



Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo

Qeveria - Vlada - Government

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturë
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

*Departamenti për Patentë Shoferë dhe Automjete
Department for Driver's License and Vehicles
Odeljenje za vozačke dozvole i vozila*

***PRIRUČNIK ZA POLAGANJE VOZAČKOG ISPITA
C I D KATEGORIJE***

*Priručnik odobren od Ministarstva
2025.*

PRIRUČNIK ZA POLAGANJE VOZAČKOG ISPITA C I D KATEGORIJE

Autor:

**Habib Hasani, Xhevat Gashi, Avni Abdyl, Vlora Hasanramaj, Reshat Sylejmani
Burim Deliu, Mirdit Emini,**

Recensent:

**Fejzulla Musrafa
Shkumbim Leka**

Stručni saradnici:

**Ruzhdi Matoshi
Ekrem Latifi**

Lektor:

Merlinda Spahiu

Fotograf:

Autori

Izvor iz interneti

Ostale izvor

Prishtina 2025

Zabranjeno je objavljivanje, fotokopiranje ili korišćenje ovog priručnika za materijalne koristi, i u fizičkom i/ili elektronskom načinu.

Ovaj priručnik nije dozvoljeno prodavati ni na koji način, ni za pokrivanje troškova štampanja ili elektronske upotrebe.

Nesprovođenje gore navedenih uslova predstavlja krivično delo pribavljanje autorstva za materijalne koristi

Sadržaj

Poglavlje 1 PRAVILA ZA TRAJANJE UPRAVLJANJA VOZILOM I PERIOD ODMORA	05
Poglavlje 2 PRAVILA ZA PREVOZ PUTNIKA I ROBE	12
Poglavlje 3 PREVOZ PUTNIKA (kategorija D1 i D	25
Poglavlje 4 DOKUMENTACIJA POTREBNA ZA DOMAĆI I MEĐUNARODNI TRANSPORT	29
Poglavlje 5 PRAVILA ZA MASU, DIMENZIJE, OSOVINSKA OPTEREĆENJA, PRAVILA ZA UREĐAJE ZA OGRANIČAVANJE BRZINE	38
Poglavlje 6. MERE PRILIKOM ZAMENE TOČKA (Kategorija C1, C, D1 i D)	41
Poglavlje 7 OGRANIČENJE VIDLJIVOSTI ZBOG KONSTRUKCIJE VOZILA	43
Poglavlje 8 ČITANJE AUTOKARTICE, PLANIRANJE RUTE, KORIŠĆENJE ELEKTRONSKIH UREĐAJA ZA VOŽNJU (GPS)	45
Poglavlje 9 FAKTORI SIGURNOSTI U VEZI SA UTOVAROM VOZILA, NADZOROM UTOVARA (KATEGORIJA C1 I C)	49
LITERATURA	60

Predgovor

Ovaj priručnik je izrađen od radne grupe ovlašćene od Ministarstva na osnovu **osnovnog plan-programa za polaganje ispita za vozačku dozvolu za sve kategorije** vozila iz **TEORIJSKOG DELA**, a koji je u potpunosti usklađen sa Evropskim direktivama za vozačke dozvole.

Dotični priručnik ima za cilj da kandidat kao budući vozač upozna i razume značenje saobraćajne signalizacije, pravila, bezbednost u saobraćaju, identifikaciju opasnosti na putu, tehniku i eko-vožnju, upotrebu i funkcionisanje opreme vozila, izbegavajući materiju koja na to nema nikakav uticaj, kao npr. sastav materijala, dimenzije i način postavljanja putne signalizacije, instalacija oprema u vozilo, administrativna pitanja itd.

Većina slika (ilustracija) korišćena u ovom priručniku su iste kao one koje se koriste u javnim pitanjima, tako da se kandidatima za vozače ili drugim korisnicima omogući da ne uče na mehanički način tačne odgovore na pitanja za kategoriju C, pošto tada nailaze na poteškoće tokom sprovođenja saobraćajnih i bezbednosnