретним возилима, када њихова највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и аутобусима је обавезна.

Уградња тахографа на тракторима није обавезна. Дигитални тахограф мора бити уграђен на теретним возилима и аутобусима за које је прописана уградња тахографа ако су новопроизведени и први пут регистровани у Републици Србији након 1. јула 2011. године. Возила регистрована у Републици Србији, која имају уграђен дигитални тахограф, од 31. децембра 2010. године неће моћи да обављају превоз робе и путника у међународном саобраћају уколико возач таквог возила не поседује меморијску картицу.

Члан 229 Закона о безбедности саобраћаја на путевима прописује да моторно возило категорије В (за обуку возача), С1, С, D1 и D мора имати уграђен тахограф.

#### 4.3.11 Остали делови возила од посебног значаја за безбедност саобраћаја

Унутрашња расвета у простору за возаче и путнике мора постојати у свим моторним и прикључним возилима за превоз путника, осим на туристичком возу.

Браве на вратима возила, која су први пут регистрована након 1. јануара 1987. године, морају бити двостепене и уграђене и изведене тако да други степен браве спречава отварање врата, ако врата нису потпуно затворена.

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

Браници на моторним возилима, који су најистуренији делови возила, морају бити уграђени и изведени на предњој и задњој страни путничких и теретних возила највеће дозвољене масе до 3.500 kg.

Постојање прикључка за вучу возила у случају неисправности, који

омогућава спајање ужета, односно полуге за вучу, је обавезно на аутобусима, путничким и теретним возилима.

Постојање уређаја за обезбеђење возила од неовлашћене употребе је обавезно само на путничким возилима.

Прозори на аутобусима који служе за излаз у случају опасности морају бити означени натписом и са унутрашње и са спољашње стране. Аутобуси први пут регистровани у Републици Србији након 1. јануара 2013. године, који имају више од 16 седишта за путнике, морају имати отвор за излаз у случају опасности на крову, који мора бити означен само са унутрашње стране.

На теретним возилима и аутобусима који су први пут регистровани у Републици Србији након 1. јула 2011. године, уградња граничника брзине је обавезна. На аутобусима и на теретним возилима чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, а не прелази 7.500 kg, на којима је обавезна уградња граничника брзине, исти мора обезбедити да се возило не може кретати брзином већом од 100 km/h. На теретним возилима чија највећа дозвољена маса прелази 7.500 kg, као и на возилима за превоз опасног терета, граничник брзине мора обезбедити да се возило не може кретати брзином већом од 90 km/h.

#### 4.3.12 Опрема возила

Под обавезном опремом возила у саобраћају на путевима у смислу Правилника о подели моторних и прикључних возила, подразумевају се:

- резервни точак;
- апарат за гашење пожара;
- сигурносни троугао;
- опрема за пружање прве помоћи
- (комплет прве помоћи);
- клинасти подметачи;
- чекић за разбијање стакла;
- резервне сијалице;
- светлоодбојни прслук;
- уже или полуга за вучу;
- зимска опрема;
- заштитна кацига;
- опрема за чишћење точкова пољопривредних возила и
- запречна табла.



Пнеуматик на резервном точку мора бити истих димензија и носи-



ности као пнеуматици који се користе на возилу или бити хомологован као привремени резервни точак. Резервни точак мора постојати у свим прикључним возилима осим у једноосовинским приколицима и теретним возилима, осим у возилима намењеним за комуналне услуге. Резервни точак мора постојати у аутобусима, осим у аутобусима за градски и приградски саобраћај. Резервни точак не морају да имају моторна и прикључна возила ако су пнеуматици или наплати опремљени неким сигурносним системом за сигурну вожњу с издуваним пнеуматиком или ако возило поседује одговарајуће средство за привремено оспособљавање издуваног пнеуматика (нпр. спреј, пена у боци под притиском, комплет за брзу поправку пнеуматика и сл.).

Преносни апарат за гашење почетних пожара, са важећим доказом о исправности у складу са препоруком произвођача, мора постојати и бити постављен на доступном месту у свим возилима, осим у мопедима, мотоциклима, трициклима, четвороциклима, тракторима и путничким возилима којима се не врши јавни превоз лица у саобраћају на путевима. Преносни апарат за гашење почетних пожара у путничким возилима је обавезан ако је возило намењено за јавни превоз.



Сигурносни троугао мора постојати у свим возилима сем у мопедима, мотоциклима, трициклима, четвороциклима, прикључним возилима, туристичком возу, запрежним возилима, инвалидским колицима, моторним санкама и сл. Два сигурносна троугла морају постојати у теретном возилу и аутобусу када вуку прикључно возило и моторном возилу које се налази на зачељу колоне када се моторна возила крећу у организованој колони.

Опрема за пружање прве помоћи величине „А“ мора постојати у мотоциклима, тешким трициклима и тешким четвороциклима. У путничким и теретним возилима, тракторима и мотокултиваторима мора постојати опрема за пружање прве помоћи величине „В“. У аутобусима се мора налазити опрема за пружање прве помоћи величине „В“, а у онима која имају више од 22 места за седење морају се налазити две кутије прве помоћи величине „В“.

Два клинаста подметача морају постојати у моторним и прикључним возилима чија највећа дозвољена маса прелази 5.000 kg, тако да их возач може, по потреби, користити.

Чекић за разбијање стакла на помоћним отворима за излаз путника у аутобусима и тролејбусима мора постојати на видном месту у непосредној близини отвора за излаз у случају опасности, тако да се у случају опасности може употребити.

Резервне сијалице, најмање за половину сијаличних места удвојених уређаја за осветљавање пута и за давање светлосних знакова, и по једна сијалица за неудојена сијалична места за која је могућа замена само сијалица, морају постојати на видном месту у моторним возилима, осим у мотоциклу, трактору, туристичком возу, тролејбусу за градски саобраћај и аутобусу за градски и приградски саобраћај.



Светлоодбојни прслук мора одговарати стандарду EN 471.

Уже или полука за вучу возила морају омогућавати вучу возила на растојању од 3 m до 5 m када се користи уже, односно до 3 m када се користи полука, и мора постојати на видном месту у путничким аутомобилима која су произведена, односно први пут регистрована након 1. јануара 1984. године.



Возила морају бити опремљена зимском опремом у периоду од 1. новембра до 1. априла ако се на коловозу налазе снег, лед или поледица. Зимска опрема путничких возила обухвата пнеуматике за зимску употребу на свим точковима и ланце, односно друге уређаје за повећање тракције за најмање два погонска точка. Зимска опрема аутобуса, који нису намењени за јавни градски превоз, обухвата ланце, односно друге уређаје за повећање тракције за најмање два погонска точка и лопату.



Заштитне кациге и њихови визири морају бити хомологовани према једнообразним техничким условима. Заштитна кацига мора бити млађа од 5 година у односу на датум производње, кад је он уписан на спољној страни кациге уколико она има рок трајања.

Опрема за чишћење точкова возила која се користе у пољопривреди и шумарству мора постојати у тракторима (лопата или слична алатка којом се точкови могу очистити од накупљене земље пре ступања на пут са чврстом подлогом).

Запречне табле морају постојати на радним машинама када њихова ширина прелази 2,5 m, на возилима која превозе терет који је дужи од задњег краја теретног или прикључног возила, на возилима на којима

терет премашује ширину возила, на возилима ширим од 3 m, као и на тракторима који вуку тј. носе измењиве машине шире од 2,5 m. Осим обавезне опреме, препоручљиво је имати дизалицу, прибор и алат, стругач за лед итд.

#### 4.4 НАЈЧЕШЋЕ И НАЈОПАСНИЈЕ НЕИСПРАВНОСТИ И МОГУЋНОСТИ ЊИХОВОГ ОТКЛАЊАЊА ОД СТРАНЕ ВОЗАЧА

##### 4.4.1 Најчешће неисправности на возилу

Возач би требало да уме да открије најчешће и најопасније неисправности на возилу (управљачки систем, кочни систем, светлосну опрему, пуцање пнеуматика и онемогућену нормалну видљивост). Већину ових неисправности возач није у стању да на путу отклони, те је једино решење обезбедити возило и чекати мајстора или шлеп-службу. Данашња возила су опремљена најсавременијом путном дијагностиком и у стању су алармирати возача уколико дође до драстичног поремећаја система. Неке мање кварове возач је у стању и сам отклонити (замена пнеуматика, осигурача или сијалице, надокнађивање неке од течности).

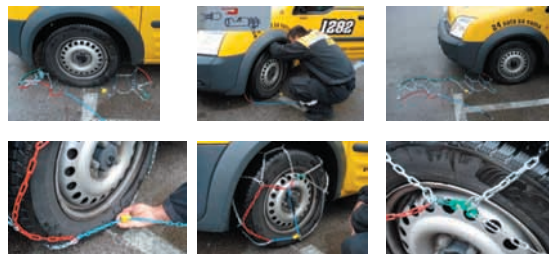
##### 4.4.2 Постављање ланаца за снег

Ланци су важан део зимске опреме и нуде сигурну вожњу на снегу:

- приликом набавке обавезно проверити димензије пнеуматика;
- ланце проверити и увежбати стављање;
- са постављеним ланцима не возити пребрзо;
- по престанку потребе за њима, ланце што пре скинути.

Данас постављање ланаца не представља проблем. У кутији са ланцима налази се и упутство о постављању које треба следити.

Слике приказују монтажу ланаца за снег. Ланце за снег развући и у потпуности распетљати. Ланци и други уређаји за повећање тракције морају обавезно да се поставе на тачкове када је коловоз покривен снегом на одсеку пута који је означен знаком обавезе „Ланци за снег“. Ова опрема се може поставити на тачкове и



на одсеку пута који није означен знаком само када је коловоз прекривен снегом.

#### 4.5 ДИМЕНЗИЈЕ И МАСЕ ВОЗИЛА

Ближи услови које морају да испуњавају возила у саобраћају на путу у погледу димензија, техничких услова и уређаја, склопова и опреме и техничких норматива прописани су Правилником о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима.

##### 4.5.1 Димензије возила

Највећа дозвољена дужина возила износи:

1. 12 m за моторно возило, осим аутобуса, мопеда, мотоцикла, трицикла и четвороцикла (највеће дозвољене масе до 3.500 kg);
2. 12 m за прикључна возила и прикључна возила трактора;
3. 13,5 m за аутобус са две осовине;
4. 15 m за аутобус са најмање три осовине;
5. 18,75 m за зглобни аутобус;
6. 25 m за зглобни аутобус са две или више окретница;
7. 4 m за мопед, мотоцикле, трицикле и четвороцикле;
8. 12 m за остала возила осим туристичког воза.

Највећа дозвољена дужина скупа возила износи:

1. 16,5 m за тегљач са полуприколицом;
2. 18,75 m за вучно возило са приколицом;
3. 21 m за скуп возила намењен за превоз контејнера или возила;
4. 40 m за туристички воз.

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

Највећи дозвољени препуст је највише 63% укупног размака осовина.

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

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

- 3 m за радну машину и измењиву вучену машину за пољопривреду и шумарство;

- 2,6 m за теретна и прикључна возила са надограђеном хладњачом са зидом дебљине преко 45 mm;
- 3 m за теретна возила која имају изменљиве уређаје за одржавање путева за које највећа дозвољена ширина износи.

Прикључно возило које вуче мопед, односно мотоцикл, не сме бити шире од једног метра. Највећа дозвољена висина возила износи 4 m, осим mopеда, мотоцикла, трицикла и четвороцикла, за које највећа дозвољена висина износи 2,5 m.

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

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

#### 4.5.2 Маса возила

Највећа дозвољена укупна маса моторног возила и скупа возила износи 40 t. Укупна маса моторног возила или приколица не сме да прелази вредност највеће дозвољене масе возила која је декларисана на произвођачким таблицама моторног, односно прикључног возила.

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

Укупна маса моторног возила не сме да прелази следеће вредности:

1. 18 t за двоосовинско моторно возило;
2. 25 t за троосовинско моторно возило, односно 26 t ако је гоњена осовина опремљена са удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем или ослањањем које се прихвата као еквивалентно, или где је свака гоњена осовина опремљена са удвојеним пнеуматичима и при чему максимално осовинско оптерећење било које осовине не прелази 9,5 t;
3. 32 t за четвороосовинско моторно возило са најмање две управљајуће осовине, при чему максимално осовинско оптерећење било које осовине не прелази 9,5 t;
4. 28 t за троосовински зглобни аутобус;
5. 0,57 t за лаки трицикл;

6. 1,3 t за тешки трицикл;
7. 2,5 t за тешки трицикл за превоз терета;
8. 0,55 t за лаки четвороцикл;
9. 0,60 t за тешки четвороцикл за превоз лица;
10. 1,55 t за тешки четвороцикл за превоз терета.

Укупна маса приколица не сме да прелази:

1. 10 t за једноосовинску приколицу;
2. 18 t за двоосовинску приколицу;
3. 24 t за троосовинску приколицу.

Укупна маса скупа возила не сме да прелази:

1. Скупа возила са 5 или 6 осовина:
  - 40 t за двоосовинско моторно возило са троосовинском приколицом;
  - 40 t за троосовинско моторно возило са дво или троосовинском приколицом;
2. Тегљача с полуприколицом с укупно 5 или 6 осовина:
  - 40 t за двоосовински тегљач с троосовинском полуприколицом;
  - 40 t за троосовински тегљач с дво или троосовинском полуприколицом;
  - 44 t за троосовински тегљач с дво или троосовинском полуприколицом када превози 40-стопни ISO контејнер (или два 20-стопна контејнера);
3. 36 t скупа возила с четири осовине који се састоји од двоосовинског моторног возила и двоосовинске приколице;
4. Тегљача с полуприколицом са укупно 4 осовине, при чему су и тегљач и полуприколица двоосовински, а за случај да размак између осовина полуприколице:
  - од 1,3 m до 1,8 m не прелази 36 t;
  - већи од 1,8 m не прелази 36 t, односно 38 t када је највећа дозвољена маса вучног возила 18 t и највеће дозвољено оптерећење двоструке осовине полуприколице 20 t, при чему су погонске осовине опремљене удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем.

### 4.5.3 Утицај оптерећења возила на безбедност саобраћаја

Оптерећење возила утиче на његове перформансе и на експлоатациона својства, те тиме и на безбедност саобраћаја.

Преоптерећено возило је нестабилније, теже је са њим управљати, а самим тим је и небезбедније. Осовинско оптерећење возила не сме да прелази вредности декларисане од стране произвођача и наведене на идентификационој табlici на возилу.

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

1. 10 t једна гоњена осовина.
2. 11,5 t једна погонска осовина.
3. Укупно оптерећење две осовине моторних возила, при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t, и које имају међусобно растојање:
  - мањи од 1 m не прелази 11,5 t;
  - од 1 m до 1,3 m не прелази 16 t;
  - од 1,3 m до 1,8 m не прелази 18 t (односно 19 t ако је погонска осовина опремљена удвојеним пнеуматичима и ваздушним ослањањем, или где максимално осовинско оптерећење не прелази 9,5 t).
4. Укупно оптерећење две осовине прикључних возила са међусобним растојањем:
  - мањи од 1 m не прелази 11 t;
  - од 1 m до 1,3 m не прелази 16 t;
  - од 1,3 m до 1,8 m не прелази 18 t при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t.
5. Укупно оптерећење три осовине прикључних возила са међусобним растојањем:
  - до 1,3 m не прелази 21 t;
  - од 1,3 m до 1,4 m не прелази 24 t;
  - од 1,4 m до 1,8 m не прелази 27 t, при чему осовинско оптерећење појединачне осовине не сме прећи 10 t.



Са аспекта безбедности саобраћаја, улогу терета који се превози не треба потцењивати. Терет може: непосредно изазвати или допринети настанку саобраћајне незгоде, утицати на стабилност, утицати на дужину зауставног пута, утицати на тежину саобраћајне незгоде, утицати на појаву неисправности или ометању возача у управљању возилом. Посебну пажњу заслужује превоз разних врста опасних терета.

## 4.6 АКТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ БЕЗБЕДНОСТИ ВОЗИЛА

### 4.6.1 Појам и значај

Елементи возила који утичу на безбедност саобраћаја могу се поделити на активне, пасивне и каталитичке. У активне елементе безбедности саобраћаја спадају они чији је задатак смањење могућности настанка саобраћајне незгоде. Активни елементи могу директно утицати на настанак незгоде, као што су уређаји за управљање, уређаји за кочење, мењач, поље видљивости возача и евентуално постојање „мртвих“ углова, уређаји за осветљавање пута, уочљивост возила од стране других учесника у саобраћају, удобност, стабилност возила, квалитет пнеуматика и друго.

### 4.6.2 Стабилност и управљивост возила

Основни елементи безбедности возила су стабилност и управљивост. Стабилност је способност возила да се одупре заносу и превртању у разним условима и брзинама, односно способност да се супротстави различитим силама које утичу на његову стабилност и правац кретања.

Управљивост је експлоатационо својство возила које омогућава да се лако и сигурно са њим маневрише, односно возило води по жељеној путањи.

### 4.6.3 Зауставни пут возила

Највећа опасност за безбедност саобраћаја при нагом кочењу је блокирање точкова. Ако су блокирани предњи точкови, не може се управљати возилом, док се при блокирању задњих точкова возило заноси. Зауставни пут је пут који пређе возило од момента када возач уочи опасност до момента заустављања возила. Састоји се од: пута који возило пређе за време реаговања возача, пута кочења (од активирања кочнице до заустављања возила, укључујући ту и време одзива



механизма), и сигурносног размака (размак између заустављеног возила и препреке). Зауставни пут на путу са подужним нагибом може се изразити следећом формулом:

$$Sz = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \cdot \frac{V_0}{3,6} + \frac{V_0^2}{26 \cdot (a_m \cdot \cos \alpha \pm g \cdot \sin \alpha)}$$

Где је: Sz – зауставни пут (m),

$t_1$  – време реаговања возача (s),

$t_2$  – време закашњења у прихватању кочница (s),

$t_3$  – време пораста успорења (s),

$V_0$  – брзина кретања моторног возила пре почетка кочења (km/h),

$a_m$  – максимално успостављено успорење при екстремном кочењу ( $m/s^2$ ),

$g$  – убрзање земљине теже ( $g=9,81 m/s^2$ ),

$\alpha$  – угао подужног нагиба пута ( $^\circ$ ) где је + успон, а – низбрдица.

#### 4.6.4 Електроуређаји и инсталација

Електроинсталација возила мора бити изведена тако да су водови заштићени од хабања, засецања или пресецања. Електрични систем возила мора бити раздвојен у гране независно осигурање осигурачима. Акумулатор мора бити добро причвршћен у лежишту и имати одговарајућу спољашњу одушку ван простора за возача и путнике. Аутобуси и тролејбуси са више од 25 места, којима се превозе путници, морају на главном каблу електричне инсталације имати прекидач за прекидање свих струјних кола осим тахографа и уређаја чије би искључивање довело до смањења безбедности.



#### 4.6.5 Уређаји за ослањање

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



#### 4.6.6 Ветробран

Ветробрани морају бити слојевити - ламинирани, односно не смеју бити од каљеног („TOUGHEND” или „TEMPERED”) стакла ни када се накнадно замењују, осим за возила чија највећа брзина не прелази 40 km/h. Преправка ветробрана постављањем фолије или других материјала због затамњивања, није дозвољена. Остала стакла на возилу, осим ветробранског стакла, могу бити накнадно затамљена.

Степен рефлексије стакала на возилу не сме прелазити 15% како не би дошло до заслепљивања других учесника у саобраћају. Од овога се може одступати само код возила државних органа.

### 4.7 ПАСИВНИ ЕЛЕМЕНТИ БЕЗБЕДНОСТИ ВОЗИЛА

#### 4.7.1 Појам и значај

Пасивни елементи безбедности су оне техничко-конструкционе особине возила које ублажавају последице саобраћајних незгода. То се постиже конструкционом безбедношћу (каросерија, удар спреда, са стране и превртање) и заштитном безбедношћу на бази унутрашње опреме (управљач, сигурносни појасеви, ваздушни јастуци, наслони за главу, инструмент-табла, обликовање унутрашњег простора итд.), тако што се покушава обезбедити: апсорбовање енергије између возила у сукобу и између путника и унутрашњости (зида) возила, односно возила и пешака, путем зона за пријем сила удара и зона минималне деформације (кабина за путнике), задржавање возача и путника што ближе положају који су имали пре незгоде, минимизирање опасности од ватре и експлозије, заобљавање ивица и тапацавање унутрашњости возила и заобљавање спољних облика возила.

#### 4.7.2 Каросерија

Каросерија је намењена за смештај возача и путника, а причвршћена је за рам возила. Њена основна намена је да удружи заштиту од временских непогода, функционалност и безбедност у јединствену целину, а код савремених возила изведена је као самоносила конструкција. Каросерија је састављена од великог броја делова који су од технолошки различитог материјала. Она мора бити еластична, чврста, отпорна на удар, савијање и лом, те аеродинамичног



облика. Каросерија, односно шасија возила, мора бити означена бројем шасије (VIN), а возила серијски произведена након 1. 1. 2011. и идентификационом таблицом.

Каросерија на моторним и прикључним возилима мора бити уграђена и изведена тако да по својој конструкцији, квалитету и врсти материјала, као и опремљености, одговара намени возила и да обезбеђује сигурност путника и возача за време вожње. Отвор за пуњење резервоара горивом не сме се налазити у простору за возача или у простору за путнике.



Безбедносну кабину или рам, који штите возача при превртању, морају имати трактори први пут регистровани у Републици Србији након 1. јануара 1983. године.

#### 4.7.3 Сигурносни појасеви, наслони за главу и безбедносна седишта за децу

Појасеви који штите возача и сувозача тело задржавају на месту, тако да тело обухвати преко груди једним делом појаса, а други део појаса учвршћује карлицу и спречава њено кретање. Путничка возила произведена у периоду између 1. јануара 1971. године и 1. јануара 1980. године, морају имати уграђене сигурносне појасеве само за први ред седишта. Путничка возила произведена, односно први пут регистрована након 1. јануара 1980. године, морају имати уграђене сигурносне појасеве само за први ред седишта и прикључке за везивање сигурносних појасева за сва остала седишта за која је то назначено у декларацији произвођача. Теретна возила која су произведена, односно први пут регистрована након 1. марта 2012. године, морају имати уграђене сигурносне појасеве за сва седишта. Моторна возила која су први пут регистрована у Републици Србији након 1. марта 2012. године, морају имати сигурносне појасеве за сва декларисана седишта, изузев аутобуса. Трицикли и четвороцикли, уколико су опремљени заштитним рамом око возача и путника, могу имати сигурносне појас.



Наслони за главу у путничким аутомобилима чија је радна запремина мања од 750 cm<sup>3</sup>, који су произведени, односно први пут регистровани након 1. јануара 1992. године, и у путничким аутомобилима код којих је радна запремина већа од 750 cm<sup>3</sup>, који су произведени, односно

први пут регистровани након 1. јануара 1987. године, морају бити уграђени и изведени за сва седишта која су окренута према напред или према назад, за која имају уграђене сигурносне појасеве и обрнуто.

Безбедносна седишта за децу, која се постављају у возила, морају бити хомологована у складу с једнообразним техничким условима и морају да буду постављена на начин како то препоручује произвођач децјег седишта и произвођач возила.



#### 4.7.4 Ваздушни јастук

Ваздушни јастук (airbag) је један од најзначајнијих изума у области безбедности у аутомобилу. После неког судара или фронталног удара од 18 до 25 km/h и наглог успорења, сензори убрзања се активирају и шаљу одређени напонски сигнал ка управљачкој јединици. Електронска управљачка јединица на основу примљених сигнала побуђује гасни генератор. Да би се обезбедила већа селективност и избегле евентуалне грешке приликом наглог кочења, за активирање јастука потребно је да поред сензора у управљачкој јединици реагује бар један од спољних фронталних сензора.



### 4.8 КАТАЛИТИЧКИ ЕЛЕМЕНТИ БЕЗБЕДНОСТИ ВОЗИЛА

#### 4.8.1 Појам и значај

У каталитичке елементе спадају они параметри возила који могу остварити неповољно дејство на друге факторе, пре свега на возача и на тај начин утицати на настанак незгоде или тежину последица. Ту спадају: бука, вибрације, загађивање микроклиме гасовима, грејање, проветравање и др.

#### 4.8.2 Бука

Интензивна бука делује на нервни састав човека и његове унутрашње органе на веома неповољан начин (изазива главобољу, вртоглавицу и раздражљивост) и смањује радну способност возача. Дејство буке изнад 80 dB је штетно по слушне органе. У простору за путнике бука не би смела да пређе вредност 70 dB. Применом акустичне изолације између простора за смештај мотора и простора за путнике, бука се може смањити већ конструкцијом возила.

### 4.8.3 Вибрације

Возило је врло сложен осцилујући систем. У њему су и путници и возач делимично изоловани од непосредног деловања вибрација помоћу наслона и седишта, а вибрације се преносе са стопала на остале делове тела. То неугодно и неповољно деловање вибрација повећава се при честој промени убрзања возила. Сам комфор вожње зависи од вибрације (величина амплитуда и учесталости осцилација). Учесталост вибрације каросерије је од 60 до 150 min<sup>-1</sup>, док је учесталост вибрација мотора од 900 до 1200 min<sup>-1</sup>. Најјачи утицај на организам човека имају вибрације каросерије. Бука и вибрације условљавају бржу појаву умора, делујући преко чулних органа (слуха, вида и додира), или индиректно делујући на централни нервни систем.

### 4.8.4 Вентилација и климатизација

Кабина за возача мора да у погледу димензија, видљивости, степена вибрација, изолације од буке, грејања, вентилације и **заптивености** испуњава услове који обезбеђују нормалан рад, а седиште возача мора бити широко најмање 0,45 m и да по својој конструкцији и материјалу од ког је изграђено омогућава удобно седење. Уређаји за одмрзавање и одмагљивање ветробрана и уређаји за грејање и проветравање на моторном возилу морају бити уграђени и изведени тако да се њиховом употребом обезбеди и омогући потребна видљивост кроз ветробран и унутрашња загрејаност и проветравање простора за возача и путнике. Отвори за улаз ваздуха у кабину за возача, који су у саставу уређаја за грејање и проветравање, морају бити изведени тако да се онемогућује загађивање ваздуха сагорелим гасовима и прашином које проузрокује само возило.



### 4.9 РЕГИСТРАЦИЈА ВОЗИЛА

У саобраћају на путу могу да учествују само моторна и прикључна возила за које је издата саобраћајна дозвола, регистарске таблице и регистрациона налепница. Регистровано возило је возило које је уписано у јединствени регистар возила и за које је издата саобраћајна дозвола, регистарске таблице и регистрациона налепница.

Упис у јединствени регистар возила, издавање саобраћајне дозволе и регистарских таблица, обавља територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова, према пребивалишту, односно седишту власника возила. Возило се региструје на име власника. Кад управља возилом, возач мора имати код себе саобраћајну дозволу и дужан је да је покаже на захтев овлашћеног лица.

Моторно и прикључно возило не сме да учествује у саобраћају на путу након истека рока важења регистрационе налепнице. Регистрациона налепница се издаје са роком важења од једне године.

Ако се захтев за продужење важења регистрације возила не поднесе ни у року од 30 дана од дана истека рока важења саобраћајне дозволе, возило се брише из евиденције о регистрованим возилима, а регистарске таблице се одузимају. Захтев за продужење важења регистрације возила подноси власник регистрованог возила у року од 30 дана пре истека важења саобраћајне дозволе. Власник, односно корисник регистрованог возила, ако у року од 30 дана од дана истека важења регистрационе налепнице не поднесе захтев за издавање нове регистрационе налепнице, дужан је да врати регистарске таблице органу који је исте издао.



Власник, односно корисник возила, дужан је да у року од 15 дана одјави возило ако је уништено или отписано, или да пријави промену било ког податка који се уписује у саобраћајну дозволу. У саобраћају на путу не смеју учествовати возила која су искључена из саобраћаја. Изузетно, у саобраћају на путу може да учествује регистровано возило након истека рока важења регистрационе налепнице, ради одласка



на технички преглед, оправку, односно испитивање, ако је означено таблицама за привремено означавање и ако му је издата потврда о њиховом коришћењу. У саобраћају на путу могу да учествују моторна и прикључна возила која нису регистрована ако се крећу од места преузимања као нерегистрована до места у коме ће бити регистрована и ако се крећу ради спровођења прописног царинског поступка. Физичко лице које није власник возила које је предмет финансијског лизинга, односно закупа, не сме у саобраћају на путу користити возило пре него што се податак о коришћењу не упише у саобраћајну дозволу.

Таблице за привремено означавање и потврда о њиховом коришћењу издају се са роком важења најдуже петнаест дана. За време управљања возилом које је означено регистарским таблицама за привремено означавање, возач код себе мора имати потврду о коришћењу таблица за привремено означавање возила коју је дужан да покаже овлашћеном лицу приликом контроле у саобраћају на путу. Када управља возилом које је означено регистарским таблицама за привремено означавање, возач је дужан да се креће релацијом и у време означено у потврди о коришћењу таблица за привремено означавање возила.

Моторно, односно прикључно возило, уписује се у јединствени регистар возила и издаје се саобраћајна дозвола и регистарске таблице на захтев власника ако су испуњени следећи услови: да постоје докази о пореклу и власништву возила и да је на техничком прегледу утврђено да је возило технички исправно.

За моторно и прикључно возило издаје се, на захтев власника, односно корисника возила, регистрациона налепница ако су испуњени следећи услови:

- да је на техничком прегледу утврђено да је возило технички исправно;
- да су приложени докази о обавезном осигурању возила;
- да су измирени прописани трошкови за издавање регистрационе налепнице.

Регистрациону налепницу може издавати и правно лице које је овлашћено за вршење техничког прегледа возила. Регистрациона налепница се издаје са роком важења од једне године, а саобраћајна дозвола са роком важења од седам година.



Регистрациона налепница се издаје у трајном важењу за тракторе, прикључна возила за трактор и мотокултиваторе. Власници трактора, прикључних возила за трактор и мотокултиватора, дужни су да након издавања регистрационе налепнице у трајном важењу, редовни технички преглед обаве сваке године. Приликом промене власника, носиоца права коришћења, промене пребивалишта власника на територију другог регистарског подручја или других података који се уносе у саобраћајну дозволу за тракторе, прикључна возила за трактор и мотокултиваторе, возило подлеже поновној регистрацији при чему се издаје регистрациона налепница у трајном важењу.

За возила која се региструју издаје се једна од следећих врста регистарских таблица:

- регистарске таблице за моторна возила, осим за мотоцикле, мопеде, лаке и тешке трицикле, лаке четвороцикле, тракторе, радне машине и мотокултиваторе;
- регистарске таблице за мотоцикле, тешке трицикле;
- регистарске таблице за мопеде, лаке трицикле и лаке четвороцикле;
- регистарске таблице за мотокултиваторе;
- регистарске таблице за тракторе и радне машине;
- регистарске таблице за прикључна возила;
- регистарске таблице прикључног возила за трактор;
- регистарске таблице за моторна и прикључна возила дипломатско-конзуларних представништава и мисија страних држава и представништава међународних организација у Србији и њиховог особља;
- регистарске таблице за моторна и прикључна возила Војске Србије;
- регистарске таблице за привремено регистрована моторна и прикључна возила;
- привремене регистарске таблице за возила која се одвозе из Републике Србије;
- регистарске таблице за моторна и прикључна возила органа унутрашњих послова;
- регистарске таблице за моторна и прикључна возила која не испуњавају прописане услове у погледу димензија (дужина, ширина, висина), односно чија је највећа дозвољена маса већа од дозвољене, односно чије осовинско оптерећење сопствене масе је веће од дозвољеног оптерећења.



У случају губитка или нестанка регистарске таблице, односно регистрационе налепнице, власник, односно возач, је дужан да одмах о томе обавести најближу организациону јединицу Министарства унутрашњих послова.



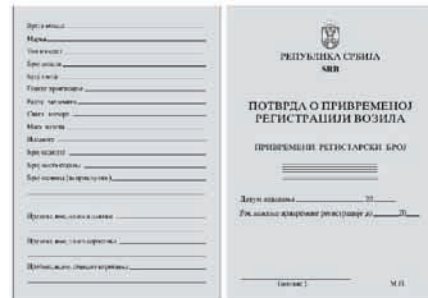
Када је постављена на место одређено од стране произвођача, угао који заклапа регистарска таблица и раван управна на хоризонталну подлогу, не може прелазити 30° према горе нити 15° према доле. Под управљањем без одговарајуће дозволе подразумева се и вожња у време када је возачу одузета возачка дозвола или му је изречена заштитна мера забране управљања возилом.

#### 4.9.1 Привремена регистрација

Возило може и да се привремено региструје на захтев власника возила. По истеку рока важења привремене регистрације возила, власник возила враћа потврду о привременој регистрацији возила и регистарске таблице.

Привремено се региструју моторна и прикључна возила која су привремено увезена из иностранства или набављена у Републици Србији ради извоза у иностранство, моторна и прикључна возила која се користе на основу уговора о пословној сарадњи или уговора о закупу закљученог између домаћег и иностраног превозника, као и моторна и прикључна возила ради учешћа на сајмовима и спортским такмичењима.

Привремена регистрација возила врши се највише на период од једне године, према одобрењу надлежног царинског органа о привременом увозу, уз испуњење услова за упис возила у јединствени регистар возила и издавање регистрационе налепнице.



#### 4.9.2 Осигурање возила

За време трајања регистрације сва моторна возила морају поседовати обавезно осигурање од одговорности, које покрива штете проузроковане употребом возила, а које су нанете трећим лицима. Као доказ закљученог осигурања служи полиса која се носи у возилу. Ово осигурање се закључује на период од годину дана. Осигурање од одговорности, у принципу, покрива штете које осигурано возило нанесе свима, изузев возачу и члановима његове уже породице.

Штета се исплаћује, али се регресира (накнадно наплаћује) од возача ако је незгуду проузроковао: управљајући возилом без одговарајуће возачке дозволе, а не ради се о оспособљавању у смислу прописа; под утицајем алкохола, дрога или других наркотика; намерно; употребом технички неисправног возила; непрописним коришћењем возила.



Ауто-каска је добровољан вид осигурања и оно покрива евентуалне штете на возилу и припадајућем алату и опреми, односно власнику возила.

За путовање возилом у иностранство треба поседовати међународни доказ о плаћеном осигурању од одговорности (тзв. “зелени картон”). Такође је потребно поседовати образац Европског извештаја о саобраћајној незгоди. У случају да наша земља нема потписан одговарајући споразум, тада се плаћа посебна накнада на име осигурања на самом граничном прелазу земље у коју се улази.

## 4.10. ТЕХНИЧКА ИСПРАВНОСТ ВОЗИЛА

### 4.10.1 Технички преглед возила

Када учествује у саобраћају на путу, моторно, односно прикључно возило мора да буде технички исправно и да испуњава друге техничке прописе и услове. Пре почетка прегледа утврђује се да ли одређени технички подаци возила, који се уписују у регистрациони лист, одговарају подацима који су уписани у документа возила (саобраћајна дозвола).



Возило је технички исправно ако има исправне све прописане уређаје и опрему и ако задовољава све техничке нормативе за возило. Возило које је преправљено може учествовати у саобраћају након што се испита и утврди да испуњава прописане услове. Технички прегледи возила могу бити: редовни, ванредни и контролни.

### 4.10.2 Редовни технички прегледи возила

Редовни технички прегледи су годишњи и шестомесечни. Редовном годишњем техничком прегледу возило се подвргава пре издавања саобраћајне дозволе, односно издавања регистрационе налепнице. Редовни годишњи технички преглед се може извршити до 30 дана пре подношења захтева за регистрацију, односно након истека рока важења саобраћајне дозволе. Новопроизведено возило након регистрације се подвргава следећем редовном техничком прегледу након две године. На техничком прегледу утврђује се да ли моторно или прикључно возило има прописане уређаје, као и да ли испуњава и друге прописане услове за безбедно учествовање у саобраћају.

Редовни шестомесечни технички преглед се мора обавити пре истека рока од шест месеци од дана почетка важења саобраћајне дозволе, односно регистрационе налепнице. Редовни шестомесечни технички преглед се може обавити најраније 15 дана пре истека рока од шест месеци од дана почетка важења регистрационе налепнице. Редовном шестомесечном техничком прегледу се морају подвргавати: моторна и прикључна возила којима се обавља јавни превоз, аутобуси, моторна и прикључна возила за превоз опасних материја, возила која се користе за обуку кандидата за возаче, моторна возила која имају уграђене уређаје

за давање посебних светлосних и звучних знакова или се употребљавају као возила под пратњом и возила са правом првенства пролаза, моторна и прикључна возила чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg, моторно, односно прикључно возило за изнајмљивање без возача (rent-a-car), моторно возило старости преко 15 година (старост возила се утврђује у односу на годину производње).

### 4.10.3 Ванредни технички прегледи

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

### 4.10.4 Контролни технички прегледи

Контролни технички преглед се врши по налогу овлашћеног лица Министарства унутрашњих послова, односно инспектора за друмски саобраћај, ради контроле техничке исправности возила. На контролни технички преглед може се упутити само возило које је у возном стању, односно возило код којег у саобраћајној незгоди није дошло до механичких оштећења уређаја и склопова од пресудног значаја за безбедно управљање возилом. Трошкове контролног техничког прегледа, у случају да је на контролном техничком прегледу утврђено да је возило неисправно, сноси власник или корисник возила, а у случају да је на прегледу утврђено да је возило исправно, орган чије је службено лице наложило контролни технички преглед.

## 4.11 ОСНОВЕ ЕКОНОМИЧНЕ ВОЖЊЕ

Промена стила вожње један је од фактора који ће понајвише утицати на смањење потрошње горива. Агресиван стил вожње са наглим убрзањима и кочењима негативно утичу на потрошњу. Штедљиви стил вожње огледа се у предвидивој вожњи. То конкретно значи да во-



жњу требате прилагодити густини саобраћаја, како би се кочења и убрзавање свело на минимум. При раду мотора сагорева погонско гориво, а повећање броја обртаја мотора условљено је повећањем количине горива. Због тога је потребно правовремено вршити промене степена преноса. Број обртаја не би требало да прелази 2000 – 2300 min-1 (зависно и од типа мотора, бензинском или дизел, као и од његове запремине).



Одржавање константне брзине може донети уштеде горива око 5%. Без обзира на каквом путу се вози и о којој се брзини ради, пожељно је користити темпомат. То је уређај који након активације одржава константну брзину возила, те тако помаже возачу да у сваком тренутку вози уједначено, истом брзином.

#### 4.12 ЗНАЧАЈ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Брига о животној средини је приоритет од свеукупног значаја за друштво. Циљеви заштите животне средине су: очување и заштита здравља људи, целовитости, разноврсности и квалитета еко система, генофонда животињских и биљних врста, плодности земљишта, природних лепота и просторних вредности, културне баштине и добара које је створио човек, обезбеђење услова за ограничено, разумно и одрживо газдовање живом и неживом природом, очување еколошке стабилности природе, количине и квалитета природних богатстава и спречавање опасности и ризика по животну средину.



Саобраћај у Србији представља око 2,5 милиона најразличитијих возила. Возни парк је просечне старости и преко 15 година. Много путничких аутомобила нема катализаторе, што значи да су одговорни за енормне емисије издувних гасова и буку. Друмски и градски саобраћај постају глави емитери олова, чађи, SO<sub>2</sub> и NO<sub>x</sub>. Ситуацију са загађењем додатно погоршава веома лош квалитет горива. Претпоставка је да 70% горива на тржишту не задовољава постојеће стандарде, а садржај сумпора и олова је много виши него у ЕУ.

Могуће болести везане за проблем деловања загађивача ваздуха на људе су:

- дисајни надражаји и акутни проблеми функције плућа (дисање);
- рак;
- структурне промене;
- системска тровања (нпр. оловом);
- слабљење имунолошког система који доводи до веће подложности инфекцијама;
- остали типови смањеног садржаја кисеоника у ткиву (нпр. асфикција /губитак свести/ због удисања угљен-монооксида). Чак и кратко излагање оксидима сумпора (нпр. 14,3 mg/m<sup>3</sup> у току неколико минута), азоту или озону, може довести до тешкоћа у дисању или размени гасова због едема (гомилања течности у ткивима), стварања мукуса (слузи) и бронхијалног спазма као последице иритације и запаљења.

#### 4.13 ЗАБРАНА ОДЛАГАЊА ШТЕТНИХ МАТЕРИЈА

Дугорочна стратегија Републике Србије у области заштите животне средине подразумева побољшање квалитета живота становништва осигуравањем жељених услова животне средине и очувањем природе засноване на одрживом управљању животном средином. Кључни кораци укључују јачање постојећих и развој нових мера за успостављање интегралног система управљања отпадом, даљу интеграцију политике животне средине у остале секторске политике, прихватање веће појединачне одговорности за животну средину и активније учешће јавности у процесима доношења одлука.

Штетне материје није дозвољено неконтролисано испуштати и одлагати како у земљу, тако и у атмосферу. Да такве материје не би представљале директну опасност по човека, врши се њихово одлагање. Одлагање отпада представља било који поступак или методу, уколико не постоје могућности регенерације, рециклаже, прераде, директног поновног коришћења (Закон о управљању отпадом).

Отпадна возила су она моторна возила или делови возила која су отпад и која власник жели да одложи или је њихов власник непознат. Истрошена батерија или акумулатор који се не може поново користити представља отпад, а намењен је третману, односно рециклирању. Отпадна уља су сва минерална или синтетичка уља или мазива, која су

неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља или друга мазива, бродска уља, уља или течности за изолацију или пренос топлоте, остала минерална или синтетичка уља, као и уљни остаци из резервоара, мешавине уље-вода и емулзије. Отпадне гуме су гуме од моторних возила (аутомобила, аутобуса, камиона, мотоцикала и др.), и остали слични производи које власник одбацује или намерава да одбаци због оштећења, истрошености или других разлога. Антифриз такође представља отпадни материјал који се уклања после извесног времена из моторног возила.

Да резимирамо, забрањено је одлагање било какве врсте отпада чијим одлагањем може доћи до физичких, хемијских или биолошких промена које би угрозиле или представљале опасност за загађење животне средине и здравље људи.



## **5. ПРАВИЛА САОБРАЋАЈА**

Учесници у саобраћају су дужни да поступају у складу са прописима о правилима саобраћаја, саобраћајној сигнализацији и знацима и наредбама које даје овлашћено службено лице надлежног органа.

### **5.1 ПОЈАМ И ЗНАЧАЈ ПРАВИЛА САОБРАЋАЈА**

Саобраћај се у првобитној појави одвијао према обичајним (неписаним) правилима. Повећањем броја возила долази до појаве саобраћајних незгода које су за последице имале повреде лица (чак смртне случајеве) и причињавање материјалних штета. Одговорност за причињену саобраћајну незгоду се тешко утврђивала због непостојања писаних правила.

Саобраћај има и општедруштвени карактер, те се морало приступити утврђивању писаних правила за одвијање саобраћаја којих су се морали придржавати сви учесници у саобраћају једне области, односно државе, а касније ова правила добијају и међународни карактер.

Правила саобраћаја су производ искустава кроз дуги период развоја саобраћаја, као и решавања насталих проблема од стране образованих и стручних људи, која су као таква прихватале друштвене заједнице. У почетку су то била само правила, да би се касније појавила и саобраћајна сигнализација, а још касније и наредбе овлашћених лица.

Правила саобраћаја, као и саобраћајна сигнализација, наравно и наредбе овлашћених лица, имају за циљ безбедно и ефикасно учешће свих учесника у саобраћају.

### **5.2 ОПШТЕ ОДРЕДБЕ О ПОНАШАЊУ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ**

#### *5.2.1 Хијерархија поступања учесника у саобраћају*

Учесници у саобраћају дужни су да поступају у складу са важећим прописима, и то:

1. Знацима и наредбама полицијског службеника и других овлашћених лица (чланови школских саобраћајних патрола, саобраћајних патрола грађана, радника који обезбеђују зону радова итд).
2. Саобраћајној сигнализацији и то:
  - светлосним саобраћајним знаковима (семафорима);

- саобраћајним знаковима и
- ознакама на коловозу.

### 3. Правилима саобраћаја.

Учесници у саобраћају су дужни да поштују правила саобраћаја. Уколико се значење саобраћајне сигнализације разликује од правила саобраћаја, учесници у саобраћају су дужни да поступају према саобраћајној сигнализацији. Коначно, уколико се знаци и наредбе полицијских службеника и других овлашћених лица разликују од правила саобраћаја и од значења саобраћајне сигнализације, учесници у саобраћају су дужни да се понашају у складу са знацима и наредбама полицијских службеника и других овлашћених лица.

#### 5.2.1.1 Знаци и наредбе полицијског службеника

Полицијски службеници дају прописане знаке којима исказују своје наредбе и то у оквиру интервентног регулисања или непосредне контроле саобраћаја. Ови знаци и наредбе имају највиши приоритет, тј. учесници су дужни да се понашају према њима чак и када нису у складу са правилима саобраћаја и саобраћајном сигнализацијом.

#### 5.2.1.2 Саобраћајна сигнализација

Саобраћајну сигнализацију чине:

- светлосни саобраћајни знакови;
- саобраћајни знакови и
- ознаке на коловозу.

У оквиру саобраћајне сигнализације утврђен је приоритет. Уколико се разликују значење светлосног саобраћајног знака и саобраћајног знака, односно ознаке на коловозу, учесник у саобраћају је дужан да поступа према светлосном саобраћајном знаку. Уколико се разликују значење саобраћајног знака и ознака на коловозу, учесник у саобраћају је дужан да поступа према значењу саобраћајног знака.

Светлосни саобраћајни знакови се користе за регулисање саобраћаја на раскрсници, на пешачким прелазима, прелазу пута преко железничке пруге, на делу пута са саобраћајним тракама које мењају смер кретања и на местима где се обављају радови на путу.

Саобраћајним знаковима се на одређеним деловима пута регулишу одређени услови и понашања у саобраћају (нпр. брзина, паркирање,

скретање, претицање итд.). Значење саобраћајног знака траје онолико колико важи тај саобраћајни знак. Уз саобраћајни знак може бити постављена и допунска табла која поближе одређује саобраћајни знак.

Ознакама на коловозу се регулише саобраћај помоћу линија и симбола на коловозу.

#### 5.2.1.3 Правила саобраћаја

Правила саобраћаја прописују основна понашања учесника у саобраћају.

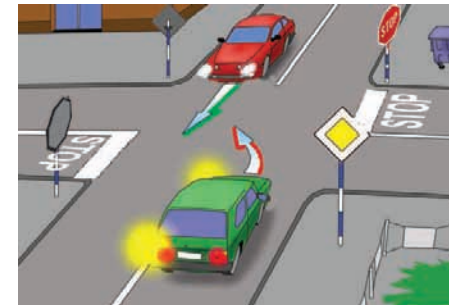
Наведени начини регулисања саобраћаја (овлашћена лица, семафори, саобраћајни знакови, ознаке на коловозу), могу бити присутни на истом месту. У том случају ови начини регулисања међусобно се:

- потврђују,
- истовремено примењују или
- искључују (негирају) једни друге.

#### **а) Начини регулисања саобраћаја се потврђују (поближе одређују)**

Различити начини регулисања саобраћаја могу потврђивати једни друге.

**Пример:** Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима и ознакама на коловозу који се међусобно потврђују (поближе одређују).

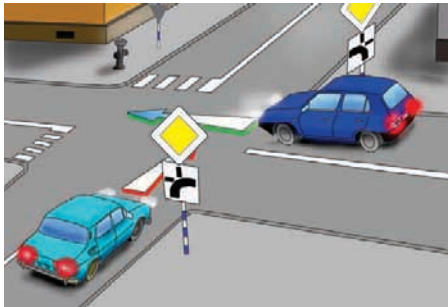


Првенство пролаза на раскрсници регулисаној саобраћајним знаковима имају возила која у раскрсницу улазе путем са првенством пролаза. У исто време возила која долазе са споредног пута морају бити заустављена испред раскрснице. На оваквим раскрсницама поред саобраћајних знакова о првенству пролаза могу бити уцртане и ознаке на коловозу (STOP, зауставна линија), које одређују место испред којег се возило мора зауставити и тако потврђују и поближе одређују саобраћајне знакове.

**б) Начини регулисања саобраћаја се истовремено примењују**

Начини регулисања саобраћаја се могу истовремено примењивати поштујући ниво приоритета.

На раскрсници на којој је саобраћај регулисан саобраћајним знаковима, светлосним саобраћајним знаковима или знацима полицијског службеника, истовремено важи и правило о првенству пролаза за возила која имају иста права по начину регулисања саобраћаја вишег нивоа, а путање тих возила се секу у раскрсници.



**Пример:** Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима. Оба возила се крећу по путу са првенством пролаза, а путање им се секу у зони раскрснице. Саобраћајни знакови им дају иста права првенства пролаза. Применом правила о првенству пролаза прво ће проћи преко раскрснице возило тамноплаве боје, јер другом возилу долази са десне стране.

Иста правила важе и за возаче који долазе са споредних путева, једни у односу на друге. Возачи који имају иста права по саобраћајном знаку или ознакама на коловозу, а путање њихових возила се укрштају у раскрсници, поступиће по правилу о првенству пролаза.

**в) Начини регулисања саобраћаја се искључују (негирају)**

Начини регулисања саобраћаја могу једни друге искључивати. На раскрсници на којој је саобраћај регулисан семафором не важе знакови о првенству пролаза за време док се са семафора дају светлосни саобраћајни знакови за регулисање саобраћаја. Ако на оваквој раскрсници саобраћај из неког разлога регулише полицијски службеник, не важе ни светлосни саобраћајни знакови, ни саобраћајни знакови, ни ознаке на коловозу, као ни правила саобраћаја која су у супротности са знацима саобраћајног службеника. Правила и саобраћајна сигнализација, који нису у супротности са знацима полицајца, се примењују.



**Пример:** Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима и светлосним саобраћајним знаковима на којој истовремено саобраћај регулише полицајац.

**5.2.2 Начин кретања возила и обавеза држања одстојања и растојања**

Возач је дужан да се возилом креће ближе десној ивици коловоза, али тако да не угрожава своју безбедност. Возач је дужан да, с обзиром на брзину кретања возила и друге околности саобраћаја, возило држи на таквом одстојању и растојању од других возила, односно учесника у саобраћају, да не изазива опасност и не омета друге учеснике у саобраћају.

**5.2.3 Остављање предмета на путу**

Предмет, односно материја која може да угрози, односно омета безбедност саобраћаја, не сме се налазити на путу.

Учесник у саобраћају је дужан да без одлагања са пута уклони предмет, односно материју која се на коловозу нашла његовим чињењем, као и предмет, односно материју која потиче са возила којим управља.

Уколико је у могућности и ако тиме не омета безбедност саобраћаја, учесник у саобраћају је дужан, у циљу безбедности саобраћаја, да уклони предмете и препреке који угрожавају безбедност саобраћаја са коловоза, а ако није у могућности, дужан је да о томе без одлагања обавести полицију или предузеће које се стара о одржавању пута.

Учесник у саобраћају је дужан да без одлагања обавести полицију о сваком догађају, односно појави која може угрозити или угрожава безбедност саобраћаја.

Власник, односно корисник возила, не сме дозволити да се одбачено возило налази на путу, односно месту на коме је дозвољено заустављање или паркирање возила.

**5.2.4 Општа обавеза према пешацима, слепим особама и возилима која врше превоз путника и деце**

Возач је дужан да обрати пажњу на пешаке који се налазе на коловозу, или ступају на коловоз, или исказују намеру да ће ступити на коловоз.

Када прилази пешачком прелазу, возач мора да прилагоди брзину возила тако да у свакој ситуацији коју види или има разлога да предвиди, може безбедно да заустави возило испред пешачког прелаза.

На делу пута на коме се крећу деца, односно где су постављени саобраћајни знакови о учешћу деце у саобраћају, возач је дужан да вози са нарочитом опрезношћу, тако да може благовремено да заустави возило.

Возач је дужан да обрати посебну пажњу на слепа и инвалидна лица.

### 5.2.5 Коришћење телефона и других уређаја за комуникацију

Возач не сме да користи телефон, односно друге уређаје за комуникацију, уколико нема, односно не користи опрему која омогућава телефонирање без ангажовања руку за време војње.

Возач не сме да користи аудио, односно видео-уређаје на начин да не чује звучне сигнале других учесника у саобраћају, нити да предузима друге радње које ометају његову пажњу при управљању возилом.

Лице које се превози возилом не сме да омета возача у управљању возилом, нити да утиче на њега да управља возилом на начин којим се умањује безбедност саобраћаја.

### 5.2.6 Забрана коришћења уређаја за откривање и ометање рада уређаја за мерење брзине

У возилу се у саобраћају на путу не сме користити нити налазити уређај, односно средство којим се може откривати или ометати рад уређаја за мерење брзине кретања возила, односно других уређаја намењених за откривање и документовање прекршаја.

### 5.2.7 Коришћење сигурносних појасева

Возач и путници у моторном возилу у коме су уграђени, односно постоје места за уградњу сигурносних појасева, дужни су да у саобраћају на путу користе сигурносни појас на начин који је предвидео произвођач возила.

### 5.2.8 Коришћење светлоодбојних прслука

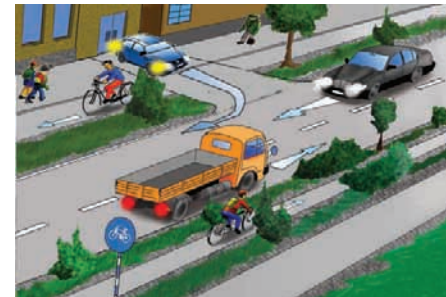
Возач и путници који излазе из возила на путу ван насеља, као и на местима где је забрањено заустављање и паркирање у насељу, обавезни су да обуку светлоодбојни прслук.

### 5.2.9 Употреба показивача правца

Обавештавање осталих учесника у саобраћају о намери извођења одређене радње се врши помоћу одговарајућег показивача правца, односно руком ако на возилу не постоје показивачи правца. Није довољно укључити показиваче правца, веома је значајно уверити се да су остали учесници у саобраћају схватили намеру исказану показивачима правца.

## 5.3 ПРАВИЛА ЗА ИЗВОЂЕЊЕ РАДЊИ У САОБРАЋАЈУ

### 5.3.1 Укључивање возила у саобраћај



Укључивање возила у саобраћај је излазак возилом на пут (стаза, коловоз), са површине на којој се не врши јавни саобраћај, као и поновно покретање возила на путу, односно коловозу пута након заустављања или паркирања.

Возач који се укључује својим возилом у саобраћај дужан је да:

- се увери у могућност безбедног укључивања;
- обавести остале учеснике у саобраћају о својој намери;
- пропусти учеснике у саобраћају који имају првенство.

#### 5.3.1.1 Уверавање у могућност безбедног укључивања

Пре укључивања у саобраћај возач је дужан да добро осмотри и схвати саобраћајну ситуацију, процени брзине и растојања осталих учесника у саобраћају, па тек кад се увери да је то безбедно, настави укључивање у саобраћај.

**ВИДИ И БУДИ ВИЂЕН!**

Безбедно укључивање у саобраћај је могуће ако је део коловоза неопходан за укључивање, слободан у временском периоду потребном за извођење укључивања у саобраћај. Укључивање у саобраћај се врши тако да се не ометају други учесници у саобраћају, односно да се не угрожава безбедност саобраћаја. Свако укључивање у саобраћај, које захтева промене начина кретања других учесника у саобраћају (кочење, скретање, заустављање и сл.), није правилно.



### 5.3.1.2 Обавештавање осталих учесника у саобраћају о намери укључивања

Обавештавање осталих учесника у саобраћају се врши помоћу одговарајућег показивача правца, односно руком ако на возилу не постоје

**СХВАТИ И БУДИ СХВАЋЕН!**

показивачи правца. Није довољно укључити показиваче правца, веома је значајно уверити се да су остали учесници у саобраћају уочили укључен показивач правца и разумели намеру.

### 5.3.1.3 Пропуштање осталих учесника у саобраћају

Лице које се у саобраћају укључује возилом или без возила, дужно је приликом укључивања у саобраћају пропустити све друге учеснике у саобраћају. Приликом укључивања из дворишта или са другог простора поред пута на коме се не одвија јавни саобраћај, возач је дужан:

- пропустити пешаке који се крећу тротоаром,
- пропусти бицикле који се крећу бициклистичком стазом,
- пропусти бицикле, мопеде и лаке трицикле који се крећу бициклистичком траком и
- пропусти возила која се крећу коловозом.

Бициклисти при укључивању на бициклистичку стазу имају обавезу пропуштања:

- пешака приликом преласка преко тротоара и
- бициклиста који се крећу бициклистичком стазом.

**Код укључивања у саобраћају запамти једно:  
Укључуј се само кад је безбедно!**

### 5.3.1.4 Укључивање у саобраћају на посебним местима

При укључивању у саобраћају постоје посебна места и посебне обавезе и то:

- непрегледна места;
- земљани пут и друге површине без коловозног застора и
- стајалиште за возила јавног превоза путника у насељу.

### а) Непрегледна места

Укључивање у саобраћају на непрегледним местима је посебно опасна радња и треба га избегавати. На оваквим местима возач је дужан да



укључивање у саобраћају обезбеди помоћу другог лица. Ово лице ће стати на погодном месту тако да добро види саобраћај на путу и обавештавати возача у ком тренутку може извршити безбедно укључивање у саобраћају. Значајно је нагласити да лице које помаже, осматра и процењује саобраћајну ситуацију само помаже, али возач који се укључује и даље одговара за безбедност при укључивању у саобраћају.

### б) Земљани пут и друге површине без коловозног застора

Возач који се возилом укључује са пута без савременог коловозног застора (земља, макадам), дужан је пропустити сва возила која се крећу путем са савременим застором (коцка, бетон, асфалт и сл.).

Ако се возач укључује возилом са земљаног пута или друге површине без изграђеног застора, дужан је возило којим управља очистити од блата или других материја које могу угрозити безбедност саобраћаја пре наилаaska на коловоз пута. Блато, односно друге материје које својим возилом нанесе на коловоз, возач је дужан да очисти са коловоза.

Прљавштине на коловозу смањују трење, умањују могућност управљања возилом, а посебно смањују могућност безбедног кочења. Ово може изазвати заносење возила, слетање са пута или неконтролисани прелазак на другу саобраћајну, односно коловозну траку. То је посебно изражено у условима када возачи не очекују овакве промене на коловозу.



Нажалост, у време пољопривредних радова повећава се број саобраћајних незгода које настају у околностима прљавог коловоза.

### в) Укључивање аутобуса са стајалишта у насељу

Возач је дужан да у насељу омогући укључивање у саобраћај аутобусу који се укључује у саобраћај са стајалишта. Наиме, уколико су изграђене посебне аутобуске нише (проширења), у којима стају аутобуси, онда је омогућено неометано кретање других возила док аутобус стоји у стајалишту. Међутим, веома је важно да се аутобусима омогући неометано укључивање у саобраћај из оваквих ниша. Зато су возачи дужни да успоре кретање поред заустављеног аутобуса, да



да провере да ли је на аутобусу укључен леви показивач правца, а по потреби и да стану како би се аутобус неометано укључио у саобраћај.

**У аутобусу се превози од 40 до 160 путника.  
То је добар разлог да га уважавамо!**

### 5.3.2 Кретање возила по путу

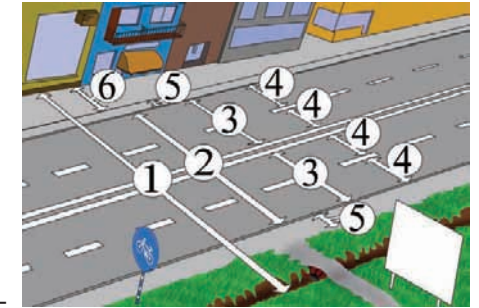
Возила се крећу десном страном коловоза, односно десном коловозном траком у смеру кретања, односно стазом намењеном за ту врсту возила. При кретању возач своје возило мора држати што ближе десној ивици коловоза тако да не угрожава своју и безбедност осталих учесника у саобраћају.

Возач је дужан да своје возило држи на безбедном одстојању од возила које се креће испред његовог возила. Поред безбедног одстојања, возач је дужан да држи и безбедно растојање приликом мимоилажења, обилажења и претицања другог учесника у саобраћају.

#### 5.3.2.1 Саобраћајне површине за кретање возила и пешака

Возила и пешаци се по правилу крећу путем. Пут може бити ван насеља или у насељу као саставни део улице. На слици је приказан пут у улици и његови делови су означени бројевима:

1. пут
2. коловоз
3. коловозне траке
4. саобраћајне траке
5. бицикличка стаза и/или трака
6. тротоар



Возач возила се креће површином (делом) пута која је намењена за кретање тог возила.

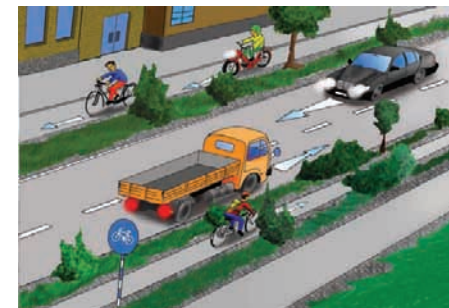
Возач може за кретање возила користити и површину која није намењена за саобраћај те врсте возила, у случају кад је то дозвољено, само кад је то неопходно уз нарочиту пажњу.

Путеви су намењени за саобраћај возила у оба или једном смеру и чији коловоз може бити:

- за кретање у оба смера са две коловозне траке које имају по једну саобраћајну траку;
- за кретање у оба смера са три саобраћајне траке;
- за кретање у оба смера са четири или више саобраћајних трака;
- за кретање у оба смера са две коловозне траке које су физички одвојене;
- за кретање у једном смеру са једном коловозном траком која има једну или више саобраћајних трака.

#### 5.3.2.2 Пут за двосмерни саобраћај са две саобраћајне траке

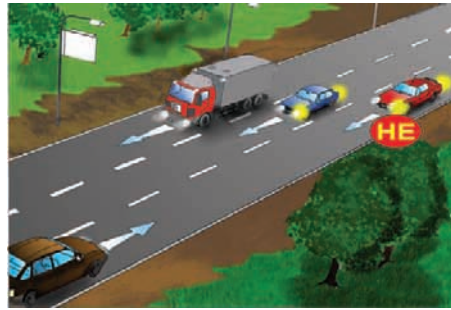
Основна карактеристика овог пута је да свака коловозна трака има само једну саобраћајну траку, односно саобраћајна трака је у исто време и коловозна трака.



Обзиром на стање и особине пута, услове саобраћаја и брзину кретања, возач се на оваквом путу креће возилом што ближе десној ивици коловоза на безбедном одстојању тако да не угрожава себе нити остале учеснике у саобраћају.



### 5.3.2.3 Пут за саобраћај у оба смера са три саобраћајне траке

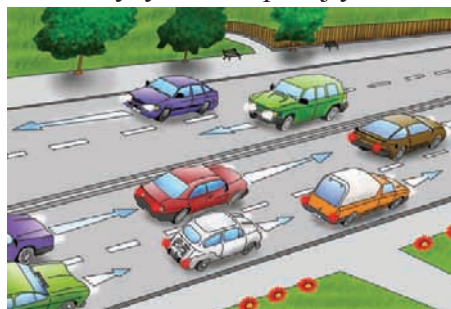


Возила се крећу крајњом десном траком у смеру кретања. Средишња саобраћајна трака се по правилу ко-

**Ризик тешких саобраћајних незгода је 6 пута већи од ризика на путевима са две траке.**

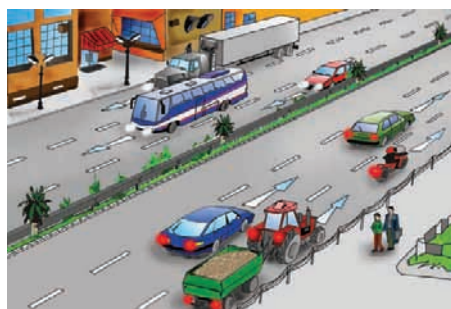
ристи за обилажење и претицање, сем кад је саобраћајном сигнализацијом другачије одређено (саобраћајни знакови и ознаке на коловозу). Забрањено је кретање крајњом левом саобраћајном траком.

### 5.3.2.4 Пут за саобраћај у оба смера са четири или више саобраћајних трака



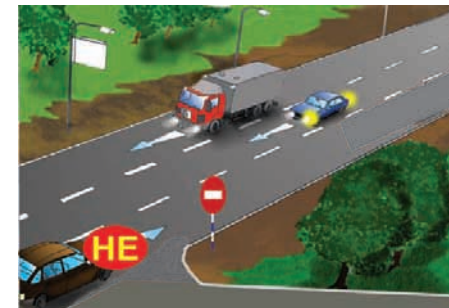
На путу за саобраћај у оба смера, са коловозом који има четири или више саобраћајних трака, возач не сме за кретање возила користити коловозну траку, односно саобраћајне траке намењене за кретање возила из супротног смера. Коловозне траке (са две или више саобраћајних трака), за кретање возила из супротног смера су по правилу одвојене неискриданом (пуним) удвојеном линијом.

### 5.3.2.5 Пут за саобраћај у оба смера са две коловозне траке које су физички одвојене



На путу за саобраћај у оба смера, са коловозом који има физички одвојене коловозне траке (одвојене смерове кретања), возач за кретање возила не сме користити коловозну траку намењену за саобраћај возила из супротног смера. Коловозне траке могу имати једну или више саобраћајних трака.

### 5.3.2.6 Пут са једном коловозном траком, односно саобраћајем у једном смеру



Пут са једносмерним саобраћајем може имати једну, две или више саобраћајних трака.

На путу са коловозом за саобраћај возила у једном смеру, возач за кретање возила не сме користити забрањен смер.

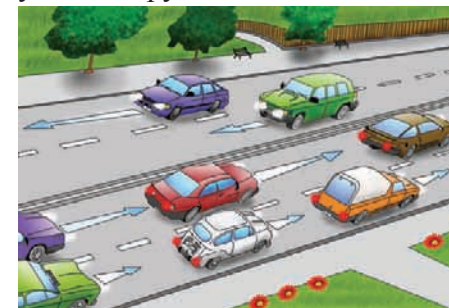
### 5.3.2.7 Посебна правила за кретање возила по коловозним тракама које имају две или више саобраћајних трака

Када коловозна трака има две или више саобраћајних трака, тада постоје следећа правила кретања у зависности од пута, односно саобраћајне траке:

- пут са две или више саобраћајних трака за кретање у истом смеру ван насеља;
- пут са две или више саобраћајних трака за кретање у истом смеру у насељу;
- трамвајска баштица и саобраћајна трака за возила јавног превоза;
- кретање возила у случају престанка једне од саобраћајних трака.

#### а) Пут са две или више саобраћајних трака за кретање возила у истом смеру ван насеља

На путу ван насеља са две или више саобраћајних трака намењених за кретање возила у истом смеру, возач за кретање возила користи крајњу десну слободну саобраћајну траку намењену за кретање возила у том смеру.

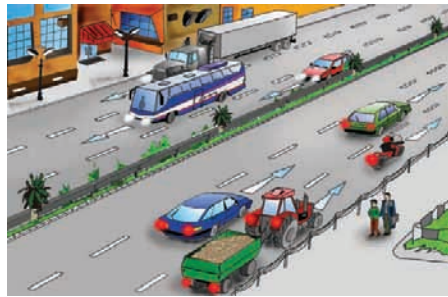


**Пример:** Гледано са лева на десно, десна саобраћајна трака је потпуно заузета па се возила крећу и левом саобраћајном траком. На левој коловозној траци није заузета крајња десна саобраћајна трака па се возило плаве боје креће правилно десном саобраћајном траком.

**б) Пут са две или више саобраћајних трака за кретање возила у истом смеру у насељу**

На путу у насељу са две или више саобраћајних трака намењених за кретање возила у истом смеру, возач за кретање возила може користити саобраћајну траку која није уз десну ивицу коловоза у дозвољеном смеру, тако да не омета остале учеснике у саобраћају.

Возачи теретних возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg, затим возачи возила која не могу развити брзину већу од 40 km/h, као и возачи возила која се по дефиницији не сматрају моторним возилима, могу користити за кретање возила само крајњу десну саобраћајну траку. Возачи ових возила могу користити саобраћајну траку која није крајња десна само за обилажење, претицање и престројавање испред раскрснице ради скретања улево, као и за наставак кретања по правцу ако је то саобраћајним знаком, односно ознакама на коловозу тако одређено.



**Пример:** Теретно возило на левој коловозној траци и трактор на десној коловозној траци се крећу крајњом десном траком, а друге траке ће користити само за обилажење, претицање и престројавање при скретању.

**в) Трамвајска баштица и саобраћајна трака за возила јавног превоза путника**



Трамвајском баштицом, односно саобраћајном траком за возила јавног превоза, крећу се трамваји и возила јавног превоза путника. Овим тракама се могу кретати и возила са првенством пролаза и возила под пратњом. Саобраћај осталим возилима није дозвољен.

**г) Кретање возила у случају престанка једне од саобраћајних трака**

Ако је на путу са више саобраћајних трака за исти смер онемогућено одвијање саобраћаја на једној од саобраћајних трака или се трака

завршава, возач који се креће у истом смеру у траци поред, дужан је да омогући укључивање возила са закрчене траке у траку којом се креће, и то на начин да се креће на таквом одстојању од возила испред себе да се на безбедан начин у ту траку испред њега може укључити једно возило са траке која се завршава.



**5.4 ПОМЕРАЊЕ ВОЗИЛА ПО ПУТУ**

**5.4.1 Скретање**

Скретање возилом је промена правца кретања на раскрсници.

Скретање је врло опасна и сложена радња и као таква често је узрок саобраћајних незгода.

Разликују се скретање у десно и скретање улево.

Искључивање возила са пута ван раскрснице се одвија по правилима која важе за скретање.

Возач возила који скреће на раскрсници дужан је учинити следеће:

- да се увери у могућност безбедног скретања;
- да обавести остале учеснике у саобраћају о својој намери;
- да прилагоди брзину кретања возила за безбедно скретање;
- да изврши престројавање возилом на довољној удаљености испред раскрснице, уколико је потребно и могуће;
- да се креће прописном путањом и
- да поштује првенство пролаза других учесника у саобраћају.





### 5.4.2 Уверавање у могућност безбедног скретања

Уверавање у могућност безбедног скретања подразумева уочавање присуства осталих учесника у саобраћају, присуство овлашћеног лица, као и вертикалне и хоризонталне сигнализације, (светлосни саобраћајни знакови, саобраћајни знакови и ознаке на коловозу). Возач ће одустати од намере скретања возилом по наредби овлашћеног лица, односно ако је саобраћајним знаком или ознаком на коловозу такво скретање забрањено.



**Пример:** Саобраћајни знакови који искључују или забрањују скретање. Саобраћајни знак *Обавезан смер право* искључује скретање улево и удесно. *Дозвољени смерови право и удесно* искључују скретање улево, као и саобраћајни знак *Забране скретања улево*. Саобраћајни знак *Дозвољени смерови право и улево* искључује скретање удесно, као и саобраћајни знак *Забрана скретања удесно*.



**Пример:** Поред знакова о забрани постоје и знакови који обавезују скретање, а то су знакови: *Обавезан смер улево или удесно*, *Дозвољени смерови улево и удесно* и *Обавезно скретање улево или удесно*.

### 5.4.3 Обавештавање учесника у саобраћају о намери скретања

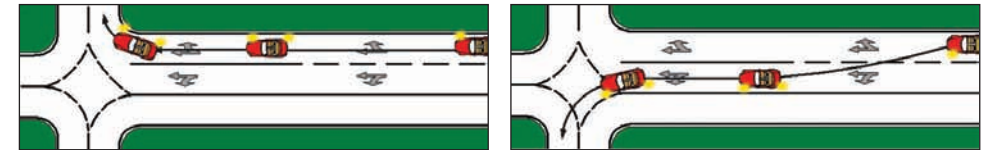
Возач возила је обавезан да обавести остале учеснике у саобраћају о својој намери да изврши скретање укључивањем показивача правца, који мора бити укључен све време извођења радње скретања. Ако на возилу нема показивача правца (бицикл, мопед, запрега и сл.), возач ће обавештавање извршити одрученом руком.

### 5.4.4 Прилагођавање брзине кретања возила за безбедно скретање

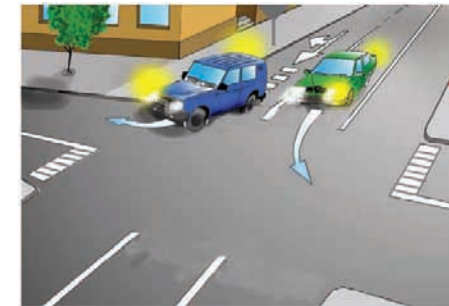
Возач је дужан да прилагоди брзину кретања условима саобраћаја приликом приближавања раскрсници, односно престројавању за скретање.

### 5.4.5 Престројавање возилом и путања скретања

Возач је дужан да изврши престројавање својим возилом испред места скретања тако што ће заузети правилан положај за скретање.



За скретање удесно возач се својим возилом по правилу престројава уз десну ивицу коловоза, односно заузима крајњу десну саобраћајну траку у смеру кретања и на бочни пут улази уз десну ивицу коловоза.



За скретање улево возач се својим возилом по правилу престројава уз средишњу линију коловоза, односно уз леву ивицу коловозне траке, односно заузима крајњу леву саобраћајну траку у смеру кретања и на бочни пут улази уз средишњу линију, односно улази у леву саобраћајну траку бочног пута. Приликом проласка кроз саму раскрсницу мора се кретати својим возилом уз линију водилу или замишљену линију водилу, тако да му центар раскрснице остане са десне стране.

**Пример:** Плаво возило скреће удесно и престројило се у крајњу десну саобраћајну траку у смеру кретања, односно уз десну ивицу коловоза. Зелено возило скреће улево и престројило се у крајњу леву саобраћајну траку у смеру кретања, односно уз леву ивицу коловозне траке, односно уз средишњу линију пута.

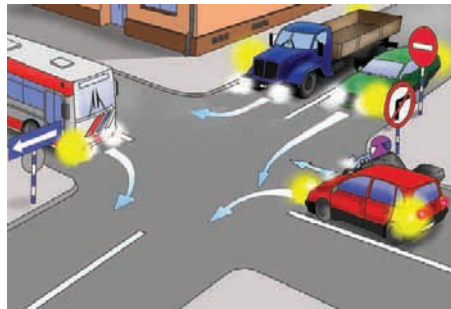


Ако је саобраћајним знаком, односно ознакама на коловозу другачије одређено, престројавање и кретање кроз раскрсницу се врши сагласно са знаком, односно ознаком на коловозу.

**Пример:** Возила (са горњег пута) пролазе кроз раскрсницу скретањем

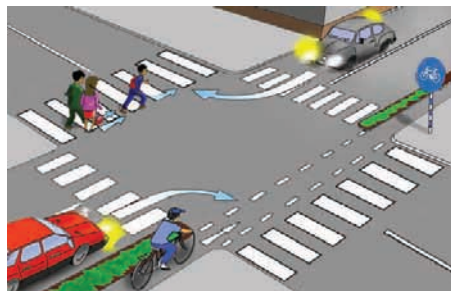
удесно свако својом саобраћајном траком исправно, јер је ознакама на коловозу тако предвиђено.

На путевима са једносмерним саобраћајем правила престројавања су иста као и код путева са двосмерним саобраћајем. (На путу са једносмерним саобраћајем коловозна трака, односно коловоз су једна иста површина).



**Пример:** Теретно возило долази са пута са једносмерним саобраћајем и скреће удесно. Правилно је престројено у крајњу десну саобраћајну траку. Возило зелене боје такође долази са пута са једносмерним саобраћајем и престројено је исправно у крајњу леву саобраћајну траку, односно уз леву ивицу коловозне траке, тј. леву ивицу коловоза.

#### 5.4.6 Поштовање првенства пролаза других учесника у саобраћају



При скретању на раскрсници возач својим возилом мора пропустити сва возила која имају првенство пролаза према правилима о првенству пролаза, саобраћајним знаковима, светлосним саобраћајним знаковима или знацима које даје полицијски службеник.

Приликом скретања на раскрсници (лево или десно), возач својим возилом мора пропустити:

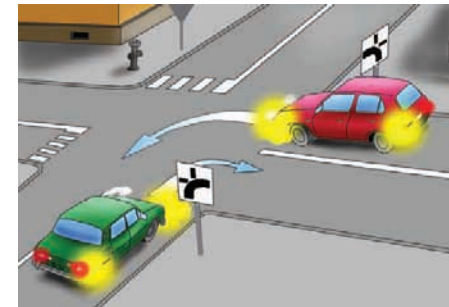
- пешаке који прелазе коловоз бочног пута и
- пешаке који прелазе коловоз на обележеном пешачком прелазу.

Приликом скретања удесно возач својим возилом мора пропустити и возила која га сустижу и то:

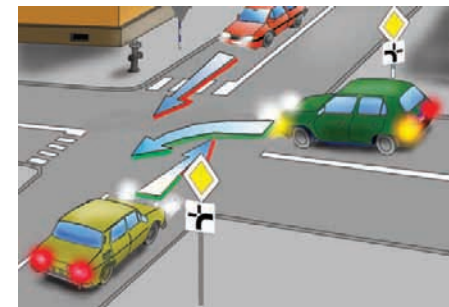
- возила јавног превоза путника која се крећу истим путем, у истом смеру, саобраћајном траком намењеном за возила јавног превоза путника и
- бицикле и мопеде који се крећу истим путем, у истом смеру, бицикличком траком или стазом.

#### 5.4.7 Кретање возила по путу са првенством пролаза који је означен допунском таблом Пружање пута са првенством пролаза

Приликом кретања возила по путу са првенством пролаза, који је означен допунском таблом *Пружање пута са првенством пролаза*, важе сва правила скретања.



Пре скретања мигавац укључи, немој да те о том неко други учи!



Посебно је битна обавеза обавештавања осталих учесника у саобраћају о намери кретања по путу са првенством пролаза (који скреће), јер се тиме врши скретање улево и треба укључити леви показивач правца, а из супротног смера скреће удесно и треба укључити десни показивач правца. (На свакој раскрсници кретањем по путу „пружање пута са првенством пролаза“ из једног смера се врши скретање улево, а

из супротног удесно).

Возачи возила, који се крећу својим возилом право преко раскрснице, не смеју укључивати ниједан показивач правца јер не врше скретање.

Првенство пролаза на таквој раскрсници је регулисано саобраћајним знаковима.

Ако возачи возила имају иста права првенства изражена саобраћајним знаковима, а при томе им се путање на раскрсници укрштају, тада се првенство пролаза решава правилом о првенству пролаза.

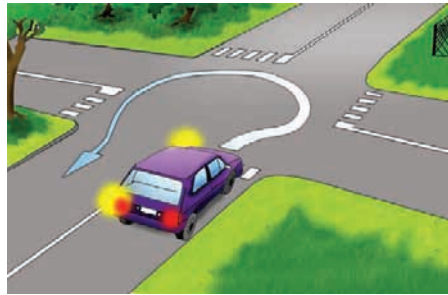
#### 5.3.4 Полукружно окретање

Полукружно окретање је промена смера кретања обављена тако да се возач возилом врати на правац из ког је дошао.

Полукружно окретање возач возила сме да отпочне само ако се уверио да то може да учини на безбедан начин и ако је обавестио остале учеснике у саобраћају о својој намери на одговарајући начин.



### 5.4.2 Полукружно окретање без маневра



Према начину извођења, полукружно окретање може бити:

- полукружно окретање без маневра и
- полукружно окретање са маневром.

*а) Полукружно окретање без маневра* подразумева извођење радње полукружног окретања у једном потезу са путањом у облику полукруга.

Изводи се на ширим путевима где је могуће извести овакав маневар. Нарочито је повољно ову радњу изводити на путевима са више саобраћајних трака под условом да се не ометају остали учесници у саобраћају.

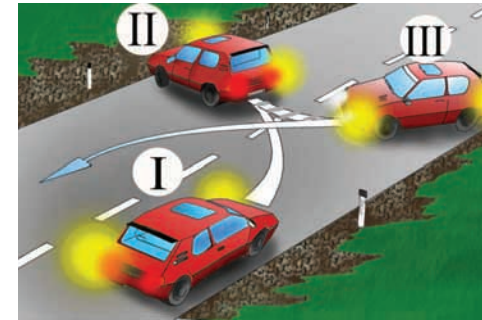
Полукружно окретање без маневра према месту извођења може бити:

- полукружно окретање без маневра на путу ван раскрснице и
- полукружно окретање без маневра на раскрсници.

Полукружно окретање са маневром се обавља на деловима пута где није забрањено заустављање.

Полукружно окретање возила је забрањено:

- у тунелу;
- на мосту, вијадукту, надвожњаку, подвожњаку;
- на уском делу пута;
- на аутопуту и мотопуту;
- на местима недовољне прегледности;
- у условима смањене видљивости;
- на сваком другом месту ако би се изводило на небезбедан начин и
- на местима где је то саобраћајним знаком забрањено.



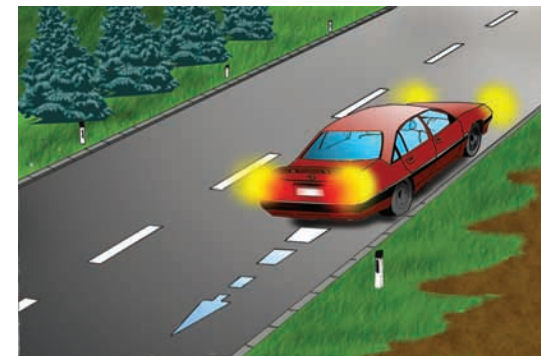
*б) Полукружно окретање возила на путу се најчешће обавља са маневром због недовољне ширине коловоза за окретање у једном потезу. Полукружно окретање не треба вршити на путевима са већим интензитетом саобраћаја због дужине задржавања возила у положајима који су супротни правилима о нормалном кретању возила по путу.*

Полукружно окретање на коловозу подразумева окретање возила у три маневра без силажења са коловоза.

***Окрећите полукружно, само кад је стварно нужно.***

### 5.4.3 Вожња возилом уназад

Кретање возилом уназад је забрањено. Дозвољено је само у посебним случајевима (паркирање, полукружно окретање, прека потреба и сл.) на кратком делу тако да се не ометају и не угрожавају остали учесници у саобраћају.



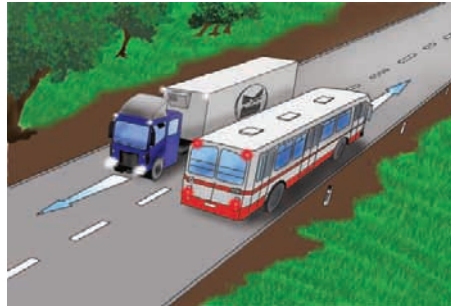
Кретање возилом уназад нарочито није дозвољено ако би такво кретање угрозило друге учеснике у саобраћају, на непрегледном делу пута, при смањеној видљивости, у тунелима, на деловима пута где је забрањено заустављање возила и на прелазима пута преко железничке пруге и сл.

Кретање возилом уназад се изводи оном страном коловоза којом се до тада возило кретало унапред. За време кретања уназад на возилу морају бити укључена сва четири показивача правца.



#### 5.4.4 Мимоилажење

Мимоилажење је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који долази из супротног смера.



При мимоилажењу возила пролазе једно другом са леве стране.

Приликом мимоилажења возач је дужан да са своје леве стране остави довољно растојања између свог возила и возила са којим се мимоилази, по потреби и да возило помери ка десној ивици коловоза.

При мимоилажењу са пешаком, возач је дужан да држи безбедно растојање између возила и пешака.

Уколико због препреке на путу или других учесника у саобраћају возач не може да изведе безбедно мимоилажење, дужан је да успори кретање свог возила и да га по потреби заустави да би пропустио возило из супротног смера.

Изузетно, када на раскрсници која није са кружним током саобраћаја, возила долазе из супротних смерова и скрећу улево, возач својим возилом мимоилази возило из супротног смера тако што га пропушта са своје десне стране.

**Пример:** Приликом скретања улево на раскрсници центар раскрснице остаје са десне стране, те као последица овог правила црвено и плаво возило се мимоилазе са десне стране.



Уколико је због недовољне ширине пута или препреке мимоилажење онемогућено, возач којем је то, с обзиром на карактеристике и стање пута и околности саобраћаја, лакше да изведе, дужан је да се први заустави и по потреби кретањем уназад или на други начин помери своје возило и заузме на путу положај који омогућава мимоилажење.

На делу пута који је саобраћајним знаком означен као опасан успон, односно као опасна низбрдица, на коме је мимоилажење возила немогуће или је веома отежано, возач возила које се креће низ нагиб дужан је да заустави своје возило на погодном месту ако примети да му друго возило иде у сусрет уз нагиб.



**Пример:** Оба возила имају погодно место за заустављање, те ће возач возила које се креће низ нагиб зауставити своје возило, а то је возило црвене боје.



Изузетно, возач који се креће уз нагиб дужан је да заустави своје возило ако испред себе има погодно место за заустављање, које омогућава безбедно мимоилажење и ако би, у случају да тако не поступи, мимоилажење захтевало кретање уназад једног од возила.

**Пример:** Возило плаве боје по правилу треба да се заустави и тиме омогући мимоилажење. Обзиром да се оно већ налази на сужењу, то заустављање неће имати ефекта. Возач возила црвене боје има погодно место за заустављање, те ће заустављањем омогућити мимоилажење.



На делу пута који је саобраћајним знаком означен као опасан успон, односно као опасна низбрдица, на коме је мимоилажење возила немогуће или је веома отежано, када једно од возила која се мимоилазе мора да се креће уназад, кретаће се уназад:

- свако возило које се сусрело са возилом које вуче прикључно возило;
- теретно возило које се сусрело са аутобусом;
- возило које се сусрело са возилом више врсте.

Возила се класификују од ниже ка вишој врсти на следећи начин: мотоцикли, као и мопеди, трицикли и четвороцикли, путничко возило, трактор, радна машина, теретно возило, аутобус и скуп возила.

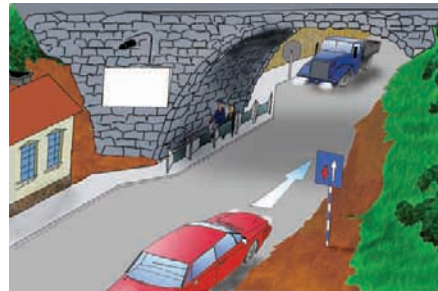


Ако се мимоилазе возила исте врсте, тада се креће уназад возило које се креће низ нагиб, осим ако је, с обзиром на услове и положај возила на путу, лакше да то учини возач возила које се креће уз нагиб.

**Пример (лево):** Возила имају исте услове па се вођњом уназад креће возило црвене боје које се кретало низ нагиб. **Пример (десно):** Возило црвене боје које се креће уз нагиб има погодније место за омогућавање мимоилажења па ће се оно кретати вођњом уназад.

### РЕГУЛИСАЊЕ МИМОИЛАЖЕЊА НА СУЖЕНОМ ДЕЛУ ПУТА ПОМОЋУ САОБРАЋАЈНИХ ЗНАКОВА

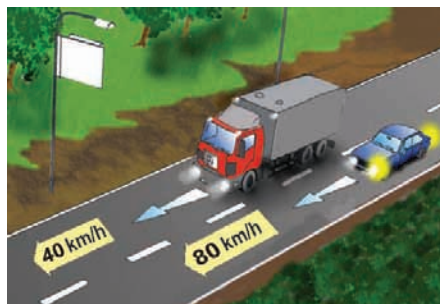
На местима трајног сужења на кратком делу пута, отежано мимоилажење се може регулисати саобраћајним знаковима.



**Примери:** Сlike приказују два случаја регулисања мимоилажења на суженом делу пута помоћу саобраћајних знакова.

#### 5.4.5 Претицање и обилажење

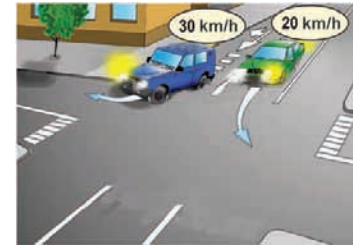
Претицање је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају, који се креће коловозом у истом смеру.



Претицање је дозвољено само на начин да се тиме не угрожава своја безбедност и безбедност осталих учесника у саобраћају. Ово је врло опасна радња, те јој стога треба посветити посебну пажњу.

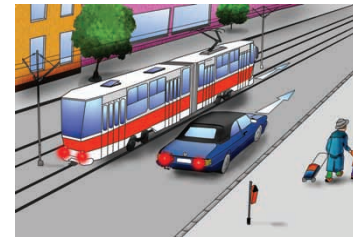
Претицање се врши са леве стране возила које се претиче.

Претицање сме да се врши само са десне стране ако је возило на коловозу заузело такав положај и његов возач даје такав знак да се са сигурношћу може закључити да то возило скреће улево.

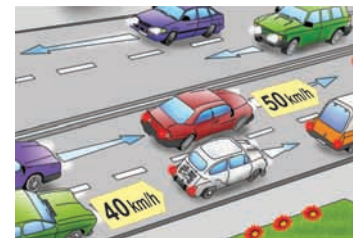


**Пример:** Возач зеленог возила је обавестио остале учеснике у саобраћају и заузео положај за скретање улево, а кретао се брзином од 10 km/h непосредно испред раскрснице. У исто време возач плавог возила пре скретања удесно је крећући се брзином од 20 km/h извршио претицање зеленог возила са десне стране.

Трамвај који се креће по шинама постављеним на средини коловоза сме да се претиче само са десне стране, ако између њега и десне ивице коловоза постоји саобраћајна трака.



**Пример:** Возач плавог возила има довољно простора са десне стране трамваја који се креће средином коловоза, те му је дозвољено претицање са десне стране трамваја. Претицање трамваја са леве стране у оваквој ситуацији је забрањено.



На путу на коме постоје најмање две саобраћајне траке намењене за саобраћај возила у истом смеру и на коме су колоне возила, брже кретање возила у једној саобраћајној траци од кретања возила у другој саобраћајној траци не сматра се претицањем.

**Пример:** На десној коловозној траци формиране су две колоне возила. Брже кретање једне од друге колоне возила не сматра се претицањем.

На путу у насељу на коме постоје најмање две саобраћајне траке намењене за саобраћај возила у истом смеру, пролажење са десне стране возила које се не креће крајњом десном саобраћајном траком не сматра се претицањем.



**Пример:** На левој коловозној траци (гледано са лева на десно), плаво возило пролази са десне стране зеленог возила и ово пролажење не сматра се претицањем.



#### 5.4.5.1 Обавезе возача чије се возило претиче

Возач коме је дат знак за претицање његовог возила:

- дужан је да помери своје возило ка десној ивици коловоза и
- не сме да повећава брзину кретања свог возила док га друго возило претиче.

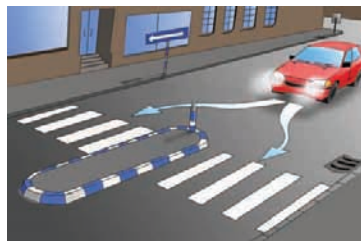
#### 5.4.5.2 Обилажење возила или препреке на путу

Обилажење је пролажење учесника у саобраћају поред другог учесника у саобраћају који се не помера, објекта или препреке на коловозу.



Обилажење се по правилу одвија са леве стране возила, односно препреке.

Ако се на средини коловоза налази површина која није намењена за саобраћај возила, објекат или уређај, возила морају да их обилазе са десне стране.



Површине, објекти или уређаји који се налазе на средини пута са једносмерним саобраћајем, могу да се обилазе са обе стране ако саобраћајним знаком није другачије одређено.

**Пример:** Возило на слици може обићи пешачко острво са леве или са десне стране јер се налази на средини коловоза пута са једносмерним саобраћајем, а саобраћајном сигнализацијом није другачије одређено.

#### 5.4.5.3 Обавезе возача приликом претицања или обилажења

Претицање или обилажење возач сме да врши само ако тиме не омета нормално кретање возила која долазе из супротног смера и када на путу има довољно простора за безбедно извођење тих радњи.

Возач не сме да врши претицање или обилажење када тиме може угрозити друге учеснике у саобраћају.

Возач који претиче дужан је да своје возило држи на потребном растојању и одстојању од возила које претиче, тако да га не омета нити угрожава друге учеснике у саобраћају.

После претицања или обилажења возач је дужан да се без ометања или угрожавања осталих учесника у саобраћају врати у саобраћајну траку којом се кретао пре тога.

#### 5.4.5.4 Забране претицања и обилажења

Возач не сме возилом да започне претицање или обилажење:

- колоне возила;
- ако је возач који се креће иза њега отпочео претицање;
- ако је возач испред њега на истој саобраћајној траци дао знак за претицање или обилажење;
- ако би тиме угрозио безбедност саобраћаја или ометао саобраћај из супротног смера;
- ако по извршеном претицању или обилажењу не би могао да се врати у саобраћајну траку којом се кретао пре тога без ометања или угрожавања осталих учесника у саобраћају;
- зауставном траком;
- на почетку превоја, на превоју, испред и у непрегледној кривини, осим на коловозу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру;
- у тунелу, осим у тунелу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру;
- возила које се приближава пешачком прелазу или га прелази;
- возила које се зауставило и зауставља ради пропуштања пешака на пешачком прелазу;
- на прелазу пута преко железничке или трамвајске пруге;
- колоне возила под пратњом;
- саобраћајном траком за спора возила,
- на месту где је то забрањено саобраћајном сигнализацијом;
- на начин да прелази возилом преко неискриване уздужне линије при чему користи саобраћајну траку намењену за кретање возила из супротног смера.



Возач не сме да претиче друго возило непосредно испред раскрснице или на раскрсници која није са кружним током саобраћаја.

Непосредно испред раскрснице и на раскрсници возач у случају када се креће путем са првенством пролаза, сме да претиче:



- возило које скреће улево, а претиче се са десне стране;
- возило које скреће удесно, али да при том својим возилом не прелази на део коловоза намењен за саобраћај возила из супротног смера;
- возило које се креће на путу са првенством пролаза;
- возило које се креће раскрсницом на којој је саобраћај регулисан светлосним саобраћајним знаковима или знацима које даје полицијски службеник;
- бицикл, мопед или мотоцикл.

Обилажење заустављене колоне на путу је забрањено ако се возач након обилажења не би могао безбедно укључити на саобраћајну траку намењену кретању возила у смеру у коме се он креће.

Изузетно, обилажење у случају да возач прелази возилом преко неискрекидане уздужне линије при чему користи саобраћајну траку намењену за кретање возила из супротног смера је дозвољено, под условом да не угрожава нити омета остале учеснике у саобраћају.

## 5.5 БРЗИНА КРЕТАЊА

Возач је дужан да се својим возилом креће прилагођеном брзином кретања.

Возило се креће прилагођеном брзином кретања када је возач уочио и правилно уважио следеће елементе безбедности саобраћаја:

- своје психофизичко стање, знање, умеће, вештине и навике;
- техничке особине и стање коловоза;
- видљивост;
- прегледност;
- атмосферске прилике;
- стање возила и терета на њему;
- густину саобраћаја и
- друге услове присутне на путу.

Прилагођена брзина кретања возила обезбеђује заустављање возила испред препреке која се нађе на путу, односно испред места на коме има разлога да се предвиди појава могуће препреке.

Лоше процењена брзина кретања возила, тј. неприлагођена брзина кретања возила, је чест узрок саобраћајних незгода са озбиљним последицама.

**Неприлагођена брзина кретања  
је узрок саобраћајних незгода  
у 35% случајева!**

Возач треба да прилагоди брзину кретања возила условима саобраћаја. Возач не сме смањити брзину кретања возила до те мере да угрози нормално одвијање саобраћаја.

**НЕ БРЖЕ ОД ЖИВОТА!**  
"Монтенигерси"

Ако је возач приморан да се возилом креће споро у мери у којој омета нормалан саобраћај, дужан је да на првом одговарајућем месту омогући да га друга возила безбедно претекну, обиђу или прођу.

### 5.5.1 Ограничења брзине кретања

Поред прилагођене брзине кретања возила, постоје и ограничења брзине кретања возила и то:

- ограничење брзине кретања у насељу,
- ограничење брзине кретања ван насеља,
- ограничење брзине по категорији возила и
- ограничење брзине саобраћајним знаком.

Сва ограничења брзине кретања се односе на тренутну и на средњу (просечну) брзину кретања.

#### 5.5.1.1 Ограничење брзине кретања у насељу

- у насељу, осим где је знаком другачије одређено	50 km/h
- у зони "30"	30 km/h
- на бицикличкој траци и стази	35 km/h
- у зони успореног саобраћаја	10 km/h
- у пешачкој зони или тротоару	Брзина пешачког хода
- у насељу где то технички услови дозвољавају може се брзина ограничити саобраћајним знаком на већу брзину	Више од 50 km/h до 80 km/h

5.5.1.2 Ограничење брзине кретања на путевима ван насеља

- на аутопуту	120 km/h
- на мотопуту	100 km/h
- на осталим путевима	80 km/h

5.5.1.3 Ограничење брзине кретања по врсти возила

Возачи возила за које је ограничена брзина кретања према врсти возила не смеју се кретати већом брзином кретања иако је на том путу дозвољена већа брзина кретања другим правилом или саобраћајним знаком.

- Аутобуси и аутобуси са прикључним возилом за превоз терета, као и за теретна моторна возила чија највећа дозвољена маса није већа од 7.500 kg, осим на аутопуту где им је највећа дозвољена брзина 100 km/h	80 km/h
- Моторна возила која вуку прикључно возило за становање (караван)	80 km/h
- Аутобуси када се врши организовани превоз деце, за зглобне аутобусе без места за стајање, за теретна моторна возила чија је највећа дозвољена маса већа од 7.500 kg и за теретна моторна возила са прикључним возилом, осим на аутопуту где им је највећа дозвољена брзина 90 km/h	70 km/h
- Аутобуси са прикључним возилом за превоз лица, за градске аутобусе, аутобусе који поред уграђених седишта имају и одређена места за стајање	50 km/h
- Мопед (по својој конструкцији) има ограничење брзине	45 km/h
- Трактор	40 km/h
- Возило које вуче неисправно возило	40 km/h
- Возач бицикла када се креће бицикличком стазом	35 km/h
- Трактор у чијем се прикључном возилу превози најмање једно лице	30 km/h

- Ватрогасно, комунално и друга возила на коме лица стоје на спољним деловима возила на посебно изграђеној платформи са држачима	30 km/h
- Радна машина на којој се превозе лица - Туристички воз	20 km/h

У теретна возила и скупове возила чија највећа дозвољена маса прелази 3.500 kg и у аутобусе мора бити уграђен исправан граничник брзине.

5.5.1.4 Ограничење брзине саобраћајним знаком

Ограничење брзине кретања на деловима пута може бити изражено прописаним саобраћајним знаком. Ово ограничење важи по правилима важности саобраћајног знака.

**Ограничење брзине кретања (лево)**

Означава пут или део пута на коме је брзина кретања возила ограничена на величину изражену знаком. Знак важи на делу пута иза саобраћајног знака до прве раскрснице или саобраћајног знака о престанку ограничења брзине кретања.



**Престанак ограничења брзине (десно)**

**Најмање дозвољена брзина (лево)**

Означава пут односно део пута на коме се возила у нормалним условима саобраћаја морају кретати најмање оном брзином која је означена на знаку. Знак важи на делу пута иза саобраћајног знака до прве раскрснице или саобраћајног знака о престанку обавезе најмање дозвољене брзине.



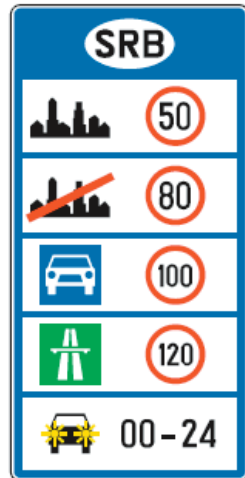
**Престанак обавезе најмање дозвољене брзине (десно)**

**Брзина која се препоручује**

Означава брзину која се препоручује на одређеном делу пута.



Ограничење највеће дозвољене брзине на путевима у Републици Србији



Ради обавештавања страних држављана који улазе у нашу земљу, на улазу у Републику Србију поставља се саобраћајни знак обавештења **Ограничење највеће дозвољене брзине на путевима у Републици Србији**. Ове брзине су прописане правилима саобраћаја, те за њих по правилу нису (а могу бити), постављени саобраћајни знакови на сваком од конкретних путева.

**Ко не жури, пре стигне!**

Обичај је да свака држава на граничном прелазу поставља овакве знакове како би обавестиле стране држављане о правилима о брзини кретања у тој земљи.

Наши држављани који улазе својим возилом у друге државе треба да обрате пажњу на овакве знакове обавештења како би сазнали ограничења која су правилима прописана за територију те државе.

**Од возила одстојање држи,  
од прописа немој бити бржи!**

#### 5.5.1.5 Нагло успорење возила

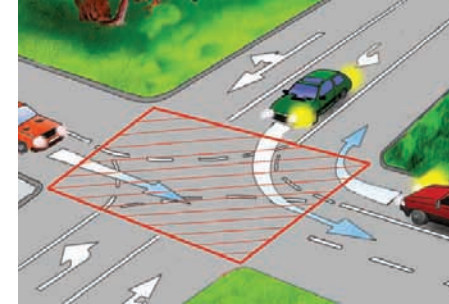
Возач не сме нагло да успори возило, осим у случају избегавања непосредне опасности.

Возач који знатно успорава возило дужан је да то учини на начин којим неће угрозити, односно ометати возаче који се крећу иза њега.

## 5.6 САОБРАЋАЈ НА РАСКРСНИЦИ

### 5.6.1 Општа правила

Раскрсница је део коловоза на коме се укрштају, спајају или раздвајају путеви у истом нивоу (раскрсница је означена црвеним штрафтираним четвороуглом).



Возач који се приближава раскрсници дужан је да прилагоди вожњу условима саобраћаја на раскрсници, а нарочито да вози брзином при којој може да се заустави и пропусти возила која на раскрсници имају првенство пролаза.

Возач је дужан да на довољном одстојању пред раскрсницом возилом изврши престројавање и заузме положај на саобраћајној траци предвиђеној за пролазак кроз раскрсницу у смеру у којем жели наставити кретање.

Возач не сме возилом да уђе у раскрсницу иако има првенство пролаза или му је семафором то дозвољено, ако ће се због густине саобраћаја зауставити на раскрсници или пешачком прелазу и тиме ометати или онемогућити саобраћај возила, односно пешака.

### 5.6.2 Регулисање саобраћаја на раскрсници

Саобраћај на раскрсници може бити регулисан на следеће начине:

- правилима о првенству пролаза;
- саобраћајним знаковима;
- светлосним саобраћајним знаковима (семафорима);
- знацима које даје полицијски службеник и
- правилима кружног тока.

### 5.6.3 Понашање учесника у саобраћају на раскрсници

Саобраћај на раскрсници подразумева исправно и безбедно понашање возача и осталих учесника у саобраћају при проласку кроз раскрсницу, а нарочито поштујући правила о:

- брзини кретања;
- поступку (начину) пропуштања учесника у саобраћају;
- скретању, престројавању и путањи кретања;





- првенству пролаза, односно редоследу проласка кроз раскрсницу по свим начинима регулисања саобраћаја;
- о забрани уласка у раскрсницу ако се не може на време и на безбедан начин напустити раскрсница;
- полукружном окретању.

Возач својим возилом може на раскрсници, поштујући прописе и правила саобраћаја:

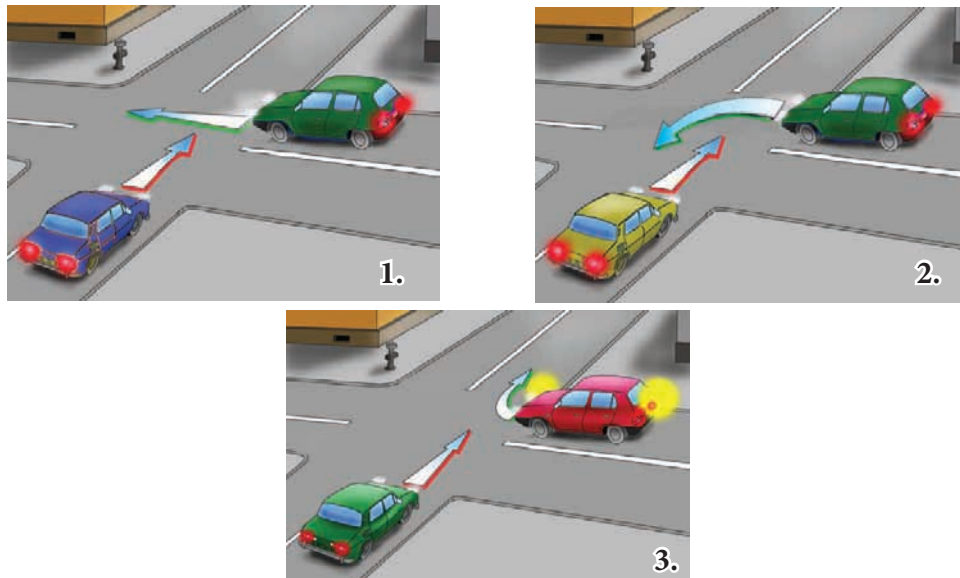
- проћи право преко раскрснице;
- извршити скретање удесно односно улево;
- извршити полукружно окретање без маневра и
- проћи кроз раскрсницу користећи кружни ток саобраћаја.

## 5.7 ПРВЕНСТВО ПРОЛАЗА

### 5.7.1 Раскрсница регулисана правилом о првенству пролаза

Раскрсница на којој нема саобраћајне сигнализације о првенству пролаза и на којој саобраћај не регулише полицијски службеник, регулисана је правилом о првенству пролаза. Оваква раскрсница се може назвати и раскрсницом путева исте важности.

Правило о првенству пролаза гласи: Возач возила је дужан да пропусти возила која у раскрсницу долазе са његове десне стране.



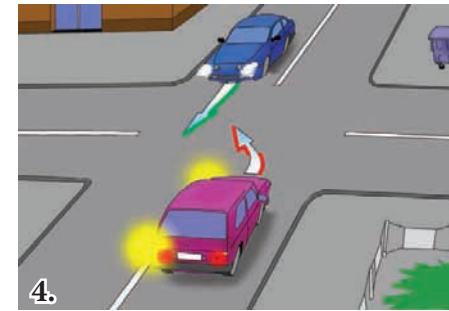
**Пример 1:** Возач возила плаве боје мора пропустили возило зелене боје, јер му долази са десне стране.

**Пример 2:** Возач маслинастог возила мора пропустили возило зелене боје, јер му долази са десне стране и скреће улево.

**Пример 3:** Возач зеленог возила мора пропустили возило црвене боје, јер му долази са десне стране и скреће удесно.

Возач који својим возилом скреће улево дужан је пропустили возила која долазе из супротног смера и не мењају правац кретања или скрећу удесно, ако саобраћајним знаком није другачије одређено.

**Пример 4:** Возач љубичастог возила својим возилом скреће улево, те мора пропустили возило плаве боје, које долази из супротног смера и иде право.



### 5.7.2 Наилазак на пут са савременим коловозним застором

Возач возила које долази са пута без савременог коловозног застора (земља, макадам), дужан је пропустили возила која се крећу путем са савременим коловозним застором (коцка, бетон, асфалт и сл.), иако тај пут није означен као пут са првенством пролаза.

**Пример:** Возач трактора мора пропустили путничке аутомобиле иако нема саобраћајне знакове **Укривање са путем са првенством пролаза** или **Обавезно заустављање**.

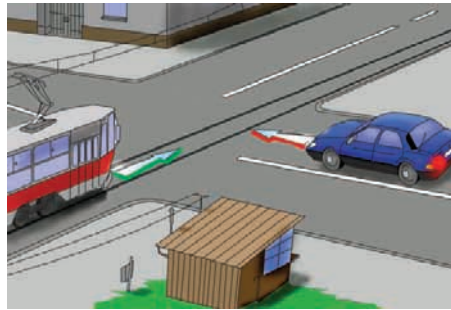
### 5.7.3 Возила са посебним правима по основу првенства пролаза

Постоје возила чији возачи не морају поштовати правило о првенству пролаза у сусрету са другим возилима на раскрсници путева исте важности. Возачи других возила морају пропустили ова возила без обзира са које стране им она долазила.

Возила са посебним правима по основу првенства пролаза су:

- трамвај;
- возила са првенством пролаза и
- возила под пратњом.

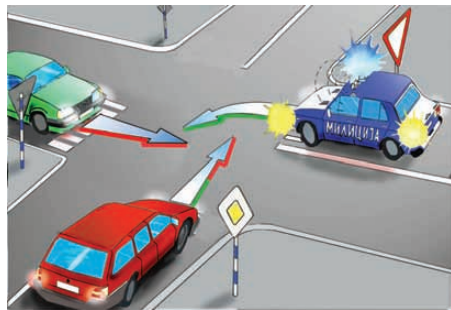
### 5.7.3.1 Трамвај



Трамваји на раскрсницама путева исте важности и на свим другим раскрсницама када се примењује правило о првенству пролаза, имају првенство пролаза у односу на сва друга возила без обзира са које стране им долазила, осим у односу на возила под пратњом и возила са првенством пролаза.

**Пример:** На основу овог правила преко раскрснице иде прво трамвај, а затим путничко возило и поред тога што долази трамвају са десне стране.

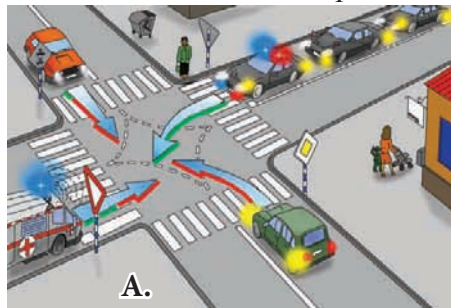
### 5.7.3.2 Возила са првенством пролаза



Возила са првенством пролаза (плаво светло), имају првенство пролаза у односу на сва друга возила, осим у односу на возила под пратњом, на раскрсницама путева исте важности и раскрсницама регулираним саобраћајним знаковима. Возила са првенством пролаза немају посебна права на раскрсницама где је саобраћај регулисан светлосним саобраћајним знаковима или знацима које даје полицијски службеник, осим у случају кад се примењује правило о првенству пролаза.

**Пример:** Прво преко раскрснице пролази возило са првенством пролаза (полиција), затим црвено возило и на крају зелено возило.

### 5.7.3.3 Возила под пратњом



Возила под пратњом (плаво и црвено светло), имају првенство пролаза у односу на сва друга возила на раскрсницама путева исте важности и раскрсницама регулираним саобраћајним знаковима о првенству пролаза. Возила под пратњом немају посебно право на раскрсницама где је

саобраћај регулисан светлосним саобраћајним знаковима или знацима које даје полицијски службеник.

**Пример А:** Возила под пратњом ће проћи прва преко раскрснице, затим возило са правом првенства пролаза (хитна помоћ), следеће је црвено возило на основу правила о првенству пролаза и на крају зелено возило.

### 5.7.4 Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима

Саобраћај на раскрсници може бити регулисан саобраћајним знаковима.

На раскрсници регулисаној саобраћајним знаковима разликујемо пут са првенством пролаза и споредни пут.

Саобраћајни знакови којима се регулише првенство пролаза на раскрсници су:

#### Укрштање са путем са првенством пролаза



Овај саобраћајни знак означава близину раскрснице на којој возач мора да уступи првенство пролаза свим возилима која се крећу по путу на који он наилази. Возач возила који види овај знак налази се на споредном путу.

#### Обавезно заустављање



Овај знак означава место пред улазом у раскрсницу на коме је возач дужан да заустави возило и уступи првенство пролаза свим возилима која се крећу путем на који он наилази. Возач возила који види овај знак налази се на споредном путу.

#### Пут са првенством пролаза



Овај знак означава пут или део пута на коме возила имају првенство пролаза у односу на возила која се крећу путевима који се укрштају с тим путем, односно делом пута. Возач возила који види овај знак налази се на путу са првенством пролаза.

#### Завршетак пута са првенством пролаза



Овај знак означава место на коме се завршава пут или део пута са првенством пролаза. Возач возила који види овај знак налази се на путу са првенством пролаза, а проласком овог знака возач може очекивати да се на следећој раскрсници нађе на споредном или на путу исте важности.

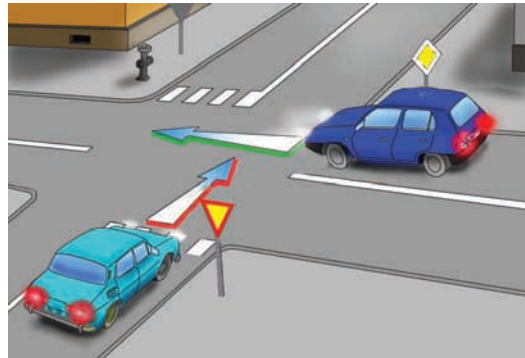


### Допунска табла - Пружање пута са првенством пролаза



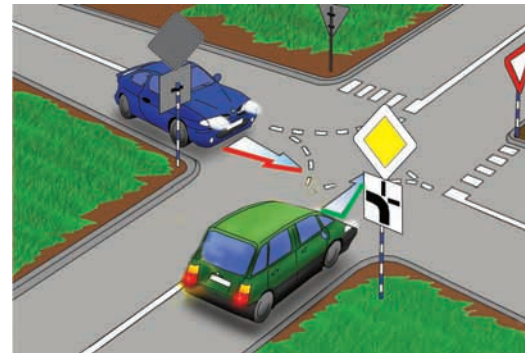
Ова допунска табла поближе одређује знак уз који је постављена и означава правац и смер пружања пута са првенством пролаза. Положај симбола на допунској табли треба да одговара конкретном положају пута са првенством пролаза у односу на споредне путеве.

Возач возила који долази на раскрсницу и види саобраћајни знак



**Укрштање са путем са првенством пролаза**, креће се споредним путем и обавезан је пропустити возила која на ту раскрсницу долазе путем са првенством пролаза.

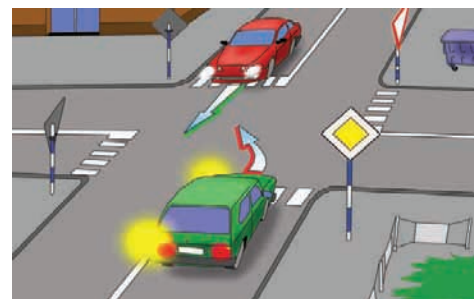
**Пример:** Возач светлоплавог возила мора пропустити плаво возило које се креће путем са првенством пролаза.



Возач возила који својим возилом наилази на пут са првенством пролаза који се пружа (скреће, савија) улево, односно удесно, обавезан је пропустити сва возила која се крећу тим путем. На свакој раскрсници пружања пута са првенством пролаза из једног смера се скреће

улево, а из другог удесно.

На раскрсници регулисаној саобраћајним знаковима примењује се и правило десне стране у случају када возачи два или више возила имају иста права првенства, изражена саобраћајним знаковима.

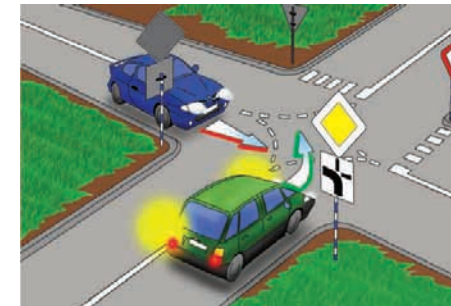


**Пример:** Возач зеленог возила долази у раскрсницу путем са првенством пролаза и скреће улево. Према саобраћајним знаковима има иста права првенства као и возач црвеног возила које долази из супротног смера, такође путем са првенством пролаза, и не мења

правац кретања. Путање ова два возила се секу у раскрсници. Применом правила десне стране возач зеленог возила који скреће улево, пропустиће црвено возило које долази из супротног смера и не мења правац кретања.

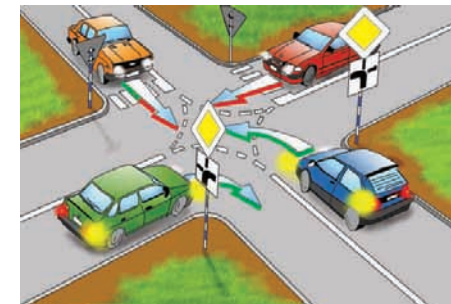
На раскрсници пружања пута са првенством пролаза такође важи правило десне стране у случају кад возачи два или више возила имају иста права првенства, изражена саобраћајним знаковима.

**Пример:** Возач зеленог возила долази у раскрсницу путем са првенством пролаза који се пружа улево, и скреће улево. Возач плавог возила такође долази у раскрсницу путем са првенством пролаза, који се из његовог смера пружа удесно. Путање ова два возила се секу у раскрсници.



Применом правила десне стране возач плавог возила обавезан је уступити првенство пролаза зеленом возилу, јер му оно долази са десне стране.

**Пример:** Возачи плавог и зеленог возила се крећу путем са првенством пролаза и могу истовремено проћи преко раскрснице, пре возила која долазе са споредног пута. Возачи црвеног и наранџастог возила имају исте обавезе и права према саобраћајној сигнализацији. Међусобно првенство ће решити применом правила о првенству пролаза тако што ће



возач црвеног возила пропустити наранџасто возило, које му долази са десне стране и након проласка наранџасти прећи преко раскрснице.

### 5.7.5 Раскрсница регулисана светлосним саобраћајним знаковима

Светлосни саобраћајни знакови за регулисање саобраћаја возила на раскрсници су светла која се дају са тробојног семафора. За време рада тробојног семафора не важе саобраћајни знакови за регулисање првенства пролаза на раскрсници.



### 5.7.5.1 Тробојни семафор

Тробојни семафор је уређај за давање светлосних саобраћајних знакова за регулисање саобраћаја возила на раскрсници.

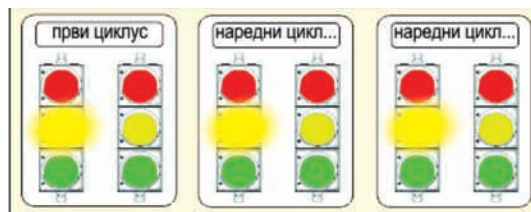
Са тробојног семафора се могу давати:

- светлосни саобраћајни знак упозорења;
- светлосни саобраћајни знакови за регулисање саобраћаја возила на коловозу;
- светлосни саобраћајни знакови за регулисање саобраћаја бицикла и mopеда.

**Напомена:** О светлосним саобраћајним знаковима за регулисање саобраћаја бицикла и mopеда ће бити речи у оквиру теме „Светлосни саобраћајни знакови“.

### 5.7.5.2 Светлосни саобраћајни знак упозорења

Светлосни саобраћајни знак упозорења је **трепћуће жуто светло**.



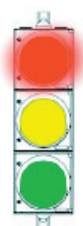
Овај знак се може давати са семафора који има само жуто светло, као и са тробојног семафора. Знак се даје на раскрсници или на пешачком прелазу ван раскрснице.

Пошто **трепћуће жуто светло** не говори о првенству пролаза, возачи ће пролазити кроз раскрсницу поштујући саобраћајне знакове и правило о првенству пролаза са повећаном опрезношћу.

Циклус промене овог знака упозорења се састоји из упаљеног жутог светла у трајању 1/2 s и паузе која траје такође 1/2 s. У једном минуту је 60 циклуса.

### 5.7.5.3 Светлосни саобраћајни знакови за регулисање кретања возила

#### Црвено светло - забрањен пролаз



(Овај светлосни знак најчешће траје око 30 - 40 секунди.)

Возач који долазећи на раскрсницу види овај светлосни знак, обавезан је зауставити своје возило испред зауставне линије испред семафора, односно иза последњег заустављеног возила. Ако возач види овај знак са већег одстојања од раскрснице, треба да смањи брзину кретања и покуша избећи заустављање

тако што ће на раскрсницу стићи за време слободног пролаза, односно зеленог светла на семафору.

#### Црвено и жуто светло упаљено заједно - забрањен пролаз (и најаву да ће се укључити зелено светло)

(Овај светлосни знак најчешће траје 2-3 секунде)



Када возач види овај знак треба да изврши припрему за покретање возила, тако што ће активирати мењач у први степен преноса, јер иза овог знака долази зелено светло - слободан пролаз. Пошто је значење овог светлосног знака забрањен пролаз, не сме се покретати возило на овај знак семафора, него се мора сачекати долазак зеленог светла.

#### Зелено светло – дозвољен пролаз

(Овај светлосни знак најчешће траје 20 - 30 секунди)



Возач који види овај знак има слободан улазак у раскрсницу. Ако је возач стајао испред семафора и извршио припрему за полазак, сада је прави тренутак да то учини.

Зелено светло може бити и трепћуће при крају трајања. Трепћуће зелено светло је слободан пролаз и најављује скори престанак слободног пролаза.

Прилазећи раскрсници са семафором возач треба повремено да обрати пажњу на рад семафора. Ако је приметио да се укључило зелено светло кад је он био на удаљености мањој од 200 m (орјентационо растојање 4 - 5 бандера), а креће се брзином око 50 km/h, треба очекивати да може проћи кроз раскрсницу за време трајања слободног пролаза.

#### Жуто светло - забрањен пролаз, изузев у случају када се возило не може безбедно зауставити испред наведеног знака

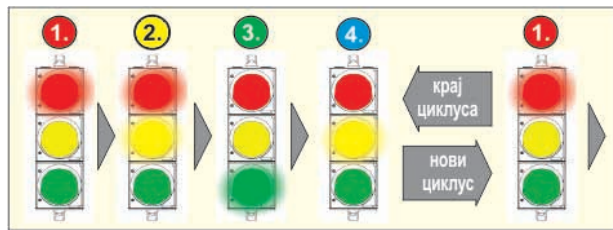
(Овај светлосни знак најчешће траје 3 секунде)



Овај светлосни знак причињава озбиљне потешкоће при обуци, а и возачима са искуством јер долази после зеленог светла па треба донети праву одлуку да ли се може безбедно зауставити испред раскрснице због забране пролаза или наставити кретање и проћи кроз раскрсницу због немогућности благовременог и безбедног заустављања.

5.7.5.4 Циклус рада семафора

Основни циклус рада семафора има четири различита светлосна



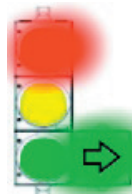
знака, а након четвртог светлосног знака циклус се понавља.

Регулисање саобраћаја тробојним семафором са округлим светли-

ма се примењује на раскрсницама са повећаном густином саобраћаја.

На раскрсницама путева са више саобраћајних трака саобраћај се, по правилу, регулише семафорима за сваку саобраћајну траку. Овде су светлосни саобраћајни знаци у облику стрелице у кругу. Понашање возача на свакој појединачној саобраћајној траци је исто као и код тробојног семафора у облику круга.

5.7.5.5 Условно зелено светло у облику стрелице - условни пролаз за време трајања забране пролаза, у смеру зелене стрелице



На тробојном семафору је упаљено црвено светло на основном семафору и возилом се може проћи кроз раскрсницу на додатно условно зелено светло у облику стрелице само у смеру који назначаваша стрелица уз претходно пропуштање свих учесника у саобраћају на раскрсници који имају слободан пролаз. Додатно светло се увек налази уз основно зелено светло. Ово светло се додаје за један од условних смерова (десно, право или лево), у зависности од потребе и могућности.

5.7.5.6 Пример циклуса рада једног семафора

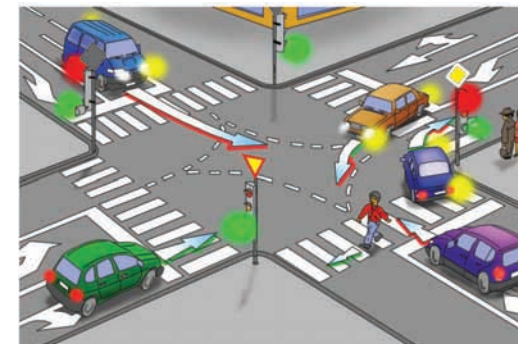
Временски распоред и трајање сваког знака дато је на примеру једног решења регулисања саобраћаја семафором на раскрсници.



1.  Време трајања једног циклуса у програму рада семафора
2.  Интервал трајања црвеног светла
3.  Интервал трајања жутог светла
4.  Интервал трајања зеленог светла
5.  Заштитно време

5.7.5.7 Саобраћај регулисан тробојним семафорима

Светлосним саобраћајним знаковима (семафором) се регулише саобраћај за све смерове и све саобраћајне траке пута.



**Пример:** Возач зеленог возила има зелено светло, креће се право и пролази својим возилом први кроз раскрсницу. Возач браон возила има зелено светло и пролази иза зеленог возила (на основу правила о првенству пролаза). Возач плавог возила које скреће удесно је следећи након проласка пешака, јер има условни пролазак за десно.

5.7.5.8 Саобраћај регулисан тробојним семафорима за сваку саобраћајну траку



Светлосним саобраћајним знаковима се може регулисати саобраћај за сваки смер посебно. Светлосни знак важи само за саобраћајну траку испод тог семафора.

**Пример:** Возачи возила на раскрсници ће поступати према светлосном саобраћајном знаку изнад саобраћајне траке

којом се крећу својим возилом.

### 5.7.6 Раскрсница регулисана знацима које даје полицијски службеник

Учесници у саобраћају дужни су да поступају према знацима, односно наредбама које дају полицијски службеници и кад тиме одступају од светлосног саобраћајног знака, или другог саобраћајног знака, или правила саобраћаја.

Полицајац на раскрсници регулише саобраћај положајем тела и рукама.

Знаци које полицајац користи на раскрсници за регулисање саобраћаја су:

**5.7.6.1 Тело полицијског службеника окренуто лицем**, односно леђима, значи забрањен пролаз кроз раскрсницу.



Возачи возила који долазећи на раскрсницу виде лице или леђа полицајца, имају забрањен пролазак кроз раскрсницу.

За време давања овог знака полицајац може држати одручене обе руке, што не мења значење овог знака.

Овај знак полицајца има исто значење као црвено светло на семафору.

**5.7.6.2 Тело полицијског службеника окренуто боком** значи дозвољен пролаз.

Возачи возила који долазећи на раскрсницу виде бок полицајца, имају дозвољен пролаз кроз раскрсницу.

За време давања овог знака полицајац може држати одручене обе руке, што не мења значење овог знака.

Овај знак полицајца има исто значење као зелено светло на семафору.

**5.7.6.3 Рука подигнута вертикално нагоре** значи забрањен пролаз сем за возила која се не могу на време и безбедан начин зауставити испред раскрснице.



Овај знак полицајца има исто значење као жуто светло на семафору.

За возаче возила који су до тада имали забрањен пролаз овај знак најављује скору промену и долазак слободног пролаза. У наредном тренутку полицајац ће се окренути боком ка њима.

За возаче који су пре овог знака имали

забрањен пролаз овај знак има исто значење као и црвено и жуто светло на семафору упаљено истовремено.

**5.7.6.4 Предручена рука полицајца** значи забрану пролаза за сва возила чији правац кретања сече правац предручене руке.



Предручена рука значи забрану пролаза возилима која имају слободан пролаз јер долазе полицајцу са бока, а предручена рука полицајца сече њихов правац кретања.

Овај знак се даје са циљем да се омогући пролаз возилима која имају слободан пролаз, а не могу да изврше скретање улево због обавезе пропуштања возила која долазе из супротног смера, а не мењају правац кретања или скрећу удесно.

### 5.7.7 Раскрсница са кружним током саобраћаја

Раскрсница са кружним током саобраћаја је посебно конструисана и обележена саобраћајним знаком *Кружни ток саобраћаја*.

Добро пројектоване и регулисане раскрснице са кружним током саобраћаја се одликују:

- могућношћу да се у таквој раскрсници спаја, односно укршта већи број путева;
- великом безбедношћу због мале брзине кретања при уласку и проласку кроз раскрсницу;
- великим протоком саобраћаја (до одређеног нивоа протока);
- уравнотеженим прилазом раскрсници са било ког прилазног пута и
- неометаним напуштањем раскрснице.

Саобраћај на раскрсници са кружним током саобраћаја се, по правилу,



регулише саобраћајним знаковима или правилима о првенству пролаза.

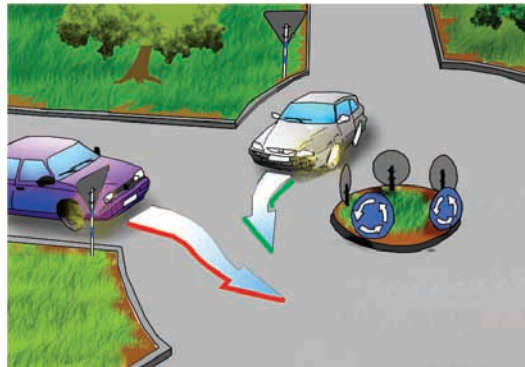
Добро регулисана раскрсница подразумева неометано напуштање раскрснице. Неометано напуштање раскрснице се постиже регулисањем саобраћаја саобраћајним



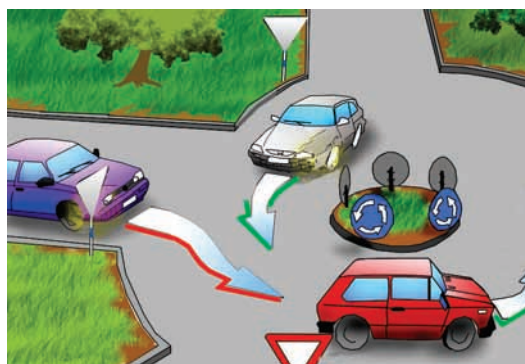
знаковима. На сваком прилазном путу се поставља саобраћајни знак *Укритање са путем са првенством пролаза*. На овако регулисаној раскрсници возила у кружном току имају првенство пролаза. Овим се обезбеђује неометано напуштање раскрснице са кружним током саобраћаја.

Возила у кружном току увек долазе са леве стране возилима која у кружни ток улазе са прилазних путева, као последица утврђеног смера кружног тока. Возач на овако регулисаним раскрсницама треба да обрати пажњу и да пропусти возила са леве стране.

Пре напуштања раскрснице са кружним током саобраћаја, возач возила је дужан да се припреми својим возилом избором одговарајуће саобраћајне траке и обавести остале учеснике у саобраћају о својој намери.



Пример: Првенство пролаза ова два возила је регулисано саобраћајним знаковима. На овој раскрсници је постављен саобраћајни знак *Укритање са путем са првенством пролаза* на сваком прилазном путу у кружни ток. Сиво возило је могло прво да уђе у кружни ток јер му са леве стране није долазило ниједно возило по кружном току. Плаво возило мора пропустити сиво возило јер се сиво возило налази у кружном току, који је за плаво возило пут са првенством пролаза.



Пример: Кроз ову раскрсницу са кружним током прво пролази црвено возило, јер се већ налази у кружном току. Иза црвеног возила пролази сиво возило које је тек ушло у кружни ток. Плаво возило пролази последње кроз раскрсницу јер има саобраћајни знак *Укритање са путем са првенством пролаза*, те мора пропустити сиво возило које је у кружном току.

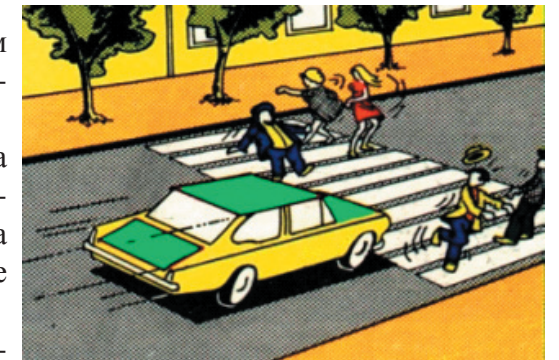
## 5.8 НАСИЛНИЧКА ВОЖЊА

### 5.8.1 Појам

Насилничка вожња је поступање возача које је у грубој супротности са правилима саобраћаја, односно приликом које возач не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају. Поред поступања возача које је у грубој супротности са правилима саобраћаја, под појмом насилничке вожње подразумева се и понашање којим возач не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају, односно нехумано и несолидарно се понаша према њима.

Бахатом и насилничком вожњом подразумева се:

- вожња у насељеном месту брзином већом за 50 km/h од дозвољене брзине;
- вожња ван насеља брзином већом за 70 km/h од дозвољене;
- кад возач два или више пута прође раскрсницу кроз црвено светло, ако између два узастопна проласка није прошло више од 10 минута;
- када возач изврши претицање колоне возила при чему својим возилом прелази или се креће по неискривљеној уздужној линији која раздваја коловозне траке по смеровима кретања.



Одмах по евидентираном прекршају возач се искључује из саобраћаја на 24 часа и додељује му се 15 казних поена. Насилничка вожња кажњава се са 30 до 60 дана затвора, одузимањем дозволе и забраном управљања возилом најмање девет месеци. Уколико је возач приликом насилничке вожње проузроковао саобраћајну незгоду, казниће се казном затвора од 45 до 60 дана, доделиће му се 17 казних поена и изрећи ће му се мера забране управљања моторним возилом у трајању од најмање 10 месеци.

Казна предвиђена за насилничку вожњу повећава се за још два поена ако је у возилу починиоца прекршаја присутно дете млађе од 12 година.

## 5.9 ЗВУЧНИ И СВЕТЛОСНИ ЗНАЦИ УПОЗОРЕЊА

### 5.9.1 Звучни знак упозорења

Возач је дужан да употреби звучни знак упозорења када то захтевају разлози безбедности саобраћаја, а нарочито:

- на путу ван насеља због упозорења другом учеснику у саобраћају да жели да га претекне или обиђе, ако би без тог знака постојала опасност настанка саобраћајне незгоде;
- ако се поред коловоза налази дете које не обраћа пажњу на кретање возила;
- на путу ван насеља пре уласка у непрегледну, односно узану кривину или доласка на превој где је мимоилажење отежано.

Возач је дужан да звучни знак упозорења даје у мери која је довољна да се други учесници у саобраћају упозоре.

**Стисни благо сирену,  
да се покажеш њему!**

Возач не сме да употребљава звучни знак променљиве фреквенције осим у случајевима предвиђеним законом (возила са првенством пролаза и под пратњом).

Возач ноћу може уместо звучног знака упозорења да употреби светлосни знак упозорења. Тај знак возач може да употреби и у насељу приликом претицања другог возила.

### 5.9.2 Светлосни знак упозорења

Светлосни знак упозорења даје се узастопним или наизменичним паљењем и гашењем дугих светала, водећи рачуна да се тиме не заслепљују возачи и пешаци који долазе из супротног смера. Овим знаком упозорења се могу заслепити (преко возачког огледала) и возачи који се својим возилом крећу испред возила са којег се даје знак упозорења.

Светлосни знак упозорења возач може да употреби и дању, ако такав начин упозорења више одговара условима на путу.

### 5.9.3 Сви показивачи правца

Возач возила је дужан да на јавном путу укључи све показиваче правца на возилу, уколико је прописана обавеза постојања таквог

уређаја за то возило:

- за време уласка или изласка путника;
- ако упозорава друге учеснике на опасност у саобраћају;
- у условима изразито смањене видљивости (густа магла, дим и сл.);
- ако је последњи у колони возила која се зауставила на путу изван насеља, осим ако је колона заустављена због поступања по саобраћајном знаку или правилу саобраћаја;
- ако се креће уназад;
- ако се заустави на коловозу, осим приликом паркирања на обележеном паркингу, односно због поступања по саобраћајном знаку или правилу саобраћаја.



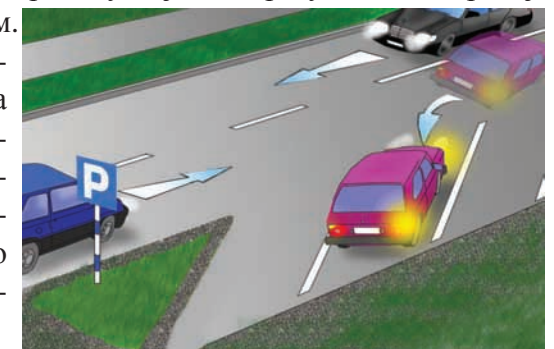
## 5.10 ЗАУСТАВЉАЊЕ И ПАРКИРАЊЕ

Заустављање возила је сваки прекид кретања возила на путу у трајању до три минута, при чему возач не напушта возило, осим прекида ради поступања по знаку или правилу којим се регулише саобраћај.

Паркирање возила је сваки прекид кретања возила, осим прекида ради поступања по знаку или правилу којим се регулише саобраћај, које се не сматра заустављањем.

Возач може да заустави, односно паркира своје возило на месту на коме оно неће угрожавати безбедност других учесника у саобраћају или представљати сметњу за нормално одвијање саобраћаја или кретање пешака:

- на јавном путу возач своје возило паркира уз десну ивицу коловоза, сем у случају да се уз десну ивицу коловоза налазе трамвајске или друге шине;
- на јавном путу са једносмерним саобраћајем то може учинити уз десну или леву ивицу коловоза;

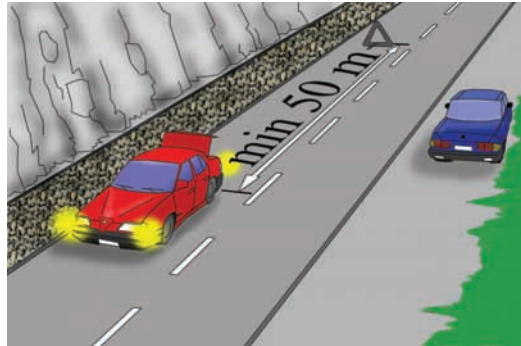


- на местима која се налазе на средини коловоза, само ако су та места обележена саобраћајним знаком као места за паркирање возила;
- на јавном путу ван насеља возач ће зауставити, односно паркирати своје возило ван коловоза кад год за то постоји могућност;
- на паркиралишту приликом паркирања возила, возач је дужан да возило паркира на једном паркингу месту предвиђеном за паркирање те врсте возила.

На заустављеном или паркираном возилу не смеју да се отварају врата ако се тиме омета кретање других учесника у саобраћају или угрожава безбедност саобраћаја.

#### 5.10.1 Означивање заустављеног возила на коловозу

Возач је дужан да моторно, односно прикључно возило, осим мотоцикла без бочног седишта и мопеда, које је заустављено на коловозу, обележи сигурносним троуглом:



- када је био принуђен да своје возило заустави на месту или делу пута на коме је забрањено заустављање и паркирање, осим ако се зауставио или паркирао на паркингу резервисаном за групу возила којима не припада његово возило;
- када је возило заустављено на коловозу на таквом месту да возачи возила која се крећу истим смером не могу или тешко могу благовремено да га уоче;
- на путу ван насеља, као и на путу у насељу ноћу или у условима смањене видљивости када је место на коме се возило зауставља недовољно осветљено.

Сигурносни троугао се поставља на коловоз иза заустављеног возила у вертикалном положају и на удаљености која на путу ван насеља не може бити мања од 50 метара, а у насељу 10 метара, тако да возач који наилази из смера на коме је знак постављен може благовремено да заустави своје возило, односно да безбедно обиђе заустављено возило.

Када је на путу заустављена колона моторних возила, знак се поставља на исти начин с тим што се уместо једног знака постављају на коловоз два знака, један поред другог.

Поред сигурносног троугла, на возилу морају бити укључени сви показивачи правца.

Возач који је због неисправности на возилу, саобраћајне незгоде или другог оправданог разлога принуђен да возило заустави на коловозу, дужан је да постави сигурносни троугао и по могућству укључи све показиваче.

Ако се возач налази ван свог возила на коловозу, дужан је да носи светлоодбојни прслук.

#### 5.10.2 Обезбеђење заустављеног возила на коловозу

Возач који оставља возило на путу, пре него што напусти возило дужан је да предузме све потребне мере којим се спречава да се возило само покрене са места на коме је заустављено, односно паркирано, као и да предузме све потребне мере да обезбеди возило од неовлашћене употребе.

Возач који је због неисправности на возилу, саобраћајне незгоде или другог оправданог разлога принуђен да возило заустави на коловозу, дужан је да обезбеди возило од самопокретања и неовлашћене употребе и да га што пре уклони са коловоза.

Одредбе о заустављању и паркирању не примењују се на полицијске службенике у обављању службене дужности ако би обавеза поштовања одредби о забрани заустављања или паркирања возила омела успешно обављање службене дужности.

#### 5.10.3 Принудно заустављање возила на шинама

Уколико је возач због неисправности на возилу, саобраћајне незгоде или из другог оправданог разлога принуђен да возило заустави на шинама, дужан је да га са шина одмах уклони, а ако то није могуће, да одмах предузме потребне мере да возачи шинског возила на време буду упозорени на опасност.

#### 5.10.4 Забрана заустављања и паркирања правилом саобраћаја

Возач не сме да заустави или паркира возило:

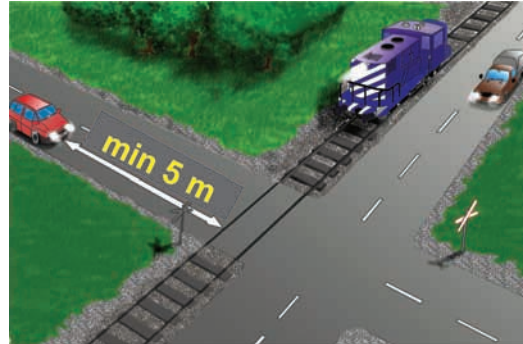
- на прелазу пута преко железничке пруге, односно трамвајских шина и на растојању, односно одстојању мањем од пет метара од



прелаза, као и у близини железничке пруге, односно трамвајских

шина, ако се тиме спречава саобраћај возила која се крећу по шинама;

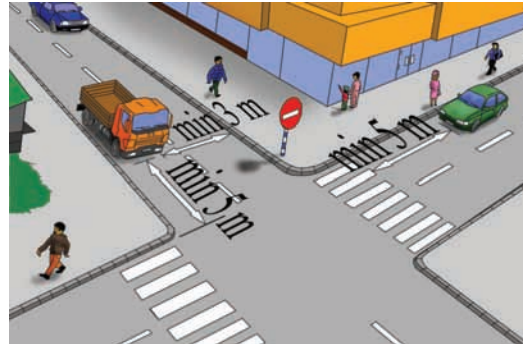
- на пешачком прелазу и на прелазу бициклическе стазе преко коловоза, као и на одстојању, односно растојању мањем од пет метара од тих прелаза;



- на раскрсници и на одстојању, односно растојању мањем од пет метара од најближе ивице попречног коловоза;

- у тунелу, у подвожњаку, у галерији, на мосту, на надвожњаку;

- у близини врха превоја или у кривини где је прегледност пута недовољна или се обилажење возила не може извршити без опасности;

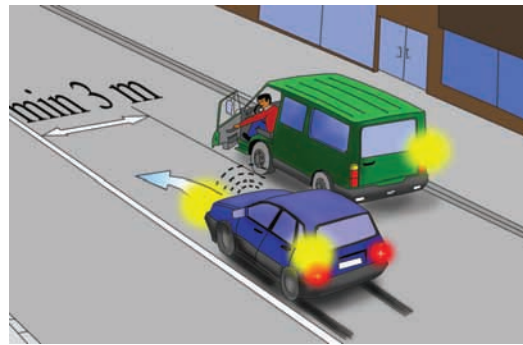


- на делу пута где би ширина слободног пролаза од заустављеног или паркираног возила до неискриване уздужне линије на коловозу, супротне ивице коловоза или препреке на путу била мања од три метра, осим за такси возила за улазак, односно излазак путника;

- на месту на коме би заклањало саобраћајни знак;

- на бициклическој стази, односно траци;

- на стајалишту за возила јавног саобраћаја и на одстојању, односно растојању мањем од 15 метара испред и иза ознаке на коловозу којом је стајалиште означено, осим за такси возила за улазак, односно излазак путника;



- на путу на коме су коловозне траке физички одвојене, осим ако је то дозвољено саобраћајним знаком, осим за такси возила за

улазак, односно излазак путника;

- изнад прикључка на водоводну мрежу и улаза у канализацију или другу мрежу комуналних служби, осим за такси возила за улазак, односно излазак путника;
- на месту на коме би се онемогућио приступ другом возилу ради паркирања или излазак неком већ паркираном возилу, осим за такси возила за улазак, односно излазак путника;
- на тротоару, осим ако је то дозвољено (регулисано) саобраћајном сигнализацијом и ако на тротоару, када је возило паркирано, остане слободан пролаз за пешаке најмање ширине 1,60 метара, који не сме бити уз ивицу коловоза, осим за такси возила за улазак, односно излазак путника;
- на пешачкој стази, односно на делу тротоара који је намењен за кретање лица са посебним потребама;
- на трговима, на пешачкој зони и противпожарном путу;
- на приступној саобраћајници, колском пролазу између стамбених зграда, односно пролазима у блоковима насеља;
- на саобраћајницама ван уличних паркиралишта које повезују паркинг просторе и стамбене зграде са другим саобраћајницама;
- на колском улазу, односно излазу из зграде, дворишта или гараже, осим за такси возила за улазак, односно излазак путника;
- на саобраћајној траци за укључивање, искључивање, зауставној траци, саобраћајној траци за возила јавног превоза путника и трамвајској баштици, осим за такси возила за улазак, односно излазак путника на саобраћајној траци за возила јавног превоза путника по којој се не креће трамвај;
- на паркинг месту које је допунском таблом саобраћајног знака или ознаком на коловозу обележено као место за паркирање за возила за особе са инвалидитетом, ако на возилу не поседује одговарајућу ознаку;
- на паркинг месту које је допунском таблом саобраћајног знака или ознаком на коловозу означено као место резервисано за возила одређених корисника, када возило којим управља не припада тим возилима;
- на површинама на којима је саобраћајним знаком забрањен саобраћај возила.

### 5.10.5 Забрана и ограничења заустављања и паркирања саобраћајним знаковима

Саобраћајним знаковима може бити изречена забрана и ограничење заустављања и паркирања возила.

	<b>Забрана паркирања</b> - означава место на коме је забрањено само паркирање, али не и заустављање		<b>Забрана заустављања и паркирања</b> - означава место на коме је забрањено и заустављање и паркирање
	<b>Наизменично паркирање</b> - означава место где је забрањено паркирање непарним данима		<b>Наизменично паркирање</b> - означава место где је забрањено паркирање парним данима
	<b>Зона у којој је ограничено трајање паркирања</b> - уз овај знак може бити додата допунска табла на којој се поближе одређује ограничење трајања паркирања		<b>Издазак из зоне у којој је ограничено трајање паркирања</b>
	<b>Временски ограничено паркирање</b> - означава место на коме је паркирање возила временски ограничено		

### 5.10.6 Премештање непрописно заустављених или паркираних возила

Посебне мере и овлашћења предузимају се ради спречавања угрожавања безбедности учесника у саобраћају, односно омогућавања одвијања саобраћаја.

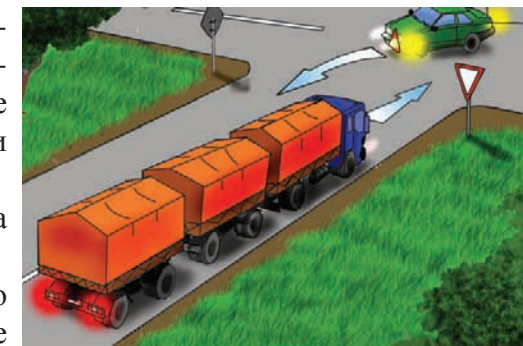
Једно од овлашћења је уклањање односно премештање непрописно заустављеног, односно паркираног возила. Органи локалне самоуправе могу организовати, односно поверити правном лицу уклањање, односно премештање непрописно паркираних возила на друго, за то одређено место. Трошкови премештања и чувања возила падају на терет возача, односно власника или корисника возила. Након шест месеци чувања возило може бити изложено јавној продаји. Средства остварена јавном продајом употребиће се сходно прописима који уређују намирнице повериоца јавном продајом ствари.

## 5.11 ВУЧЕЊЕ ВОЗИЛА

### 5.11.1 Вучење прикључних возила

У саобраћају на путу моторном возилу могу да буду придодата прикључна возила која не умањују њихову стабилност и то:

- два прикључна возила за превоз терета;
- једно прикључно возило за превоз лица, и то може бити придодато само аутобусима у јавном градском, односно приградском превозу;
- на аутопуту и мотопуту само једно прикључно возило;
- туристички воз сме да има највише три прикључна возила;
- трактор сме да вуче само прикључно возило за трактор.



### 5.11.2 Забрана вучења прикључног возила

Прикључно возило у саобраћају на путу не смеју да вуку:

- радна машина;
- мотокултиватор (осим товарног дела који чини саставни део мотокултиватора);

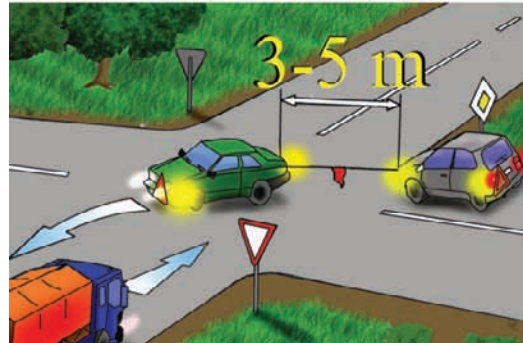
- друга возила не смеју да вуку прикључно возило за трактор и
- свако возило када би прикључно возило умањивало стабилност вучног возила.

### 5.11.3 Вучење неисправног возила

Моторно возило сме да вуче друго моторно возило само ако оно због неисправности или недостатка појединих делова не може само да се креће.

Неисправно моторно возило на путу може да се вуче помоћу:

- ужета;
- круте везе (руде) и
- ослањањем или вешањем возила о вучно возило.



Одстојање између вучног и вученог моторног возила, ако се вуче ужетом, мора да износи од три до пет метара, а ако се вуче помоћу круте везе, може да износи и мање од три метра.

За време вучења неисправног возила на вучном возилу морају бити укључени сви показивачи правца, као и на вученом уколико су исправни. На оба возила мора бити постављен сигурносни троугао. На моторно возило које вуче друго моторно возило сигурносни троугао се поставља са предње, а на вучено возило са задње стране.

Вученим возилом забрањен је превоз лица, осим возача који њиме управља.

Уколико се моторно возило вуче помоћу ужета или круте везе, лице које управља вученим возилом мора да има одговарајућу дозволу за управљање возилом оне категорије којој припада возило које се вуче.

Моторно возило сме да се вуче ноћу и дању у случају смањене видљивости искључиво ако на својој задњој страни има укључена задња позициона светла или ако га вуче моторно возило које при вучењу користи жуто ротационо светло.

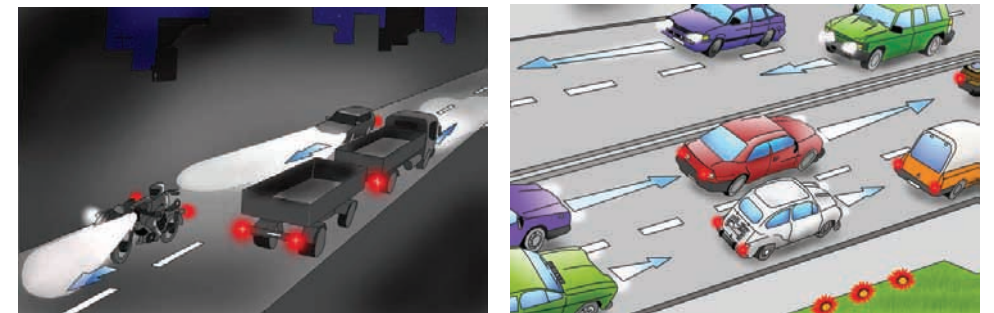
Моторно возило које на путу вуче неисправно возило не сме се кретати брзином већом од 40 km/h.

### 5.11.4 Забрања вучења неисправног возила

Забрањено је вучење неисправног возила у следећим случајевима:

- на аутопуту и мотопуту осим ако је разлог за вучу настао за време кретања моторног возила по аутопуту, односно мотопуту, у том случају вучење је дозвољено до првог искључења са аутопута, односно мотопута;
- не сме да се вуче мотоцикл, мопед, као и лаки и тешки трицикл;
- помоћу ужета не сме да се вуче моторно возило на коме су неисправни уређаји за управљање или уређаји за заустављање;
- помоћу ужета не сме да се вуче теретно возило или аутобус;
- крутом везом не сме да се вуче моторно возило које нема исправан уређај за управљање, нити моторно возило чија је укупна маса већа од укупне масе вучног возила ако му је неисправна радна кочница;
- вучење натовареног теретног возила са прикључним возилом или без прикључног возила, односно трактора са прикључним возилом, дозвољено је само до првог места погодног за претовар терета, а изузетно и до првог места на коме се може отклонити неисправност на возилу.

### 5.12 УПОТРЕБА СВЕТАЛА У САОБРАЋАЈУ



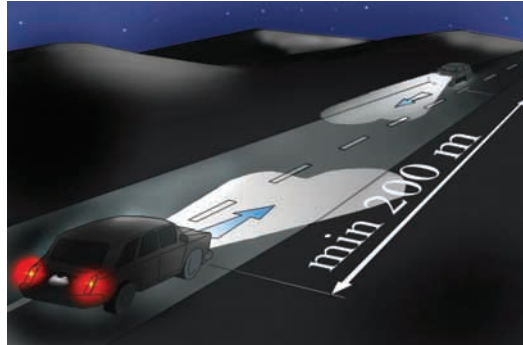
Дању на моторном возилу за време вожње у саобраћају на путу морају да буду укључена кратка, односно дневна светла.

Ноћу на моторном возилу за време вожње у саобраћају на путу морају да буду укључена дуга светла.



Возач је дужан да уместо дугих светала употребљава кратка:

- кад при мимоилажењу са другим возилом оцени да светлом свог возила заслепљује возача возила које му долази у сусрет, а увек на одстојању мањем од 200 m;
- ако омета возача испред;
- на путу осветљеном уличном расветом;
- у тунелу;
- ако омета управљача шинског возила или пловила;
- када је возило заустављено;
- за време магле поред кратких светала могу бити укључена и светла за маглу заједно са кратким светлима или само светла за маглу.



Позициона светла морају бити укључена све време када је укључено дуго, односно кратко светло, односно светло за маглу.

Ноћу и дању у условима смањене видљивости на возилу на путу морају бити укључена задња позициона светла.

Светла, односно катадиоптери, за време вожње не смеју да буду заклоњени нити запрљани у мери да су неуочљиви за остале учеснике у саобраћају.

Задње светло за маглу употребљава се само по магли или у случају смањене видљивости.

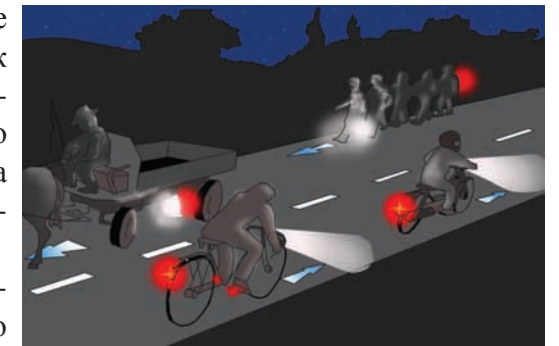
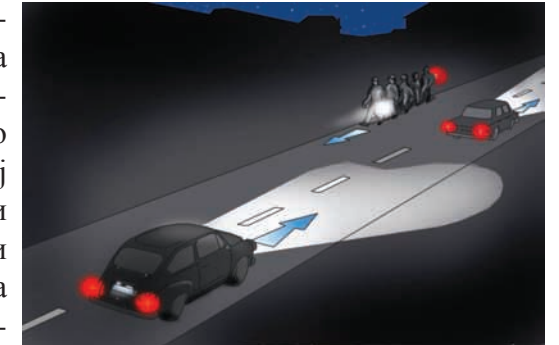
Заустављено или паркирано возило на коловозу ноћу и у условима смањене видљивости мора имати укључена позициона, односно паркирна светла. Ако је возило у насељу довољно је да има позициона, односно паркирна светла на оној страни возила која је окренута према средини пута, а ако је возило паркирано на делу пута где је улично осветљење такво да је возило довољно видљиво на за то посебно обележеном месту, не морају бити укључена позициона светла.

Приликом кретања ноћу и у условима смањене видљивости:

- пешак који се креће по коловозу на јавном путу ван насеља мора бити осветљен или означен рефлектујућом материјом;
- пешак који на коловозу вуче или гура ручна колица мора да носи светлоодбојни прслук или на левој страни колица држи упаљено најмање једно бело или жуто светло које мора бити уочљиво са

предње и задње стране, осим када је улично осветљење такво да су пешак и колица довољно видљиви;

- особа која користи инвалидска колица мора на колицима да има укључено најмање једно бело или жуто светло на левој страни које мора бити уочљиво са предње и задње стране, осим када је улично осветљење такво да је пешак довољно видљив;
- пешаци који се крећу по коловозу у организованој колони, осим погребних или одобрених поворки, војних или полицијских јединица, дужни су да носе светлоодбојни прслук или напред држе упаљено најмање једно бело или жуто светло, а на задњој страни светло црвене боје;
- бицикл мора да има упаљено једно бело светло на предњој страни и једно црвено светло на задњој страни;
- запрежно возило мора да има упаљено најмање једно бело светло на предњој страни и најмање једно црвено светло на задњој страни. Ова светла морају бити постављена на уздужној оси возила или на његовој левој страни, а ако се на запрежном возилу налази само једна светиљка, поставља се на видном месту на левој страни возила;
- водичи и гоничи животиња, када се крећу по коловозу ван насеља, морају да носе светлоодбојни прслук.



### 5.13 ОДСТОЈАЊЕ ИЗМЕЂУ ВОЗИЛА

Возач мора да држи безбедно одстојање од возила које се креће испред њега тако да може благовремено да успори или се заустави ако возило испред њега успори или се заустави.

На јавном путу ван насеља који има само једну саобраћајну траку за саобраћај возила у једном смеру, возачи возила чија је дужина већа од 7 m и чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg, морају држати одстојање од возила иза кога се крећу тако да омогуће безбедно претицање од стране возила која их сустижу.

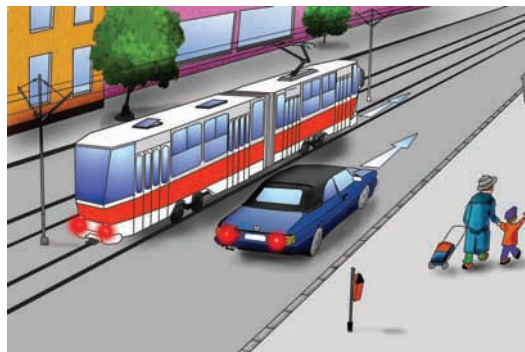


Обавеза одржавања одстојања за безбедно претицање од стране других возила не важи:

- ако возач таквог возила врши или се припрема за претицање и
- ако се креће на делу пута где је претицање забрањено.

Запрежно возило које се креће иза другог запрежног возила мора се кретати на одстојању од најмање 50 метара да би се омогућило претицање бржим возилима.

#### 5.14.1 Саобраћај трамваја и других возила на шинама

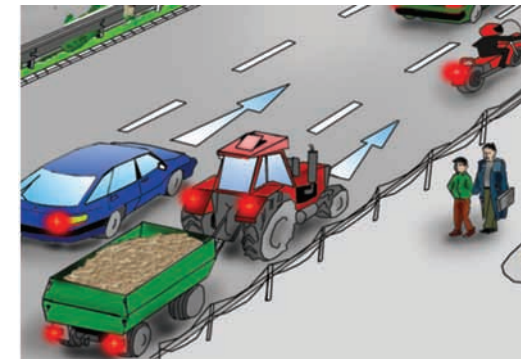


Прописи и правила која дефинишу саобраћај других возила примењују се и на трамваје и друга возила која се крећу по шинама, осим ако то искључују конструкционе особине тих возила или начин њиховог кретања.

#### 5.14.2 Саобраћај трактора, радних машина и мотокултиватора

Трактор, радна машина и мотокултиватор могу учествовати у јавном саобраћају само ако су уредно регистровани и означени одговарајућом регистарском таблицом.

Трактор и радна машина смеју у саобраћају на путу да имају само прикључке за извођење радова сходно њиховој намени.



Трактору у саобраћају може бити придодато само једно прикључно возило за трактор. Терет у расутом стању на прикључном возилу за трактор не мора да буде прекривен за разлику од терета на теретним возилима.

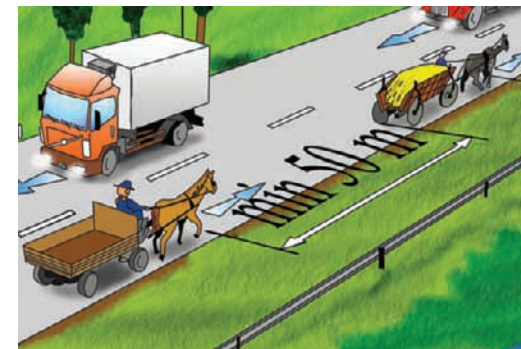
Радна машина и мотокултиватор не смеју у саобраћају на

путу да вуку прикључно возило.

На прикључном возилу које вуче трактор може се превозити највише пет лица, а у товарном простору мотокултиватора могу се превозити највише три лица.

Трактор и радна машина ноћу, у условима смањене видљивости и када има прикључке за извођење радова, на најистуренијој тачки тих уређаја морају бити прописно означени жутим трпћућим (ротационим) светлом.

#### 5.14.3 Саобраћај запрежних возила и учешће животиња у саобраћају



Возач запрежног возила управља из возила или води упрегнуту стоку крећући се са њене десне стране. Возач запрежног возила мора бити способан да контролише упрегнуте животиње и старости од најмање 14 година.

Запрежно возило мора да има уређаје за кочење који мо-

рају омогућавати безбедно заустављање запрежног возила.

Запрежно возило које се креће иза другог запрежног возила мора се кретати на одстојању од најмање 50 метара да би се омогућило претицање бржим возилима.

За запрежно возило које се креће на путу може бити привезано једно грло стоке, и то са десне стране задњег дела возила.

Запрежно возило не сме да се оставља на путу без надзора возача или другог лица способног да контролише упрегнуте животиње.

#### 5.14.4 Учесће животиња у саобраћају

Домаће животиње могу бити на путу само у пратњи лица која су дужна да их воде и обезбеђују тако да животиње не угрожавају безбедност саобраћаја. Животиње је забрањено водити из возила или са возила.

Забрањен је приступ животињама, односно вођење животиња на:

- аутопуту;
- мотопуту;
- државним путевима првог реда и
- бицикличким стазама.

Уколико се животиње превозе у возилу, превоз се мора обављати на начин да се не угрожава или омета возач, односно остали учесници у саобраћају. Животиње које се налазе поред пута морају бити под надзором или обезбеђене тако да не могу изаћи на пут.

Животиње се воде или гоне што ближе десној ивици коловоза на такав начин да други учесници у саобраћају не буду угрожени.

Власник, гонич, односно водич животиња, не сме на јавним путевима да храни, задржава или прикупља животиње, као и да их на путу оставља без надзора. Јахач или друго лице које води животињу дужан је да уклони све материје које је животиња нанела на пут.

Јахачи за кретање могу користити коловоз пута само уколико је то омогућено режимом саобраћаја на том путу. Јахач по коловозу се креће по правилима за кретање бицикала.

### 5.15 САОБРАЋАЈ БИЦИКАЛА, МОПЕДА, ТРИЦИКАЛА, ЧЕТВОРОЦИКАЛА И МОТОЦИКАЛА

Возач бицикла, мопеда, трицикла и мотоцикла мора да управља возилом на начин којим се не умањује стабилност возила и не ометају други учесници у саобраћају, а нарочито не сме да:

- превози предмете који могу да га ометају током управљања;
- испушта управљач из руку;
- склања ноге са педала;

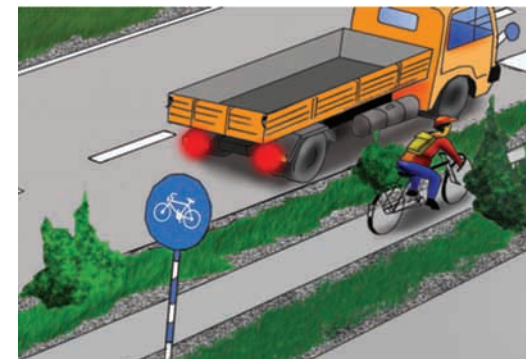
- се придржава за друго возило;
- води, вуче или потискује друга возила, односно животиње, осим да вуче прикључно возило за бицикл;
- допусти да возило којим управља буде вучено или потискивано;
- употребљава на оба ува слушалице за аудио-уређаје.

Возач и путник мотоцикла, мопеда, трицикла и четвороцикла морају за време вожње носити на глави закопчану хомологовану заштитну кацигу на начин прописан декларацијом произвођача кациге.

Бициклом у саобраћају може управљати:

- лице са навршених 12 година на јавном путу;
- дете са навршених 9 година:
  - у пешачкој зони,
  - у зони успореног саобраћаја,
  - у зони “30”,
  - у зони школе и
  - на некатегорисаном путу.
- дете млађе од 9 година под надзором лица старијег од 16 година:
  - у пешачкој зони,
  - у зони успореног саобраћаја.

На бицикличким стазама за саобраћај у оба смера возач бицикла мора да се креће десном страном у смеру кретања.



Брзина кретања бициклисте на бицикличкој стази је ограничена на 35 km/h.

Уколико на путу постоји бицикличка трака, возач бицикла, мопеда и лаког трицикла мора да се креће десном бицикличком траком у смеру кретања.

Ако на путу не постоји бицикличка стаза нити трака, бициклом се креће коловозом пута и користи се највише један метар од десне ивице коловоза.

Ако се два или више возача бицикала, мопеда, трицикала и мотоцикала крећу у групи, дужни су да се крећу један за другим.



Возач бицикла, мопеда, трицикла, односно мотоцикла, не сме да превози лице које је под утицајем алкохола, односно психоактивних супстанци или из других разлога није способно да управља својим поступцима.

Бицикл, мопед и мотоцикл у саобраћају на путу могу да имају прикључно возило са два точка намењено за превоз терета, прикључено тако да је обезбеђена стабилност возила. Прикључно возило не сме бити шире од једног метра, а на задњој левој страни мора имати позиционо светло црвене боје. На прикључном возилу које вуче бицикл, уместо позиционог светла може бити троугласти катадиоптер.

У прикључном возилу које вуче бицикл, мопед и мотоцикл, не могу се превозити лица.

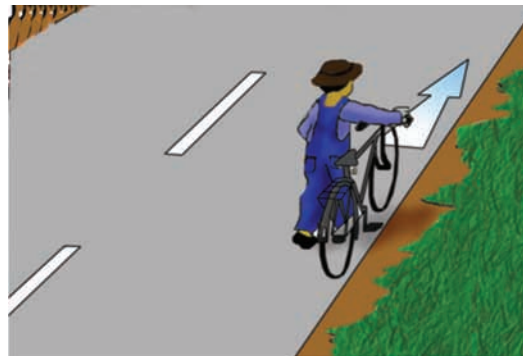
### 5.16 КРЕТАЊЕ ПЕШАКА



Пешак је лице које се креће по путу, односно које по путу сопственом снагом вуче или гура возило, ручна колица, дечје превозно средство, колица за немоћна лица или лице у дечјем превозном средству или лице у колицима за немоћна лица које покреће сопственом снагом или снагом мотора или лице које клизи клизачкама, скијама, санкама или се вози на котураљкама, скејтборду и сл.

Пешак за своје кретање користи:

- тротоар;
- другу површину која је погодна за кретање пешака ако не постоји тротоар;
- бицикличку траку, односно стазу, ако нема тротоара и друге површине и
- коловоз ако не постоји тротоар, друга површина, бицикличка трака, односно стаза.



На путу који нема тротоар или другу површину намењену за кретање пешака, пешаци могу користити за кретање коловоз у ширини највише до једног метра, рачунајући од ивице коловоза.

Пешак који се креће по коловозу на путу ван насеља мора да се креће што ближе левој ивици коловоза у смеру кретања на начин којим не омета или не спречава саобраћај возила. Пешак може да се креће уз десну ивицу коловоза само када је такво кретање за њега безбедније (непрегледна кривина, провалија, усек, одрон и сл.).

Пешак који гура ручна колица, бицикл, мопед или мотоцикл, особе са инвалидитетом које се крећу у инвалидским колицима, морају се кретати уз десну ивицу коловоза у смеру кретања.

Пешак који учествује у саобраћају у колицима за особе са инвалидитетом, или се вози на котураљкама, скејтборду и слично, не сме да се придржава за возило у покрету.

Када се крећу коловозом, пешаци су дужни да се крећу један за другим, осим лица које води дете млађе од седам година старости.

Пешак који наилази на коловоз ради обилажења неке препреке на тротоару, дужан је да обрати пажњу на удаљеност и брзину кретања возила која му се приближавају и да се претходно увери да ступањем на коловоз не угрожава безбедност саобраћаја.



Пешак не сме изненада и без оправданог разлога наилазити на коловоз.

Колона пешака која се коловозом креће под контролом водича (организована колона пешака), мора се кретати уз десну ивицу коловоза у смеру кретања.

Организована колона пешака не сме да онемогућава нормално одвијање саобраћаја нити да буде дужа од 100 метара.

Уколико се коловозом креће више организованих колона пешака, одстојање између појединих колона мора бити најмање 30 метара.

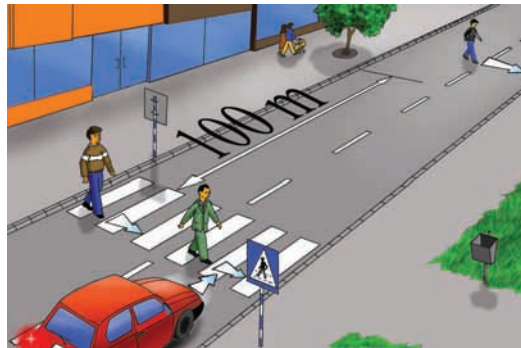
Пешак је дужан да преко коловоза и бицикличке стазе прелази пажљиво и најкраћим путем, након што се увери да то може да учини на безбедан начин.

Приликом преласка преко коловоза пешак не сме да употребљава мобилни телефон нити да користи слушалице на ушима.

Пешак је дужан да користи пешачки прелаз или посебно изграђени прелаз (изнад коловоза), односно пролаз за пешаке (испод коловоза), при прелажењу пута ако они нису од њега удаљени више од 100 метара.

На пешачком прелазу на коме је саобраћај пешака регулисан светлосним саобраћајним знацима, пешак је дужан да поступа у складу са тим знацима.

На пешачком прелазу на коме је саобраћај пешака регулисан знацима које даје полицијски службеник, пешаци могу да прелазе коловоз само кад је датим знаком дозвољен прелаз.



На пешачком прелазу на коме саобраћај није регулисан светлосним саобраћајним знацима ни знацима које даје полицијски службеник, пешак је дужан да се пре ступања на пешачки прелаз претходно увери да може да пређе на безбедан начин, тако да ступањем на коловоз не угрожава безбедност саобраћаја.

Пешак не сме ступити ни кретати се по коловозу аутопута или мотопута осим:

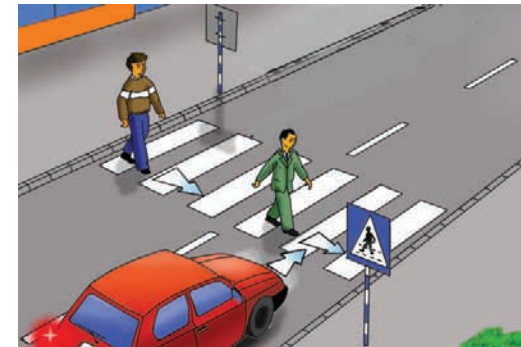
- полицијског службеника током обављања службене дужности,
- лица које обавља увиђај саобраћајне незгоде или учествује у увиђају;
- радника који обавља радове;
- лица које обавља послове на отклањању последица саобраћајне незгоде или неисправности на возилу и терету;
- лица које пружа хитну медицинску или прву помоћ;
- инспектора за путеве током обављања службене дужности као и радника управе пута;
- возача возила које је принудно заустављено.

Лица која се могу наћи на аутопуту и мотопуту и места на којима она предузимају оређене радње, морају бити обележена на начин да се омогући безбедност свих учесника у саобраћају.

### 5.16.1 Обавезе возача према пешацима

Возач је дужан да обрати пажњу на пешаке који се налазе на коловозу или ступају на коловоз или исказују намеру да ће ступити на коловоз, а обавезу пропуштања на обележеном пешачком прелазу.

На делу пута на коме се крећу деца или су постављени саобраћајни знакови о учешћу деце у саобраћају, возач је дужан да вози са нарочитом опрезношћу тако да може благовремено да заустави возило.



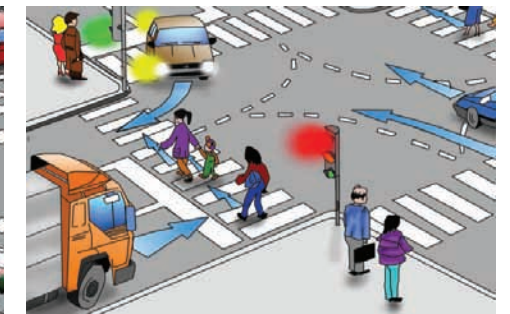
Пешачки прелаз је означени део коловоза намењен за прелазак пешака преко коловоза.

Пешачки прелаз може бити:

- на раскрсници или
- на путу ван раскрснице.

Саобраћај на пешачком прелазу може бити регулисан:

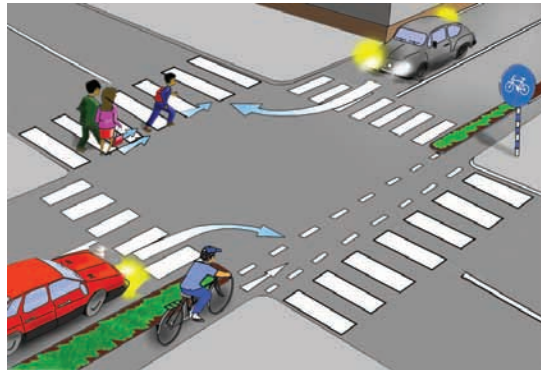
- знацима овлашћеног лица;
- светлосним саобраћајним знаковима;
- саобраћајним знаковима и
- ознакама на коловозу.



На пешачком прелазу где је саобраћај регулисан светлосним саобраћајним знаковима или знаковима полицијског службеника, возач је дужан да своје возило заустави испред пешачког прелаза када му је датим знаком забрањен пролаз.

Возач који је знаком добио слободан пролаз је дужан да пропусти и пешака који је већ ступио на пешачки прелаз или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз.

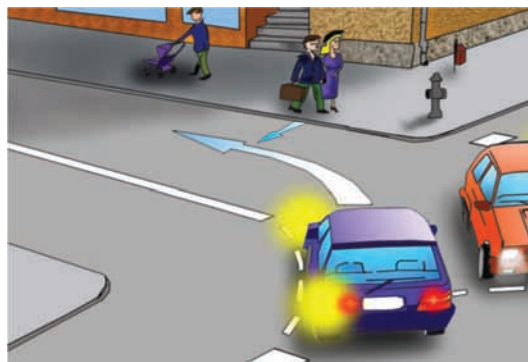
Приликом скретања на бочни пут, возач је дужан да скретање изврши на безбедан начин и да пропусти пешака који је већ ступио или ступа на пешачки прелаз или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз, а по потреби заустави своје возило.



На пешачком прелазу на коме је саобраћај регулисан саобраћајним знаковима и ознакама на коловозу, возач је дужан да прилагоди брзину возила тако да у свакој ситуацији коју види или има разлога да предвиди може безбедно да заустави возило испред пешачког прелаза и пропусти

пешака који је већ ступио или ступа на пешачки прелаз или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз.

Када прилази пешачком прелазу, возач мора да прилагоди брзину кретања возила тако да у свакој ситуацији коју види или има разлога да предвиди, може безбедно да заустави возило испред пешачког прелаза.



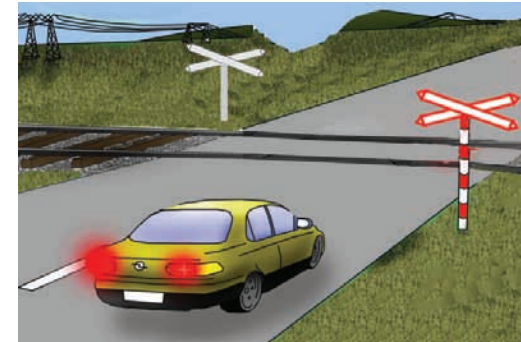
Возач који скреће на бочни пут на чијем улазу не постоји пешачки прелаз, дужан је да пропусти пешаке који су већ ступили или ступају на коловоз.

Када се испред или на пешачком прелазу нађу деца, немоћна лица, слепе особе које се крећу уз употребу белог штапа

и/или пса водича, особе са инвалидитетом које се крећу у инвалидским колицима, или за кретање користе друга ортотичко - протетичка помагала, возач је обавезан да заустави возило и да их пропусти.

Возач не сме возилом да пресеца организовану колону пешака која се креће по коловозу.

## 5.17 САОБРАЋАЈ НА ПРЕЛАЗУ ПУТА ПРЕКО ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ



Возачи возила и остали учесници у саобраћају дужни су да пропусте шинско возило које се креће железничком пругом. Приликом приближавања прелазу преко железничке пруге возач је дужан да прилагоди брзину кретања како би се могао уверити у наилазак шинског

возила, односно зауставити своје возило испред прелаза ради пропуста шинског возила.

Саобраћај на прелазу пута преко железничке пруге може бити регулисан на два начина и то:

- саобраћајним знаковима и
- браницима или полубраницима.


### 5.17.1 Прелаз пута преко железничке пруге регулисан саобраћајним знаковима

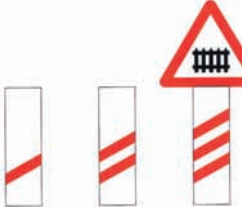

	<p><b>Прелаз пута преко железничке пруге без браника или полубраника</b> Овај знак се поставља на удаљености од 150 до 250 m испред прелаза. Возач је дужан да пропусти шинско возило које наилази.</p>
	<p><b>Приближавање прелазу пута преко железничке пруге без браника или полубраника</b> Саобраћајни знак се састоји из три дела. Први део са три косе црте се поставља на удаљености од 240 m испред прелаза, други део са две косе црте поставља се на 160 m испред прелаза и трећи део са једном косом цртом поставља се на 80 m испред прелаза. Овај знак омогућава возачу да прати удаљеност од пруге и на основу тога да усагласи, односно прилагоди брзину кретања како би уочио воз, односно зауставио своје возило испред прелаза.</p>



	<p><b>Андрејин крст</b> Овај знак се поставља на удаљености од 5 m од најближе железничке шине, а ако је то немогуће, онда се поставља на одстојању не мањем од 3 m и не даље до 10 m испред прелаза. Овај знак означава прелаз пута преко железничке пруге са једним колосеком. Поступак и обавезе возача су исте као и код претходних знакова.</p>
	<p><b>Андрејин крст</b> Овај знак се поставља на удаљености од 5 m од најближе железничке шине, а ако је то немогуће, онда се поставља на одстојању не мањем од 3 m и не даље до 10 m испред прелаза. Овај знак означава прелаз пута преко железничке пруге са више колосека. Поступак и обавезе возача су исте као и код претходних знакова.</p>
	<p><b>Светлосни саобраћајни знак</b> На прелазу пута преко железничке пруге без браника или полубраника мора се поставити и светлосни саобраћајни знак. Знак чине два црвена светла на табли троугластог облика као знак опасности. Светла се наизменично пале и гасе, што значи наилазак шинског возила и обавезује возаче који виде овај знак да зауставе своје возило испред прелаза. Возач може прећи преко прелаза тек када се искључи светлосни саобраћајни знак.</p>

**5.17.2 Прелаз пута преко железничке пруге регулисан браницима или полубраницима**

	<p><b>Прелаз пута преко железничке пруге са браницима или полубраницима</b> Знак се поставља на удаљености од 150 до 250 m испред прелаза. Возач је обавезан да се заустави испред браника или полубраника ако су они спуштени или су почели да се спуштају.</p>
---	--

	<p><b>Приближавање прелазу пута преко железничке пруге са браницима или полубраницима</b> Знак се састоји из три дела. Први део са три косе црте се поставља на удаљености од 240 m испред прелаза, други део са две косе црте поставља се на 160 m испред прелаза и трећи део са једном косом цртом поставља се на 80 m испред прелаза. Овај знак омогућава возачу да прати удаљеност од пруге и на основу тога да усагласи, односно прилагоди брзину кретања како би уочио воз, односно зауставио своје возило испред прелаза.</p>
	<p><b>Светлосни саобраћајни знак</b> На прелазу пута преко железничке пруге са браницима или полубраницима може се поставити и светлосни саобраћајни знак. Овај знак има исто значење као и на прелазу пута преко железничке пруге без браника или полубраника.</p>

**5.18 САОБРАЋАЈ НА АУТОПУТУ И МОТОПУТУ**

Аутопут и мотопут су намењени за кретање возила чија конструктивна брзина кретања није мања од 50 km/h, и то:

- мотоцикала;
- путничких возила;
- теретних возила и
- аутобуса.

Ова возила се могу кретати са или без прикључног возила.

	<p><b>Аутопут</b> је државни пут намењен искључиво за саобраћај мотоцикала, путничких возила, теретних возила и аутобуса, са или без прикључних возила, са физички одвојеним коловозним тракама за саобраћај из супротних смерова, са најмање две саобраћајне траке по смеру и једном зауставном траком за сваки смер, без укрштања у нивоу са другим путевима и железничким или трамвајским пругама, са потпуном контролом приступа, на који се може укључити или искључити само одређеним и посебно изграђеним јавним путем и као такав обележен је прописаним саобраћајним знаком.</p>	
	<p><b>Мотопут</b> је државни пут намењен искључиво за саобраћај мотоцикала, путничких возила, теретних возила и аутобуса, са или без прикључних возила и као такав обележен је прописаним саобраћајним знаком.</p>	

На аутопуту и мотопуту са више саобраћајних трака намењених кретању возила у једном смеру, возач моторног возила мора се кретати крајњом десном саобраћајном траком, осим ако није заузета возилима која се крећу у колони, као и приликом претицања.

Возачи теретних возила чија је највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg и скупова возила чија је дужина већа од седам метара, за своје кретање смеју да користе:

- крајњу десну саобраћајну траку, осим приликом претицања на аутопуту и мотопуту са две саобраћајне траке намењене за кретање возила у једном смеру;
- две саобраћајне траке које се простиру уз десну ивицу коловоза на аутопуту и мотопуту са три или више саобраћајних трака намењених за саобраћај возила у једном смеру.

Зауставном траком забрањено је кретање возила, осим возила под пратњом и возила са правом првенства пролаза, када су остале саобра-

ћајне траке заузете возилима. У случају застоја саобраћаја на аутопуту где не постоји зауставна трака, возачи су дужни да оставе слободан простор за пролаз возила под пратњом и возила са правом првенства пролаза на тај начин што ће возачи који се налазе у десној саобраћајној траци заузети положај уз десну ивицу саобраћајне траке, а возачи који се налазе у левој саобраћајној траци заузети положај уз леву ивицу саобраћајне траке, тако да остављен простор мора бити довољан за несметани пролаз ових возила.

На аутопут, односно мотопут, возач може да се укључи, односно искључи само прилазним путем намењеним за укључење на тај пут, односно искључење са пута.

Возач који се моторним возилом укључује у саобраћај на аутопуту или мотопуту, дужан је да:

- користи саобраћајну траку за укључивање када таква трака постоји у продужењу прикључног пута и да се у саобраћај на тај пут укључи дајући знак показивачем правца на начин којим не угрожава саобраћај возила која се крећу по том путу;
- пропусти возила која се крећу по том путу ако на месту на коме се укључује у саобраћај на аутопуту или мотопуту не постоји посебна трака за укључивање.

Возач који се возилом искључује из саобраћаја са аутопута или мотопута дужан је да својим возилом благовремено заузме положај на крајњој десној саобраћајној траци и да што пре пређе на саобраћајну траку за искључивање ако таква трака постоји на улазу у прикључни пут.

На аутопуту и мотопуту је забрањено:

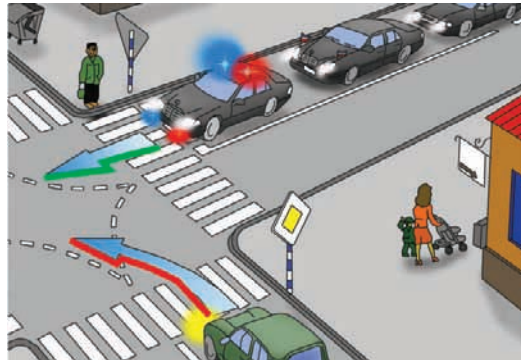
- заустављање и паркирање осим на местима која су за то посебно уређена и обележена и
- полукружно окретање возилом,
- кретање возилом уназад и
- вуча неисправног или оштећеног возила, осим до првог места где се може возило поправити или са возилом искључити са аутопута или мотопута.

Правила понашања на аутопуту и мотопуту не важе за возила под пратњом, војна возила и возила полиције.

### 5.19.1 Возила под пратњом

Возило под пратњом је једно или више возила којима је додељена пратња возила или појединачно возило када даје посебне звучне и светлосне знаке и то:

- возило полиције;
- возило Безбедносно-информативне агенције;
- возило Војске Србије;
- возило Војно-безбедносне агенције.



- Посебни светлосни и звучни знаци возила под пратњом су:
- црвено и плаво трепћуће светло која се наизменично пале и
  - звучни знак променљиве фреквенције.

Изузетно, возило под пратњом сме давати само посебне светлосне знаке без сирене ако је омогућена довољна видљивост тог возила и безбедност учесника у саобраћају, осим када се возило под пратњом креће брзином већом од дозвољене на том делу пута.

Ради боље видљивости возило под пратњом може поред трепћућих светала давати и светлосни знак упозорења.

Уређаји за давање посебних звучних и светлосних знакова смеју се уграђивати, постављати и употребљавати само на возилима која врше пратњу.

Возач који на путу сусретне или га сустигне возило, односно возила под пратњом, дужан је да пропусти та возила, да им омогући мимоилажење и претицање, односно обилажење и по потреби да уклони возило са коловоза или да се заустави, као и да се придржава наредби које му дају лица из пратње, односно да кретање настави тек пошто прођу сва возила под пратњом.

На возила под пратњом, под условом да не угрожавају безбедност других учесника у саобраћају, не примењују се одредбе:

- о првенству пролаза у односу на друга возила на раскрсници регулисаној правилу о првенству пролаза и саобраћајним знаковима;
- о ограничењу брзине;
- о пропуштању пешака;
- о забрани пресецања колоне пешака;
- о забрани претицања и обилажења возила.

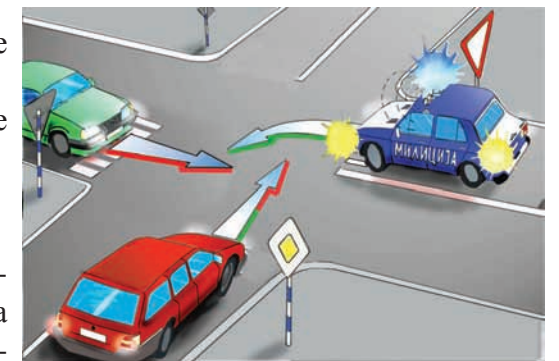
У погледу међусобног права првенства пролаза, за возила под пратњом важе одредбе о регулисању првенства пролаза.

Пешаци не смеју да ступе на коловоз, односно дужни су да се склоне са коловоза да би омогућили несметан пролаз возилима под пратњом.

### 5.19.2 Возила са првенством пролаза

Возило са првенством пролаза је возило са кога се дају посебни звучни и светлосни знакови и то:

- возило полиције;
- возило Безбедносно - информативне агенције;
- возило Војске Србије;
- возило Војно - безбедносне агенције;
- возило хитне медицинске помоћи и
- возило ватрогасне службе.



Возила са првенством пролаза су и возила министарства надлежног за извршење заводских санкција када превозе лица лишена слободе, када дају посебне звучне и светлосне знаке.

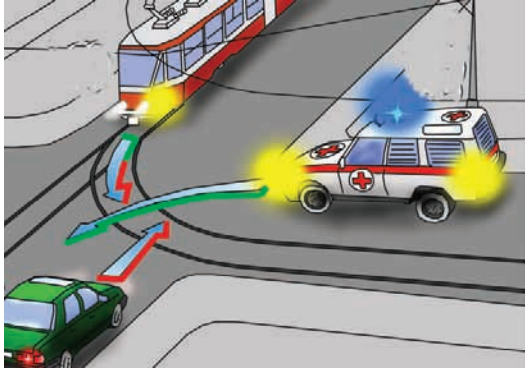
Посебни светлосни и звучни знаци возила са првенством пролаза су:

- најмање једно плаво трепћуће или ротационо светло и
- звучни знак променљиве фреквенције.

Изузетно, возило са првенством пролаза сме давати само посебне светлосне знаке без сирене ако је омогућена довољна видљивост тог возила и безбедност учесника у саобраћају, осим када се возило са



првенством пролаза креће брзином већом од дозвољене на том делу пута и ако би употреба сирене онемогућила или омела успешно извршење службеног задатка.



Уређаји за давање посебних звучних и светлосних знакова смеју се уграђивати, постављати и употребљавати само на возилима с првенством пролаза када је то неопходно за ефикасно и безбедно извршење службене радње која не трпи одлагање.

Возач који на путу сусретне или га сустигне возило, односно возила са првенством пролаза, дужан је да пропусти та возила, да им омогући мимоилажење и претицање, односно обилажење, и по потреби да уклони возило са коловоза или се заустави, као и да се придржава наредби које му дају лица из пратње, односно да кретање настави тек пошто ова возила прођу.

Када возило са првенством пролаза обезбеђује пролаз возилима која се крећу иза њега, остали учесници у саобраћају имају обавезу поступања према тим возилима као према возилима са првенством пролаза.

Возила са првенством пролаза морају уступити првенство пролаза возилима под пратњом сем на раскрсницама регулисаним:

- светлосним саобраћајним знаковима и
- знацима овлашћеног службеног лица.

На возила са првенством пролаза, под условом да не угрожавају безбедност других учесника у саобраћају, не примењују се одредбе:

- о првенству пролаза у односу на друга возила на раскрсници регулисаној правилном о првенству пролаза и саобраћаним знаковима;
- о ограничењу брзине;
- о пропуштању пешака;
- о забрани пресецања колоне пешака;
- о забрани претицања и обилажења возила.

У погледу међусобног права првенства пролаза, за возила са првенством пролаза важе одредбе о регулисању првенства пролаза.

Лице које управља возилом са првенством пролаза дужно је да води рачуна о безбедности осталих учесника у саобраћају.

Пешаци не смеју да ступе на коловоз, односно дужни су да се склонне са коловоза да би омогућили несметан пролаз возилима са првенством пролаза.

#### **а) Заустављање возила од стране полицијског службеника из возила са првенством пролаза**

Када полицијско возило са првенством пролаза даје истовремено и светлосни знак упозорења, возач возила које се креће непосредно испред полицијског возила које даје те знаке мора одмах безбедно да заустави своје возило уз десну ивицу коловоза, а по могућности ван коловоза.

Возач возила које се креће непосредно иза полицијског возила које даје посебне звучне и светлосне знаке, дужан је да поступи по знацима и наредбама полицајца, односно да прати полицијско возило до погодног места и да се безбедно заустави иза полицијског возила.

### **5.20 УПОТРЕБА ЖУТОГ РОТАЦИОНОГ ИЛИ ТРЕПЋУЋЕГ СВЕТЛА**

Возило које се употребљава приликом извођења радова, односно активности на путу, а нарочито за градњу, одржавање путева, електричних, поштанских и других уређаја и инсталација, пружање помоћи на путу, за одношење оштећених, неисправних и на недозвољеном месту паркираних возила, као и за одржавање комуналног реда, мора да има укључено жуто ротационо или трепћуће светло док се ти радови, односно активности, обављају на коловозу или у близини коловоза.

У саобраћају на путу укључено жуто ротационо или трепћуће светло мора да има:

- возило које прелази прописане димензије, односно возило на коме терет прекорачује дозвољене димензије и возило које прати такав превоз када је то одређено у дозволи за ванредни превоз;
- трактор ноћу, у условима смањене видљивости и када има прикључке за извођење радова на најистуренијој тачки тих уређаја;
- радна машина ноћу и у условима смањене видљивости.

Жуто трепћуће или ротационо светло може да се употребљава на возилу као упозорење за принудно заустављено возило, саобраћајну не-згуду, приредбу на путу или другу препреку на путу.

Возач који се сусретне са возилом на коме су укључена жута рота-циона или трепћућа светла, дужан је да повећа опрезност и прилагоди брзину и начин кретања свог возила.

Употреба жутог ротационог или трепћућег светла дозвољена је само у случајевима предвиђеним овим законом.

## **5.21 МЕРЕ ПРЕДОСТРОЖНОСТИ ПРИЛИКОМ НАПУШТАЊА ВОЗИЛА**

Приликом напуштања возила возач је дужан да возило обезбеди од самопокретања и неовлашћене употребе.

### **5.21.1 Обезбеђење возила од самопокретања**

Возило се може само покренути под дејством силе земљине теже на путу са уздужним нагибом и деловањем јаког ветра.

Да би се возило обезбедило од самопокретања, неопходно је:

- активирати паркирну кочницу;
- активирати мењач у први степен преноса или у степен за вожњу уназад и
- на путевима са већим уздужним нагибом подметањем клинова, односно приручних средстава (камен, цигла и сл.), испод точкова са стране у којој се очекује самопокретање возила.

### **5.21.2 Обезбеђење возила од неовлашћене употребе**

Возач је обавезан да обезбеди своје возило од неовлашћене употребе од стране других лица.

Приликом напуштања возила, возач је обавезан да:

- затвори сва врата и прозоре на возилу;
- закључа сва врата као и врата, односно поклопац пактрегера и
- понесе кључеве са собом.

## 6. ОСТАЛИ УЧЕСНИЦИ У САОБРАЋАЈУ

### 6.1 ПОЈАМ И КАРАКТЕРИСТИКЕ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ КОЈЕ УТИЧУ НА БЕЗБЕДНО ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА

#### *Члан 7 став 1 тачка 67 ЗОБС*

*Учесник у саобраћају је лице које на било који начин учествује у саобраћају.*

*Возач је лице које на путу управља возилом.*

*Пешак је лице које се креће по путу, односно које по путу сопственом снагом вуче или гура возило, ручна колица, дечје превозно средство, колица за немоћна лица или лице у дечјем превозном средству, или лице у колицима за немоћна лица које покреће сопственом снагом, или снагом мотора, или лице које клизи клизаљкама, скијама, санкама или се вози на котураљкама, скејтборду и сл.*

Човек је одговорни субјект саобраћајног система у коме се појављује као учесник у саобраћају управљајући возилом или као пешак.

О возачу моторних возила као учеснику у саобраћају смо доста говорили у претходним одељцима.

Овде ћемо се посебно осврнути на карактеристике возача двоточкаша, возача специфичних врста возила (трамваја, туристичких возова, трактора, запрежних возила, војних возила и сличних), као учесника у саобраћају са посебним динамичким, габаритним и другим својствима која могу негативно да утичу на безбедно одвијање саобраћаја.

Такође ћемо обрадити проблеме везане за учешће пешака у саобраћају са посебним освртом на пешаке узраста деце и омладине, као и пешаке у смислу старих лица и особа са посебним потребама.



## 6.2 КАРАКТЕРИСТИКЕ ПОНАШАЊА У САОБРАЋАЈУ ДЕЦЕ, СТАРИХ ЛИЦА, ОСОБА СА ПОСЕБНИМ ПОТРЕБАМА, ПЕШАКА, БИЦИКЛИСТА, МОТОЦИКЛИСТА И ДРУГИХ ЛИЦА

Из дефиниције појма „пешак“ се јасно види да се ово лице може у саобраћају на путу појавити у веома много облика.

Заједничка и основна карактеристика је да је пешак такозвани „слабији“ учесник у саобраћају у односу на возача било ког возила, а самим тим се сматра и угроженим учесником у саобраћају. Однос возача према пешацима је посебно дефинисан у закону.

Посебан проблем може настати када се у саобраћају пешак појави у варијанти детета или лица са посебним потребама.

Психомоторне карактеристике *детета* су специфичне и одражавају се кроз:

- недовољно развијена способност опажања и расуђивања;
- немогућност задржавања пажње и концентрације;
- због изостајања искуства стварање представа и закључака је некомплетно;
- реаговање је конфузно и веома често неодмерено и брзоплето.

Деца у саобраћају могу учествовати сама или у пратњи родитеља или другог лица, у групи са другом децом организовано или неорганизовано, случајно и изненадно као наставак игре са другом децом (жмурке, игре лоптом и сл.), возећи котуралке или у дечијем превозном средству и сл.

Деца морају да се очекују у близини школа, дечјих игралишта, пољана и ливада, простора погодних за сакривање (жива ограда, гомиле песка и шљунка и других препрека), тргова и паркова и других простора привлачних за децу.

Психомоторне карактеристике *старијег лица* су такође специфичне и одражавају се кроз:

- слабе психомоторне способности (особа није сконцентрисана, рефлекси ослабили и сл.);
- опада оштрина вида, слуха, снага, издржљивост, спретност, па чак и интелигенција и способност за учење;
- без обзира на веома велико животно, па чак и саобраћајно искуство, овакве особе касне са закључивањем и стварањем

- представа, а самим тим касне и код предузимања одређених мера у компликованим саобраћајним ситуацијама;
- реаговања су успорена и сл.

Старије особе у саобраћају најчешће учествују саме или у мањим групама лица приближно исте старосне доби.

Могу се очекивати у близини пијаца и тржница, паркова и шеталишта, коловоза у сеоским насељима где нема или се тротоари слабо одржавају и сл.

Психомоторне карактеристике *лица са посебним потребама (слепе, глуве, глуконеме, ментално заостале, инвалидне и друге)*, су специфичне и одражавају се кроз:

- немогућност реализовања свеобухватног процеса стварања слике о саобраћајној ситуацији, расуђивања и закључивања и доношења квалитетних одлука, а самим тим и адекватног квалитетног реаговања на саобраћајну ситуацију;
- веома често неопходна помоћ других лица за учешће у саобраћају.

Појава лица са посебним потребама као учесника у саобраћају није прецизно дефинисана ни временски ни просторно.

Уз ова лица најчешће се налази и неко друго лице (пратилац), које му помаже да правилно и безбедно реши одређене саобраћајне ситуације. Но, то не мора бити правило, па се могу очекивати изненадне појаве ових лица у саобраћају.

Пешаци учествују у саобраћају крећући се тротоаром, коловозом и најчешће преласком преко коловоза. Прелазак пешака преко коловоза и стварање могућих конфликтних тачака са саобраћајним токовима других учесника у саобраћају је најчешћи облик саобраћајног проблема.

Пешак:

- је дужан да се креће тротоаром или другом површином намењеном за кретање пешака, односно површином поред коловоза погодном за кретање пешака када пут којим се креће нема тротоар;
- је дужан да ради обилажења неке препреке на тротоару, пре ступања на коловоз, обрати пажњу на удаљеност и брзину кретања возила које му се приближава и да се претходно увери да ступањем на коловоз не угрожава безбедност саобраћаја;



- је дужан да преко коловоза и бицикличке стазе прелази пажљиво и најкраћим путем након што се увери да то може да учини на безбедан начин;
- је дужан на путу са пешачким прелазом или посебно изграђеним прелазом, односно пролазом за пешаке, да се при прелажењу пута креће тим прелазом, односно пролазом ако они нису од њега удаљени више од 100 метара;
- је дужан на пешачком прелазу на коме је саобраћај пешака регулисан светлосним саобраћајним знацима да поступа у складу са тим знацима;
- је дужан на пешачком прелазу на коме саобраћај није регулисан светлосним саобраћајним знацима ни знацима које даје полицијски службеник, да се ступања на пешачки прелаз претходно увери да може да пређе на безбедан начин, тако да ступањем на коловоз не угрожава безбедност саобраћаја;
- је дужан да се креће један за другим када се креће у групи коловозом, осим лица које води дете млађе од седам година старости;
- мора да се креће на путу ван насеља што ближе левој ивици коловоза у смеру кретања на начин којим не омета или не спречава саобраћај возила;
- мора да се креће уз десну ивицу коловоза у смеру кретања када гура ручна колица, бицикл, бицикл са мотором или мотоцикл, када се креће у инвалидским колицима;
- може на пешачком прелазу на коме је саобраћај пешака регулисан знацима које даје полицијски службеник да прелази коловоз само кад је датим знаком дозвољен прелаз;
- може користити за кретање коловоз у ширини највише до једног метра на путу који нема тротоар или другу површину намењену за кретање пешака;
- може да се креће уз десну ивицу коловоза само када је такво кретање за њега безбедније (непрегледна кривина, провалија, усек, одрон и сл.);



- не сме да се креће и задржава на коловозу;
- не сме да изненада ступи на коловоз;
- не сме да се придржава за возило у покрету пешак који учествује у саобраћају у колицима за особе са инвалидитетом, или се вози на котуралкама, скејтборду и слично;
- не сме приликом преласка преко коловоза да употребљава мобилни телефон нити да користи слушалице на ушима;
- не сме ступити ни кретати се по аутопуту или мотопуту.



#### Колона пешака:

- мора се кретати уз десну ивицу коловоза у смеру кретања када се коловозом креће под контролом водича (организована колона пешака);
- не сме да онемогућава нормално одвијање саобраћаја нити да буде дужа од 100 метара и када је организована;
- мора бити на међусобном одстојању од друге организоване колоне пешака када се крећу коловозом најмање 30 метара.



#### Најчешћи проблеми везани за кретање пешака у саобраћају су:

- прелажење преко коловоза ван пешачког прелаза;
- изненадно истрчавање на коловоз;
- неопрезно прелажење преко коловоза;
- кретање десном страном коловоза ван насељеног места.

#### Обавезе возача према пешацима:

Возач је дужан да обрати пажњу на пешаке који се налазе на коловозу или ступају на коловоз, или исказују намеру да ће ступити на коловоз.

Када прилази пешачком прелазу возач мора да прилагоди брзину возила тако да у свакој ситуацији коју види или има разлога да предвиди, може безбедно да заустави возило испред пешачког прелаза.



На делу пута на коме се крећу деца, односно на којем су постављени саобраћајни знакови о учешћу деце у саобраћају, возач је дужан да вози са нарочитом опрезношћу тако да може благовремено да заустави возило.

Уколико је саобраћај на пешачком прелазу регулисан светлосним саобраћајним знаковима или знаковима полицијског службеника, возач је дужан да своје возило заустави испред пешачког прелаза када му је датим знаком забрањен пролаз, а ако му је на таквом прелазу датим знаком дозвољен пролаз, возач је дужан да пропусти пешака који је већ ступио на пешачки прелаз или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз док му је светлосним саобраћајним знаком или знаком полицијског службеника прелаз био дозвољен.

Уколико се пешачки прелаз из става налази на улазу на бочни пут, возач који скреће на тај пут дужан је да скретање изврши на безбедан начин и да пропусти пешака који је већ ступио или ступа на пешачки прелаз, или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз, а по потреби заустави своје возило.



Уколико на пешачком прелазу саобраћај није регулисан уређајима за давање светлосних саобраћајних знакова нити знацима полицијских службеника, возач је дужан да прилагоди брзину возила тако да у свакој ситуацији коју види или има разлога да предвиди, може безбедно да заустави возило испред пешачког прелаза и пропусти пешака који је већ ступио или ступа на пешачки прелаз, или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз.

Возач који скреће на бочни пут на чијем улазу не постоји пешачки прелаз дужан је да пропусти пешаке који су већ ступили или ступају на коловоз.

Уколико су пешаци деца, немоћна лица, слепе особе које се крећу уз употребу белог штапа и/или пса водича, особе са инвалидитетом које се крећу у инвалидским колицима или за кретање користе друга орто-тичко-протетичка помагала, возач је обавезан да заустави возило и да их пропусти.

Возач не сме возилом да пресеца организовану колону пешака која се креће по коловозу.

Да би заштитио лица са посебним потребама, закон је предвидео да слепа особа која самостално учествује у саобраћају као пешак, треба да се креће уз помоћ белог штапа и/или обученог пса водича и да возило које је подешено да њиме управља особа са инвалидитетом може, на захтев те особе, бити означено налепницом.



Бициклисти и двоточкаши као учесници у саобраћају су такође категорија која има специфичне карактеристике везане за динамику кретања у појединим саобраћајним ситуацијама.

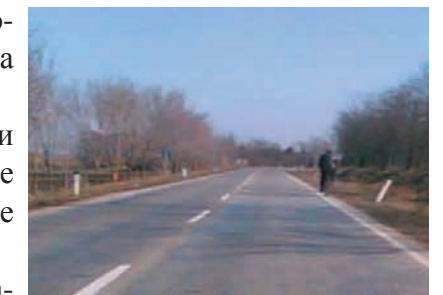
Возач бицикла управља возилом које не може самостално да стоји на тлу, те стабилност при кретању зависи од спретности самог возача.

Вероватно је зато законом предвиђено да дете млађе од 12 година не сме да управља бициклом на јавним путевима. Ова одредба закона ће у многим срединама бити беживотна и тешко реализована у пракси.

Кретање бициклиста се врши по коловозима или посебним површинама за кретање бицикала.

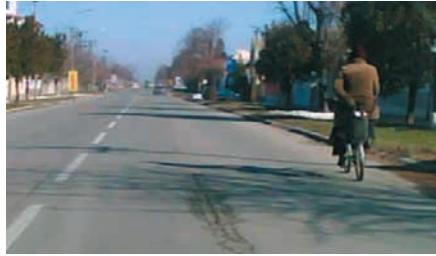
За вожњу бицикала где не постоји посебна стаза, односно трака, сме да се користи коловоз у ширини од највише један метар од десне ивице коловоза.

Ако се два или више возача бицикала, мопеда, трицикала и мотоцикала крећу у групи, дужни су да се крећу један за другим.





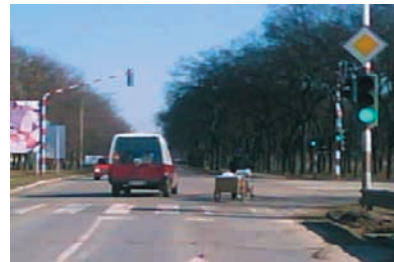
Бицикли имају механички волан, што значи да сваки утицај на њега резултира померањем управљачког предњег точка у леву или десну страну. Свако напрезање при окретању педале бицикла се преноси на руке, а самим тим и на волан, што опет резултира померањем бицикла у леву или десну страну.



Возачи бицикла користе бицикл за ефикасније и рационалније са владавање растојања од једног до другог места, али веома често и за превоз мање количине робе и терета разног облика и димензија. Коришћење бицикла за ове потребе веома често доводи до угрожавања безбедности самог возача бицикла, али и осталих учесника у саобраћају.

**Законом је дефинисано: „Возач бицикла, мопеда, трицикла и мотоцикла мора да управља возилом на начин којим се не умањује стабилност возила и не омета друге учеснике у саобраћају, а нарочито не сме да:**

- испушта управљач из руку;
- склања ноге са педала;
- се придржава за друго возило;
- води, вуче или потискује друга возила, односно животиње, осим да вуче прикључно возило за бицикл;
- допусти да возило којим управља буде вучено или потискивано;
- превози предмете који могу да га ометају током управљања;
- употребљава на оба уха слушалице за аудио-уређаје.”



Двоточкаши могу да имају и приколицу за превоз терета која не сме бити шира од једног метра.

- Најчешћи проблеми везани са учешћем двоточкаша у саобраћају су:
- кретање по коловозу бициклиста на удаљености већој од 1 метра од десне ивице коловоза или кретање више бициклиста упоредо;
  - изненадно скретање са путање и пресецање путање других учесника у саобраћају;
  - кретање по коловозу необележених и неосветљених двоточкаша;
  - кретање мотоцикала великим брзинама и неконтролисаним путањама и др.

Препоручујемо пуну опрезност у сусрету са возачима двоточкаша у смислу:

- претичите их или обилазите на најмањем растојању од 1 метра;
- у зони раскрснице очекујте скретање улево без претходног уверавања и престројавања;
- у сусрету са „брзим мотоциклистима” очекујте неочекиване маневре.

### 6.3 ПОЈАМ, КАРАКТЕРИСТИКЕ И УТИЦАЈ ШИНСКИХ ВОЗИЛА НА БЕЗБЕДНО ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА

Шинска возила су превозна средства са посебним динамичким карактеристикама:

- везана су за шине као саобраћајну површину за кретање, те се сматрају „крутим” превозним средствима;
- кретање се врши са малим убрзањима, али се и заустављање врши са малим успорењем.



Конфликт са овим возилима се веома често завршава контактом, јер возачи ових возила немају могућност избегавања контакта интензивним кочењем са великим успорењима, те им је зауставни пут много



дужи него код друмских возила. Из овог разлога ова возила имају предност у кретању у односу на друга возила под истим саобраћајним условима.

Површине за кретање трамваја - трамвајске баштице, су места где долази до конфликтних ситуација са другим учесницима у саобраћају. Ове

површине се обично налазе на средини коловоза, те улазак и излазак путника представља посебну опасност за остале учеснике у саобраћају.

Најчешћи проблеми везани за учешће шинских возила у саобраћају су:

- неконтролисани улазак и излазак путника у и из возила;
- слаба процена возача друмских возила у могућност пресецања путање кретања шинских возила без угрожавања безбедности саобраћаја;
- „злоупотреба” права на првенство пролаза ових возила у односу на друге учеснике у саобраћају и др.

**Зато је закон предвидео: „Возач возила које обилази возило за јавни превоз путника, односно аутобус којим се обавља превоз путника за сопствене потребе, које се налази на стајалишту, мора да управља возилом тако да не угрожава лице које у то возило улази или излази.**

Лице које због уласка, односно изласка из возила за јавни превоз треба да ступи на коловоз, дужно је да се претходно увери да ступањем на коловоз не омета саобраћај и не угрожава безбедност саобраћаја.

Возач возила мора да се заустави иза возила за јавни превоз када лица која улазе, односно излазе из тог возила, морају да пређу преко саобраћајне траке, односно бициклическе стазе или траке којом се возило креће.”

#### 6.4 УТИЦАЈ ЖИВОТИЊА НА БЕЗБЕДНО ОДВИЈАЊЕ САОБРАЋАЈА НА ПУТУ

На путу могу да се појаве дивље и домаће животиње, у пратњи или без пратње лица, да се воде или гоне, да су део запреге или да се превозе и сл.

Могуће неконтролисано понашање и реаговање на различите саобраћајне ситуације су основни извор проблема које могу да створе другим учесницима у саобраћају.

Веома је чест судар возила и животиња које се нађу на путу. Тада је веома тешко доказати да нисте имали техничких могућности да реагујете и ето проблема са надокнадом штете на возилу или ако ловачко удружење или власник захтевају надокнаду штете за убијену животињу.

Закон је дефинисао одређена правила код учешћа животиња у саобраћају на путу:

**„Домаће животиње могу бити на путу само у пратњи лица која су дужна да их воде и обезбеђују тако да животиње не угрожавају**

**безбедност саобраћаја. Животиње је забрањено водити из возила или са возила. На аутопуту, мотопуту, државним путевима првог реда, као и бициклическим стазама, није дозвољен приступ животињама, односно вођење животиња.**

Уколико се животиње превозе у возилу, превоз се мора обављати на начин да се не угрожава или омета возач, односно остали учесници у саобраћају.

Животиње које се налазе поред пута морају бити под надзором или обезбеђене тако да не могу изаћи на пут.

Животиње се воде или гоне што ближе десној ивици коловоза на такав начин да други учесници у саобраћају не буду угрожени.



Власник, гонич, односно водич животиња, не сме на јавним путевима да храни, задржава или прикупља животиње, као и да их на путу оставља без надзора. Јахач или друго лице које води животињу дужан је да уклони све материје које је животиња нанела на пут.

Јахачи за кретање могу користити коловоз пута само уколико је то омогућено режимом саобраћаја на том путу. За кретање јахача по коловозу сходно се примењују одредбе овог закона које се примењују за кретање бицикала.”

Без обзира на ове одредбе водите рачуна о могућностима неконтролисаног реаговања и понашања животиња на путу.

Посебан проблем је учешће запрежних возила у саобраћају.

Без обзира на законске одредбе:

- возач запрежног возила мора бити узраста од најмање 14 година живота и способан да контролише упрегнуте животиње;
- возач запрежног возила је дужан да у саобраћају на путу запрежним возилом управља из возила или да води упрегнуту стоку крећући се са њене десне стране;
- запрежно возило мора да има уређаје за кочење који морају омогућавати безбедно заустављање запрежног возила;

- запрежно возило које се креће иза другог запрежног возила мора се кретати на одстојању од најмање 50 метара да би се омогућило претицање бржим возилима;
- за запрежно возило које се креће на путу може бити привезано једно грло стоке, и то са десне стране задњег дела возила;
- запрежно возило не сме да се оставља на путу без надзора возача или другог лица способног да контролише упрегнуте животиње;
- водите рачуна да запрегом управљају лица која немају довољно знања везаног за доношење исправних закључака о решавању појединих саобраћајних ситуација.



Такође водите рачуна да и сама животиња која вуче запрегу може да реагује на саобраћајну ситуацију уплашено и неконтролисано.

**Будите опрезни.**



## 8. ПРЕВОЗ ТЕРЕТА И ЛИЦА ВОЗИЛИМА

Возилом у саобраћају на путу може да се врши превоз терета и лица.

Одредбама Закона о безбедности саобраћаја на путевима, Закона о превозу у друмском саобраћају и њиховим одговарајућим подзаконским актима, дефинисани су услови за вршење превоза терета и лица.

Превоз терета се врши теретним возилима, а лица возилима за превоз путника.

Превоз може да се врши за јавне или сопствене потребе.

### 8.1 ПРЕВОЗ ТЕРЕТА

*(Питања: Возила од 301. до 331.)*

У циљу заштите и повећања безбедности саобраћаја на путевима, као и заштите путева и околине, прописане су одређене мере у Закону о безбедности саобраћаја на путевима.

У саобраћају на путу возило не сме да се оптерети:

- преко носивости уписане у саобраћајну дозволу, односно преко највећег осовинског оптерећења појединих осовина одређених од стране произвођача возила,
- преко осовинског оптерећења прописаног техничким нормативима за возила и највеће дозвољене укупне масе,
- тако да возило са теретом премашује највеће дозвољене димензије за поједине врсте возила (дужина, ширина и висина).



Уз дозволу надлежног органа возила која превозе терет преко осовинског оптерећења и највеће дозвољене укупне масе и возила која са теретом премашују највеће дозвољене димензије, могу да учествују у саобраћају на путу.

Терет на возилу мора да буде смештен и обезбеђен тако да при во-  
жњи остаје у положају постављеном приликом утовара, тако да:

- не угрожава безбедност учесника у саобраћају и не наноси штету путу и објектима на путу;
- не умањује стабилност возила и не отежава управљање возилом, као и да не утиче на функционисање и коришћење склопова и делова возила;
- не умањује прегледност возачу;
- не пада и не расипа се са возила по путу, односно не вуче се по путу;
- не заклања светла, регистарске таблице и друге прописане ознаке на возилу;
- не загађује животну средину,



Терет у расутом стању, сем на прикључном возилу за трактор, мора да буде прекривен увек када се возило креће по путу.

Терет на моторном возилу може да пређе најудаљенију тачку на предњој страни возила до једног метра.

Терет на возилу не сме да пређе најудаљенију тачку на задњој страни возила за више од  $1/6$  своје дужине, а највише за 1,5 m, с тим да терет преосталим делом дужине мора бити ослоњен на товарни простор.



Уколико терет на возилу прелази најудаљенију тачку на задњој страни возила, мора бити означен црвеном тканином, а у условима смањене видљивости светлоодбојном материјом црвене боје, а код теретних и прикључних возила прописаном таблом.

Возила која су намењена за извођење радова ван пута, када у саобраћају на путу имају инсталирана оруђа за извођење радова, која нису склоп возила већ измењиво средство за рад, морају бити прописано означена.



Утовар или истовар терета на путу мора се обављати тако да не омета, односно не угрожава остале учеснике у саобраћају.

## 8.2 ВАНРЕДНИ ПРЕВОЗ

*(Питања: Возила од 332. до 339.)*

### ПОЈАМ

Кретање по путу возила, односно скупа возила која не испуњавају услове у погледу димензија (дужина, ширина и висина), највеће дозвољене укупне масе или осовинског оптерећења, односно на којима возило са теретом премашује највеће дозвољене димензије (дужина, ширина и висина) за поједине врсте возила, представља ванредни превоз.



### УСЛОВИ И ДОЗВОЛА ЗА ВРШЕЊЕ ВАНРЕДНОГ ПРЕВОЗА

Ближе услове о начину обављања ванредног превоза и возилима којима се тај превоз обавља, доноси министар надлежан за послове саобраћаја.

Ванредни превоз се обавља на основу дозволе коју издаје управљач пута. Дозволом се могу одредити посебни услови под којима ће се ванредни превоз обавити. Када је дозволом одређено да пратњу ванредног превоза врше полицијски службеници, сагласност за превоз даје Министарство унутрашњих послова.

Ванредни превоз се мора обавити у складу са условима који су одређени у дозволи за ванредни превоз. Када је за обављање ванредног превоза дозволом за обављање ванредног превоза одређено да се ванредни превоз обавља у пратњи полиције, трошкови пратње падају на терет превозника.

### 8.3 ПРЕВОЗ ЛИЦА ВОЗИЛИМА

*(Питања: Возила од 340. до 365.)*

У моторном возилу, односно на возилу и прикључном возилу у саобраћају на путу, дозвољено је превозити онолико лица колико је означено у саобраћајној дозволи, на местима која су за то предвиђена. Изузетно, у теретном возилу Војске Србије, односно полиције, могу се превозити лица у простору за смештај терета.



На прикључном возилу које вуче трактор може се превозити највише пет лица, а у товарном простору мотокултиватора могу се превозити највише три лица. Ова лица у товарном простору не смеју стајати, седети на страницама каросерије, на нестабилном терету или терету који прелази висину товарног сандука. Лица која нису навршила 14 година живота смеју се превозити само у пратњи пунолетног лица.

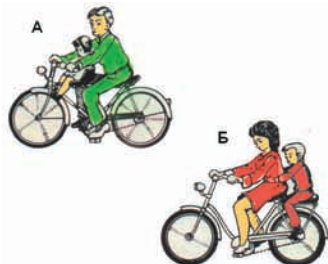
У затвореном простору возила које се не може изнутра отворити, не смеју се превозити лица. Изузетно у полицијским, војним и возилима органа за извршење кривичних и прекршајних санкција, смеју се превозити лица и то само за службене потребе.

У прикључном возилу за становање (камп-приколица) не смеју се превозити лица.

Возач бицикла старији од 18 година може на бициклу превозити дете до осам година старости, ако је на бициклу уграђено посебно седиште, прилагођено величини детета и чврсто спојено са бициклом.



Дете млађе од 12 година не сме се превозити на мопеду, трициклу, мотоциклу и четвороциклу.

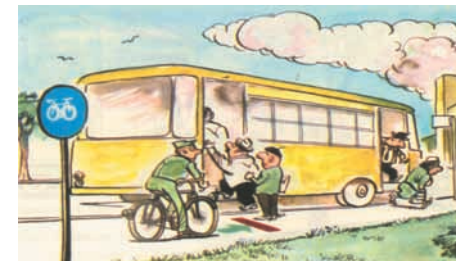


Мотоцикл може да има бочно седиште за превоз путника.

За време кретања возила не сме се ускати у возило, искакати из возила, отворити врата, нагињати се ван возила, истурати делове тела из возила и возити се на спољним деловима возила или на тракторским приколицама.

Возач не сме управљати на начин који омогућава искакање из возила, отварање врата, нагињање ван возила, вожњу на спољним деловима возила или на тракторским прикључцима.

Изузетно, на спољним деловима возила и прикључног возила могу се возити лица која обављају послове свог радног места у вези с наменом возила (на возилима ватрогасне службе, комуналне службе, електродистрибуције и других делатности), ако је на тим возилима уграђена платформа за стајање и држачи. Уколико се на овом возилу на овај начин превозе лица, брзина кретања не сме бити већа од 30 km/h.



Врата возила није дозвољено држати отворена током кретања возила, нити започети кретање уколико нису затворена.

Возач не сме започети кретање возила док путници безбедно не уђу, односно изађу из возила и док врата не буду затворена.



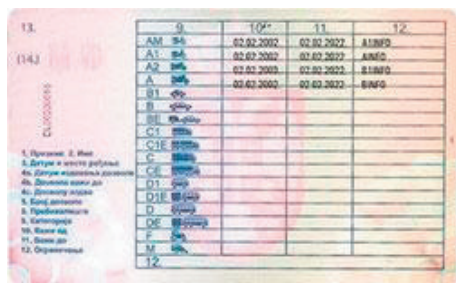
## 9. ВОЗАЧКЕ ДОЗВОЛЕ

### 9.1 ПОЈАМ И ЗНАЧАЈ

Возачка дозвола је документ који се издаје возачу на основу поднетог захтева и прилога који су прописани за ону категорију за коју се захтев подноси.

Значај овог документа је у брзом и директном идентификовању лица која се седи за управљачем возила да би управљало тим возилом.

Када управља моторним возилом, односно скупом возила, возач мора имати код себе возачку дозволу, односно пробну дозволу и дужан је да на захтев овлашћеног лица дозволу дâ на увид.



Возачка дозвола за управљање моторним возилима издаје се на рок од 10 година, а лицима старијим од 65 година живота на рок важења до највише пет година, према налазу и мишљењу датом у уверењу о здравственој способности.

## 9.2 ПРАВО НА УПРАВЉАЊЕ ВОЗИЛОМ У САОБРАЋАЈУ НА ПУТУ

### 9.2.1 УСЛОВИ ЗА УПРАВЉАЊЕ ВОЗИЛОМ

*(питања: Возачи од 18. до 22.)*

У нашој земљи моторним возилом, односно скупом возила, може самостално да управља возач који испуњава прописане услове и има возачку дозволу за ту категорију возила.

Осим наших држављана, на територији наше земље може управљати возилом:

- држављанин ЕУ на основу важеће возачке дозволе ЕУ;
- странац који привремено борави у Републици Србији на основу стране важеће возачке дозволе (услов реципроцитета);
- странац коме је одобрено стално настањење у Србији и чланови међународних представништава и мисија на основу стране возачке дозволе за време од 6 месеци од дана уласка у Србију.

Када управља моторним возилом, односно скупом возила, возач мора код себе да има возачку или пробну возачку дозволу и на захтев овлашћеног лица је дужан да је дâ на увид.

Приликом управљања возилом на путу возач је дужан да користи помагала која су уписана у возачку, односно пробну дозволу.

### 9.2.2 Услови за издавање возачке дозволе

Возачка дозвола ће се издати лицу:

- које испуњава старосне и здравствене услове;
- које живи или има привремени боравак дуже од 6 месеци у Србији;
- које је положило возачки испит и испит из прве помоћи и
- коме није забрањено управљање моторним возилом, односно скупом возила.

### 9.2.3 Старосни услови за добијање возачке дозволе

*(Питања: Возачи од 31. до 46.)*

Возачку дозволу може добити лице које је навршило:

- 15 година за категорију М,
- 16 година за категорију F,
- 16 година за категорије АМ и А1,
- 18 година за категорију А2,
- 18 година за категорије В, В1 и ВЕ,
- 18 година за категорије С1 и С1Е,
- 21 годину за категорије С, СЕ, D1, D1Е,
- 24 године за категорије D и DE,
- 24 године за категорију А, осим за лица која возачку дозволу за категорију А2 поседују најмање две године.

### 9.2.4 Здравствени услови за добијање возачке дозволе

*(Питања: Возачи од 47. до 78.)*

Здравствена способност за возача моторних возила, односно скупа возила, инструктора вожње и возаче трамваја, утврђује се лекарским прегледом који може да врши правно лице које испуњава прописане услове и добије овлашћење министарства надлежног за послове здравља да може обављати здравствене прегледе возача.

Здравствена способност се доказује лекарским уверењем.

Лекарско уверење мора да има кандидат за возача у време практичне обуке, када полаже практични део возачког испита и при подношењу захтева за издавање возачке или пробне возачке дозволе.

Лекарском прегледу морају да се подвргавају сваке три године возачи којима је то основно занимање.

На контролни здравствени преглед упутиће се возач за кога се посумња да због психофизичких недостатака и сметњи није у стању безбедно да управља возилом.

Возач се мора у одређеном року подвргнути овом прегледу, а у супротном ће му се одузети возачка дозвола.

## 9.3 ВОЗАЧКЕ ДОЗВОЛЕ

### 9.3.1 Возачке дозволе за категорије моторних возила

Уверење о положеном возачком испиту је услов за добијање возачке дозволе.

Возачки испит се полаже за поједине категорије моторних возила и скупа возила.

Возачке дозволе се издају за поједине категорије и то:

- АМ
  - мопеди,
  - лаки трицикли или
  - лаки четвороцикли
- А1
  - мотоцикли
    - снага није већа од 125ccm ( $\leq 125$ )
    - снаге до 11 kW ( $< 11$ )
    - однос снаге и масе није већи од 0,1 kW/kg ( $\leq 0,1$ )
  - тешки трицикли
    - снага не прелази 15 kW ( $\leq 15$ )

- A2
  - мотоцикли
    - снага не прелази 35 kW ( $\leq 35$ )
    - однос снаге и масе није већи од 0,2 kW/kg ( $\leq 0,2$ )
- A
  - мотоцикли
    - снаге преко 15 kW ( $>15$ )
  - тешки трицикли
    - снаге преко 15 kW ( $>15$ )
- B1
  - тешки четвороцикл
- B
  - моторна возила осим A, A1, A2, AM, F и M
    - највећа дозвољена маса није већа од 3.500 kg ( $\leq 3.500$ )
    - седиште за возача и
    - која немају више од 8 седишта ( $\leq 8$ )
- BE
  - скуп возила чије је вучно возило категорије B
    - највећа дозвољена маса прикључног возила већа од 750 kg, а није већа од 3.500 kg ( $>750 \leq 3.500$ )
- C1
  - моторна возила осим A, A1, A2, AM, F, M, B, D и D1 категорије
    - највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg, а није већа од 7.500 kg ( $>3.500 \leq 7.500$ )
- C1E
  - скуп возила чије је вучно возило категорије C1
    - највећа дозвољена маса прикључног возила већа од 750 kg ( $>750$ )
    - највећа дозвољена маса скупа не прелази 12.000 kg ( $\leq 12.000$ )
  - скуп возила чије је вучно возило категорије B
    - највећа дозвољена маса прикључног возила већа од 3.500 kg ( $>3.500$ )
    - највећа дозвољена маса скупа не прелази 12.000 kg ( $\leq 12.000$ )
- C
  - моторна возила осим A, A1, A2, AM, F, M, B, D и D1 категорије
    - највећа дозвољена маса већа од 3.500 kg ( $>3.500$ ).

- CE
  - скуп возила чије је вучно возило категорије C
    - највећа дозвољена маса прикључног возила већа од 750 kg ( $>750$ )
- D1
  - моторна возила за превоз лица
    - седиште за возача
    - више од 8, али не више од 16 седишта ( $>8 \leq 16$ )
    - максимална дужина не прелази 8 метара ( $\leq 8$ )
- D1E
  - скуп возила чије је вучно возило категорије D1
    - највећа дозвољена маса прикључног возила већа од 750 kg ( $>750$ )
- D
  - моторна возила за превоз лица
    - седиште за возача
    - више од 8 седишта ( $>8$ )
- DE
  - скуп возила чије је вучно возило категорије D
    - највећа дозвољена маса прикључног возила већа од 750 kg ( $>750$ )
- F
  - трактори са или без прикључних возила и
  - радне машине
- M
  - мотокултиватори

Возачку дозволу за категорије BE могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорију B.

Возачку дозволу за категорију C1E могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорије C1.

Возачку дозволу за категорију CE могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорије C.

Возачку дозволу за категорију D1E могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорије D1.

Возачку дозволу за категорију DE могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорије D.



Возачку дозволу за категорије С и С1 могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорије В.

Возачку дозволу за категорију D могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорије С најмање две године.

Возачку дозволу за категорију D1 могу добити само они возачи који већ имају возачку дозволу за категорије С1 најмање две године.

Возач возила категорије С1Е, СЕ, D1Е или DE може да управља скупом возила категорије ВЕ.

Возач возила категорије СЕ може да управља скупом возила категорије DE, уколико има категорију D.

Возач возила категорије СЕ може да управља скупом возила категорије С1Е, односно возач категорије DE категоријом D1Е.

Возач возила В категорије има право да управља и лаким трициклима и лаким четвороциклима, тешким трициклима чија снага мотора није већа од 15 kW и тешким четвороциклима, као и тешким трициклима чија снага мотора је већа од 15 kW када напуни 21 годину.

Возач возила В1 категорије има право да управља и лаким трициклима, тешким трициклима чија снага мотора није већа од 15 kW, лаким и тешким четвороциклима.

Трактором и радном машином може управљати само возач који има возачку дозволу за возила категорије F.

Возач возила категорије А2 може да управља возилом категорије А1.

Возач возила категорије А може да управља возилом категорије А1, А2 и АМ, возач возила категорије С може да управља возилом С1 категорије, возач возила категорије В може да управља возилом В1 категорије и возач возила категорије D може да управља возилом D1 категорије.

Возачи категорија В, С, С1, D и D1 могу да управљају тим возилима и када им је придодато прикључно возило чија највећа дозвољена маса није већа од 750 kg.

Мотокултиватором може управљати возач који има возачку дозволу за управљање возилом било које категорије.

### 9.3.2 Забране управљања возилом

*(Питања: Возачи од 13. до 16. и 85. и 86.)*

Возач не сме да управља возилом у саобраћају на путу:

- у време када му тече рок забране управљања;
- када је искључен из саобраћаја,

- када је психофизички неспособан;
- када је под дејством алкохола или психоактивних средстава.

Возач не сме у исто време користити две возачке дозволе издате од стране две државе.

Возач не сме користити возачку дозволу чији је нестанак пријавио надлежном органу.

### 9.3.3 Поступак издавања возачке дозволе

*(Питања: Возачи 12, 17. и 20.)*

Возачку дозволу и пробну возачку дозволу издаје територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова на чијем подручју лице коме се издаје дозвола има пребивалиште, а лицу које због запослења, студирања или других оправданих разлога борави ван места пребивалишта дуже од три месеца, као и странцу коме је одобрен привремен боравак дужи од три месеца, може издати надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова на чијем подручју лице има боравак.

Уз захтев за издавање возачке дозволе, односно пробне возачке дозволе, стављају се на увид или прилажу одговарајућа документа и докази о испуњености прописаних услова, и то:

- уверење о здравственој способности за управљање моторним возилима и скуповима возила оне категорије за које се захтева издавање возачке дозволе, односно пробне возачке дозволе које није старије од шест месеци;
- уверење о положеном возачком испиту за управљање моторним возилима и скуповима возила оне категорије за коју се захтева издавање возачке дозволе, односно пробне возачке дозволе или важећу инострану возачку дозволу ако се подноси захтев за замену иностране возачке дозволе за возачку дозволу Републике Србије;
- потврда о положеном испиту из прве помоћи, осим када се подноси захтев за издавање дозволе за управљање возилима F и M категорије;
- доказ о уплати прописане административне таксе, накнаде за образац и трошкове издавања возачке дозволе, односно пробне возачке дозволе;
- лична карта или лична карта за странца на увид;

- путна исправа за странца;
- доказ о пријави боравка, односно о одобренем боравку дужем од три месеца.

Сва документа и сви докази стављају се на увид или прилажу у оригиналу, осим доказа који су органу доступни у електронском облику.

Возачка дозвола уручује се подносиоцу захтева у просторијама територијално надлежне организационе јединице Министарства унутрашњих послова.

Возачу коме је издата возачка дозвола за управљање моторним возилом издаће се на његов захтев међународна возачка дозвола.

Међународна возачка дозвола издата у Републици Србији не сме се користити за управљање моторним возилима на територији Републике Србије.

Када истекне важност возачке дозволе њена важност се продужава захтевом који се подноси најраније 30 дана пре истека важности уз прилагање:

- једне фотографије димензија 50x50 mm у црно-белој или колор техници, која верно и без прикривања приказује лице подносиоца захтева, која није ретуширана, није израђена на аутомату за фотографисање и није старија од шест месеци;
- доказ о уплати прописане административне таксе и трошкова за образац и израду возачке дозволе.

Ако је возач старији од 65 година живота или је возачка дозвола издата са краћим роком важења на основу налаза и мишљења у уверењу о здравственој способности возача, уз захтев за издавање возачке дозволе због истека важења раније возачке дозволе прилаже се и уверење о здравственој способности за управљање моторним возилима и скуповима возила.

Возач моторног возила има рок од 30 дана да пријави промену пребивалишта органу унутрашњих послова на територији новог пребивалишта.

### 9.3.4 Одузимање возачке дозволе

*(Питања: Возачи 19, 26, 28, 29, 30. и 33.)*

Територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова, која возача води у евиденцији, одузеће возачку дозволу возачу који возилом не управља савесно и на прописан начин.

Сматра се да возач не управља возилом савесно и на прописан начин ако је испуњен најмање један од услова:

- има 18 или више казних поена (са пробном дозволом 9 поена);
- уколико је правноснажном пресудом осуђен за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има смрт лица;
- уколико је више од једном у року од пет година правноснажно осуђен за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има тешке телесне повреде другог лица;
- уколико је више од једном у року од три године правноснажно осуђен за кривично дело против безбедности јавног саобраћаја, које за последицу има телесне повреде другог лица или имовинску штету.

### 9.3.5 Возачи јавног превоза

Возач моторног возила, односно скупа возила коме је управљање возилом основно занимање, односно који обавља јавни превоз, да би обављао послове тог занимања мора поседовати лиценцу за обављање послова професионалног возача (сертификат о професионалној компетентности /Certificate of Professional Competence – CPC/, у даљем тексту CPC). Ово се односи на возаче који управљају возилима категорија C, C1, D, D1, CE, C1E, DE и D1E.

Лиценца може бити национална, која важи за територију Републике Србије и међународна, која важи у међународном превозу.

Лиценца има рок важења од пет година.

Возач мора да заврши обуку за стицање лиценце за обављање послова професионалног возача (CPC).

После завршене обуке возач мора да полаже стручни испит за стицање лиценце.

Уверење о положеном стручном испиту је основ за добијање лиценце.

### 9.3.6 Возачи трамваја

Трамвајем може управљати возач који има возачку дозволу за управљање моторним возилом В категорије и посебну дозволу за управљање трамвајем коју издаје Агенција за безбедност саобраћаја.

Возач В категорије мора завршити посебну обуку за возача трамваја и положити испит.

Дозволу за управљање трамвајем може стећи лице које је навршило 21 годину живота, положило испит за управљање трамвајем, као и да му одлуком надлежног органа није изречена мера забране управљања моторним возилом.

Трамвајем не сме управљати возач трамваја коме је изречена заштитна мера забрана управљања моторним возилом, односно мера безбедности забране управљања моторним возилом, у време док та мера траје.

### 9.3.7 Возачи туристичког воза

Туристички воз је скуп возила намењен за превоз путника у туристичким центрима путањама коју је одредио надлежни орган јединице локалне самоуправе и чија највећа конструктивна брзина кретања не прелази 25 km на час.

Туристичким возом сме управљати само возач који има возачку дозволу најмање ВЕ категорије и посебну дозволу за управљање коју издаје Агенција за безбедност саобраћаја. Посебна дозвола се издаје са роком важења од 5 година.

## 9.4 ПРОБНА ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА

### 9.4.1 Појам и значај

*(Питања: Возачи 2, 3, 4. и 11.)*

Суочени са чињеницом да возачи који су тек положили возачки испит за моторна возила В категорије учествују у великом проценту као изазивачи саобраћајних незгода и поучени искуством земаља ЕУ, законодавац је одлучио да овим возачима пропише посебан режим у управљању моторним возилом.

Лицу које испуњава све услове за управљање возилом В категорије, а није навршило 18 година живота, издаће се пробна возачка дозвола кад наврши 17 година живота, са роком важења од једне године.

Пробна возачка дозвола се издаје на захтев лица које је први пут положило возачки испит за управљање моторним возилима В категорије.

Рок важења пробне возачке дозволе је годину дана.



Пробна возачка дозвола се може користити само у Републици Србији.

### 9.4.2 Услови за управљање возилом

*(Питања: Возачи од 5. до 10.)*

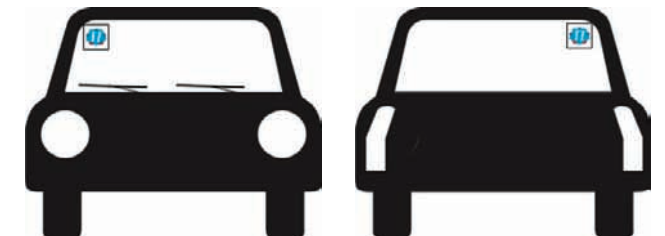
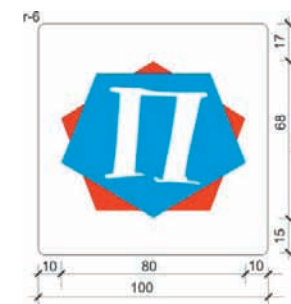
Возачи са пробном возачком дозволом не смеју:

- управљати моторним возилом од 23 до 5 часова;
- користити телефон и друга средства за комуникацију док возе;
- управљати брзином већом од 90% дозвољене брзине.

Возачи са пробном возачком дозволом који немају 18 година, до 18. године морају имати надзор лица у возилу које има возачку дозволу В категорије у трајању од најмање 5 година.

Лице које врши надзор дужно је да се стара да возач возилом управља у складу са прописима и на безбедан начин.

Моторно возило којим управља лице са пробном возачком дозволом мора да буде обележено посебном „П” ознаком постављеном на предњем и задњем десном горњем делу стакла.





## 9.5 ОСПОСОБЉАВАЊЕ КАНДИДАТА ЗА ВОЗАЧЕ

### 9.5.1 Опште одредбе

Оспособљавање кандидата за возаче је делатност од општег интереса, која има за циљ да кандидат за возача стекне теоријска и практична знања и вештине потребне за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу.

Оспособљавање кандидата за возаче се састоји од: теоријске обуке, практичне обуке у управљању возилом и возачког испита.

Лице коме је изречена заштитна мера, односно мера безбедности забране управљања моторним возилом, не може започети нити вршити обуку и полагање возачког испита за време забране.

### 9.5.2 Теоријска обука

Теоријска обука у управљању возилом се остварује по прописаном програму обуке.

Теоријска обука управљања возилом мора да има садржаје који ће омогућити да кандидат након завршетка оспособљавања стекне потребна знања и вештине за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу.

### 9.5.3 Практична обука

*(Питања: Возачи 36.)*

Практична обука обухвата овладавање вештинама у управљању возилом у саобраћају на путу у погледу:

- провере и припреме возила за безбедно учествовање у саобраћају на путу;
- употребе команди и уређаја возила;
- извођења прописаних радњи возилом на уређеном полигону;
- извођења радњи возилом у саобраћају на путу из члана 214. став 1. тачка 11) овог закона;
- управљања возилом у саобраћају на путу у насељу, у условима слабог, средњег и јаког интензитета саобраћаја;
- управљања возилом у саобраћају на путу ван насеља у условима слабог, средњег и јаког интензитета саобраћаја;
- управљања возилом на путу у насељу и ван насеља у ноћним условима;

- увежбавања радњи возилом и поступање возача у различитим саобраћајним ситуацијама;
- развијања односа поверења и поштовања према другим учесницима у саобраћају, стицања навике помагања другим учесницима у саобраћају и предузимања мера да не дође до саобраћајне незгоде.

Са практичном обуком кандидата за возаче може се отпочети тек након што кандидат за возача положи теоријски део испита и добије потврду о положеном теоријском делу испита.

Кандидат за возача који врши практични део обуке сме управљати возилом оне категорије за коју се обучава само под надзором инструктора вожње и када код себе има важеће лекарско уверење и личну карту.

Изузетно, кандидат за возача може управљати без надзора инструктора вожње возилима категорије АМ, А1, А2, А, В1 и F, осим приликом обављања почетне практичне обуке на уређеном полигону.

Правно лице, ауто-школа, издаје потврде о завршеној теоријској и практичној обуци и потврде о броју сати теоријске и практичне обуке које је имао кандидат у случају престанка оспособљавања у том правном лицу.

Потврде се морају издати након завршене теоријске и практичне обуке, односно у случају прекида наведених обука, у року од три дана од дана подношења захтева.

### 9.5.4 Возачки испит

На возачком испиту се утврђује да ли је кандидат стекао теоријска и практична знања и вештине потребне за самостално и безбедно управљање возилом у саобраћају на путу.

Возачки испит се полаже пред испитном комисијом која се састоји од два члана, од којих је један испитивач полицијски службеник, а други је испитивач из правног лица.

Возачки испит се састоји из две целине: теоријског испита и практичног испита.

Теоријски испит се полаже путем теста. Испитна питања за теоријски испит су јавна. Комбинација испитних питања садржана у тесту је службена тајна.



Теоријском испиту може приступити кандидат за возача којем је издата потврда о завршеној теоријској обуци за возача одређене категорије.

О положеном теоријском испиту правно лице, ауто-школа, издаје потврду најкасније у року од три дана од дана када је кандидат за возача положио теоријски испит.



Практични испит се полаже из управљања возилом на уређеном полигону и у саобраћају на јавном путу и том приликом се утврђује да ли кандидат за возача има знања, вештину и поступања за самостално и безбедно управљање возилом.

Практичном испиту може да приступи кандидат за возача:

- који је здравствено способан за возача одређене категорије;
- који испуњава старосни услов за стицање права управљања возилом одговарајуће категорије;
- коме је издата потврда о положеном теоријском испиту при чему од дана полагања теоријског испита не сме проћи више од једне године;
- коме је издата потврда о завршеној практичној обуци одговарајуће категорије;
- коме је издата потврда о положеном испиту из прве помоћи.



Кандидату за возача који је положио возачки испит, правно лице, ауто-школа, издаје уверење у року од три дана од дана када је положио возачки испит.

# 10. ДУЖНОСТИ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ У СЛУЧАЈУ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

## 10.1 ПОСТУПАК У СЛУЧАЈУ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

### 10.1.1 Појам и значај

*Незгода* је незгода која се догодила на путу или је започета на путу, у којој је учествовало најмање једно возило у покрету и у којој је најмање једно лице погинуло или повређено, или је настала материјална штета.

### 10.1.2 Дужности и обавезе возача

*(Питања: Возачи од 103. до 119. и 121, 123. и 124.)*

Возач, односно други учесник саобраћајне незгоде у којој је неко лице задобило телесне повреде, односно погинуло, или је настала велика материјална штета, дужан је да:

- заустави возило, искључи мотор, укључи све показиваче правца, постави сигурносни троугао на безбедном растојању, обавести полицију и/или службу хитне помоћи и предузме друге расположиве мере како би упозорио остале учеснике у саобраћају о постојању незгоде;
- упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би била повређена и да не би уништавала трагове незгоде;
- обавести полицију и остане на месту незгоде до доласка полиције и завршетка увиђаја;
- укаже помоћ повређенима, односно прву помоћ или медицинску помоћ у складу са својим знањима, способностима и могућностима;
- да предузме све мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица и повреда;
- да обезбеди трагове и предмете незгоде, под условом да тиме не угрожава безбедност саобраћаја.





Уколико на месту саобраћајне незгоде није присутан власник, односно возач другог возила које је учествовало у саобраћајној незгоди, присутни возач, учесник у саобраћајној незгоди, дужан је да одсутном лицу, односно власнику другог возила, достави своје име и презиме и адресу стана. Изузетно, ово лице може се удаљити са места незгоде ако му је неопходна хитна медицинска помоћ или ради превоза повређеног до најближе здравствене установе, али је дужно да се врати на место незгоде чим буде у могућности.



Након обављеног увиђаја возач, односно власник возила, дужан је да возило, терет, ствари или други материјал расут по путу, без одлагања уклони са коловоза.

Уколико возач, односно власник, тако не поступи, територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова наложиће управљачу пута да о трошку власника, на сигурно место уклони возило, терет, ствари или други расути материјал са коловоза.



Лице које је учествовало у саобраћајној незгоди не сме узимати алкохолна пића и/или психоактивне супстанце док се не изврши увиђај.

Овлашћено лице које врши увиђај саобраћајне незгоде у којој има погинулих, односно повређених лица, одредиће да се непосредним учесницима саобраћајне незгоде узме крв или крв и урин ради утврђивања количине алкохола у крви, односно присуства психоактивних супстанци у организму. Приликом вршења увиђаја саобраћајне незгоде у којој нема погинулих, односно повређених лица, службено лице ће возаче који су учествовали у саобраћајној незгоди обавезно подвргнути испитивању помоћу одговарајућих средстава (алкометар, дрога-тест и др.).



Ако један од учесника саобраћајне незгоде или лице које је претрпело материјалну штету захтева вршење увиђаја, полицијски службеник је дужан да изађе на лице места и изврши увиђај, а остали учесници у саобраћају су дужни да остану на месту саобраћајне незгоде до завршетка увиђаја.

Возач, односно учесник саобраћајне незгоде у којој је настала само мања материјална штета, дужан је да:

- упозори остале учеснике у саобраћају о постојању возила и других препрека на путу, уколико их сам не може уклонити;
- уклони возило и друге предмете са коловоза, ако онемогућавају или угрожавају одвијање саобраћаја, односно ако прети опасност од нових саобраћајних незгода,
- попуни Европски извештај о саобраћајној незгоди у случају када овлашћено лице не врши увиђај саобраћајне незгоде;
- упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би ометала саобраћај;
- остави податке о себи и возилу возачу оштећеног возила или држаоцу друге оштећене ствари у незгоди, односно полицији;
- предузме мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица незгоде.



Ако учесник у саобраћајној незгоди у којој је настала само мања материјална штета на другом возилу, због одсутности возача другог возила није у могућности да пружи личне податке и податке о осигурању возила, дужан је да о тој незгоди обавести надлежни орган унутрашњих послова и да достави своје личне податке и податке о оштећеном возилу.

### 10.1.3 Дужности и обавезе лица која се затекну на месту незгоде (Питања: *Возачи 103, 106.*)

Лице које се затекне или наиђе на место саобраћајне незгоде у којој има повређених лица, дужно је да одмах обавести полицију и/или службу хитне медицинске помоћи и да у складу са својим знањима, способностима и могућностима, пружи помоћ лицима повређеним у саобраћајној незгоди и по потреби их превезе до најближе здравствене установе и да предузме све што је у његовој моћи да спречи увећавање постојећих, односно настајање нових последица.

## 10.2 ДУЖНОСТИ И ОБАВЕЗЕ ОДГОВОРНИХ ИНСТИТУЦИЈА И СЛУЖБИ

### 10.2.1 Дужности и обавезе полиције

*(Питања: Возачи од 120, 122.)*

Полиција је дужна да одмах по сазнању за незгоду са повређеним или погинулим лицима обавести службу хитне медицинске помоћи и изађе на место незгоде.

Полицијски службеник дужан је да изађе на место саобраћајне незгоде у којој је настала мања материјална штета, ако то захтева један од учесника саобраћајне незгоде или лице које је претрпело материјалну штету у тој незгоди и изврши увиђај.

Овлашћено лице је дужно да поводом незгоде са тежим последицама сачини увиђајну документацију (записник о увиђају, скицу лица места, ситуациони план, фото-документацију и остале прилоге).

Орган који врши увиђај дужан је да приликом увиђаја, осим осталог, утврди податке о идентитету лица која су била присутна када се догодила саобраћајна незгода, односно која имају битна сазнања о саобраћајној незгоди. Овај орган ће обавести породицу настрадалог учесника у саобраћајној незгоди о саобраћајној незгоди и последицама.

Овлашћено лице које врши увиђај дужно је да организује попис имовине која на месту догађаја остане иза лица које је у саобраћајној незгоди погинуло или теже повређено и да исту обезбеди до момента преузимања ствари. Ове ствари и имовина не смеју се користити нити се са њима може располагати до преузимања.

Уколико бар један од учесника овакве саобраћајне незгоде или лице које је претрпело материјалну штету

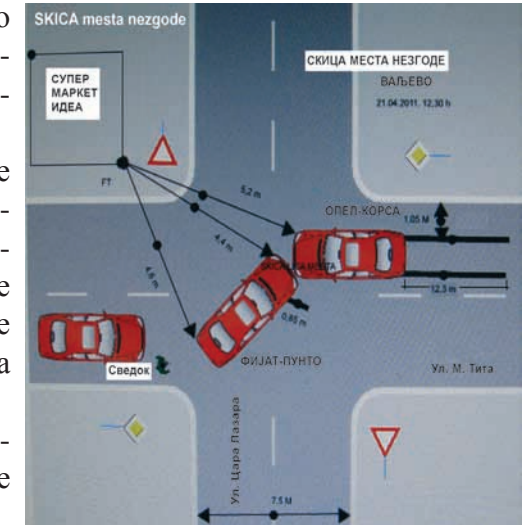


у тој незгоди, непосредно након саобраћајне незгоде захтева вршење увиђаја, остали учесници су дужни да остану на месту саобраћајне незгоде до завршетка увиђаја.

У овим случајевима трошкове вршења увиђаја сносиће осигуравајуће друштво код кога је осигурано возило чији возач захтева вршење увиђаја, односно које је узроковало незгоду.

Уколико су на возилу које је учествовало у саобраћајној незгоди неисправни уређаји и склопови битни за безбедно кретање возила, полицијски службеник ће искључити возило из саобраћаја и одузети регистарску таблицу.

Регистарске таблице се враћају власнику када се докаже да је возило технички исправно.



### 10.2.2 Дужности и обавезе здравствене установе

Здравствена установа, која је обавештена о саобраћајној незгоди из било ког извора или је примила на лечење лице повређено у саобраћајној незгоди, дужна је да о томе одмах обавести надлежни орган унутрашњих послова.

Уколико лице повређено у саобраћајној незгоди премине од задобијених повреда или ако постоји оправдана сумња да је код возача услед повреде дошло до смањења психичке или физичке способности за управљање моторним возилом или трамвајем, здравствена установа дужна је да о томе без одлагања обавести надлежни орган унутрашњих послова.

### 10.2.3 Дужности и обавезе управљача пута

Министарство унутрашњих послова наложиће управљачу пута да о трошку власника на сигурно место уклони возило, терет, ствари или други расути материјал са коловоза.

Управљач пута дужан је да без одлагања поступи по налогу овлашћеног лица полиције и обезбеди проходност пута.

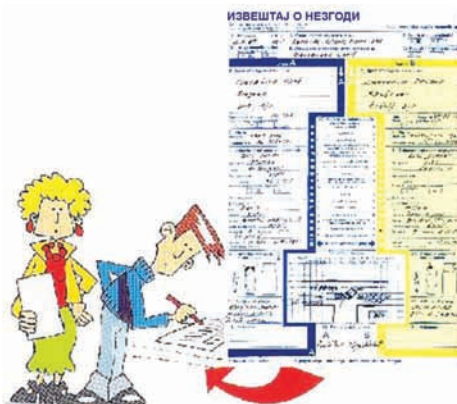
#### 10.2.4 Дужности и обавезе осигуравајућих друштава

Осигуравајућа друштва су дужна да воде евиденцију о саобраћајним незгодама за које је сачињен Европски извештај о саобраћајној незгоди.

Европски извештај о саобраћајној незгоди је прописани образац који учесници у саобраћајној незгоди попуњавају након саобраћајне незгоде са мањом материјалном штетом.

Податке из евиденције незгода по Европском извештају, правно лице које обавља послове осигурања дужно је да месечно доставља Министарству унутрашњих послова и Агенцији за безбедност саобраћаја.

Осигуравајуће друштво приликом издавања полисе обавезног осигурања од аутоодговорности осигуранику издаје и Европски извештај о саобраћајној незгоди. На основу попуњеног и потписаног Европског извештаја о саобраћајној незгоди, оштећени ће надокнаду штете остварити по основу полисе о осигурању од аутоодговорности код осигуравајућег друштва чији је осигураник узроковао незгоду.





## 11. ПОСЕБНЕ МЕРЕ И ОВЛАШЋЕЊА

Посебне мере и овлашћења предузимају се ради спречавања угрожавања безбедности учесника у саобраћају, односно омогућавања одвијања саобраћаја. Ове мере се предузимају према возачима и осталим учесницима у саобраћају, возилима или за потребе обезбеђивања доказа о учињеном делу у безбедности саобраћаја.

### 11.1 ПОСЕБНЕ МЕРЕ И ОВЛАШЋЕЊА ПРЕМА ВОЗАЧИМА

#### 11.1.1 Искључење возача из саобраћаја

*(Питања: Посебне мере и овлашћења од 1. до 7.)*

Овлашћени полицијски службеник ће наредбом привремено искључити возача (примењују се и на инструктора вожње, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом, кандидата за возача, па и на испитивача из практичног дела управљања возилом), из саобраћаја:

- ако је због телесног, односно душевног стања очигледно смањена његова способност за управљање возилом (умор, болест, повреде и сл.);
- ако је под дејством алкохола које је недозвољено законом;
- ако је под дејством психоактивних супстанци;
- ако одбије да се подвргне испитивању, односно стручном прегледу;
- ако возач захтева анализу крви, односно урина у смислу закона;
- ако не поштује ограничења која су му наложена или одређена;
- ако прекорачи време дозвољеног трајања управљања возилом у току 24 сата;
- ако се насилнички понаша у саобраћају (насилничка вожња);
- који нема возачку дозволу за категорију возила којим управља, односно ако управља возилом након истека рока важења возачке дозволе, односно пробне дозволе;
- који користи страну возачку дозволу из чијег садржаја се не може утврдити да ли возач има право на управљање тим возилом;
- који управља возилом за време трајања заштитне мере или мере безбедности;
- који је затечен да управља возилом у саобраћају за време трајања искључења.

Трајање искључења може бити:

- 12 сати (тачка 2 у случају благе или умерене алкохолисаности);
- 24 сата (тачке 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 8);
- док не престану разлози, али максимум 24 часа (тачка 7);
- док не престану разлози (тачке 9, 10, 11 и 12).



Контролом се откривају прекршаји

### 11.1.2 Задржавање возача

*(Питања: Посебне мере и овлашћења од 18. до 23.)*

Мера задржавања се изриче возачу у случајевима када његово понашање или психофизичко стање не гарантују извршење одредбе искључења возача из саобраћаја.

Мера задржавања возача у посебним просторијама за задржавање изриче се возачу:

- код кога је утврђена тешка, веома тешка или потпуна алкохолисаност и/или је под дејством психоактивних супстанци;
- под дејством алкохола код кога је утврђена и мања садржина алкохола у крви ако изражава намеру, односно ако постоји опасност да ће наставити са управљањем возилом након што је искључен из саобраћаја;
- који одбије да се подвргне испитивању на присуство алкохола и/или других психоактивних супстанци;
- који је затечен у чињењу прекршаја и који изражава намеру за даље чињење прекршаја, односно који је наставио са чињењем тог прекршаја, а који не може одмах да се приведе надлежном органу за прекршаје.

Трајање задржавања може бити:

- до отрежњења, а најдуже 12 сати (тачка 1 и 2);
- најдуже до 24 сата (тачка 4).

У циљу осигурања извршења казне или заштитне мере, односно мере безбедности, као и обезбеђења присуства



Провера стања возача и возила врши се контролом

у прекршајном поступку за прекршаје предвиђене законом, полицијски службеник може лицу које нема пребивалиште или стални боравак у Републици Србији, односно лицу које би одласком у иностранство на дуже време избегло одговорност за прекршај прописан законом, привремено одузети путну или другу исправу за прелазак државне границе.

Задржавање исправе може трајати до престанка разлога, а најдуже пет дана.

### 11.1.3 Упућивање возача на контролни лекарски преглед

Спроводи се на захтев:

- територијално надлежне организационе јединице Министарства унутрашњих послова, или
- инспектора за друмски саобраћај, или
- јавног тужиоца, или
- органа овлашћеног за вођење прекршајног поступка, или
- правног лица или предузетника код кога је возач запослен, или
- Агенције за безбедност саобраћаја.

Територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова, која води возача у евиденцији, односно орган

који је издао дозволу (лиценцу) за инструктора вожње, на контролни здравствени преглед упутиће возача, односно инструктора вожње за кога се посумња да због психофизичких сметњи, односно недостатака, није у стању безбедно да управља возилом.



Мерење времена реаговања на лекарском прегледу возача

Решењем о упућивању на контролни здравствени преглед одредиће се овлашћена здравствена установа која ће извршити контролни здравствени преглед и утврдити рок за извршење контролног здравственог прегледа.

### 11.1.4 Утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци

*(Питања: Посебне мере и овлашћења од 8. до 11.)*

Утврђивање присуства алкохола и/или психоактивних супстанци у организму се врши:

- помоћу одговарајућих средстава (алко-тест, дрога-тест и др);
- стручним прегледом у одговарајућој здравственој установи и
- анализом телесних материја.

Полицијски службеник може возача и пешака који непосредно угрожава безбедност саобраћаја да подвргне испитивању помоћу одговарајућих средстава (алкометар, дрога-тест и др.), а они су дужни да омогуће ово испитивање.

Уколико се из очигледно оправданих разлога не може извршити прописано испитивање, полицијски службеник може лице да доведе ради стручног прегледа у одговарајућу здравствену установу. Учесник у саобраћају дужан је да се подвргне таквом прегледу.

Учесник у саобраћају који оспорава добијене резултате може у писаној форми захтевати да се изврши анализа крви, односно крви и урина или других телесних материја, у одговарајућој овлашћеној здравственој установи, о сопственом трошку.

Стручни преглед учесника у саобраћају у смислу закона, јесте преглед којим се утврђују знаци поремећености у понашању, који могу да проузрокују небезбедно понашање у саобраћају. На стручном прегледу стручно лице може одредити да се изврши анализа телесних материја ради утврђивања присуства алкохола и/или психоактивних супстанци.

О извршеном стручном прегледу здравствена установа је дужна без одлагања дати писмени налаз и мишљење полицијском службенику и лицу над којим је вршен преглед.

Према утврђеном садржају алкохола у крви, степени алкохолисаности возача, инструктора вожње и кандидата за возача су:

- до 0,30 mg/ml - блага алкохолисаност;
- више од 0,30 mg/ml до 0,50 mg/ml - умерена алкохолисаност;
- више од 0,50 mg/ml до 1,20 mg/ml - средња алкохолисаност;

- више од 1,20 mg/ml до 1,60 mg/ml - тешка алкохолисаност;
- више од 1,60 mg/ml до 2,00 mg/ml - веома тешка алкохолисаност;
- више од 2,00 mg/ml - потпуна алкохолисаност.



### 11.1.5 Одузимање обрасца стране возачке дозволе када возач има више од једне возачке дозволе

Уколико се у контроли саобраћаја затекне возач који осим српске, поседује и инострану возачку дозволу, полицијски службеник ће на лицу места одузети инострану возачку дозволу. Исто ће се поступити и са возачем који поседује две или више иностраних возачких дозвола, коме ће полицијски службеник одузети возачку дозволу која је касније издата. Одузета возачка дозвола ће бити достављена министарству надлежном за спољне послове ради враћања органу који је одузету возачку дозволу издао.

## 11.2 ПОСЕБНЕ МЕРЕ И ОВЛАШЋЕЊА ПРЕМА ВОЗИЛИМА

### 11.2.1 Уклањање, односно премештање возила

*(Питања: Посебне мере и овлашћења од 12. до 17.)*

Полицијски службеник може преместити возило, односно наложити да се возило којим је управљао возач који је искључен из саобраћаја, односно возило које је искључено из саобраћаја, премести, ако исто омета несметано и безбедно одвијање саобраћаја.

Полицијски службеник може ангажовати привредни субјекат који је оспо-





собљен за обављање ових послова да о трошку возача, власника или корисника, премести возило. Власник или корисник возила дужан је да надокнади трошкове премештања, складиштења и чувања возила и преузме возило одмах по престанку разлога за премештање, а најкасније у року од 24 сата.

### 11.2.2 Снимање саобраћаја и учесника у саобраћају коришћењем одговарајућих средстава, као и документовање прекршаја и других поступања у саобраћају супротним прописима



Орган надлежан за послове саобраћаја и орган надлежан за послове полиције имају овлашћење за снимање саобраћаја у сврху документовања саобраћајних прекршаја, понашања учесника у саобраћају, праћења безбедности и проточности саобраћаја. Исти орган може, уз претходно прибављену сагласност органа надлежног за послове полиције, да овласти управљача пута, јавно предузеће и установу за снимање саобраћаја у сврху из претходно наведеног.

У циљу откривања и доказивања прекршаја полицијски службеници могу користити возила са или без спољних обележја полиције, са уграђеним уређајима за утврђивање прекршаја у саобраћају (возило-пресретач). На ово возило се, док врши утврђивање прекршаја и других деликата и њихово документовање, не односе одредбе овог Закона о ограничењу брзине кретања, под условом да тиме не угрожава безбедност саобраћаја.

Возило-пресретач је возило са првенством пролаза када даје прописане посебне светлосне и звучне знаке, најмање једно плаво трепћуће или ротационо светло и звучни знак променљиве фреквенције. Знакови се дају након што прекршај буде откривен и документован у циљу заустављања и даљег процесуирања учиниоца прекршаја, односно другог деликта.

### 11.2.3 Упућивање на контролни технички преглед возила (Питања: Посебне мере и овлашћења од 24. до 32.)

Полицијски службеник или овлашћено лице органа надлежног за послове саобраћаја, који посумња у техничку исправност возила, може упутити возило на контролни технички преглед. Он ће одредити где ће се контролни технички преглед извршити, водећи рачуна о врсти возила и овлашћењу за вршење техничког прегледа које има привредно друштво, а посебно о удаљености објекта за вршење техничког прегледа. Полицијски службеник мора присуствовати вршењу контролног техничког прегледа ради предузимања одговарајућих мера и радњи, у случају када се на том прегледу утврди да је возило технички неисправно.



Возач је дужан да без одлагања поступи по налогу овлашћеног лица и омогући вршење контролног техничког прегледа. Привредно друштво овлашћено за вршење техничког прегледа возила дужно је да о резултату контролног техничког прегледа без одлагања обавести орган чији је службеник упутио возило на контролни технички преглед.



Полицијски службеник који посумња да возило не испуњава прописане услове у погледу осовинског оптерећења и укупне масе возила, наредиће да се изврше мерења ових карактеристика возила. Исти службеник одредиће где ће се мерење извршити, водећи рачуна о мерном опсегу уређаја за мерење и очекиваних вредности мерења и мора присуствовати мерењу ради предузимања одговарајућих мера и радњи у случају када се мерењем утврди да возило не испуњава наведене услове.

Возач је дужан да без одлагања поступи по налогу овлашћеног лица и омогући мерења. Трошкове мерења у случају да је на мерењу утврђено да возило не испуњава прописане услове сноси власник, односно корисник возила, а у случају да је на мерењу утврђено да возило испуњава услове орган чије је службено лице наложило мерење. Возило на мерење може упутити и овлашћено лице органа надлежног за послове саобраћаја.

### 11.2.4 Искључивање возила из саобраћаја

*(Питања: Посебне мере и овлашћења од 33. до 53.)*

Полицијски службеник ће искључити из саобраћаја возило:

- код којег је технички неисправан уређај за управљање или уређај за заустављање, односно код кога су у толикој мери технички неисправни и други уређаји и опрема да могу угрозити безбедност саобраћаја и животну средину;
- које има непрописно смештен, обележен или причвршћен терет;
- које је оптерећено преко своје носивости за више од 5%;
- ако не обавља ванредни превоз у складу са условима наведеним у одобрењу о ванредном превозу;
- којим се врши пробна вожња супротно условима датим у дозволи,
- које се вуче на непрописан начин;
- које не испуњава услове у погледу димензија, највеће дозвољене укупне масе или осовинског оптерећења, односно које теретом премашује највеће дозвољене димензије (дужина, ширина и висина) за поједине врсте возила, односно када нема одговарајућу посебну дозволу;
- возило које има, супротно одредбама ЗОБС, уграђене уређаје за давање посебних светлосних и звучних знакова, а возач уређаје не уклони у року којим му је то одређено наредбом полицијског службеника;
- које није уписано у јединствени регистар возила или му је истекао рок важења регистрационе налепнице, односно потврде о коришћењу таблица за привремено означавање;
- које је уместо регистарским таблицама означено непрописним таблицама;
- којим се обавља пробна вожња без дозволе;
- које је регистровано у иностранству, а није осигурано у складу са прописима Републике Србије о обавезном осигурању возила;
- које није подвргнуто контролном техничком прегледу на који је упућен;
- које није подвргнуто мерењу осовинског оптерећења, односно укупне масе на које је упућено;



- које је појединачно произведено или преправљено, а није извршено испитивање и издато уверење о испитивању;
- које је претходно искључено из саобраћаја за време док искључење траје.

Трошкове смештаја путника и обезбеђења возила и терета сноси власник, односно корисник возила које је искључено из саобраћаја. Полицијски службеник искључиће из саобраћаја превозно средство које ЗОБС-ом није одређено као возило, а креће се по путу. Такође, он ће наредити возачу који се креће на путу на коме кретање те врсте возила, односно том возилу није дозвољено, да без одлагања најкраћим путем напусти тај пут. Возач мора поступати по овој наредби, а у супротном полицијски службеник искључиће возило из саобраћаја.

Ако возило угрожава или омета безбедност саобраћаја, односно када се ради о предузимању изузетно хитних мера ради обезбеђења јавног реда и мира и безбедности, или ради отклањања непосредне опасности за живот и здравље људи, или опасности за имовину, односно животну средину, полицијски службеник ће предузети мере да се возило уклони о трошку власника, односно корисника.



Полицијски службеник наредиће возачу који се креће по путу или делу пута на коме је обавезна употреба зимске опреме, односно ланца за снег, а исте не употребљава и тиме угрожава или може угрозити несметано и безбедно одвијање саобраћаја, да их употреби. Уколико возач не поступи по наредби, полицијски службеник искључиће возило из саобраћаја, односно по могућности упутиће га на пут где употреба зимске опреме није неопходна.

Искључивање возила, односно отклањање разлога за искључење, обавља се на месту и на начин да се не омета саобраћај, односно не угрожава безбедност саобраћаја. Уколико је разлог за искључење настао на делу пута где није могуће остварити ове услове, полицијски службеник ће наредити возачу да одвезе возило до најближег места где је то могуће, под надзором полицијског службеника. Искључење возила траје до престанка разлога за искључење.

Када је возило искључено из саобраћаја због техничке неисправности утврђене на контролном техничком прегледу, ванредни технички преглед се по правилу обавља у привредном друштву у ком је извршен контролни технички преглед. Изузетно, територијално надлежна

организациона јединица МУП-а може дозволити да се ванредни технички преглед изврши и у другом привредном друштву овлашћеном за вршење техничког прегледа, када је то због околности случаја целисходно, односно оправдано.

Полицијски службеник који искључи возило одузеће регистарске таблице, а возач је дужан да му исте преда. Полицијски службеник, уз пристанак возача, може скинути регистарске таблице. Уколико возач не изврши ову наредбу, полицијски службеник ће возача довести надлежном органу за прекршаје и ангажовати стручно лице да о трошку возача скине регистарске таблице. Уколико се довођење не може извршити одмах, територијално надлежна организациона јединица Министарства унутрашњих послова ће ово лице задржати најдуже 24 сата.

Територијално надлежна организациона јединица МУП-а дужна је да води евиденције о возилима искљученим из саобраћаја и одузетим регистарским таблицама. Полицијски службеник који је одузео регистарске таблице због искључења возила дужан је да возачу изда потврду о одузимању регистарских таблица. Организациона јединица МУП-а дужна је вратити регистарске таблице власнику, односно кориснику возила, када утврди да су престали разлози због којих је возило искључено. Ако возач, односно власник возила не отклони разлоге и не захтева враћање регистарских таблица, орган унутрашњих послова, чији је полицијски службеник одузео регистарске таблице, након истека рока од 30 дана од дана истека важења регистрационе налепнице, одузете регистарске таблице вратиће органу код којег се возило води у евиденцији.

Уколико искључено возило угрожава или омета безбедност саобраћаја, односно када се ради о предузимању изузетно хитних мера ради обезбеђења јавног реда и безбедности, или ради отклањања непосредне опасности за живот и здравље људи или имовине, односно животне средине, а возач одбије или није у могућности да уклони возило, полицијски службеник ће предузети мере да се возило уклони о трошку власника, односно корисника.

Полицијски службеник може на разумно време, а најдуже 30 минута, привремено да забрани кретање возила или групе возила иза којих се због споре вожње створила колона возила. Возач спорог возила дужан је да поступи по наредби полицијског службеника, а возила морају бити заустављена на месту где не угрожавају и не ометају одвијање саобраћаја на путу, а по правилу ван коловоза.

### 11.3 ОТКЛАЊАЊЕ, ОДНОСНО СПРЕЧАВАЊЕ НАСТАНКА ОПАСНОСТИ НА ПУТУ

Када се у контроли саобраћаја утврди постојање непосредне опасности по учеснике у саобраћају, надлежни орган унутрашњих послова наредиће управљачу пута да предузме мере за отклањање ове опасности одмах по сазнању о њеном постојању и о томе ће обавестити орган надлежан за надзор над стањем путева. Орган који врши надзор над стањем путева дужан је да се стара да се отклоне настале опасности на путу у складу са својим надлежностима. Управљач пута дужан је да без одлагања поступи по наредби и предузме мере за отклањање опасности, а ако насталу опасност није могуће отклонити у кратком року, да предузме мере да се спречи настајање опасности по учеснике у саобраћају.

### 11.4 ПРИВРЕМЕНО ОДУЗИМАЊЕ ПРЕДМЕТА ПРЕКРШАЈА

*(Питања: Посебне мере и овлашћења 54.)*

Полицијски службеник може у контроли саобраћаја, односно у вршењу надзора ради документовања и доказивања прекршаја и других деликта, привремено, а најдуже 24 сата, од учиниоца прекршаја, односно другог деликта, одузети исправу подобну за доказивање противправног понашања. Одузету исправу територијално надлежна организациона јединица МУП-а, након истека наведеног рока, без одлагања доставља правном лицу од кога је одузета исправа по прописима који важе за лично достављање.

### 11.5 УКЛАЊАЊЕ НЕПРОПИСНО ЗАУСТАВЉЕНИХ, ОДНОСНО ПАРКИРАНИХ ВОЗИЛА

*(Питања: Посебне мере и овлашћења од 55. до 61.)*

Уколико полицијски службеник у контроли саобраћаја затекне возило паркирано или заустављено супротно одредбама овог закона, наредиће возачу, уколико је присутан, да одмах уклони возило под претњом принудног извршења. Ако возач није присутан на лицу места, полицијски службеник ће донети решење у писаној форми којим ће



наложити уклањање возила у року који не може бити краћи од три минута. Примерак решења о налогу уклањања возила поставља се на видно место возила и тиме се сматра да је исто уручено возачу. Накнадно уклањање или уништење овог решења не утиче на ваљаност његове доставе.

Уколико полицијски службеник и надлежни инспекцијски орган у контроли саобраћаја путем видео-надзора или фото-записа утврди да је возило паркирано или заустављено супротно одредбама ЗОБС, донеће решење у електронској форми којим ће наложити уклањање возила у року који не може бити краћи од три минута. Решење се доставља лицу које обавља уклањање возила које исто поставља на видно место возила и тиме се сматра да је исто уручено возачу. Уколико возач, у року одређеном решењем, не уклони возило, полицијски службеник ће уклонити возило на за то одређено место о трошку возача или власника, односно корисника возила.



Полицијски службеник, односно запослени у органу јединице локалне самоуправе надлежан за послове саобраћаја, на начин предвиђен у претходно наведеним ставовима, поступиће и када у контроли саобраћаја на путу, односно месту на коме је дозвољено заустављање и паркирање возила, затекне одбачено возило. Обављање послова уклањања возила орган јединице локалне самоуправе може поверити правном лицу или предузетнику који испуњава прописане услове за то. Правно лице, односно предузетник, су одговорни за све настале штете од започињања уклањања до преузимања возила од стране возача или власника, односно корисника возила. Уклањање возила ће се прекинути ако се возач појави на лицу места и прихвати да уклони возило. У овом случају возач сноси трошкове претходно предузетих радњи.

## **12. ТЕОРИЈСКО ОБЈАШЊЕЊЕ РАДЊИ ВОЗИЛОМ У САОБРАЋАЈУ НА ПУТУ И ПОСТУПАЊЕ ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈУ НА ПУТУ**

### **12.1 ИЗВОЂЕЊЕ РАДЊИ ВОЗИЛОМ У САОБРАЋАЈУ НА ПУТУ**

#### **12.1.1 Провера исправности возила**

Провера исправности возила од стране возача се обавља:

- периодично и
- свакодневно.

##### *12.1.1.1 Периодична проверка исправности возила*

Периодичну проверу исправности возила возач обавља недељно, месечно, односно након дуже паузе у употреби возила.

#### **1. Недељна проверка исправности обухвата:**

- исправност уређаја за осветљавање пута, означавање возила, сигналних уређаја и регистарских таблица;
- исправност брисача и перача ветробранских стакала са контролом количине течности за прање ветробрана;
- исправност пнеуматика;
- нивоа уља у мотору и у систему за хлађење мотора;
- општи визуелни преглед мотора и возила у целини.

Исти обим провере исправности возач обавља и у случају да је возило користио други возач без обзира на протекло време, односно приликом употребе возила које до тада возач није возио.

#### **2. Месечна проверка исправности возила**

Месечну проверу исправности, поред провере предвиђене у оквиру недељне провере, возач обавља и:

- мерење притиска и дубине шара на пнеуматичима, укључујући и резервни точак;
- проверу обавезне опреме за возило и
- проверу зимске опреме у зимском периоду.

Месечна провера исправности се обавља и у случајевима када постоји већа пауза у употреби возила, пре наредне употребе возила, односно када се први пут користи возило.

### 3. Дневна провера исправности возила

Дневна провера исправности обухвата проверу исправности возила осматрањем возила приликом приласка возилу и обиласком око возила. Овом провером се проверавају следећи уређаји и делови возила:

- визуелни преглед лампи уређаја за осветљавање пута, означавање возила и давање сигнала;  
*Проверава се целовитост и чистоћа сваке лампе. Ако су лампе оштећене, свратити у први сервис и отклонити квар. У случају запрљаности, обрисати их.*
- визуелни преглед ветробранских стакала и брисача;  
*Проверава се целовитост ветробранских стакала и метлица брисача. Поред целовитости проверити и чистоћу. У случају да су ови уређаји запрљани, обрисати их.*
- визуелни преглед спољних возачких огледала;  
*Проверава се целовитост спољних возачких огледала. Поред целовитости проверити и чистоћу. У случају да су спољна возачка огледала запрљана, обрисати их.*
- визуелни преглед регистарских таблица;  
*Поред целовитости проверити и чистоћу. У случају да су регистарске таблице запрљане, обрисати их.*
- визуелни преглед пнеуматика (гума);  
*Проверава се опште стање пнеуматика, евентуална оштећења, као и притисак пнеуматика визуелном методом. Визуелни метод подразумева поређење тренутног изгледа пнеуматика са упамћеним изгледом (изгледом непосредно након провере са мерачем притиска). Ако се посумња у неисправност пнеуматика, обратити се првом вулканизеру или проверити притисак на првој бензинској пумпи или сервису.*



Провера исправности возила се обавља и након уласка у возило, односно приликом вожње. Провера се обавља тако што се осматрају све контролне лампе возила, проверава одзив возила приликом употребе одређеног уређаја (кочница, точак управљача, број откуцаја показивача правца, рад брисача и перача ветробрана и сл.). Исправност се проверава и послушкивањем возила за време кретања, као и чулом мириса откривајући непожељне мирисе (мирис паљевине и сл.).

### 12.1.2 Улазак у возило

Улазак у возило, као и излазак из возила, многи возачи сматрају безопасном радњом и при томе не обраћају пажњу на остале учеснике у саобраћају. Ова радња, као и све друге, носи у себи одређени елемент безбедности и зато заслужује одређену пажњу.

Улазак у возило подразумева одређен редослед понашања и то:

1. осматрати остале учеснике у саобраћају, донети одлуку;  
*Возач нарочито осматра возила која ће у наредном тренутку проћи поред његовог возила. На основу осматрања доноси одлуку да може без опасности и ометања осталих учесника у саобраћају прићи возилу и отворити возачка врата.*
2. прићи возилу са стране возачких врата, поново осматрити саобраћај;
3. отворити врата и ући у возило;
4. затворити врата.

Радња уласка је окончана.



### 12.1.3 Излазак из возила

Као код уласка, тако и код изласка из возила треба поступити на следећи начин:

1. откопчати сигурносни појас;
2. осматрати остале учеснике у саобраћају, донети одлуку;  
*Возач гледа кроз предње ветробранско стакло возила која долазе из супротног смера, затим преко возачких огледала и погледом преко левог рамена, а нарочито обраћа пажњу на возила и пешаке*



који ће у наредном тренутку вршити обилажење његовог возила. На основу осматрања доноси одлуку да може без опасности и ометања осталих учесника у саобраћају отворити возачка врата.

3. поново осматрити саобраћај, отворити врата и изаћи из возила;
4. затворити врата и обезбедити возило од неовлашћене употребе.



Радња изласка је окончана.

Улазак и излазак путника је истоветан као и за возача.

#### 12.1.4 Упознавање возила

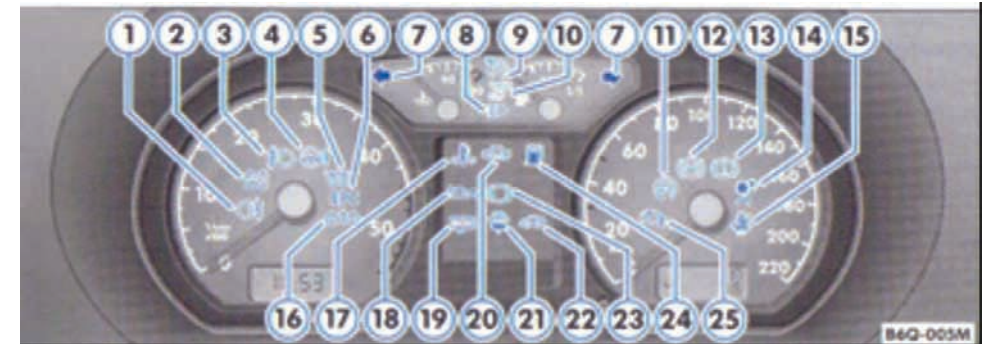
Кандидат за возача се налази на возачком седишту, а инструктор вожње на месту сувозача. Инструктор вожње показује кандидату за возача контролну таблу, возачка огледала и команде, објашњавајући чему служе и како се користе.

Удахни дубоко на време  
и реши се треме!

Треба нагласити важност свих црвених лампи и звучних сигнала који се појављују у току вожње, а последица су неког квара на возилу, пропуста или грешке у вожњи.

На пример, код неких возила укључују се црвена лампа и звучни сигнал уколико се возило покрене док је активирана ручна кочница. Осим оваквих звучних сигнала, постоје и они који су последица квара на возилу. У случају да засветли црвена лампа, треба отклонити пропуст или грешку у вожњи (нпр. везати сигурносни појас или затворити сва врата), а у случају да је настао неки квар, возило треба зауставити, отклонити квар или затражити помоћ стручног лица.

Постоје и лампе других боја (жута, плава и сл.), које обавештавају и/или упозоравају возаче на одређено стање неког од уређаја.



Следеће команде треба посебно објаснити:

- **Контакт брва и контакт кључ**

Контакт брва је главни уређај за повезивање свих електричних уређаја и мотора са батеријом (акумулатором). Контакт брва је главни прекидач и по правилу се активира контакт кључем, код новијих возила може се активирати и на други начин (нпр. даљинском командом или картицом). Сви електрични уређаји имају и своје посебне прекидаче. Постоје и различите блокаде активирања контакт браве (нпр. због присуства паре алкохола или изостанка неке радње).

Постоје и неки електрични уређаји који се могу активирати и у случају да контакт брва није активирана. То су светла за означавање возила, уређај за активирање свих показивача, централна брва за закључавање возила, радио-уређаји и сл.

- **Точак управљача**

Систем за управљање возилом се активира и покреће помоћу точка управљача. Ако се жели померање, односно скретање возила улево, тада се точак управљача окреће улево, односно супротно казальци на сату и обрнуто. За кретање по правцу точак управљача се држи рукама тако да је лева рука на 10 сати, а десна на 2 сата. О окретању точка управљача, односно одржавању правца кретања, биће више речи касније.

- **Ручица показивача правца**

На сваком возилу ручица показивача правца се налази надхват руке (леве или десне), која се налази на точку управљача. Показивачи правца се укључују у смеру у коме се окреће точак управљача: леви показивач се укључује у смеру у коме ће се окретати точак управљача за кретање возила улево, а десни у смеру у коме ће се окретати точак управљача за кретање удесно. Примера ради, ако се ручица показивача налази са леве

стране, леви показивач се укључује на доле, што је и смер окретања точка управљача и руке за кретање улево, а десни на горе, што је смер кретања точка управљача и руке за кретање возила удесно. Показивач се укључује померањем руке по точку управљача тако да шака клизи по точку управљача (без померања точка управљача), док опружени прсти померају ручицу у жељеном смеру. Ово би требало увежбавати тако да се због укључивања показивача правца не покреће точак управљача. Рука мора да клизи по точку управљача.

- **Ручица светла**

Светла за означавање возила и осветљавање пута укључују се прекидачем. Он може да се налази на предњој конзоли возила или на самој ручици за избор великог, односно обореног светла. Када се код неких новијих возила укључи мотор, аутоматски се укључују и светла. Промена, односно прелазак са великог светла на оборено светло и обрнуто, обавља се помоћу ручице која се налази поред точка управљача.

Точак управљача не сме да се помера као последица активирања ручице светла!

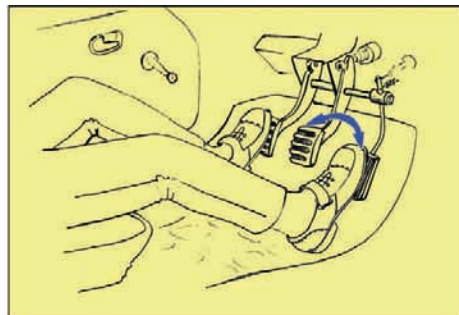
- **Ручица брисача и перача ветробрана**

Ручица брисача се најчешће налази поред точка управљача са десне стране. Перач ветробрана се по правилу укључује истом ручицом. На истој или посебној ручици налазе се и брисач и перач задњег ветробрана. Код неких новијих возила брисачи и перач ветробрана се укључују аутоматски по команди сензора који реагују на спољне атмосферске прилике.

Точак управљача не сме да се помера као последица активирања ручице брисача!

- **Папуча гаса**

Папуча гаса се активира десном ногом (јастуче десне ноге се налази или на папучи гаса, или на папучи радне кочнице). Папуча гаса је команда за повећање, односно смањење броја обртаја мотора. Код мотора са унутрашњим сагоревањем регулише се доток смеше (горива



и ваздуха), односно погонског горива у мотор. Притиском на папучу повећава се доток смеше, односно погонског горива у мотор, тиме се повећава снага мотора, односно повећава број обртаја, а попуштањем се смањује доток смеше, односно погонског горива, што смањује снагу и број обртаја мотора.

Док притиска папучу гаса, кандидат за возача мора да ослушкује рад мотора да би осетио реакцију мотора на притискање и попуштање папуче гаса.

Код возила са електричним погонским мотором, папучом гаса се активира електрични уређај за повећање - смањење снаге, односно броја обртаја мотора.

- **Папуча радне (ножне) кочнице**

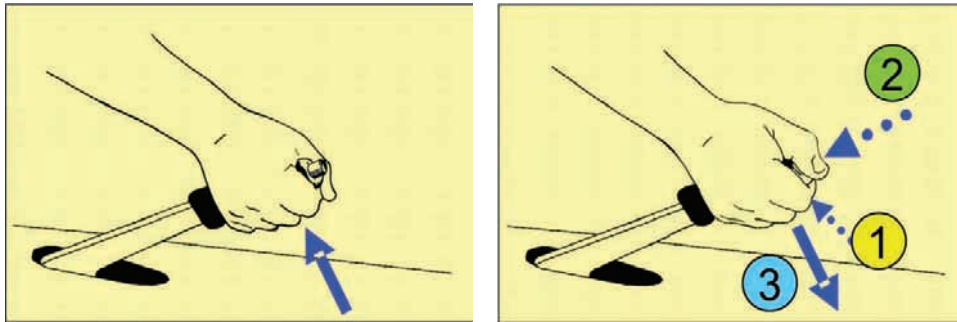
Папуча радне кочнице активира се јастуком стопала десне ноге (десна нога је или на папучи радне кочнице, или на папучи гаса). Притиском папуче кочнице активира се кочиони уређај, који трењем успорава окретање точкова. Притиском папуче кочнице се смањује брзина кретања и зауставља возило. Папуча радне кочнице се притиска према потреби. Ако је брзина недовољно смањена, папуча се притиска јаче. Ако је смањење брзине веће од жељеног (потребног), папуча се благо попушта. Нагло и снажно притискање папуче кочнице изазива нагло заустављање возила, што може бити опасно у саобраћају. Зато би нагла заустављања требало избегавати, осим у случају непосредне опасности на путу.

- **Папуча квачила**

Папуча квачила се активира јастуком стопала леве ноге. Лева нога се налази на папучи квачила или на поду, лево од папуче квачила. Левом ногом се према потреби притиска папуча квачила. Притиском папуче активира се квачило и тако се раздваја мењач од мотора. Овим раздвајањем прекида се пренос снаге са мотора на мењач, који је повезан са погонским точковима. Папуча квачила се притиска одједном и до краја. Ако је мењач у празном ходу, а мотор ради, папучу можемо пустити до краја благим отпуштањем. Употреба квачила биће детаљније објашњена касније.

Возила са аутоматским мењачем немају посебно (класично) квачило (функцију квачила преузима аутоматски мењач), и самим тим немају ни папучу квачила.

• Ручица паркирне кочнице



Паркирна кочница се активира када је возило заустављено, односно паркирано, повлачењем ручице до краја. Ако се ручица не повуче до краја, возило се може само покренути (због нагиба пута или јаког ветра). Са друге стране, ако ручица није повучена до краја, може се заборавити отпуштање кочнице и возило се може покренути (а возачи без искуства чак и возити возило), при недовољно активираној кочници.

Кретање возилом уз делимично активiranу кочницу може проузроковати квар кочница и других уређаја.

Ручица се отпушта тако што се прво још мало подигне на горе како би се лакше притисло дугме за отпуштање стопера ручице кочнице, а након тога се ручица спушта у доњи положај, задржавајући дугме стопера. Код неких возила паркирна кочница има папучу, те се активира ногом. Због начина активирања паркирну кочницу називамо ручном кочницом.

• Ручица помоћне кочнице

Помоћна кочница служи само за прво заустављање возила, након квара радне кочнице. Најчешће, функцију помоћне кочнице врши паркирна кочница.

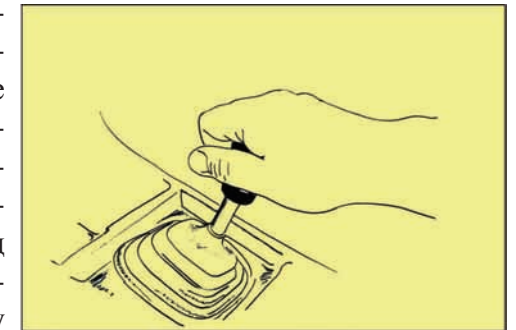
Помоћна кочница се користи и за покретање возила на успону.

• Ручица мењача

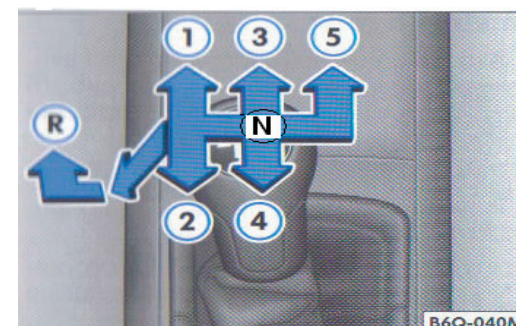
Ручица мењача служи за активирање мењача, односно избор одговарајућег степена преноса. Израз „степен преноса“ подразумева одређени пар зупчаника мењача преко којих се врши пренос снаге мотора на погонске точкове. Мануелни мењач најчешће има 4 или 5 (код новијих возила и б) степена преноса за вожњу унапред и један степен за вожњу уназад. Овде није употребљен у народу усвојен израз „брзина“, који, у

ствари, означава пређени пут у јединици времена. Брзина возила се може мењати и без промене степена преноса, у одређеном распону у сваком степену преноса. Значи, у обуци, наредба о повећању или смањењу брзине не значи и обавезну промену степена преноса.

Ручица мењача често причињава озбиљне потешкоће кандидату за возача у фази обуке, што је последица погрешне обуке на полигону. Грешка је у покушају кандидата за возача да научи распоред степена преноса, односно ход и положај ручице мењача гледајући очима (чулом вида) у ручицу мењача.



Зашто кандидат за возача не сме да гледа у ручицу мењача када мења степен преноса? Први и најважнији разлог је потреба да се чулом вида осматра пут и ближа околина пута, како би се на време учили сви учесници у саобраћају и саобраћајна сигнализација. Други разлог је потреба да се ход ручице мењача научи руком, тј. чулом додира, јер је ход ручице скривен, те као такав невидљив за чуло вида - око. Чуло вида је најважније и најјаче чуло, те као такво омета чуло додира. Ход ручице мењача за активирање сваког степена преноса треба научити чулом додира - руком, не гледајући у ручицу мењача (да бисмо искључили чуло вида). Кандидат за возача мора осетити руком када је ручица активирала сваки од степена преноса, или се налази у нултом положају када је мењач у празном ходу.



Како кандидат за возача треба да рукује ручицом мењача, показаће се на примеру „Фолксвагенових“ возила типа: „поло“ или „голф“ (распоред степена преноса код ових возила је исти). Нулти положај ручице мењача је између трећег и четвртог степена преноса. Како

утврдити да је ручица мењача у нултом положају? Ручицу мењача треба гурнути напред до краја. Добиће се први, трећи или пети степен преноса (ручица не може даље напред). Утврдити пробом колико се ручица може померати лево-десно, затим благо повући ручицу мењача уназад



и осетити руком (чулом додира), да се нешто десило (померио се зупчаник мењача). Ручица мењача у новом положају може се лако померати улево и удесно у ширем подручју. Када пустите ручицу, она је сада сигурно у нултом положају. За активирање првог степена преноса повући ручицу ка себи, благо до граничника, а затим уз граничник гурати ручицу напред. Тада ће се осетити да је активиран мењач и да ручица не може више напред - то је сигурно први степен преноса. Очи су све време усмерене ка спољашности возила. Не треба гледати ручицу мењача! Из првог у други степен преноса ручицу треба повући благо ка себи уз граничник и назад до краја. Из другог у трећи избацити из другог благим покретом напред, затим попустити ручицу. Ручица ће заузети нулти положај. Благим покретом гурнути ручицу напред, сада је активиран трећи степен преноса. Из трећег у четврти ручицу вући равно назад преко нултог положаја. За прелазак из четвртог у пети степен преноса, ручицу мењача лагано гурнути напред у нулти положај, померити је благо десно до граничника, а затим гурати ручицу напред уз граничник.

Степен за вожњу уназад активира се тако што се ручица из нултог положаја притиска на доле, затим повлачи ка себи до граничника, а онда гура напред. Код неких возила степен за вожњу уназад налази се на другом месту.

И код возила са аутоматским мењачем постоји ручица мењача. Са овом ручицом се бира режим рада аутоматског мењача. Рад са оваквом ручицом је много једноставнији и овде неће бити говора о детаљима.

### 12.1.5 Подешавање возила

Безбедно учешће у саобраћају са возилом умногоме зависи од добро подешеног седишта и других елемената који омогућавају успешно управљање возилом.

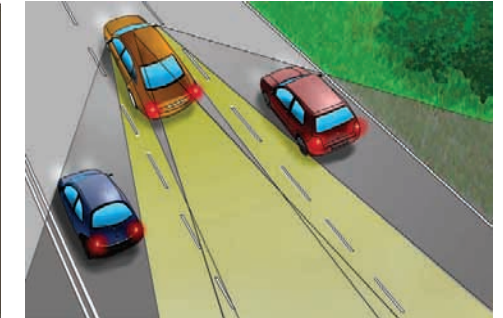
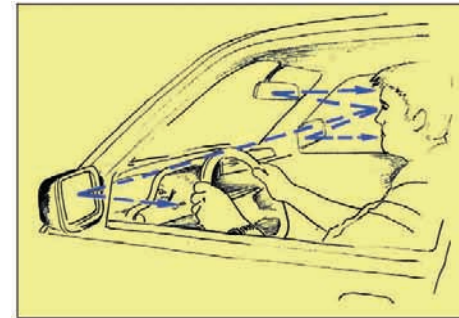
Приликом подешавања возила:

- активирана је паркирна кочница,
- мењач је у првом степену преноса или у степену за вожњу уназад.

Када су испуњени ови услови, приступа се подешавању возила и то на следећи начин:



1. подесити возачко седиште по висини и удаљености од точка управљача тако да кандидат за возача може да притисне папучу квачила до краја, а да му лева нога остане благо повијена у колену;
2. подесити наслон седишта за нормалан седећи положај, а наслон главе тако да буде у висини потиљка главе.
3. подесити возачка огледала;

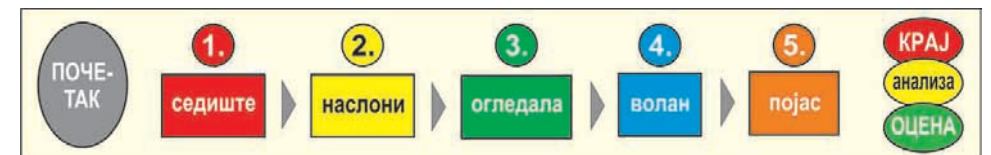


Унутрашње огледало се подешава тако да возач погледом, без померања главе, може лако да види простор иза себе (подједнако лево и десно), кроз задње ветробранско стакло. Спољашња огледала се подешавају тако да возач благим покретом главе види део простора поред и иза возила. Добро подешеним огледалима није могуће остварити потпун преглед простора иза и са стране возила. Наиме, увек постоје тзв. „мртви углови“, па је неопходно приликом осматрања иза возила погледати преко рамена лево и/или десно.

**Боље да жуља појас,  
него гипс!**

4. подесити точак управљача по висини и дубини;
5. везати сигурносни појас.

Овако подешено возило омогућава сигурно и безбедно учешће у саобраћају.



### 12.1.6 Стартовање мотора

Стартовање мотора се може вршити на више начина:

- контакт кључем,
- картицом,
- тастером и
- аутоматско стартовање мотора након његовог аутоматског искључења.

Овде ће бити објашњено стартовање мотора контакт кључем.

Постоје два случаја стартовања мотора:

- стартовање хладног и
- стартовање загрејаног мотора.

#### 12.1.6.1 Стартовање хладног мотора

Стартовање хладног мотора захтева активирање чока (ако није аутоматски), односно чекање да грејачи загреју цилиндри код дизел мотора.



Пре стартовања мотора подесити возило за безбедно управљање и:

- ручна кочница је активирана;
- мењач је у празном ходу.

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају како би се стекла навика осматрања!**

1. активирати чок помоћу ручице (ако није аутоматски) и притиснути папучу квачила до краја;  
*Притиском на папучу квачила возило се обезбеђује од нежељеног покретања (у случају да је мењач остао активиран у неком од степена преноса) и олакшава рад електропокретачу (зато што тада не окреће ниједан сноп зупчаника у мењачу). Ово је посебно*

*но важно код хладног мотора, јер се сноп зупчаника окреће у густом уљу, што представља непотребно, а озбиљно оптерећење за електропокретач.*

2. остварити контакт мотора са струјним колом. Окретањем кључа контакт браве у смеру казаљке на сату, укључују се контролне лампе; *Ако је реч о дизел мотору, треба сачекати да грејачи загреју коморе цилиндра (да се угаси контролна лампа грејача), пре активирања електропокретача.*
3. активирати електропокретач окретањем кључа контакт браве настављајући у истом смеру, чулом слуха контролисати рад електропокретача, констатовати да је мотор стартовао;
4. када је мотор стартовао, пустити кључ контакт браве, утврдити да је мењач у празном ходу и полако отпуштати папучу квачила.

Радња стартовања мотора је окончана.



Ако мотор не стартује за пет до десет секунди, поступак треба прекинути, а затим поновити након двадесетак секунди. Минут-два после стартовања мотора ручицу чока треба вратити у нулти положај. Мотор треба загревати око 2 - 3 минута у месту. Загревање је посебно важно код дизел мотора.

Код првих извођења радње сви кораци се посебно наглашавају и обављају одвојено. Касније, са увежбавањем, ови кораци ће се спајати у јединствене целине, тако да ће код увежбаних кандидата за возача бити нејасно дефинисане границе између ових корака.

Мотор се искључује окретањем кључа контакт браве у супротном смеру, односно прекидањем контакта мотора са струјним колом.

#### 12.1.6.2 Стартовање загрејаног мотора

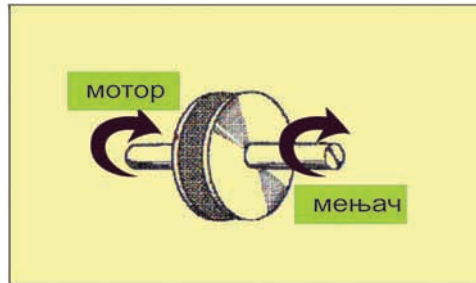
Код загрејаног мотора није неопходно активирати чок, а код дизел мотора не мора се чекати загревање цилиндара мотора. Остали кораци су једнаки.

### 12.1.7 Рад са квачилом

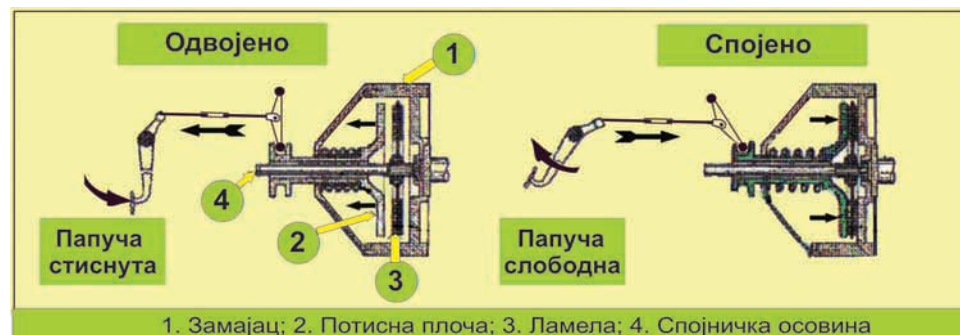
Покретање возила са места и бестрзајна промена степена преноса у току вожње, омогућена је уређајем возила које се назива квачило.

Квачило је уређај који остварује везу између мотора и мењача, омогућава бестрзајно покретање возила и промену степена преноса.

На скици је приказана суштина рада квачила. Плоча која је везана за мотор носи снагу мотора и обрће се обртном брзином мотора. Друга плоча је везана за мењач. Када су ове плоче раздвојене, снага мотора (а самим тим ни обртаји), се не преносе на мењач и зупчаници мењача мирују док је возило у стању мировања. Примицањем и наслањањем једне на другу плочу, трењем се снага и обртаји преносе са мотора на мењач. На почетку, због проклизавања, преноси се само део снаге и плоча везана за мењач почиње да се окреће, али мањом обртном брзином. Повећањем притиска једне плоче на другу, повећава се сила трења и све више смањује проклизавање. При довољном повећању силе притиска једне плоче на другу, долази до потпуног преноса снаге и обртне брзине мотора на мењач.



Рад квачила може се пластично објаснити помоћу дланова руку да би се осетио ефекат силе трења. Наиме, треба полако притискати један длан на други и истовремено покушавати једну руку обртати, а другу задржавати. Осетиће се да рука која се обрће, силом трења, почиње да обрће другу руку, као што то раде плоче са скице. То је принцип рада квачила.



Квачило се налази на замајцу мотора (1). Основни делови су: потисна плоча са опругама (2), ламела (3) и спојничка осовина мењача (4).

Притиснута папуча квачила стиска потисне опруге квачила и ослобађа ламелу. Пренос снаге и обртаја мотора не постоји. Када је отпуштена папуча квачила, плоче су спојене и мењач и мотор везани преко квачила. Ламела преко спојничке осовине преноси снагу и обртну брзину на мењач, а мењач је преносним механизмом повезан са точковима. На овај начин се снага и обртна брзина мотора, посредством квачила и мењача, преноси на погонске точкове возила.

Притиском папуче квачила (која је у кабини надхват леве ноге возача), одмичу се плоче и тако мотор раздваја од мењача. Тада је могуће активирати мењач, покренути возило без трзаја (постепеним попуштањем папуче квачила) и мењати степене преноса.

Квачило може бити у три основна стања:

- спојено - папуча квачила је отпуштена и остварена је веза између мотора и мењача;
- одвојено - папуча квачила је притиснута до краја, мотор је одвојен од мењача и омогућава промену степена преноса;
- „пола квачила“ - папуча квачила негде око половине хода, ламела делимично стиснута, проклизава између замајца и потисне плоче, остварен је делимичан пренос снаге мотора на мењач, чиме је омогућена функција квачила за бестрзајно покретање возила. „Пола квачила“ се користи и за кретање брзинама мањим од минималне за неки степен преноса, најчешће први или други, као и степен за вожњу уназад, и тако се омогућава веома споро кретање возила.

Прва два стања квачила су врло једноставна и лако се уче, док је стање „пола квачила“ сложено и захтева додатна објашњења инструктора вожње.

### 12.1.8 Постизање „пола квачила“ и враћање возила у неоптерећено стање

Постоји више теорија о постизању „пола квачила“. Овде ће бити изложен један од најсигурнијих начина. Пре почетка радње морају бити испуњени следећи услови:

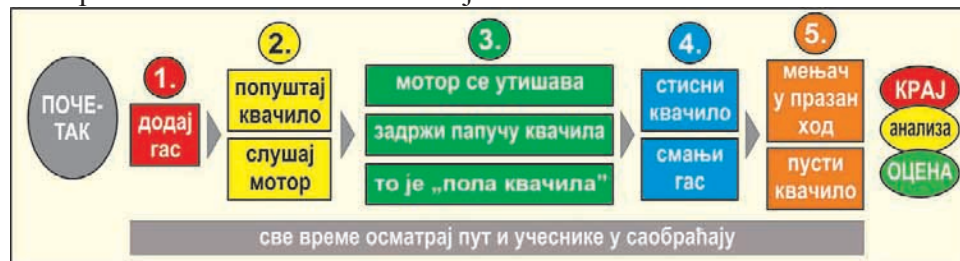
- мотор ради,
- ручна кочница је активирана,
- папуча квачила стиснута до краја и
- мењач је у првом степену преноса.



**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају како би се стекла навика осматрања!**

1. благо и мало повећати број обртаја мотора (притиском папуче гаса) и папучу гаса одржавати у истом положају (не мењати број обртаја);
2. полако попуштати папучу квачила и обратити пажњу на рад мотора (слушати мотор);  
*Уочити тренутак кад потисна плоча додирне ламелу и почне да је притиска. Тада се остварује делимичан пренос снаге мотора на мењач, мотор мења звук због оптерећења и смањења броја обртаја, а возило почиње да подрхтава.*
3. мотор се утишава, возило подрхтава, папучу квачила држати у тој позицији две до три секунде, то је „пола квачила“;  
*Ламела проклизава између замајца и потисне плоче и путем трења преноси део снаге мотора. Ако попустимо ручну кочницу, возило ће полако кренути напред. Ако притиснемо папучу квачила, ослободићемо ламелу и мотор ће се вратити на слободан рад без оптерећења.*
4. притиснути папучу квачила, мотор се враћа у неоптерећено стање, смањити гас;
5. ставити мењач у празан ход, пустити папучу квачила.

Проналажање “пола квачила” је окончано.



При првим извођењима радње треба посебно наглашавати сваки корак са потребним временским интервалима. Временске интервале између појединачних корака смањивати на разумну меру.

**12.1.9 Полазак са места на равном путу и заустављање возила**

Покретање возила са места је озбиљна радња. Покретање возила се обрађује у две фазе:

- прва фаза је поступно покретање возила са употребом ручне кочнице;
- друга фаза је покретање возила без употребе ручне кочнице.

**12.1.9.1 Поступно покретање возила на равном путу са употребом ручне кочнице**

Ова фаза подразумева строго придржавање свих предвиђених корака.

Возило је подешено за лагодно и успешно управљање:

- мотор је искључен,
- ручна кочница активирана,
- мењач је у празном ходу (нулти положај ручице мењача).

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају како би се стекла навика осматрања!**

1. стартовати мотор (подразумева радњу стартовања мотора, папуча квачила је стиснута до краја), активирати мењач у први степен преноса, осматрати пут и учеснике у саобраћају;
2. наћи „пола квачила“ (подразумева целу радњу проналажења „пола квачила“);
3. поново осмотрити учеснике у саобраћају, спустити ручну кочницу, возило је покренуто, прећи пар метара, пустити квачило до краја;
4. након двадесетак метара смањити гас, лагано стиснути папучу квачила до краја. (Ако кандидат није у могућности да на овај начин употреби кочницу, прва заустављања треба да обави инструктор са дуплом командом);
5. возило се зауставља.

Успешно је изведена радња кретања и заустављања.



Први део првог корака подразумева увежбану целу радњу „стартовања мотора“. Други корак обухвата увежбану радњу „пола квачила“. Трећи корак подразумева да ће се након покретања возило кретати до двадесетак метара пре него што се пређе на четврти корак. Возило се зауставља веома благим притиском радне кочнице.

Приликом увежбавања није неопходно сваки пут поново стартовати мотор (тако се само искључује део првог корака, а остали кораци остају непромењени).

Најједноставнији начин савладавања ове радње је да кандидат за возача сваки пут покреће возило тако што најпре нађе „пола квачила“ и држи папучу квачила у том положају, док возило не пређе неколико метара. При томе не би требало да помера папучу гаса. После неколико метара попушта квачило полако до краја и може лагано да повећава гас. Вожња на „пола квачила“ сваки наредни пут траје краће, док се не постигне почетно умеће, да кандидат за возача покреће возило са места без опасности да прекине рад мотора.

#### 12.1.9.2 Покретање возила на равном путу без употребе ручне кочнице

Друга фаза следи након што се увежба поступно покретање возила тако што се неки кораци елиминишу, а неки спајају или убрзавају.

У пракси се на равном путу возило покреће без употребе ручне кочнице.

Циљ увежбавања је да се при вежбању на равном путу без уздужног нагиба искључе први део првог и трећег корака (стартовање мотора и употреба ручне кочнице). Други корак („пола квачила“), треба да траје што је могуће краће, тако да се дође у фазу да се истовремено повећава гас и попушта квачило, а да возило већ у наредном тренутку (одмах) крене са места.

Ову радњу понављати до потпуног увежбавања, стицања умећа. Некад је пожељно да инструктор вожње помаже кандидату за возача при одржавању правца како му точак управљача не би одузимао пажњу.

#### 12.1.10 Покретање возила на путу са уздужним нагибом

Возило заустављено радном кочницом на путу са уздужним нагибом. Возило треба покренути уз нагиб вожњом унапред на следећи начин:

Радна кочница је и даље активирана:

1. активирати ручну кочницу до краја, лагано попуштати радну кочницу, погледом у страну закључити да возило стоји;
2. активирати мењач у први степен преноса, осматрати пут;
3. пронаћи „пола квачила“ са мало више гаса због успона, донети одлуку за кретање;
4. поново осматрити пут и учеснике у саобраћају, спуштати ручну кочницу;
5. возило је кренуло, наставити кретање.

Радња покретања возила на уздужном нагибу је завршена.



Код извођења ове радње може се десити да возило не крене одмах унапред, већ да крене уназад, стоји у месту или се угаси мотор. Ако је

**Тиха река брег рони!**

возило кренуло уназад, треба га зауставити ручном или радном кочницом. Цео поступак поновити. У случају да возило стоји у месту, папучу квачила лагано попустити још мало и мало повећати притисак на папучу гаса. У случају да је возило кренуло унапред, задржати папучу квачила у истом положају не померајући папучу гаса још неко време. Кад возило потпуно крене, попустити квачило до краја. У случају гашења мотора, поновити цео поступак. Тиме је окончана радња кретања на путу са уздужним нагибом.

Поступак покретања возила уназад уз нагиб је истоветан са поступком покретања возла унапред уз нагиб, с том разликом што се ручица мењача поставља у положај за вожњу уназад.

Поступак покретања возила низ нагиб је истоветан са поступком покретања возила на равном путу, с тим што је корак тражења „пола квачила“ једноставнији и краћи.

## 12.2 ПОСТУПАЊЕ ВОЗАЧА

### 12.2.1 Поступак при наиласку и проласку кроз раскрсницу

#### 12.2.1.1 Раскрсница путева исте важности

Како се препознаје раскрсница путева исте важности? Најлакше се препознаје када испред раскрснице постоји саобраћајни знак опасности **Укрићање путева исте важности**. Ако нема овог знака, а не постоји саобраћајни знак обавештења **Пут са првенством пролаза** нити постоје знакови изричите наредбе **Укрићање са путем са првенством пролаза** или **Обавезно заустављање**, тада треба очекивати да се прилази раскрсници путева исте важности. Ако се погледом улево и удесно на бочне путеве уочи наличје саобраћајних знакова **Укрићање са путем са првенством пролаза** или **Обавезно заустављање**, тада се не ради о раскрсници путева исте важности, него се у раскрсницу долази путем са првенством пролаза. Једино ова два знака се могу препознати са наличја, јер имају јединствен облик.



**Пролазак кроз сваку раскрсницу је сложен и опасан** поступак. Пролазак кроз раскрсницу без промене правца кретања (право) и скретањем се обрађује у оквиру ове теме. Због сложености поступак **проласка** кроз раскрсницу се обрађује у **две фазе**, и то:

1. фаза: **припрема за пролазак,**
2. фаза: **пролазак кроз раскрсницу.**

#### 1. фаза: Припрема за пролазак кроз раскрсницу

Возило се приближава раскрсници:

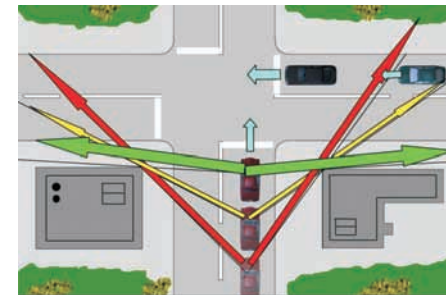
1. осмотри саобраћајну сигнализацију на раскрсници и закључити да је реч о раскрсници путева исте важности;

2. прилагођавати брзину кретања и обавестити учеснике у саобраћају у случају намере скретања;
3. извршити престројавање;
4. осмотрити бочни пут и учеснике у саобраћају на раскрсници и бочним путевима. Коначна потврда да је реч о раскрсници путева исте важности је ако нема саобраћајних знакова **Обавезно заустављање** и **Укрићање са путем са првенством пролаза** на путу којим се креће, као ни на бочном путу, који се лако уочавају са наличја;
5. још једном осмотрити учеснике у саобраћају ради коначне потврде, донети одлуку кога треба пропустити на основу права о првенству пролаза посебних возила, шинских возила и правила о првенству пролаза.

Овим је завршена фаза припреме за улазак у раскрсницу.



Возила која се налазе ближе раскрсници лако се уочавају, али треба уочити и остала возила, нарочито она која имају првенство пролаза, а која ће пристићи у раскрсницу у исто време када и возило којим се управља. За уочавање ових возила значајна је линија прегледности. То је место са кога се са сигурношћу могу уочити сви учесници у саобраћају који могу утицати на безбедност проласка кроз раскрсницу. Линија прегледности је место на путу са којег се лако могу уочити и учесници у саобраћају који су на бочном путу на таквој удаљености да ће пре, односно у исто време пристићи у раскрсницу.



Прва фаза мора бити завршена пре него што се наиђе на обележени пешачки прелаз, односно пре него што се уђе у раскрсницу.

У првој фази су донете одлуке кога све треба пропустити, а пре кога треба проћи кроз раскрсницу. Следи друга фаза.



Прво увежбавати проласке кроз раскрсницу са скретањем удесно јер је то најлакши случај, затим следи пролазак право и тек на крају пролазак кроз раскрсницу скретањем улево.

## 2. фаза: Пролазак кроз раскрсницу

Возило се налази испред пешачког прелаза на раскрсници, односно на линији прегледности.

Возач је донео одлуку које учеснике у саобраћају мора пропустити на раскрсници:

1. пропустити пешаке и бициклисте;
2. пропустити возила под пратњом, возила са првенством пролаза, трамвај и возила која долазе са десне стране, а секу путању кретања возила којим се управља;
3. проћи тачно утврђеном путањом;
4. пропустити бициклисте и пешаке при изласку из раскрснице.

Овим је радња завршена, следе оцена и анализа.



На раскрсницама путева исте важности треба обратити посебну пажњу на возила под пратњом, возила са првенством пролаза и на трамвај. Ова возила имају првенство пролаза у односу на остала возила без обзира са које стране долазила.

### 12.2.1.2 Раскрсница регулисана саобраћајним знаковима

Поступак проласка кроз раскрсницу је исти са проласком кроз раскрсницу регулисану правилом првенства пролаза у свим корацима осим код утврђивања првенства пролаза.

Према начину извођења и обавезама возача при проласку кроз раскрсницу регулисану саобраћајним знаковима, разликују се следећи случајеви (од најједноставнијег до најсложенијег):

- скретање удесно са пута са првенством пролаза;
- пролазак право задржавајући се на путу са првенством пролаза;
- скретање улево са пута са првенством пролаза;
- скретање десно са споредног на пут са првенством пролаза;
- пролазак право споредним путем;

- скретање улево са споредног на пут са првенством пролаза;
- пролазак кроз раскрсницу пружања пута са првенством пролаза из свих праваца са скретањем и проласком право кроз раскрсницу.

Саобраћајни знакови *Обавезно заустављање* и *Укритање са путем са првенством пролаза* изражавају исте обавезе по основу првенства пролаза, а разликују се по поступку при проласку кроз раскрсницу.

Саобраћајни знак *Обавезно заустављање* се поставља на раскрсници са лошом (закасном) прегледношћу, где се линија прегледности налази врло близу коловоза попречног (главног) пута. Возач са споредног пута нема могућности да, крећући се према раскрсници, са већег растојања види возила по главном путу. Да би својим возилом безбедно ушао на пут са првенством пролаза, возач мора зауставити своје возило на линији прегледности и добро осмотри пут. Кад се стекну сви потребни услови, безбедно ући на раскрсницу и наставити кретање у жељеном правцу.



Саобраћајни знак *Укритање са путем са првенством пролаза* се поставља на споредне путеве са добром (раном) прегледношћу. Возач возила има простора и времена да сагледа пут са првенством пролаза и донесе праву одлуку о безбедном проласку кроз раскрсницу. Возач својим возилом

може проћи без заустављања ако нема других учесника у саобраћају које мора пропустити. Возач ће на време зауставити своје возило ако има возила по путу са првенством пролаза која мора пропустити, односно других учесника у саобраћају.

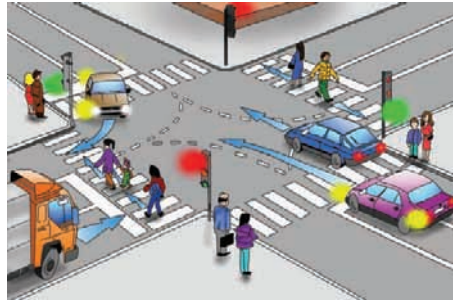
**Пример:** Оба возача морају пропустити мотоцикл по путу са првенством пролаза. Возач црвеног возила на раскрсници скреће улево и обавезан је уступити првенство пролаза плавом возилу јер то возило долази из супротног смера и не мења правац кретања, применом правила десне стране.

### 12.2.1.3 Раскрсница регулисана светлосним саобраћајним знаковима

Поступак проласка кроз раскрсницу је исти у свим корацима као и код раскрснице путева исте важности и раскрснице регулисане саобраћајним знаковима, осим код утврђивања првенства пролаза.

Возач возила који на уласку у раскрсницу види зелено светло у облику круга, има слободан пролаз уз поштовање правила о првенству пролаза.

Возачи возила који на уласку у раскрсницу виде црвено светло у облику круга, имају забрањен пролаз кроз раскрсницу.



**Пример:** Слободан пролаз имају сва путничка возила и пешаци који се крећу по правцу који је означен зеленим светлом. Обавеза возача који скрећу на раскрсници је да пропусте пешаке који прелазе преко бочног пута на који они наилазе. Возач љубичастог возила на раскрсници

скреће улево и мора пропустити возило из супротног смера које скреће удесно, на основу правила о првенству пролаза (правило десне стране).

Забрањен пролаз је за теретно возило и пешаке који желе да пређу коловоз по правцу који је означен црвеним светлом.

Возачи возила који на раскрсници виде црвено светло у облику круга и додатно зелено у облику стрелице, имају условно право проласка кроз раскрсницу.



**Пример:** Возачи плавог и зеленог путничког возила имају зелено светло, што значи слободан пролаз и могу слободно да прођу кроз раскрсницу. Возач браон возила има црвено светло и додатну стрелицу зелене боје за право. Он може проћи кроз раскрсницу након проласка плавог возила, не чекајући промену знака на семафору.



**Пример:** На овој раскрсници слободан пролаз имају зелено и браон возило и пешак који прелази коловоз у истом правцу. Плаво возило које иде право и које скреће улево, имају забрањен пролаз и морају чекати промену знака (светла). Плаво возило које скреће удесно може проћи раскрсницу након проласка зеленог возила не чекајући промену знака,

јер има условно зелено светло за скретање удесно (уз претходно пропуштање пешака).

Возачи возила који изнад саобраћајне траке којом улазе у раскрсницу виде црвено светло са стрелицом црне боје, имају забрањен улазак у раскрсницу.

Возачи возила који изнад саобраћајне траке којом улазе у раскрсницу виде зелено светло у облику стрелице на тамној подлози, имају слободан пролазак кроз раскрсницу.



**Пример:** Возачу зеленог путничког возила је забрањен улазак у раскрсницу, као и возачима по попречном правцу који имају црвено светло у облику круга. Возачи црвеног и плавог возила који иду право кроз раскрсницу имају слободан пролаз.

Пешаци који на семафору за пешаке виде упаљено зелено светло у облику фигуре пешака у стању кретања на тамној подлози, имају слободан пролаз.

На овој слици сви пешаци имају слободан пролаз.

#### 12.2.1.4 Раскрсница регулисана знацима и наредбама које даје овлашћено лице

Учесници у саобраћају дужни су да поступају према знацима, односно наредбама које дају полицијски службеници и кад тиме одступају од светлосног саобраћајног знака, или другог саобраћајног знака, или правила саобраћаја.

Полицајац на раскрсници регулише саобраћај положајем тела и рукама.

#### 12.2.1.5 Раскрсница са кружним током саобраћаја

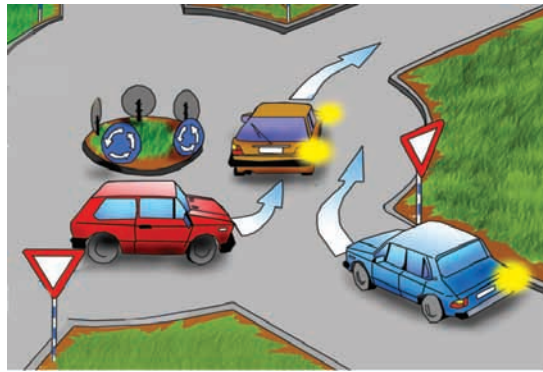
По правилу, за поступак проласка кроз раскрсницу са кружним током саобраћаја важе сва основна правила саобраћаја и саобраћајна сигнализација постављена на њима уз извесне специфичности. Специфичности поступка проласка кроз раскрсницу са кружним током саобраћаја могу се сагледати на следећим типовима (конструктивним особинама) раскрсница и то:

- раскрсница са једном саобраћајном траком у кружном току;
- раскрсница са две саобраћајне траке у кружном току и

- раскрсница са три и више саобраћајних трака у кружном току.

Комбинацијом правила понашања на овим раскрсницама омогућава се правилно понашање и на осталим раскрсницама са кружним током саобраћаја, које не испуњавају овде тачно утврђене услове.

**а) Поступак проласка кроз раскрсницу са кружним током саобраћаја са једном саобраћајном траком у кружном току**



На оваквој раскрсници по правилу су и прилазни путеви са једном саобраћајном траком за сваки смер, осим у случају да је неки од путева једносмеран.

Поступак припреме за улазак у раскрсницу је истоветан са поступком припреме за раскрснице регулисане саобраћајним знаковима за прилазак на раскрсницу са споредног пута.

Регулисање саобраћаја на раскрсницама са кружним током саобраћаја правилом о првенству пролаза (правило десне стране), се избегава због честе појаве закрчења саобраћаја. Закрчење саобраћаја у раскрсници настаје сталним приливом возила са десне стране у односу на возила у кружном току. У новије време регулисање саобраћаја правилом о првенству пролаза на раскрсницама са кружним током саобраћаја се напушта, те због тога овде о таквим раскрсницама неће бити више речи.

**Раскрсница је регулисана саобраћајним знаковима тако да возила у кружном току имају првенство пролаза.**

Возило прилази обележеном пешачком прелазу, на прилазу кружном току:

- укључен је десни показивач правца ако ће се из раскрснице изаћи на првом следећем путу,
  - није укључен ниједан показивач правца ако се улази даље у кружни ток саобраћаја.
1. пропустити пешаке и бициклисте;
  2. пропустити возила у кружном току, ући у кружни ток;
  3. укључити десни показивач при проласку поред прилазног пута који претходи путу на коме ће се напустити раскрсница:

*Зашто укључивати десни показивач и чему он служи? Овај показивач исказује намеру возача да ће на следећем путу напустити раскрсницу са кружним током саобраћаја, те ће возач који долази истим прилазним путем разумети да не треба да пропушта возило које излази из раскрснице, јер ће се својим возилима мимоићи непосредно на уласку, односно изласку из раскрснице.*

4. пропустити пешаке и бициклисте;
5. изаћи из раскрснице.

Радња проласка кроз раскрсницу са кружним током је завршена.



**НАПОМЕНА:** Уколико се возилом излази на првом (суседном) излазу из кружне раскрснице (скретање удесно), тада не постоји 3. корак јер је десни показивач већ био укључен пре уласка у раскрсницу.

**б) Поступак проласка кроз раскрсницу са кружним током саобраћаја са две саобраћајне траке у кружном току**



Овде ће се разматрати раскрснице које имају две саобраћајне траке у кружном току, по две саобраћајне траке за улазак и две саобраћајне траке за излазак из раскрснице са кружним током саобраћаја.

Раскрсница се регулише вертикалном и хоризонталном сигнализацијом тако да је сваки прилазни пут споредан у односу на кружни ток.

**Напомена:** Хоризонтална сигнализација би морала бити стабилна (да је израђена од стабилних материјала који се не бришу током употребе), како би опомињала возаче да се строго крећу саобраћајном траком коју су по саобраћајним правилима и саобраћајној сигнализацији изабрали за своје кретање.



**в) Пролазак скретањем удесно кроз раскрсницу регулисану саобраћајним знаковима, тако да возила у кружном току имају првенство пролаза**

Поступак скретања удесно, односно излазак из кружне раскрснице на првом (суседном) излазу, је исти као и код раскрснице са једном саобраћајном траком у кружном току. Возач при скретању удесно користи крајњу десну (спољну) саобраћајну траку кружног тока.

**г) Поступак проласка право скретањем улево и полукружно окретање**

Возило прилази раскрсници (обележеном пешачком прелазу) на прилазном путу:

- на возилу које улази даље у кружни ток саобраћаја није укључен ниједан показивач правца,
- возач се својим возилом престројио на леву саобраћајну траку у смеру кретања, односно према постојећој саобраћајној сигнализацији.

1. пропустити пешаке на пешачком прелазу, бициклисте и возила која се крећу саобраћајним тракама кружног тока;
2. у раскрсници се престројити тако да се заузме лева (унутрашња) саобраћајна трака кружног тока;
3. при проласку поред излаза који претходи излазу на коме ће се напустити раскрсница, укључити десни показивач и извршити припрему за излазак из раскрснице на леву саобраћајну траку излазног пута;

*Зашто укључивати десни показивач и чему он служи? Овај показивач правца исказује намеру возача да ће на следећем путу напустити раскрсницу са кружним током саобраћаја, те ће возач који долази истим прилазним путем разумети да не треба да пропушта то возило које излази из раскрснице, јер ће се својим возилима мимоићи непосредно на уласку, односно изласку из раскрснице.*

*Зашто излазити левом траком из раскрснице? Овим начином се повећава безбедност и проток возила кроз раскрсницу. Истовремено излазе из раскрснице возила из кружног тока и возила која скрећу удесно, свако својом саобраћајном траком.*

4. пропустити пешаке на пешачком прелазу и бициклисте;
5. изаћи из раскрснице у леву саобраћајну траку.

Радња проласка кроз раскрсницу са кружним ток је завршена.



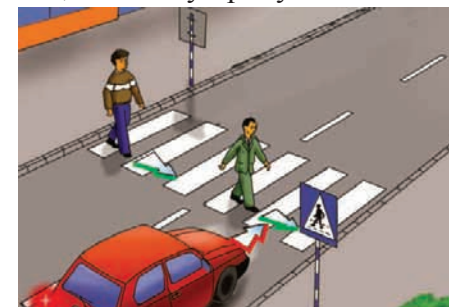
На оваквим раскрсницама, ако постоји неуједначеност интензитета саобраћаја, могуће је саобраћајном сигнализацијом одобрити улазак у раскрсницу за кретање право, десном саобраћајном траком. Тада ће се возило које иде право све време кретати спољном (десном) траком кружног тока. Возила која на оваквој раскрсници скрећу десно, морају пропустити возила која се крећу спољном траком кружног тока.

**д) Поступак проласка кроз раскрсницу са кружним током саобраћаја са три и више саобраћајних трака у кружном току**

Поступак проласка кроз раскрснице са три и више саобраћајних трака у кружном току захтева заузимање најповољније саобраћајне траке при уласку у раскрсницу са кружним током саобраћаја, тако да се најповољнијом путањом дође до пута којим ће се напустити раскрсница. Промена саобраћајних трака у кружном току подразумева поштовање правила о промени саобраћајних трака на путу са више саобраћајних трака. Правила која важе за раскрснице са кружним током саобраћаја које имају једну, односно две саобраћајне траке у кружном току, примењују се и на овим раскрсницама.

**12.3 ПОСТУПАК ПРИЛАСКА И ПРЕЛАСКА ПРЕКО ПЕШАЧКОГ ПРЕЛАЗА**

Возач је дужан да обрати пажњу на пешаке који се налазе на коловозу, или ступају на коловоз, или исказују намеру да ће ступити на коловоз, а обавезу пропуштања на обележеном пешачком прелазу.



На делу пута на коме се крећу деца или су постављени саобраћајни знакови о учешћу деце у саобраћају, возач је дужан да вози са нарочитом опрезношћу тако да може благовремено да заустави возило. Возач има посебну обавезу према слепим, старијим и немоћним лицима.

Пешачки прелаз је означени део коловоза намењен за прелазак пешака преко коловоза.

Пешачки прелаз може бити:

- на раскрсници или
- на путу ван раскрснице.

Саобраћај на пешачком прелазу може бити регулисан:

- знацима овлашћеног лица;
- светлосним саобраћајним знаковима;
- саобраћајним знаковима и
- ознакама на коловозу.

Безбедан прелазак преко обележеног пешачког прелаза постиже се успостављањем комуникације са пешацима који се налазе на пешачком прелазу, односно у близини прелаза. Ова комуникација се остварује смањењем брзине кретања, заустављањем возила испред прелаза и погледом у правцу пешака како би му се дало до знања да је уочен и да ће бити пропуштен. Возач не сме рукама или на неки други начин показивати пешаку да може прећи преко пешачког прелаза, јер возач не може да сагледа све учеснике у саобраћају који могу угрозити безбедност пешака. Возач мора омогућити пешаку да самостално донесе закључак и одлуку да је прелазак преко пешачког прелаз за њега безбедан.

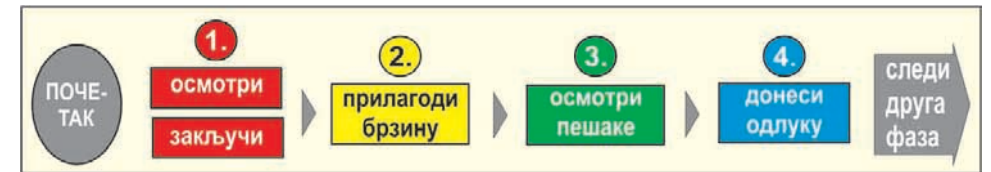


зивати пешаку да може прећи преко пешачког прелаза, јер возач не може да сагледа све учеснике у саобраћају који могу угрозити безбедност пешака. Возач мора омогућити пешаку да самостално донесе закључак и одлуку да је прелазак преко пешачког прелаз за њега безбедан.

### 1. фаза: Припрема за прелазак преко пешачког прелаз

Возило се приближава пешачком прелазу. Налази се на довољном одстојању од пешачког прелаз за уверавање у могућност безбедног преласка:

1. правовремено уочити пешачки прелаз, посебно саобраћајну сигнализацију и утврдити где се тачно налази пешачки прелаз;
  2. прилагодити брзину кретања;
  3. уочити и пажљиво пратити пешаке на пешачком прелазу и у близини прелаз, посебно обратити пажњу на децу, старија и инвалидна лица;
  4. донети одлуку које пешаке треба пропустити.
- Овим је прва фаза завршена.



### 2. фаза: Прелазак преко пешачког прелаз

Возило се налази испред пешачког прелаз. Налази се на довољном одстојању од пешачког прелаз за уверавање у могућност безбедног преласка:

1. пропустити пешаке;
2. прећи преко пешачког прелаз прилагођеном брзином кретања;
3. наставити кретање коловозом.

Овим је радња завршена, следе оцена и анализа.



## 12.4 ПОСТУПАК ПРЕЛАСКА ПРЕКО ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ

Разликују се два случаја регулисања прелаз пута преко железничке пруге, те постоји и два поступка преласка. Ови поступци се разликују само у начину уверавања у могућност преласка преко железничке пруге.

### 12.4.1 Поступак преласка преко железничке пруге регулисан саобраћајним знаковима

На овом прелазу не постоје браници или полубраници, него је прелаз регулисан саобраћајним знаковима. Ово значи да се возач мора добро уверити да ли наилази воз, те га мора пропустити или може прећи пругу без заустављања.

**Не јуначите се!!!  
То није возић из детињства!!!**

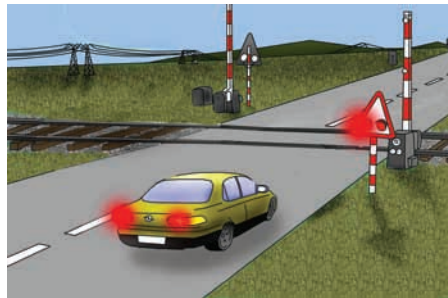
Возило се приближава прелазу пута преко железничке пруге. Налази се на довољном одстојању од прелаз за уверавање у могућност безбедног преласка преко пруге:

1. осмотри саобраћајну сигнализацију за прелаз пута преко железничке пруге и утврдити где се тачно налази и какав је прелаз, и прилагодити брзину кретања;
  2. осмотри пругу погледом лево и десно, одлучити о преласку ако нема воза или након проласка воза;
  3. пропустити воз ако наилази;
  4. прећи преко прелаза и наставити кретање коловозом.
- Овим је радња завршена.



#### 12.4.2 Поступак преласка преко железничке пруге регулисан браницима или полубраницима

Поступак преласка преко железничке пруге са браницима или полубраницима је сличан и нешто једноставнији, односно сигурнији јер светлосни или звучни саобраћајни знакови, као и браници или полубраници, обавештавају да воз наилази или пролази.



Разлика у поступку у односу на прелазак преко пруге је у другом кораку, тако да се прате светлосни саобраћајни знакови и спуштање браника или полубраника. Ако се дају саобраћајни знакови и браници или полубраници се спуштају, односно већ су спуштени, то је знак да наилази воз. У том случају зауставити возило испред знака, односно браника, и сачекати пролазак воза. Остали кораци су потпуно идентични.

**И кад некуд журиш,  
не смеш да зажмуриш!!!**

Разлика у поступку у односу на прелазак преко пруге је у другом кораку, тако да се прате светлосни саобраћајни знакови и спуштање браника или полубраника. Ако се дају саобраћајни знакови и браници или полубраници се спуштају, односно већ су спуштени, то је знак да наилази воз. У том случају зауставити возило испред знака, односно браника, и сачекати пролазак воза. Остали кораци су потпуно идентични.

#### 12.5 ПРОЛАЗАК КРОЗ ТУНЕЛ

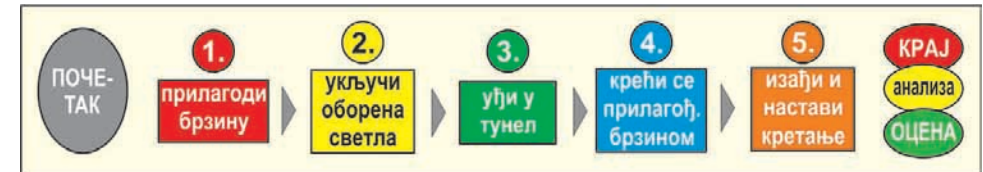
Након уоченог саобраћајног знака опасности који упозорава на улазак у тунел, возач мора:

1. смањити брзину како би је прилагодио возњи у тунелу;
2. укључити оборена светла ако већ нису укључена;

3. ући у тунел;
4. кретати се прилагођеном брзином кретања условима у тунелу;
5. по изласку наставити кретање прилагођеном брзином.

Дању при изласку из слабо осветљеног тунела наставити кретање прилагођеном (смањеном) брзином кретања, како би се очи прилагоди-ле на нове услове јаког дневног светла.

Поступак проласка кроз тунел је завршен.



#### 12.6 ПОСТУПАК ВОЖЊЕ У УСЛОВИМА СМАЊЕНЕ ВИДЉИВОСТИ

Услови смањене видљивости су услови у којима је видљивост мања од 200 m на путу изван насеља, односно 100 m на путу у насељу.

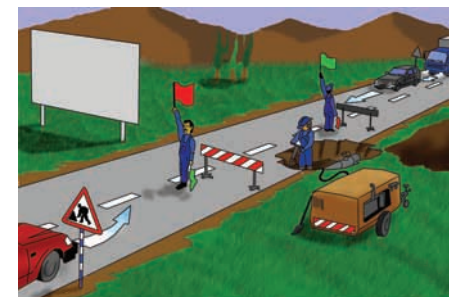
Смањена видљивост постоји у следећим случајевима:

- ноћу,
- приликом падавина (велика киша и јак снег),
- јаке магле и
- густог дима.

У условима смањене видљивости најпре треба прилагодити брзину кретања тако што је видљивост мања, смањење брзине је веће, тј. брзина кретања ја мања. Возити са знатно појачаном пажњом.

У условима веома густе магле, односно веома мале видљивости, укључити све показиваче правца.

#### 12.7 ПОСТУПАК ВОЖЊЕ ПРИ КРЕТАЊУ ПУТЕМ НА КОЈЕМ СЕ ИЗВОДЕ РАДОВИ



Приликом извођења радова на путу организација која изводи радове и управљач пута су обавезни да регулишу саобраћај постављањем одговарајуће прописане сигнализације. Возачи и остали учесници у саобраћају дужни су да поступају

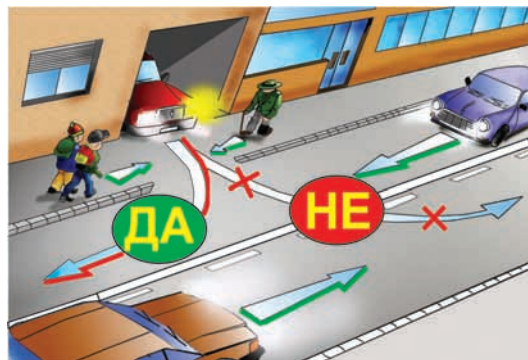


према постављеној саобраћајној сигнализацији и да поштују наредбе овлашћених лица. У случајевима када је то неопходно, извршиће се наизменично пропуштање возила.

Приликом извођења радова на путу у случају онемогућеног мимоилажења врши се регулисање саобраћаја од стране овлашћених лица или светлосном саобраћајном сигнализацијом.

**Пример:** На деоници пута са јачим интензитетом саобраћаја за време извођења радова на једној од саобраћајних трака неопходно је обезбедити мимоилажење регулисањем саобраћаја. Мимоилажење се регулише светлосним саобраћајним знаковима или то раде овлашћена лица помоћу заставица или табли.

## 12.8 ПОСТУПАК УКЉУЧИВАЊА ВОЗИЛА У САОБРАЋАЈ



Укључивање возилом у саобраћај треба, по правилу, изводити вожњом унапред. Укључивање вожњом унапред се обезбеђује повољним избором начина паркирања возила (паркирање уназад). Укључивање вожњом уназад је небезбедно и некомфорно због слабије прегледности и управљивости.

Ово је посебно изражено у условима интензивног саобраћаја, односно саобраћаја брзих возила, па би га требало избегавати.

Приликом укључивања возилом у саобраћај морају се поштовати правила саобраћаја и саобраћајна сигнализација. **На пример:** Возач црвеног возила не сме се укључити у саобраћај скретањем улево, јер тиме прелази преко удвојене уздужне линије од којих је прва неиспрекидана.

**Паркирај своје возило тако да се после укључиш лако!**

### 12.8.1 Укључивање возила у саобраћај са површине ван коловоза пута

Возило се налази у дворишту, на паркингу или другом месту ван коловоза пута:

- мотор ради,
- папуча квачила притиснута до краја,

- мењач се налази у првом степену преноса и
- активирана радна кочница.

1. осматрати пут погледом улево и удесно да би се видело има ли могућности да се возило укључи у саобраћај. Кад се стекну услови за безбедно укључивање, направити план о укључивању;
2. обавестити учеснике у саобраћају о намери укључивања одговарајућим показивачем правца;
3. пропустити пешаке, бицикле и друга возила чија се путања пресеца при укључивању у саобраћај;
4. пустити (деактивирати) радну кочницу, покренути возило, наићи на коловоз првим степеном преноса и наставити кретање: Приликом укључивања треба заузети правилан положај на коловозу, а затим повећавати брзину (уз одговарајућу промену степена преноса) кретања до жељене, односно дозвољене;
5. искључити показивач правца: Не сме се журити са искључивањем показивача правца.

Радња укључивања у саобраћај је завршена.



### 12.8.2 Укључивање возила у саобраћај са коловоза пута

Покретање возила које је било заустављено или паркирано на јавном путу сматра се укључивањем возила у саобраћај.



Возач је дужан да пажљиво приђе возилу, да осмотри и схвати саобраћајну ситуацију, а посебно растојање и брзину наилазећих возила. Возач ће прићи вратима, отворити их и ући у возило само ако то може урадити без угрожавања и ометања других учесника у саобраћају.

Како се укључити возилом у саобраћај са коловоза?

Возило стоји уз десну ивицу коловоза:

- мотор је укључен,
- мењач је у првом степену преноса,
- папуча квачила притиснута до краја и
- по потреби активирати ручну кочницу.

1. осмотри пут погледом напред, а затим уназад преко унутрашњег и спољних огледала и погледом преко рамена. Након пропуштања свих учесника у саобраћају, донети одлуку о укључивању возила у саобраћај;
2. обавестити учеснике у саобраћају о намери укључивања возила у саобраћај:



Укључити леви показивач правца, непрекидно осматрајући пут (погледом унапред кроз ветробранско стакло и уназад помоћу огледала и преко левог рамена) и уверити се да су остали учесници у саобраћају схватили намеру (комуникација са осталим учесницима у саобраћају);

3. покренути возило, наставити кретање, возилом заузети правилан положај на коловозу, повећавати брзину кретања возила уз одговарајуће промене степена преноса;
4. искључити показивач правца.

Овим је укључивање возила у саобраћај окончано.



**Напомена:** При укључивању са коловоза након паркирања у једносмерној улици уз леву ивицу коловоза, осматрање уназад се врши помоћу десног огледала и погледом преко десног рамена.

## 12.9 ИСКЉУЧИВАЊЕ ИЗ САОБРАЋАЈА

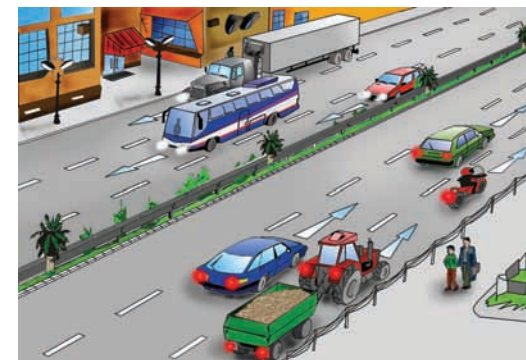
Искључивање из саобраћаја се изводи наиласком на површину на којој се не обавља јавни саобраћај, односно заустављањем или паркирањем возила на коловозу или паркинг простору.

## 12.10 КРЕТАЊЕ ВОЗИЛОМ УНАПРЕД

Возилом се креће уз десну ивицу саобраћајне траке на безбедном одстојању како не би угрозили своју и безбедност осталих учесника у саобраћају. Вожња унапред на путевима је дефинисана правилима саобраћаја, саобраћајном сигнализацијом и знацима и наредбама овлашћеног лица.

На путевима са више саобраћајних трака за кретање возила у истом смеру указује се потреба за промену саобраћајне траке.

## 12.11 ПОСТУПАК ПРОМЕНЕ САОБРАЋАЈНЕ ТРАКЕ НА ПУТЕВИМА СА ВИШЕ САОБРАЋАЈНИХ ТРАКА У ИСТОМ СМЕРУ



За време кретања возила путевима са две или више саобраћајних трака за кретање у истом смеру, треба обратити посебну пажњу на промену саобраћајне траке. Ова обавеза стоји и у случају када се пут дели на више саобраћајних трака непосредно испред раскрснице ради престројавања возила.

Овде разликујемо два случаја:

- прелазак возила у прву леву саобраћајну траку и
- прелазак возила у прву десну саобраћајну траку.

Померање преко више трака се изводи поступно, не препоручује се прелазак преко више саобраћајних трака у једном потезу.

Од свих саобраћајних незгода у Београду, 13 % чине незгоде "налетања" при промени траке и наглом кочењу.

**Не мењајте траку без праве потребе, тиме чувате друге и самог себе!**



### 12.11.1 Поступак преласка у прву десну саобраћајну траку

Возило се креће средњом или крајњом левом саобраћајном траком на путу са више саобраћајних трака за кретање возила у истом смеру:

1. осмотри саобраћајну траку на коју се прелази помоћу унутрашњег и спољних огледала (десног), затим погледом бочно (десно), преко рамена, утврдити могућност безбедног преласка у десну траку и донети одлуку о почетку извођења радње;
2. укључити десни показивач правца;
3. прећи у прву десну траку благим померањем возила;
4. искључити показивач правца.

Овим је радња завршена.



Кретање саобраћајном траком која није крајња десна опасно је због навике већине возача да се крећу крајњом десном саобраћајном траком у смеру кретања. За њих не представља проблем прелазак у леву саобраћајну траку. Међутим, ако се нађу у саобраћајној траци која није крајња десна, вожња у тој траци и прелазак у десну траку веома је опасан по њих саме, али и возаче који се крећу том траком. Они су стекли навiku да са њихове десне стране нема никога, јер се углавном крећу путевима са једном саобраћајном траком за кретање возила у истом смеру, те ће стога заборавити на обавезу да осматрају и увере се да ли је десна трака слободна.

### 12.11.2 Поступак преласка возила у прву леву саобраћајну траку

Поступак преласка возила у прву леву саобраћајну траку се разликује у првом кораку где се осматра лева саобраћајна трака и у другом кораку где се укључује леви показивач.

### 12.11.3 Коришћење саобраћајне траке за за успорење и убрзавање

При уласку на аутопут обавезно је користити саобраћајне траке за убрзавање. Возач својим возилом долази прикључним путем до аутопута и при томе наилази на саобраћајну траку за убрзавање. Овом траком ће се кретати док не убрза своје возило, а затим према правилима за прелазак у леву саобраћајну траку прећи на возну траку аутопута.

Приликом изласка из саобраћаја на аутопуту возач мора користити саобраћајну траку за успорење. При приласку месту изласка возач мења саобраћајну траку преласком у десну траку, односно у траку за успорење, и тада прилагођава (смањује) брзину кретања за наилазак на излазни пут.

Возач мора користити саобраћајне траке за убрзавање и успорење и на другим путевима ако су исте изграђене на том путу на местима преласка на други пут.

## 12.12 ПОСТУПАК ВОЖЊЕ УНАЗАД

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају!**



Возилом се може кретати уназад изузетно и на веома кратком делу пута, уз максималан опрез. При томе се возило креће уназад десном страном, односно истом путањом којом је и дошло вожњом унапред пре заустављања. Вожња уназад се обавља малом брзином кретања степеном за вожњу

уназад, а често и на „пола квачила“. Посебно је опасно јер кандидат за возача при оваквом кретању има смањену прегледност и оријентацију.

Кандидат за возача треба да заузме правилан положај тела и руку тако што тело благо закрене удесно, главу окрене уназад, десну руку пребаци преко наслона седишта ради растерећења кичме, а леву руку држи на точку управљача на „12 сати“. Кандидат за возача осматра пут иза возила кроз задње ветробранско стакло, а повремено осматра пут погледом бочно кроз задња стакла. Ако возилом треба скретати, десна рука иде на точак управљача, а тело остаје у истом положају.

Код возила која имају квалитетније постављена огледала, простор иза возила може се осматрати и помоћу огледала у комбинацији са непосредним осматрањем преко рамена. Када се вози уназад помоћу огледала не треба закретати тело на седишту нити десну руку подизати на наслон седишта. Кандидат мора гледати у сва три огледала тако да му поглед на једно од њих не траје више од 1 до 2 секунде, осим у случају да је извесно да се само на једном огледалу види препрека коју тре-



ба избећи. За време вожње уназад треба повремено гледати и кретање предњег дела возила кроз предње ветробранско стакло.

Посебан проблем је оријентација при кретању уназад, у смислу шта је у овом случају лево, а шта десно, односно како окретати точак управљача да би се кретали улево или удесно. За кретање улево точак управљача треба окретати улево (супротно казаљци на сату), а за кретање удесно и точак управљача се окреће удесно (у смеру казаљке на сату). Да би кандидат за возача ово схватио, неопходно је довести га у ситуацију да сам схвати начин управљања возилом при кретању уназад методом покушаја и погрешки, што мањим брзинама, на ширем простору.

При првим померањима возила са правца кретања вожњом уназад, посебан проблем представља „илузија одзива”.

Окретање точка управљача при вожњи унапред закреће предње точкове и одмах се уочава померање предњег дела возила у смеру окретања точка управљача. Код вожње уназад то није случај, јер су сада управљачки точкови назад у односу на смер кретања, односно на супротној страни од погледа кандидата. Кандидат тешко уочава померање задњег дела возила у жељеном смеру, јер одзив није јасно видљив на први поглед. Ова појава „илузије одзива” изненађује кандидата за возача, јер је очекивао да возило јасно реагује, истовремено са почетком окретања точка управљача. Кандидат долази у забуну због изостанка “очигледног” померања задњег дела возила и почиње неконтролисано да окреће точак управљача. У овом случају инструктор вожње објашњава кандидату за возача да након окретања точка управљача у одређеном смеру, мора сачекати како би уочио померање возила. Тако ће, уз помоћ инструктора вожње и сагледавањем својих грешака, коначно схватити како се управља возилом уназад.

Одржавање правца кретања подразумева корекцију правца на основу опажања кандидата за возача и уз помоћ инструктора вожње. Временом ће се смањивати помоћ инструктора вожње, тако да ће кандидат за возача сам покушавати и сам доносити закључке о правом смеру окретања точка управљача.

Када се овако схвати вожња уназад, треба је увежбавати паркирањем возила уназад и полукружним окретањем возила са маневром.

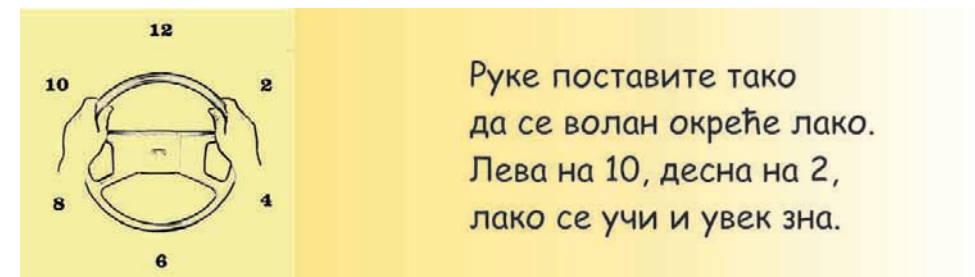
### 12.13 ПОСТУПАК ПОМЕРАЊА ВОЗИЛА СА ПРАВЦА КРЕТАЊА

Померање возила са правца кретања може бити блаже, и то приликом вожње по благим кривинама и неопходних померања по коловозу.

зу. Веће померање возила са правца кретања је при скретању, вожњи у оштрим кривинама, полукружном окретању, паркирању итд.

Ако се точак управљача помера у смеру казаљке на сату (удесно), возило ће се кретати удесно и, обрнуто, ако се помера супротно од казаљке на сату, односно улево, и возило ће се кретати улево. Ово изгледа веома једноставно, али у пракси није тако. Потешкоћа је како оценити којом брзином окретати точак управљача и када почети, односно када завршити са окретањем точка управљача.

Основни положај руку на точку управљача подразумева да је лева рука на „10 сати“, а десна на „2 сата“.

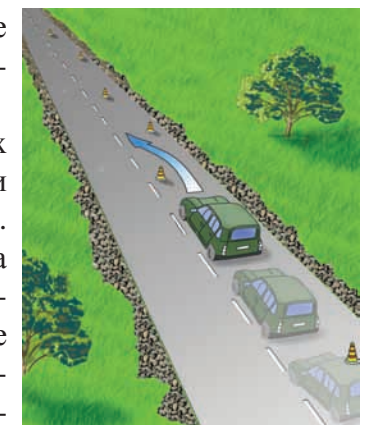


Постоји више начина да се ово увежба. Овде ће бити речи само о две нове методе, и то: метод избегавања препрека и метод брзог окретања точка управљача.

#### 12.13.1 Метод избегавања препрека

Овај метод служи за мало померање возила. На коловоз се постави десетак гумених чуњева (може и пластичне боце са мало воде), на различитој удаљености од ивице, дуж пута.

Возач треба да избегава чуњеве, а ако их евентуално обори или гази, то ће му дати информацију куда се крећу точкови возила. Овај метод омогућава благо померање возила (скретање са правца) са малим и спорим покретањем точка управљача, тако да се руке не померају по точку управљача. Окретање точка управљача мора бити лагано. Руке не треба померати по точку управљача. Рука која иде доле не би требала прећи „8 сати”, односно „4 сата”, а рука која иде горе не би требала проћи “12 сати”. Возило се креће по целој ширини



коловоза како би избегавало препреке, а да не дође сувише близу ивице коловоза. Возило, у току ове вежбе, не би смело доћи близу ивице пута тако да кандидат мора нагло да okreће точак управљача у супротном смеру.

Циљ ове вежбе је да кандидат за возача савлада кретање по правилној путањи и да стекне осећај о положају возила на путу. Увежбавањем померања возила са правца кретања опуштају се руке за мирно одржавање правца кретања возила на правом путу. Ово је и прва фаза опуштања руку на точку управљача, која је неопходна за метод брзог окретања.

### 12.13.2 Метод брзог окретања точка управљача

Овај метод долази после метода избегавања препрека. Кандидат за возача треба при веома спором кретању возила, из основног положаја руку на точку управљача, брзо да okreће точак управљача улево до крајњег положаја, а затим брзо враћа удесно до крајњег положаја. Овакво брзо окретање се понавља наизменично, више пута.

Када кандидат за возача савлада брзо окретање до краја улево и удесно, вежба се унапређује тако што инструктор вожње даје команде о промени смера окретања и пре доласка у крајњи положај.

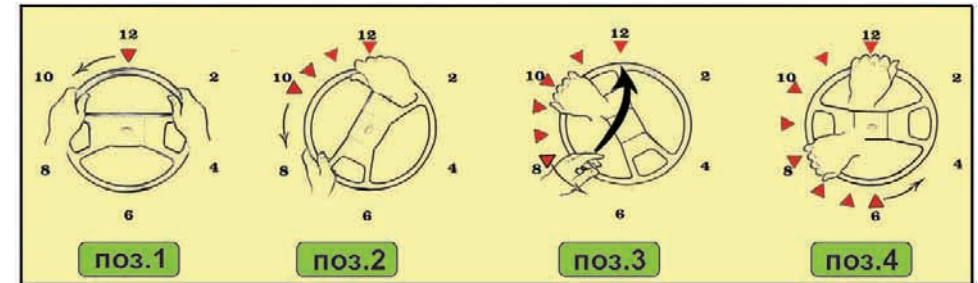
Даље, вежба се унапређује спорим окретањем точка управљача. Руке на управљачу се не смеју укрштати тако да једна рука додирује другу или су на врло малом одстојању. Инструктор вожње даје команду о смеру окретања. Ове вежбе не би требало да трају дуже од 5 минута непрекидно. Вежбу би требало понављати после паузе у више циклуса.

Не треба много обраћати пажњу на укрштање руку и друге грешке у првој фази вежбе. Наиме, основни циљ ових вежби је да се кандидат за возача опусти и увежба рад руку односно ослободи „кртости руку“ при управљању возилом.

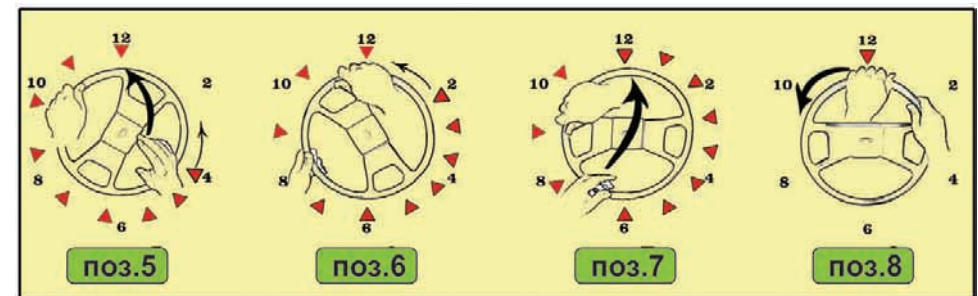
#### Како окретати точак управљача улево?

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају!**

Возило се креће минималном брзином у првом степену преноса; руке се налазе у основном положају (позиција 1).



1. точак управљача окретати из почетног положаја улево са обе руке, док десна рука не дође на „12 сати“, а лева на „8 сати“ (поз. 2);
2. подићи леву руку са точка управљача (са „8 сати“) и полако је премештати на „12 сати“ (поз. 3), а десном руком наставити кретање точка управљача до „8 сати“ (поз. 4).



3. у овом тренутку левом руком прихватити точак управљача на „12 сати“ (поз. 5) и окретати ка „8 сати“, а десну руку са „8 сати“ премештати на „12 сати“ (поз. 6 и 7).

Описани кораци се настављају док се не достигне крајњи положај или до команде инструктора вожње да се промени смер окретања (поз. 8).

За скретање удесно поступак је сличан, с тим што се овде лева, односно десна рука премешта са „4 сата“ на „12 сати“.

На крају вежбе након постигнутог праволинијског кретања, руке узимају основни положај на точку управљача.

### 12.14 ПОСТУПАК ОДРЖАВАЊА ПРАВЦА КРЕТАЊА

Одржавање правца кретања се не учи и не вежба као посебна радња, већ је то последица успешно обављене радње промене правца кретања.

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају!**

Да би се возило кретало без непожељних и наглих промена правца кретања (померања лево-десно), кандидат за возача треба да осматра пут на око „10 секунди испред возила”.

Постоји и други метод утврђивања дужине осматрања тако да се брзина кретања, исказана у километрима по часу, помножи са бројем три и на тај начин се добије дужина у метрима коју кандидат за возача треба да осматра.

**12.14.1 Одржавање правца кретања помоћу две руке**

Када кандидат за возача увежба скретање улево и удесно, не би смело да буде потешкоћа са одржавањем правца кретања на правом путу или на путу са благим кривинама. Основни проблем у одржавању праволинијског кретања је „крутост руку“. Ако су добро примењене методе брзог окретања и избегавања препрека, руке су опуштене и правац се лако одржава. Ако постоји проблем одржавања правца, треба понављати вежбе промене правца кретања методама брзог окретања точка управљача и избегавања препрека. То ће сигурно решити проблем одржавања правца кретања.

**12.14.2 Одржавање правца кретања једном руком**

Осим одржавања правца на правом путу помоћу две руке, треба научити и одржавање правца кретања само једном руком, посебно левом. Ово је посебно значајно за успешну промену степена преноса (десном руком се држи ручица мењача, а левом точак управљача).

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају!**

Ово се може научити веома једноставно. Кандидат за возача у вожњи по правцу, премести десну руку са точка управљача на ручицу мењача. Повремено кандидат за возача треба да враћа руку на точак управљача. На почетку не би требало захтевати да кандидат за возача једном руком мења правац кретања возила (ради праћења кривине или обилажења препреке на путу). Тек када се увежба одржавање правца кретања једном руком на правом путу, од кандидата за возача се тражи да благо мења правац кретања возила држећи точак управљача само једном руком. Циљ ове вежбе је да кандидат за возача може да премешта десну руку са точка управљача на мењач, без нежељеног бочног померања возила.

Након успешног управљања само левом руком, учити одржавање правца само десном руком. Одржавање правца десном руком је потребно ради безбедног обављања других повремених радњи.

Када се и ово научи, онда се од кандидата за возача може захтевати да обилази препреке на путу и да се креће у благој кривини, управљајући само једном руком

Тек када се добро научи одржавање правца кретања једном руком, може се приступити учењу промене степена преноса из другог у трећи степен преноса и обрнуто.

**12.15 ПОСТУПАК ЗАУСТАВЉАЊА****12.15.1 Поступак заустављања при малим брзинама**

Заустављање при малим брзинама (у првом, односно другом степену преноса), подразумева заустављање возила без промене степена преноса.

Објашњено је како се возило покреће са места на путу без уздужног нагиба и како се мења степен преноса. Возило је зауставио кандидат или је заустављено уз помоћ инструктора вожње. Сада кандидату за возача треба показати како се возило правилно зауставља при малим брзинама.

Успоравање возила до заустављања се врши мотором и радном кочницом.

**Како се зауставља возило у другом, односно првом степену преноса?**

Возило се креће путем у првом или другом степену преноса:

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају!**

1. смањити гас и пребацити десну ногу на кочницу, мотор успорава возило;
2. благо притискати радну кочницу, леву ногу пребацити на папучу квачила, мотор и радна кочница успоравају возило;
3. у погодном тренутку притиснути папучу квачила до краја да се мотор не би угасио и контролисано кочити до заустављања;  
**Пажња:** притисак на папучу квачила не сме утицати на интензитет кочења.



4. возило се зауставља, ручицу мењача поставити у празан ход и активирати паркирну кочницу.

Радња је завршена.



Веома је битно да кандидат за возача схвати да се кочница користи за смањење брзине или заустављање возила, а квачило за одвајање или спајање мотора и мењача. Папуча кочнице се притиска према жељеној промени брзине кретања, притиска се више ако возило недовољно успорава, а мање ако возило нагло смањује брзину (више од жељене). Папуча кочнице се држи док се возило не заустави са малим и благим попуштањем непосредно пре заустављања.

**Треба знати без напора стати.**

Папуча квачила се притиска при смањењу брзине кретања непосредно пре доласка мотора у минималан број обртаја. Тако се постиже истовремено успоравање возила кочницом и мотором. Неки кандидати за возача се плаше да ће се мотор угасити чим притисну папучу кочнице ако квачило није притиснуто. Овај страх треба савладати упорним вежбањем, при нешто већим брзинама, у другом степену преноса, тако да се послушнује рад мотора и у тренутку кад постоји стварна опасност да се мотор угаси, притисне квачило (одвоји мотор од мењача) или се папуча кочнице отпусти и настави кретање.

Приликом смањења брзине кретања, односно заустављања, увек се прво притиска папуча кочнице, па тек онда папуча квачила. Папуча квачила се притиска одједном до краја када се чулом слуха осети да је мотор дошао близу минималог броја обртаја.

Не сме се створити условни рефлекс да притисак на папучу кочнице буде сигнал за истовремено притискање папуче квачила. Разлози за активирање папуче квачила, односно кочнице, су различити и независни.

Треба посветити посебну пажњу тренутку притискања папуче кочнице, односно квачила, у складу са радом мотора односно жељеном брзином кретања возила.

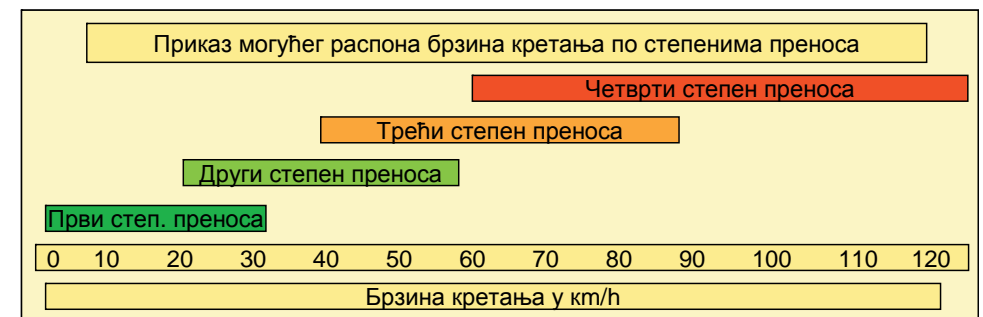
### 12.15.2 Промена и одржавање брзине кретања и заустављање

Брзина кретања возила мора бити прилагођена стању возача, стању возила, саобраћајној ситуацији, условима пута и временским условима. Повећање брзине кретања се постиже повећањем дотока горива у мотор (повећање гаса) и променом степена преноса. Смањење брзине кретања се постиже смањењем дотока гаса у мотор, односно кочењем.

#### 12.15.2.1 Промена степена преноса I – II – III – II – I и заустављање

Инструктор војње у разговору са кандидатом за возача понавља промену степена преноса из **I** у **II** и обрнуто до заустављања. Затим кандидату за возача објашњава промену из **II** у **III** степен преноса и обрнуто из **III** у **II** степен преноса. Када је кандидат за возача схватио задатак, прелази на практичну реализацију. Кандидата за возача треба подсетити на разлику између брзине кретања и степена преноса, као и на распоред степена преноса мењача.

Помоћу приказа могућег распона брзина кретања по степенима преноса показати кандидату за возача да степени преноса имају преклоп брзина кретања, што обезбеђује довољно времена за промену степена.



Промена из првог у други степен преноса је раније објашњена. Ако се возило већ креће у другом степену преноса, промена из другог у трећи је скоро истоветна.

#### Како од првог до трећег степена преноса?

Возило се налази на дужој саобраћајници, креће се другим степеном преноса:

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају!**

1. повећавати брзину кретања у другом степену преноса додавањем гаса, послушкивати мотор јер одређени звук мотора значи и довољну брзину кретања за трећи степен преноса, леву ногу припремити на квачило;
2. истовремено притиснути папучу квачила до краја и отпустити папучу гаса до краја;
3. прихватити ручицу мењача и гурати лагано напред до празног хода, попустити ручицу да сама заузме нулти положај, гурати напред у трећи степен преноса, без гледања ручице мењача користећи чуло додира, осматрати пут;
4. полако попустити папучу квачила и полако повећавати гас.

Промена степена преноса од првог до трећег је окончана.



Како се врши промена из трећег у други степен преноса? Исто као из другог у први, па због тога овде неће бити речи о детаљима.

Кандидат за возача за време промене степена преноса не сме да гледа у папуче, односно ручицу мењача, његов поглед је на путу и осматра остале учеснике у саобраћају и саобраћајну сигнализацију. Лева нога је на квачилу или на поду. Десна нога је на папучи гаса или на папучи радне (ножне) кочнице, не сме бити на поду.

**Напомена:** Када се добро увежба промена од **I** до **III** степена преноса, лако се може извршити и промена у **IV**, **V** или **VI** степен преноса, поступак је исти. Вожњу у **IV** односно **V** степену преноса, извести са посебном пажњом на путу ван насеља.

*12.15.2.2 Поступак промене степена преноса из вишег у нижи степен преноса*

За објашњење поступка узима се пример промене из другог у први степен преноса.

Возило се креће питем у другом степену преноса.

**Све време осматрати пут и учеснике у саобраћају!**

1. смањити гас (лаганим попуштањем папуче гаса), преместити десну ногу на папучу радне кочнице и благо притискати тако да се брзина кретања постепено смањује;
2. припремити леву ногу изнад папуче квачила и у тренутку када се постигне минималан број обртаја мотора, притиснути папучу квачила до краја;
3. ручицом мењача извршити промену из другог у први степен преноса не гледајући у мењач (непрестано осматрати пут и саобраћај);
4. полако попустити папучу квачила (леву ногу ставити на под), а десну ногу преместити на папучу гаса и лагано притискати папучу гаса, наставити кретање.

Радња је завршена.



Поступак промене за остале промене из вишег у нижи степен преноса је истоветан.

**12.15.3 Смањење брзине кретања са заустављањем**

При смањењу брзине кретања са намером заустављања врши се и промена степена преноса од степена којим се возило кретало па до другог, односно првог степена преноса ако је то неопходно, а брзина кретања се све време контролише радном кочницом.

Ако се жели зауставити возило, тада се у четвртном кораку поступка промене степена преноса из вишег у нижи не попусти папуча квачила, а папуча кочнице се држи благо притиснута.

**12.15.4 Нагло успорење возила**

Возач не сме нагло да успори возило, осим у случају избегавања непосредне опасности.

Возач који знатно успорава возило дужан је да то учини на начин којим неће угрозити, односно ометати возаче који се крећу иза њега.

### 12.15.5 Поступак нагло успорења до заустављања возила

По правилу, у вожњи се врши нагло успорење возила због потребе да се избегне саобраћајна незгода. Ова радња може безбедно да се симулира у обуци тек када се добро увежба смањење брзине кретања возила са променом степена преноса.

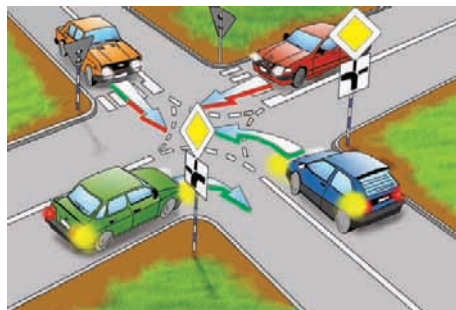
Нагло смањење брзине кретања возила се изводи у више покушаја. Први покушаји се изводе при брзини од око 30 km/h, затим око 50 km/h и коначно око 70 km/h. Број покушаја зависи од успеха претходних покушаја.

Постићи жељену брзину кретања возила, а затим притиснути папучу кочнице одједном до краја и одмах затим и папучу квачила, водити рачуна о понашању возила и по потреби мало попустити кочницу. Када се возило заустави, мењач ставити у празан ход и активирати паркирну кочницу или и даље држати папучу радне кочнице. У случају да није потребно зауставити возило до краја, отпустити папучу радне кочнице, а мењач директно пребацивати из тренутног степена преноса у одговарајући степен преноса прилагођен брзини кретања возила.

**Од возила одстојање држи,  
од прописа немој бити бржи!**

Ова радња је опасна због отежаног одржавања правца кретања возила и опасности да на возило за обуку налети друго возило које га сустиже. При извођењу ове радње мора се обратити посебна пажња на безбедност. Нагло смањење брзине кретања возила треба избегавати, осим у случајевима непосредне опасности.

### 12.16 СКРЕТАЊЕ НА РАСКРСНИЦИ



Постоји скретање удесно и скретање улево. Ради лакшег разумевања, ову радњу треба поделити на две фазе, и то:

1. фаза - припрема за скретање,
2. фаза - скретање на раскрсници.

### 1. фаза: Припрема за скретање

Возило се приближава раскрсници. Налази се на довољном одстојању за уверавање у могућност и доношење одлуке о скретању на раскрсници:

1. осматрати саобраћајну сигнализацију на путу испред раскрснице и по уверавању да је скретање могуће донети одлуку о скретању;
2. прилагођавати брзину кретања. Код већих брзина почетак прилагођавања брзине кретања почиње и пре доношења одлуке о скретању;
3. показивачем правца обавестити остале учеснике у саобраћају о намери скретања. Показивач се мора укључити на довољној удаљености од раскрснице да би остали учесници у саобраћају могли да учешту намеру. На возилима која немају показивач правца обавештавање се врши одрученом руком;
4. извршити престројавање на довољној удаљености од раскрснице, заузети правилан положај за скретање.

Овим је прва фаза завршена непосредно испред раскрснице, следи скретање.



### 2. фаза: Скретање на раскрсници

Возило се налази испред линије прегледности:

1. кретати се прописаном путањом за скретање:

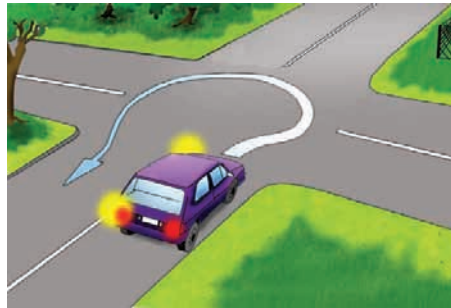
Приликом скретања удесно улази се и излази из раскрснице уз десну ивицу коловоза. При скретању улево пролази се кроз раскрсницу тако да центар раскрснице остане са десне стране, а излази се уз средишњу линију бочног пута, односно у крајњу леву саобраћајну траку у смеру кретања. Све ово може бити и другачије према постављеној саобраћајној сигнализацији.





## 12.17 ПОЛУКРУЖНО ОКРЕТАЊЕ

### 12.17.1 Полукружно окретање без маневра

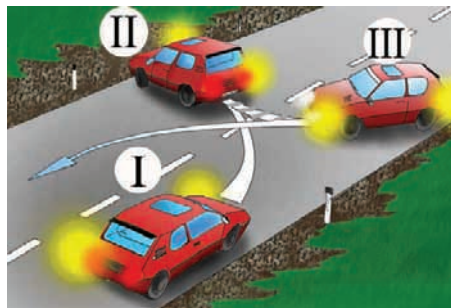


Полукружно окретање без маневра подразумева извођење радње полукружног окретања у једном потезу са путањом у облику полукруга. Изводи се на ширим путевима где је могуће извести овакав маневар. Нарочито је повољно ову радњу изводити на путевима са више саобраћајних трака, под условом да се не ометају остали учесници у саобраћају.

### 12.17.2 Полукружно окретање са маневром

Полукружно окретање са маневром садржи маневар вожњом уназад која је прописима забрањена на већем делу пута, а дозвољена је управо у оквиру ове и неких сличних радњи. Из овога се може закључити да маневри вожњом уназад морају бити што краћи и да их је што мањи број.

#### 12.17.2.1 Полукружно окретање са маневром на путу ван раскрснице



Полукружно окретање возила на путу се најчешће обавља са маневром због недовољне ширине коловоза за окретање у једном потезу. Полукружно окретање не треба вршити на путевима са већим интензитетом саобраћаја због дужине задржавања возила у положајима који су супротни правилима о нормалном кретању возила по путу.

Полукружно окретање на коловозу подразумева окретање возила у три маневра без силажења са коловоза.

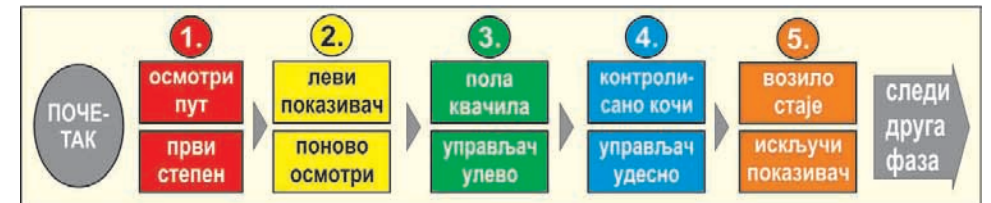
Полукружно окретање у више маневара или силаском са коловоза на банкину, треба избегавати осим у случају када је то неопходно и једино могуће.

### а) Први маневар

Возило је заустављено уз десну ивицу коловоза:

1. осмотри пут, уверити се у могућност извођења радње, активирати мењач првим степеном преноса;
2. укључити леви показивач правца, проверити могућност извођења радње;
3. возити у првом степену преноса на „пола квачила”, врло малом брзином кретања, окретати точак управљача брзо улево;
4. контролисано кочити, пре заустављања возила точак управљача окретати удесно, најмање до исправљања точкова;
5. зауставити возило и искључити леви показивач правца.

Овим је завршен први маневар.



### б) Други маневар

Возило обуке је заустављено попречно предњим делом уз леву ивицу коловоза: осмотри пут, извршити промену у степен за вожњу уназад, уверити се у могућност наставка радње;

1. укључити сва четири показивача и поново осмотри пут;
2. при спорој вожњи на „пола квачила”, окретати точак управљача удесно. Точак управљача се не сме окретати пре него што се возило покрене, осим у случају да то другачије није могуће учинити;
3. контролисано кочити и окретати точак управљача улево, најмање до исправљања точкова;
4. зауставити возило и искључити све показиваче правца.

Овим је завршен други маневар.



### в) Трећи маневар

Возило је заустављено попречно задњим делом уз десну ивицу коловоза:

1. осмотрити пут, извршити промену у први степен преноса, уверити се у могућност наставка радње;
2. укључити леви показивач правца и поново осмотрити пут;
3. при спорој возњи на „пола квачила”, окретати точак управљача улево;
4. попустити квачило, окретати точак управљача удесно;
5. наставити кретање, искључити леви показивач.

Овим је завршено комплетно полукружно окретање, следе оцена и анализа.



### 12.18 МИМОИЛАЗЕЊЕ

При мимоилажењу је важно одржати довољно растојање (бочно) од возила поред кога се пролази. Ово растојање није прописано законом, већ се одређује искуствено. На суженим деловима пута растојање се смањује. Бочно растојање и брзина кретања возила су у директној сразмери. Што је растојање мање, брзина кретања је мања.

Мимоилажење је по правилу једноставна радња, осим на местима суужења коловоза, где је мимоилажење отежано па и немогуће.



Приликом извођења радова на путу у случају онемогућеног мимоилажења, врши се регулисање саобраћаја од стране овлашћених лица или светлосном саобраћајном сигнализацијом.

**Пример:** На деоници пута са јачим интензитетом саобраћаја, за време извођења радова на једној од саобраћајних трака неопходно је обезбедити мимоилажење регулиса-

њем саобраћаја. Мимоилажење се регулише светлосним саобраћајним знаковима или то раде овлашћена лица помоћу заставица или табли.

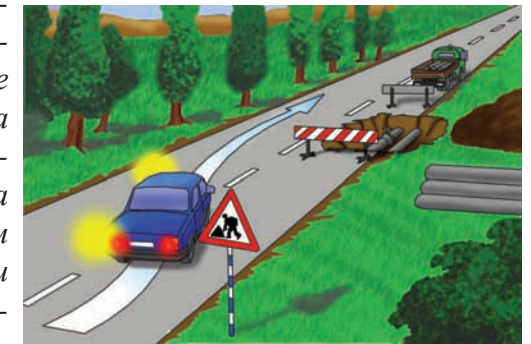
### 12.19 ОБИЛАЗЕЊЕ

Возило се креће коловозом са по једном саобраћајном траком за сваки смер кретања.

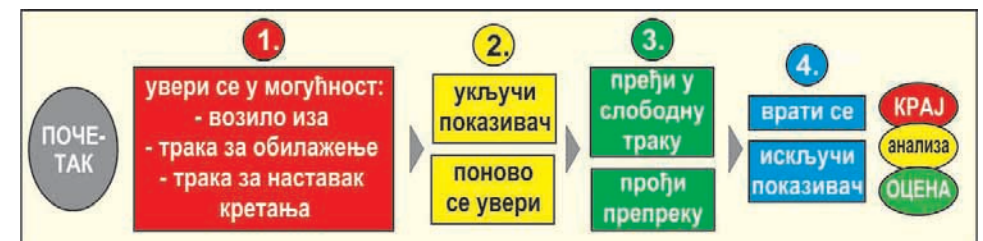
Возач је уочио препреку на коловозу;

1. уверити се у могућност обилажења;

Помоћу огледала и преко левог рамена утврдити да возач возила које се креће иза возила није дао знак показивачем да жели да врши, нити је већ започео претицање. Саобраћајна трака за обилажење је слободна ако њом не наилази возило или неки други учесник у саобраћају из супротног смера. Погледом напред проверити да ли је слободна саобраћајна трака за враћање возила након извршеног обилажења, донети одлуку о обилажењу.



2. укључити леви показивач правца, поново се уверити да ли је обилажење могуће;
  3. прећи у слободну саобраћајну траку уз одржавање безбедног растојања и проћи поред препреке;
  4. вратити се на саобраћајну траку којом се раније возило кретало и искључити показивач правца;
- Овим је радња обилажења завршена.



Посебну пажњу треба обратити на бочно растојање од заустављеног возила или препреке.



Растојање, по правилу, мора бити веће од величине врата возила које се обилази, јер се може десити да возач или путник заустављеног возила отвори врата не обраћајући пажњу на возило које га обилази. Ако је слободан простор мањи, али довољан за пролазак возила, брзина кретања се смањује сразмерно слободном простору.

Веома је важно да пре почетка обилажења уздужно одстојање од препреке коју треба обићи не буде мање од 2 до 3 дужине возила којим се врши обилажење при веома малим брзинама кретања, а сразмерно брзини кретања и величини препреке треба да буде и знатно веће.

У случају да се из било ког разлога не може извршити обилажење, мора се водити рачуна о положају возила на путу. Наиме, поред довољног уздужног одстојања од возила или препреке коју треба обићи, возило треба померити уз леву ивицу саобраћајне траке којом се до тада кретало. Показивач правца мора остати укључен како би остали учесници у саобраћају знали да се није одустало од обилажења. Када се створе услови, извршити обилажење.

## 12.20 ПРЕТИЦАЊЕ



Претицање је веома опасна радња због великих брзина и преласка у другу саобраћајну траку, а на путевима са само две саобраћајне траке то значи прелазак у саобраћајну траку која је намењена за кретање возила из супротног смера.

**Сагледај ситуацију, донеси одлуку!!!**

Поступак претицања се дели на две фазе:

1. фаза - уверавање у могућност претицања,
2. фаза - извођење радње претицања.

### 1. фаза: Уверавање у могућност претицања возила

Возило се креће двосмерним коловозом са по једном саобраћајном траком за сваки смер кретања:

- сустиже се возило које се креће у истом смеру,

- претицање је дозвољено на путу, према правилима и саобраћајној сигнализацији.

### 1. осматрати возило које ће се претицати;

*Треба обратити посебну пажњу на показиваче правца, уверити се да возач возила које треба претицати није започео претицање или показивачем правца изразио намеру да претиче возило испред себе, скреће са коловоза, скреће на раскрсници улево, односно да врши обилажење другог возила или препреке.*

### 2. осматрати возило иза себе;

*Преко возачких огледала и левог рамена уверити се да возач возила које се креће иза возила није започео претицање, нити је дао знак показивачем правца да има намеру да претиче.*

### 3. уверити се да је слободна саобраћајна трака којом ће се вршити претицање;

*Саобраћајна трака треба да буде у довољној мери слободна и дозвољена за безбедно извођење претицања уз довољно растојање (осматра се слободна дужина саобраћајне траке којом ће се извршити претицање и саобраћајна сигнализација).*

### 4. уверити се да се након извршеног претицања возилом може вратити на саобраћајну траку којом се раније кретало;

*Осматрати у којој дужини је слободна саобраћајна трака испред возила које се претиче и да ли је дужина довољна да се возилом може на њу вратити након извршеног претицања.*

### 5. уверити се да се може постићи довољна разлика у брзини кретања возила како би се извршило безбедно претицање на што краћем делу пута. Водити рачуна о ограничењу брзине на путу и могућности возила да постигне довољну разлику у брзини кретања.

Возач се уверио у могућност претицања, прва фаза је завршена.



Док траје фаза уверавања у могућност претицања, треба закључити да ли је возач возила које се жели претицати приметио ту намеру и померио своје возило ка десној ивици коловоза или је то показао на било



који начин. Ако нема никакве реакције возача тог возила, упозорити га светлосним или звучним знаком упозорења о својој намери.

Битно је држати одстојање (уздужно) од возила које се претиче, да би лук претицања био што блажи и да остане довољно простора за случај да мора да се одустане од претицања из било ког разлога. Када се једном донесе одлука о одустајању од претицања, не сме се мењати, треба чекати нову прилику.

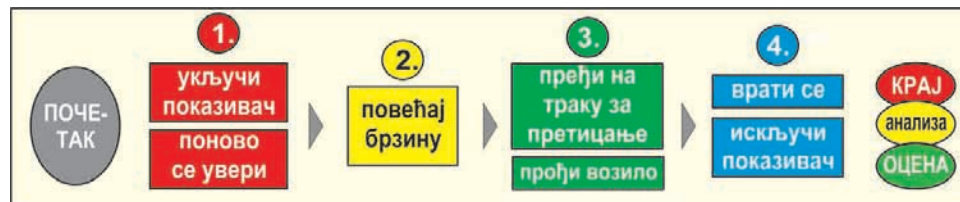
После успешно завршене припреме, приступа се радњи претицања.

## 2. фаза: Извођење радње претицања возила

Ако се осети и најмања сумња да претицање не може да се изведе безбедно, одустати и чекати повољнију прилику.

Возач је донео одлуку да претиче возило испред себе:

1. укључити леви показивач правца, још једном се уверити у могућност претицања према напред објашњеном поступку;
2. повећавати брзину кретања повећањем броја обртаја мотора, односно притиском папуче гаса, и избегавати промену степена преноса у току претицања;
3. померити се возилом у саобраћајну траку којом ће се вршити претицање и проћи поред возила које се претиче;
4. вратити се возилом у благом луку у саобраћајну траку којом се до тада кретало и искључити показивач правца.



Овим је претицање завршено.

На путу ван насеља, када је очигледно да возач возила које се жели претећи није приметио намеру претицања, мора се обавезно упозорити звучним или светлосним знаком упозорења.

Растојање се одређује искуствено и зависи од возила које се претиче, а нарочито од брзине кретања. Што је брзина кретања већа и растојање мора да буде веће, и обрнуто. Када је реч о возилима која се претичу, треба водити рачуна о стабилности тог возила и његовој могућности бочног померања. Тако у случају претицања бицикла, мопеда и мотоцикла растојање треба битно повећати због нестабилности таквих возила.

Било каква мала препрека на коловозу може узроковати бочно померање оваквог возила да при малом бочном растојању дође до контакта. Најбоље је прећи на другу саобраћајну траку. Не треба заборавити ни запрежна возила, мотокултиваторе и тракторе, јер возачи ових возила по правилу слабо познају саобраћајне прописе, а запрежно возило се због запреге може изненадно бочно померити по путу.

## 12.21 ПРОПУШТАЊЕ ДРУГИХ УЧЕСНИКА У САОБРАЋАЈУ КАО ОБАВЕЗА УСТУПАЊА ПРВЕНСТВА ПРОЛАЗА

Пропуштање је радња коју учесник у саобраћају предузима како би омогућио кретање другог учесника у саобраћају који има првенство пролаза, тако да не дође до промене дотадашњег начина кретања учесника у саобраћају који има првенство пролаза, односно до њиховог контакта.

Учесник у саобраћају је дужан да у свим случајевима постојања обавезе уступања првенства пролаза сагледа ситуацију и утврди да ли се стекла обавеза пропуштања. Постоје три случаја и то:

- јасно је да се учесник у саобраћају са правом првенства налази тако близу да треба одмах предузимати радње у циљу пропуштања;
- јасно је да је учесник са првенством пролаза тако далеко и да се креће таквом брзином да се може проћи пре без ометања његовог начина кретања, односно да не наступа обавеза уступања првенства–пропуштања;
- није тако јасно да се може проћи пре учесника са правом првенства без ометања.

Први случај је једноставан јер се одмах приступа поступку пропуштања, тако да се учесник у саобраћају са првенством пролаза креће без потребе да мења свој режим кретања.

Други случај је такође једноставан јер се са сигурношћу може закључити да је учесник у саобраћају са првенством пролаза толико далеко од конфликтне тачке да се може проћи својом путањом знатно раније од учесника са првенством пролаза. (Конфликтна тачка је место пресека путања кретања два учесника у саобраћају).

Трећи случај у себи садржи дилему “проћи пре или пропустити?”. Ова дилема се решава принципом „минимум 3 секунде пре”. Шта значи „мин. 3 s пре”? То значи проћи конфликтну тачку задњим делом свог

возила 3 секунде пре него што учесник са правом првенства пролаза стигне до конфликтне тачке.

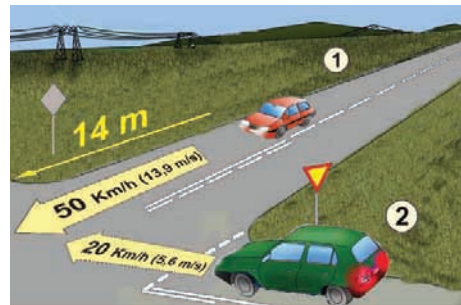
Одлука се доноси проценом одстојања од конфликтне тачке и брзине кретања оба учесника у саобраћају.

Радњу пропуштања можемо генерално разматрати у три случаја:

- пропуштање возила на коловозу и раскрсници;
- пропуштање возила на траци за возила јавног превоза, бициклистичкој траци и стази, и
- пропуштање пешака.

### 12.21.1 Пропуштање возила

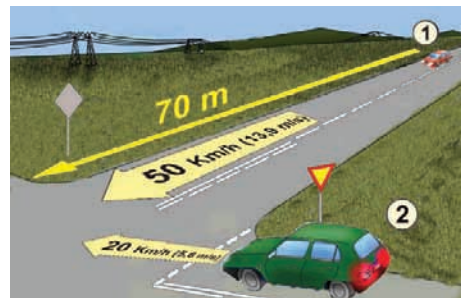
Најчешће је пропуштање возила на раскрсници. Пропуштање постоји и код претицања, код обилажења, код уласка на сужени део пута, приликом укључивања у саобраћај и у свим другим радњама где је предвиђено првенство једног у односу на друго возило.



**Пример 1:** Возач возила бр. 2 има обавезу уступања првенства пролаза возилу бр. 1.

Возачу возила бр. 2 треба 2 s да својим задњим делом пређе пут са првенством пролаза, а возачу возила бр. 1 треба само 1 s да стигне до путање по којој се креће возило бр. 2.

Очито је да возач возила бр. 2 мора извршити пропуштање возила бр. 1.

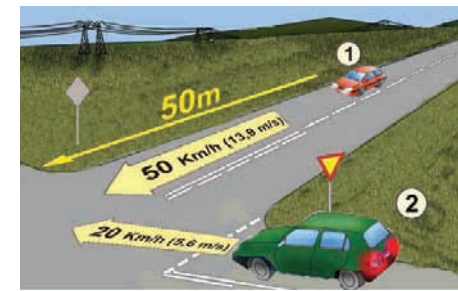


**Пример 2:** Возач возила бр. 2 има обавезу уступања првенства пролаза возилу бр. 1.

Возачу возила бр. 2 треба 2 s да својим задњим делом пређе пут са првенством пролаза, а возачу возила бр. 1 треба 5 s да стигне до путање по којој се креће возило бр. 2. Очито

је да возач возила бр. 2 може прећи раскрсницу пре возила бр. 1, јер је обезбедио заштитно време од 3 секунде, односно принцип „мин. 3 s пре”. Ако би се возило бр. 1 налазило на још већој удаљености при брзини кретања од 50 km/h, заштитно време би било још веће, те би возач возила бр. 2 са још већом сигурношћу прошао пре возила бр. 1 које се креће по путу са првенством пролаза.

**Пример 3:** Возач возила бр. 2 има обавезу уступања првенства пролаза возилу бр. 1.



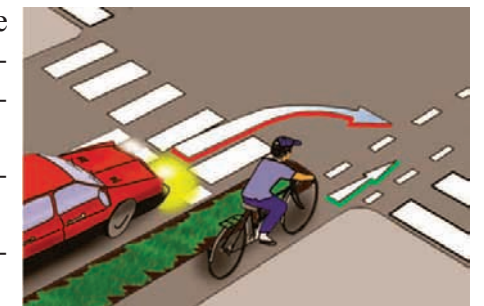
Возачу возила бр. 2 треба 2 s да својим задњим делом пређе пут са првенством пролаза, а возачу возила бр. 1 треба 3,6 s да стигне до путање по којој се креће возило бр. 2. Разлика у времену пристизања возила бр. 1 и проласка преко раскрснице возила бр. 2 је 1,6 s ( $3,6 - 2 = 1,6$ ). Очито је да

возач возила бр. 2 мора пропустити возило бр. 1, јер не може обезбедити заштитно време од 3 секунде, односно принцип „мин. 3 s пре”. Ако би се возило бр. 1 налазило на још мањој удаљености при брзини кретања од 50 km/h, заштитно време било још мање те би возач возила бр. 2 без размишљања донео одлуку да изврши пропуштање возила бр. 1 које се креће по путу са првенством пролаза.

### 12.21.2 Пропуштање возила на траци за возила јавног превоза, бициклистичкој траци и стази

Возач возила које на раскрсници скреће удесно дужан је пропустити:

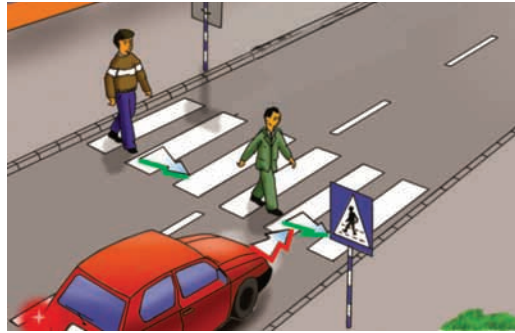
- возила јавног превоза која се крећу у истом смеру по саобраћајној траци за возила јавног превоза;
- возила која се крећу по бициклистичкој траци;
- возила која се крећу по бициклистичкој стази.



Уочавање возила по саобраћајној траци за возила јавног превоз по бициклистичкој траци и бициклистичкој стази врши се погледом у спољно десно огледало и погледом преко десног рамена.

Пропуштање ових возила се такође врши по принципу „мин. 3 s пре”.

### 12.21.3 Пропуштање пешака



Возач је дужан да пропусти пешаке на пешачком прелазу, као и оне који прелазе бочни пут на који возач скреће, а на којем не постоји пешачки прелаз. Возач не сме да угрози пешака кога је на време уочио на коловозу и ван пешачког прелаза.

Као код возила, тако и код пешака, возач је дужан да изврши осматрање пешака, а затим процени и донесе одлуку да ли је наступила обавеза пропуста пешака.

И у овом случају примењује се принцип „минимум 3 секунде пре”.

Пешак се креће брзином од 4 km/h, односно 1,1 m/s. Ако је ширина саобраћајне траке 3,5 m, онда пешаку за прелазак једне саобраћајне траке треба 3,2 s, односно узмимо да је то 3 s, исто као број секунди у принципу „минимум 3 секунде пре”.

Возач који се при кретању нађе непосредно испред пешачког прелаз на путевима са различитом ширином коловоза:

1. на путу са само две саобраћајне траке мораће да пропусти све пешаке који се у том тренутку нађу на пешачком прелазу, као и оне који се налазе непосредно уз пешачки прелаз;
2. на путу са три саобраћајне траке мораће да пропусти све пешаке који се у том тренутку нађу на пешачком прелазу, као и оне који се налазе непосредно уз пешачки прелаз са његове десне стране. За пешака који се налази непосредно уз пешачки прелаз са његове леве стране није наступила обавеза пропуштања јер ће возач својим возилом прећи пешачки прелаз 3 s пре него што пешак стигне до саобраћајне траке којом се кретао возач својим возилом;
3. на путу са четири и више саобраћајних трака мораће да пропусти све пешаке који се у том тренутку нађу на пешачком прелазу у оквиру његове и две саобраћајне траке лево, као и оне који се налазе непосредно уз пешачки прелаз са његове десне стране. За пешаке који се налазе на трећој од његове и даљим саобраћајним тракама, као и



непосредно уз пешачки прелаз са његове леве стране, није наступила обавеза пропуштања јер ће возач својим возилом прећи пешачки прелаз најмање 3 s пре него што пешак стигне до саобраћајне траке којом се кретао возач својим возилом.



## **13. ПОСЛЕДИЦЕ НЕПОШТОВАЊА ПРОПИСА ИЗ ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

### **13.1 МОГУЋЕ ШТЕТНЕ ПОСЛЕДИЦЕ НЕПОШТОВАЊА ПРОПИСА**

Свако непоштовање прописа као резултат може имати штетне последице. Ако непоштовање прописа проузрокује саобраћајну незгоду оно доноси директне штетне последице за већину учесника у саобраћајној незгоди.

Штетне последице могу бити директне или индиректне.

Директне штетне последице код саобраћајних незгода су повређивање неког од учесника у незгоди и материјална штета на возилима или објектима у зони саобраћајне незгоде.

Индиректне штетне последице код саобраћајних незгода су губици појединаца и друштва у целини услед надокнада трошкова директних штета и немогућности обављања радних задатака након саобраћајних незгода.

Непоштовање прописа не мора да изазове саобраћајне незгоде, али штетне последице могу да се појаве у области екологије (загађивање околине), психологије (стресови и други психички поремећаји) и у другим областима живота.

Да би се избегле или бар умањиле штетне последице изазване непоштовањем прописа из области безбедности саобраћаја, прописане су одређене мере којима се кажњавају лица која крше ове прописе. У зависности од тежине пропуста прописане су и одговарајуће мере кажњавања.

### **13.1 КАЗНЕНЕ МЕРЕ ЗА УЧИНИОЦЕ ПОВРЕДА ОДРЕДАБА ПРОПИСА ИЗ ОБЛАСТИ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

За повреде прописа из области безбедности саобраћаја предвиђене су казне за све субјекте који учествују у повреди одређеног прописа (привредни субјекти, предузетници, учесници у саобраћају, возачи, инструктори вожње...).

Ако дете учини прекршај прописа о безбедности саобраћаја на путевима, казниће се новчаном казном прописаном за учињени прекршај

родитељ, усвојилац, односно старатељ детета, као да је сам учинио прекршај, уколико је прекршај учињен због пропуштања дужног надзора.

За прекршај предвиђен Законом о безбедности саобраћаја, који учини малолетник (лице које је навршило 14 година, а није пунолетно), казниће се и његов родитељ, усвојилац, односно старатељ уколико је учињени прекршај последица пропуштања дужног надзора над малолетником када су били у могућности да такав надзор врше.

Инструктор вожње под чијим се надзором кандидат за возача обучава у управљању моторним возилом у саобраћају на путу, односно лице које надзире возача који возилом управља на основу пробне возачке дозволе, казниће се за прекршај који учини кандидат за возача, осим ако није био у стању да спречи прекршај.

Уколико је уређајима за утврђивање прекршаја у саобраћају или непосредним опажањем полицијског службеника, односно другог лица које врши непосредно регулисање саобраћаја у складу са овим законом документован, односно уочен, неки од прекршаја предвиђених овим законом, када возач тог возила није идентификован, власник, односно корисник возила је одговоран што је омогућио да се његовим возилом учини прекршај.

За повреде ових прописа предвиђене су:

- новчане казне;
- казнени поени;
- казна затвора;
- забрана обављања делатности;
- мере безбедности и заштитне мере и др.

За повреде Закона о безбедности саобраћаја за чије спровођење је надлежно Министарство унутрашњих послова, за које је одредбама о прекршајима предвиђена само новчана казна, а које учине правна лица и предузетници, прекршајни поступак у првом степену се води пред органом државне управе надлежним за спровођење овог закона.

За прекршаје којима је овим законом предвиђена новчана казна у фиксном износу, наплата те казне ће се извршити тако што ће учинилац уплатити предвиђени износ на рачун прописан за уплату јавних прихода у року од осам дана од дана издавања налога за плаћање.

Полицијски службеник ће учиниоцу прекршаја издати налог за плаћање те казне и обавештење да ће се у случају да казна не буде плаћена у остављеном року, против њега покренути прекршајни поступак пред органом државне управе надлежним за спровођење овог закона.

Да би могла да се изрекне одређена казна, прекршај мора да се докаже. Веродостојна исправа којом се доказује извршење прекршаја јесте видео или фото-запис на коме се јасно могу видети: возило којим је извршен прекршај, регистарски број тог возила и битна обележја прекршаја:

- тахографски уложак или други запис са тахографског уређаја;
- записник о извршеној контроли учесника у саобраћају сачињен у складу са Законом о општем управном поступку;
- записник о извршеном увиђају саобраћајне незгоде, односно увиђајна документација;
- записник о надзору извршеном на основу овог закона;
- записник о извршеном контролном техничком прегледу;
- записник о извршеном мерењу масе и осовинског оптерећења;
- извештај о анализи крви и/или других телесних материја на садржај алкохола и/или других психоактивних супстанци у њима.

### 13.2.1 Казнени поени

Возачу којем је возачка дозвола, односно пробна возачка дозвола издата у Републици Србији, изричу се казнени поени за прекршаје одређене овим законом.

За поједине прекршаје предвиђене овим законом утврђују се казнени поени од 1 до 18 у зависности од тежине прекршаја.

У случају стицаја прекршаја, казнени поени се одређују за сваки прекршај појединачно и изриче јединствена казна која представља збир појединачно изречених казнених поена.

Уколико је приликом прекршаја изазвана и саобраћајна незгода или су се у возилу налазила деца, или је возач (професионални), био под већим дејством алкохола, предвиђено је додавање казнених поена.

### 13.2.2 Казна затвора

Казна затвора је предвиђена за прекршаје физичких лица. За неке прекршаје је предвиђено обавезно изрицање казне затвором.

- Од најмање 15 дана ако возач:
  - управља возилом без возачке дозволе оне категорије којом управља, осим у случају када је возачкој дозволи истекао рок важења;

- управља туристичким возом без возачке дозволе и посебне дозволе за управљање туристичким возом, осим у случају када је возачкој дозволи, односно посебној дозволи истекао рок важења;
- управља трамвајем без возачке дозволе и посебне дозволе за управљање трамвајем, осим у случају када је возачкој дозволи, односно посебној дозволи истекао рок важења;
- управља возилом под дејством алкохола више од 2,00 mg/ml, као и инструктор вожње, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом и испитивач на практичном делу возачког испита када учествује у саобраћају;
- одбије да се подвргне утврђивању присуства у организму алкохола и/или психоактивних супстанци помоћу одговарајућих средстава (алкометар, дрога тест и др.), односно стручном прегледу, као и инструктор вожње, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом и испитивач на практичном делу возачког испита када учествује у саобраћају;
- је искључен из саобраћаја, а затечен је у управљању возилом за време трајања тог искључења;
- управља возилом у време трајања искључења тог возила из саобраћаја;
- управља моторним возилом, односно трамвајем за време трајања заштитне мере, односно мере безбедности забране управљања моторним возилом;
- се на путу у насељу креће брзином која је преко 70 km/h већа од дозвољене;
- се на путу ван насеља креће брзином која је преко 80 km/h већа од дозвољене, као и возач који се на путу ван насеља креће брзином која је преко 70 km/h већа од дозвољене;
- се у зони „успореног саобраћаја“ креће брзином која је преко 50 km/h већа од дозвољене;
- се у зони „30“ и зони „школе“ креће брзином која је преко 60 km/h већа од дозвољене;
- ноћу управља возилом на неосветљеном делу пута, а нема укључено ниједно светло за осветљавање пута нити предње позиционо светло;
- не заустави возило испред пешачког прелаза на коме се налази најмање један пешак, када му је светлосним саобраћајним знаком или знаком овлашћеног службеног лица пролаз забрањен;

- се не заустави пред прелазом пута преко железничке пруге уколико је уређај за затварање саобраћаја спуштен или је почео да се спушта, или ако се дају светлосни или звучни знаци који упозоравају да ће тај уређај почети да се спушта, односно да се прелазу пута преко железничке пруге приближава воз, у случајевима када се у возилу превози дете млађе од 12 година, или управља аутобусом којим се превозе путници, односно другим возилом којим се врши јавни превоз путника;
- као учесник саобраћајне незгоде у којој је неко лице задобило телесне повреде, односно погинуло, или је настала велика материјална штета, није зауставио возило, односно није обавестио полицију и остао на месту незгоде до доласка полиције и завршетка увиђаја;
- са 15 дана затвора биће кажњен и инструктор вожње који обавља практичну обуку кандидата за возаче за време трајања заштитне мере, односно мере безбедности забране управљања моторним возилом, односно који је изгубио право управљања моторним возилом одређене категорије, односно коме је возачка дозвола одузета.
- Од најмање 45 дана ако је у претходним случајевима возач изазвао саобраћајну незгоду.
- Од 30 до 60 дана казниће се возач који у саобраћају поступа у грубој супротности са правилима саобраћаја, при чему не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају (насилничка вожња).
- Од 45 до 60 дана казниће се возач који приликом насилничке вожње изазове саобраћајну незгоду.

### 13.2.3 Новчана казна

Новчане казне су предвиђене за већину прекршаја. Оне могу бити изречене на лицу места, обавезом да се уплате у одређеном року или на основу пресуде надлежног судског органа.

Могу бити изречене као привредни преступ правним лицима, одговорним лицима у правном лицу, предузетницима, власницима возила или возачима и осталим учесницима у прекршају.

Неке новчане казне могу бити замењене казном затвора.



### 13.2.4 Мере безбедности и заштитне мере

*(Питања: Последице непоштовања прописа 2.)*

Да би се елиминисала могућност угрожавања безбедности саобраћаја након ученог прекршаја и изречене мере за прекршај, некад је потребно да овлашћено лице изрекне и мере безбедности као што су:

- искључење возила или возача из саобраћаја;
- уклањање возила са пута;
- упућивање возача у посебне просторије за елиминисање узрока чињења прекршаја (трежњење и сл).

Да би се казнио возач због прекршаја који у већем степену угрожава безбедност саобраћаја изриче се заштина мера забране управљања моторним возилом.

Ова забрана може бити од 30 дана до 8 месеци.

Дужина забране се увећава за два месеца ако се приликом прекршаја:

- изазове саобраћајна незгода;
- у возилу налазе деца до 12 година;
- возач јавног превоза или возила са правом првенства пролаза или возила под пратњом налази под већим дејством алкохола.

За прекршаје из области безбедности саобраћаја може се изрећи заштитна мера забране управљања моторним возилом у трајању од једног месеца до годину дана.

### 13.2.5 Казнене одредбе - примери

*(Питања: Последице непоштовања прописа 1, 4. до 11, од 13. до 16, и 18, 19.)*

У овом делу ћемо се осврнути и на неке казнене одредбе за физичка лица, јер су оне директно везане за учеснике у саобраћају. Ове одредбе ће бити представљене цитирањем из Закона о безбедности саобраћаја или описане на начин да се лакше препознају у питањима која су објављена. Оне одредбе које нису наведене могу се прочитати и проучити из ЗОБС.

### Члан 329.

**Казном затвора од 30 до 60 дана и 15 казних поена**, казниће се возач који у саобраћају поступа у грубој супротности са правилима саобраћаја, при чему не показује обзир према безбедности осталих учесника у саобраћају (**насилничка вожња**).

Уколико је возач приликом насилничке вожње **проузроковао саобраћајну незгоду**, казниће се **казном затвора од 45 до 60 дана и 17 казних поена**.

Возачу из става 1. овог члана ће се изрећи и заштитна мера забране управљања моторним возилом у трајању од најмање девет месеци, а у случају из става 2. овог члана изрећи ће се заштитна мера забране управљања моторним возилом у трајању од најмање 10 месеци.

### Члан 330.

*(Питања: Последице непоштовања прописа 4. до 11, од 13. до 19.)*

**Казном затвора од најмање 15 дана** или новчаном казном од 100.000 динара до 120.000 динара (од 28. 7. 2010.) и **14 казних поена**, казниће се за прекршај возач који:

- управља возилом без возачке дозволе оне категорије којом управља, осим у случају када је возачкој дозволи истекао рок важења;
- управља туристичким возом без возачке дозволе и посебне дозволе за управљање туристичким возом, осим у случају када је возачкој дозволи, односно посебној дозволи истекао рок важења;
- управља трамвајем без возачке дозволе и посебне дозволе за управљање трамвајем, осим у случају када је возачкој дозволи, односно посебној дозволи истекао рок важења;
- управља возилом под дејством алкохола више од 2,00 mg/ml, као и инструктор вожње, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом и испитивач на практичном делу возачког испита када учествује у саобраћају;
- одбије да се подвргне утврђивању присуства у организму алкохола и/или психоактивних супстанци помоћу одговарајућих средстава (алкометар, дрога тест и др.), односно стручном прегледу из члана 280. став 4. овог закона, као и инструктор вожње, лице које надзире возача са пробном возачком дозволом и испитивач на практичном делу возачког испита када учествује у саобраћају;

- је искључен из саобраћаја, а затечен је у управљању возилом за време трајања тог искључења;
- управља возилом у време трајања искључења тог возила из саобраћаја;
- управља моторним возилом, односно трамвајем за време трајања заштитне мере, односно мере безбедности забране управљања моторним возилом;
- се на путу у насељу креће брзином која је преко 70 km/h већа од дозвољене;
- се на путу ван насеља креће брзином која је преко 80 km/h већа од дозвољене, као и возач из члана 45. став 1. тачка 4) овог закона, који се на путу ван насеља креће брзином која је преко 70 km/h већа од дозвољене;
- се у зони „успореног саобраћаја“ креће брзином која је преко 50 km/h већа од дозвољене;
- се у зони „30“ и зони „школе“ креће брзином која је преко 60 km/h већа од дозвољене;
- ноћу управља возилом на неосветљеном делу пута, а нема укључено ниједно светло за осветљавање пута нити предње позиционо светло;
- не заустави возило испред пешачког прелаза на коме се налази најмање један пешак, када му је светлосним саобраћајним знаком или знаком овлашћеног службеног лица пролаз забрањен;
- се не заустави пред прелазом пута преко железничке пруге уколико је уређај за затварање саобраћаја спуштен или је почео да се спушта, или ако се дају светлосни или звучни знаци који упозоравају да ће тај уређај почети да се спушта, односно да се прелазу пута преко железничке пруге приближава воз, у случајевима када се у возилу превози дете млађе од 12 година, или управља аутобусом којим се превозе путници, односно другим возилом којим се врши јавни превоз путника;
- као учесник саобраћајне незгоде у којој је неко лице задобило телесне повреде, односно погинуло, или је настала велика материјална штета, није зауставио возило, односно није обавестио полицију и остао на месту незгоде до доласка полиције и завршетка увиђаја;
- ова казнена мера изрећи ће се и инструктору вожње који обавља практичну обуку кандидата за возаче за време трајања заштитне

мере, односно мере безбедности забране управљања моторним возилом, односно који је изгубио право управљања моторним возилом одређене категорије, односно коме је возачка дозвола одузета.

Уколико је возач приликом извршења прекршаја из става 1. овог члана проузроковао **саобраћајну незгоду**, казниће се **казном затвора од најмање 45 дана** или новчаном казном од 120.000 динара до 150.000 динара (од 28. 7. 2010.) и **16 казних поена**.

Возачу из става 1. овог члана ће се изрећи и заштитна мера забране управљања моторним возилом од најмање осам месеци, а у случају из става 2. овог члана у трајању од најмање 10 месеци.

### Члан 331.

**(Питања: Последице непоштовања прописа од 2.)**

Новчаном казном у износу од 15.000 до 30.000 динара или **казном затвора у трајању до 30 дана**, казниће се за прекршај лице које поступи супротно одредбама из следећих чланова овог закона:

1. члана 29. став 1, ако се уређај користи (**анти радар уређај**);
2. члана 29. став 2, за лице које није предузетник (**стављање у промет и рекламирање анти радар уређаја**);
3. члана 31, казниће се возач или лице **које седи на седишту у предњем реду и држи у крилу дете млађе од 12 година**;
4. члана 35. став 1. (**ако се возач не креће десном страном коловоза**);
5. члана 36. став 1, 2. и 3. (**ако се возач креће саобраћајном траком намењеном за кретање возила из супротног смера**);
6. члана 43. став 1. и члана 45. став 1. тач. 1), 2) и 3), **који се у насељу креће брзином која је од 51 km/h до 70 km/h већа од дозвољене**;
7. члана 44. и члана 45. став 1. тач. 1), 2) и 3), **возач који се ван насеља креће брзином која је од 61 km/h до 80 km/h већа од дозвољене**;
8. члана 45. став 1. тачка 4), **возач који се у насељу, односно ван насеља креће брзином која је од 51 km/h до 70 km/h већа од дозвољене**;
9. члана 53. став 1, 2. и 3. (**ако претиче возило погрешном страном**);
10. члана 55. став 1. и 3. тач. 4), 5), 7), 8), 10), 14) и 15), (**ако код претичања омета кретање возила из супротног смера**)
  - 4. ако би тиме угрозио безбедност саобраћаја или ометао саобраћај из супротног смера,

- 5. на почетку превоја, на превоју, испред и у непрегледној кривини, осим на коловозу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру,
  - 7. у тунелу, осим у тунелу са најмање две саобраћајне траке за кретање возила у истом смеру,
  - 8. ако по извршеном претицању или обилажењу не би могао да се врати у саобраћајну траку којом се кретао пре тога без ометања или угрожавања осталих учесника у саобраћају),
  - 10. возила које се зауставило и зауставља ради пропуштања пешака на пешачком прелазу,
  - 14. на начин да прелази возилом преко неиспрекидане уздужне линије при чему користи саобраћајну траку намењену за кретање возила из супротног смера,
  - 15. на месту где је то забрањено саобраћајном сигнализацијом;
11. члана 72. став 4. **(лице које управља вученим возилом мора да има возачку дозволу најмање за ту категорију возила);**
  12. члана 74. **(ако вучено возило ноћу нема упаљена задња позициона светла или га не вуче возило са упаљеним жутим ротационим светлом);**
  13. члана 77. став 2, **возач који ноћу на осветљеном делу пута управља возилом на коме није укључено ниједно светло за осветљавање пута нити позициона светла, као и возач који ноћу на неосветљеном делу пута управља возилом на коме су укључена само позициона светла, не користи ни дуга ни кратка светла, а користи само позициона светла (од 28. 7. 2010);**
  14. члана 78. став 2. **(када ноћу или дању у смањеној видљивости нису упаљена задња позициона светла);**
  15. члана 89. став 2. **(ако не управља десном бицикличком траком у смеру кретања);**
  16. члана 95. став 1. и 2, казниће се водич уколико колону чине претежно деца млађа од 12 година **(а он не води колону уз десну ивицу коловоза или је колона дужа од 100 m);**
  17. члана 97. став 1. и 2, уколико са собом води дете млађе од 12 година **(а прелази пешачки прелаз не поштујући наредбе семафора и полицијског службеника);**
  18. члана 98. уколико са собом води дете млађе од 12 година **(ако се креће аутопутем или мотопутем);**
  19. члана 99. став 1, 5. и 6. **(ако не пропусти пешака који је започео прелаз на пешачком прелазу, али га је затекло црвено светло;**

- ако не заустави возило ради пропуштања деце, немоћних лица и др.; ако пресеца организовану колону пешака);**
20. члана 100. став 1, уколико се у возилу налази дете млађе од 12 година или уколико управља аутобусом којим се превозе путници или другим возилом којим се врши јавни превоз путника **(ако не пропусти шинско возило);**
  21. члана 101. казниће се возач **(ако се не заустави испред пружног прелаза када је браник спуштен);**
  22. члана 101. казниће се пешак који са собом води дете млађе од 12 година **(ако се не заустави испред пружног прелаза када је браник спуштен)**
  23. члана 102, уколико се возило креће аутопутем **(а то му је забрањено);**
  24. члана 103. став 1. **(ако се возач на аутопут не укључи прилазним путем него неким другим);**
  25. члана 105. став 1, уколико је возило заустављено у саобраћајној траци **(аутопута и мотопута);**
  26. члана 105. став 2, уколико возач врши полукружно окретање **(на аутопуту и мотопуту);**
  27. члана 106. став 5, казниће се власник односно возач **(који има уграђене звучне уређаје предвиђене за возила под пратњом);**
  28. члана 107. став 1. **(ако не поступи по одредбама које регулишу сусрет са возилом под пратњом);**
  29. члана 108. став 5, казниће се власник односно возач **(који има уграђене звучне уређаје предвиђене за возила са правом првенства пролаза);**
  30. члана 109. став 1. и 2. **(ако не поступи по одредбама које регулишу сусрет са возилом са правом првенства пролаза);**
  31. члана 110. **(ако не поступи по одредбама које регулишу сусрет са возилом са правом првенства пролаза);**
  32. члана 112. став 1. тачка 1) и став 5. и 6. овог члана, када терет на возилу премашује носивост возила, односно осовинско оптерећење појединих осовина одређених од стране произвођача возила за више од 20%;
  33. члана 112. став 1. тачка 2) када је премашено осовинско оптерећење прописано техничким нормативима за возила и највећу дозвољену укупну масу за више од 5% и тачка 3);
  34. члана 118. став 2. **(које превози дете млађе од 12 година на мопеду, мотоциклу, трициклу и четвороциклу);**



35. члана 120. став 2, у случају када су путници деца млађа од 12 година;
36. члана 121. став 2, казниће се возач чијој је возачкој дозволи, односно посебној дозволи истекао рок важења више од шест месеци;
37. члана 123. став 1. **(ако се организују спортске приредбе на путу без дозволе);**
38. члана 134. став 1. и 2. **(ако се на постављеној саобраћајној сигнализацији поставља нешто друго или се скида или оштећује саобраћајна сигнализација);**
39. члана 142. став 2. **(пролазак кроз семафор када је то забрањено);**
40. члана 145. став 5. **(када се креће саобраћајном траком којом је семафором то забрањено);**
41. члана 146. став 6, казниће се пешак, односно бициклиста, уколико са собом води дете млађе од 12 година **(када прелази на црвено светло);**
42. члана 147. став 5. **(када возач прође преко раскрснице када му је то семафором забрањено);**
43. члана 156. став 11. **(када се поред пута подигне „крајпуташ“ и сличне радње);**
44. члана 161. став 2, казниће се возач који се креће брзином која је од 31 km/h до 50 km/h већа од дозвољене;
45. члана 162. став 1, казниће се возач који се креће брзином која је од 51 km/h до 60 km/h већа од дозвољене;
46. члана 163. став 2, возач који се креће брзином која је од 51 km/h до 60 km/h већа од дозвољене;
47. члана 166. став 1. **(ако не поступи по знацима које дају полицијски службеници);**
48. члана 171. став 2. **(ако не остане на лицу места саобраћајне незгоде када један од учесника захтева вршење увиђаја);**
49. члана 174. став 1. **(ако узима алкохолна пића пре завршетка увиђаја);**
50. члана 178. став 1, казниће се возач чијој је возачкој дозволи истекао рок важења више од шест месеци;
51. члана 182. став 3. **(ако лице са пробном дозволом управља без лица које га надзире, а нема 18 година);**
52. члана 183. став 2. и 3. **(ако користи две возачке дозволе и дозволу коју је пријавио као изгубљену);**
53. члана 187. став 1. **(који управља возилом ако је неспособан за то);**
54. члана 187. став 2. и 4, казниће се лице под дејством психоактивних супстанци;

55. члана 187. став 2. и 4, казниће се лица у стању тешке и веома тешке алкохолисаности;
56. члана 203. став 1. **(ако управља возилом без лиценце, а то му је основно занимање);**
57. члана 205. став 1, када је возачкој дозволи, односно посебној дозволи истекао рок важења више од шест месеци;
58. члана 207. став 1. **(ако оспособљавање кандидата за возача врши лице које није за то овлаштено);**
59. члана 211. став 1, казниће се инструктор вожње који евиденције не води тачно и веродостојно;
60. члана 212. став 1, казниће се инструктор вожње **(ако је започео обуку пре рока);**
61. члана 212. став 2, казниће се кандидат за возача **(ако се обучава у време забране);**
62. члана 215. став 3, казниће се инструктор вожње **(ако обуку врши непрописно);**
63. члана 216. став 1. и 2. **(ако се обука врши пре положеног теоријског испита; ако се обука врши без лекарског уверења);**
64. члана 217. став 1. **(ако управља возилом за време обуке без надзора инструктора);**
65. члана 221. став 1. **(ако предавач врши теоријску обуку иако не испуњава прописане услове);**
66. члана 224. став 1. **(ако практичну обуку врши инструктор који не испуњава прописане услове);**
67. члана 224. став 6, осим када је возачкој дозволи истекао рок важења;
68. члана 226. став 1. **(инструктор вожње када обучава кандидате који нису из његове ауто-школе);**
69. члана 227. став 1, 2. и 4. **(инструктор вожње ако нема слободан дан, одмор између радног дана и ако ради више од 8 сати у току дана);**
70. члана 238. став 3. и 7, казниће се испитивач **(ако ради без испуњавања прописаних услова или када је возачкој дозволи истекао рок важења);**
71. члана 242. став 1. **(ако обуку из прве помоћи врши лице које не испуњава прописане услове);**
72. члана 245. став 3. **(које код себе нема кључ тахографа и искоришћене тахографске листиће у претходних 6 дана или возачку картицу);**

73. члана 246. став 4. и 5, уколико има уграђене уређаје и користи их;  
 74. члана 246. став 7. **(ако у саобраћају учествује превозно средство које није дефинисано као возило).**

Остале казнене одредбе из овог члана се могу видети у Закону о безбедности саобраћаја.

Уколико је лице извршењем прекршаја из става 1. овог члана изазвало **непосредну опасност** за другог учесника у саобраћају, или проузроковало саобраћајну незгоду, односно прибавило себи или другом противправну **имовинску или другу корист**, казниће се новчаном казном у износу од 30.000 до 50.000 динара или **казном затвора до 60 дана**.

### Члан 332.

Новчаном казном у износу од 6.000 до 20.000 динара казниће се за прекршај и лице:

- ако не заустави возило док лица улазе или излазе из трамваја;
- ако за претицање користи зауставну траку на мотопуту;
- ако не заустави возило иза возила за организовани превоз деце;
- ако се укључује у саобраћај, а да се претходно није уверило у безбедност те операције и ако није обавестило друге учеснике у саобраћају о својој намери;
- ако се у насељу креће возилом брзином која је већа од дозвољене у границама од 21 до 50 km на час;
- ако управља возилом коме су придодата више од два прикључна возила;
- ако се ван насеља креће возилом брзином која је већа од дозвољене у распону од 41 до 60 km на час;
- када врши полукружно окретање у тунелу;
- када претиче колону возила;
- када се заустави на мосту;
- када претиче возило непосредно испред раскрснице, а не налази се на путу са првенством пролаза;
- када за време магле не укључи светла за осветљавање пута;
- када као возач радне машине вуче прикључно возило;
- када као возач мопеда не држи рукама управљач;
- ако не пропусти пешака када скреће удесно на пут на раскрсници са семафором;
- када управља мопедом, трактором или радном машином на мотопуту;

- када заустави возило на зауставној траци на аутопуту;
- када се креће возилом уназад на аутопуту;
- када управља возилом са теретом који премашује носивост у распону од 5 до 20%;
- када не обавља ванредни превоз у складу са наведеним условима;
- када превози више лица него што је уписано у саобраћајној дозволи;
- када као возач аутобуса започне кретање док путници нису завршили са уласком или изласком или врата нису затворена;
- ако на условној зеленој стрелици не пропусти пешака или возило на путу на који наилази;
- ако се возилом креће пешачком зоном;
- ако се у зони „школе“ у насељу или ван насеља креће брзином већом од дозвољене у распону од 31 до 50 km на час;
- ако се као возач затекне на месту саобраћајне незгоде, а не позове полицију или хитну помоћ;
- ако управља возилом након истека пробне, а пре издавања редовне возачке дозволе;
- ако управља возилом када му је истекла возачка дозвола до 6 месеци;
- када са пробном возачком дозволом управља у периоду од 23 до 5 сати;
- када не пријави промену пребивалишта у законском року;
- ако управља возилом као возач или кандидат за возача са дозом алкохола у крви у распону од 0,5 до 1,2 mg/ml (средња алкохолисаност);
- ако управља возилом са неисправним тахографом или га не користи на прописан начин;
- ако управља возилом или је власник возила са неисправним уређајем за заустављање;
- ако управља преправљеним возилом без атеста;
- ако управља возилом које нема шестомесечни технички преглед, а морао би да има или возилом коме је истекла регистрациона налепница;
- власник возила који није поднео захтев за издавање нове регистарске налепнице, који није на време вратио регистарске таблице, није пријавио на време промену података у саобраћајној дозволи и којим је управљало неидентификовано лице које је учинило прекршај.

Уколико је лице извршењем прекршаја из става 1 овог члана изазвало непосредну опасност за другог учесника у саобраћају или проузроковало саобраћајну незгоду, односно прибавило себи или другом противправну имовинску или другу корист, казниће се новчаном казном у износу од 10.000 до 40.000 динара или казном затвора до 45 дана.

### **Члан 333.**

Новчаном казном у износу од 5.000 динара (од 28. 7. 2010.), биће кажњено лице за прекршај:

- када се креће возилом ван насеља брзином већом од дозвољене у распону од 21 до 40 km на час;
- ако се креће возилом зауставном траком на аутопуту;
- возач аутобуса којим се организовано превозе деца ако управља необележеним возилом;
- возач који не омогући возилу ЈПП да се укључи са стајалишта, који за време вожње користи мобилни телефон, који не користи сигурносни појас, који на предњем седишту превози дете млађе од 12 година, који превози дете до 3 године ван безбедносног седишта;
- возач који се креће саобраћајном траком која није намењена за то возило, који се креће у насељу већом брзином од дозвољене у распону од 11 до 20 km на час, или ван насеља у распону од 21 до 40 km на час;
- возач који уђе у „закрчену“ раскрсницу и када му је упаљено зелено светло;
- возач који претиче на пружном прелазу;
- који паркира уз леву ивицу двосмерног коловоза, на пешачком прелазу, у раскрсници, на месту без остављене ширине слободног пролаза од мин. 3 метра, на стајалишту ЈПП, на месту где омета излаз другог возила, на тротоару када је то забрањено;
- возач који не означи сигурносним троуглом заустављено возило које је на таквом месту да га други не могу благовремено уочити;
- возач трактора који вуче прикључно возило које није за трактор;
- возач теретног возила који вуче прикључно возило за трактор;
- возач који вуче друго возило, а није укључио све показиваче правца или није поставио сигурносне троуглове на оба возила;
- возач који користи дуга светла у осветљеној улици, у магли;
- возач који за време вожње не носи закопчану кацигу;
- возач који не пропусти пешака који је ступио на коловоз када скреће на бочни пут;

- возач који на аутопуту не користи крајњу десну саобраћајну траку за кретање;
- возач трактора који ноћу нема упаљено жуто ротационо или трепћуће светло;
- возач возила који превози непокривени расути терет, необележени терет који прелази најудаљенију тачку на задњој страни;
- возач трактора који у прикључном возилу превози више од 5 лица;
- возач који управља возилом у стању благе и умерене алкохолисаности;
- кандидат за возача без лекарског уверења;
- возач који управља возилом са неисправним показивачем правца.

Уколико је лице извршењем прекршаја из става 1. овог члана изазвало непосредну опасност за другог учесника у саобраћају или проузроковало саобраћајну незгоду, казниће се новчаном казном у износу од 6.000 до 18.000 динара.

### **Члан 334.**

Новчаном казном у износу од 3.000 динара (од 28. 7. 2010.), казниће се и за прекршај:

- возач који управља возилом у којем се не налази светлоодбојни прслук;
- возач који се креће уназад супротном страном коловоза од оне којом се до тада кретао;
- возач који прекорачи брзину у распону до 10 km на час у насељу и до 20 km на час ван насеља;
- возач који не помери своје возило уз десну ивицу коловоза када се претиче, када не укључи све показиваче правца при кретању уназад, који заузме два паркинг места, када не упали дању кратка светла;
- возач mopеда, односно мотоцикла када на оба ува има слушалице за аудио-уређаје;
- возач који у застоју саобраћаја није оставио слободан пролаз за пролаз возила под пратњом и возила са првенством пролаза;
- возач који не поседује зимску опрему, који не искључи мотор када стоји дуже од три минута, када управља са пробном дозволом возилом које није означено, који код себе нема возачку дозволу.



**Члан 338.**

Заштитна мера забране управљања моторним возилом изриче се културалативно и возачу:

- ако у насељу прекорачи брзину кретања више 20 km на час, а ван насеља преко 41 km на час;
- који управља под дејством алкохола више од 0,5 mg/ml (средња алкохолисаност);
- који претиче преко пуне линије и који при том користи траку за супротан смер кретања;
- који прође светлосни знак који му то забрањује;
- коме је истекла возачка дозвола више од 6 месеци, возачу који управља возилом које није уписано у јединствени регистар возила;
- који ноћу управља возилом без употребе светала за осветљавање пута и позиционих светала;
- који држи дете млађе од 12 година у крилу.

Детаљан преглед свих казних одредби је дат у Закону о безбедности саобраћаја.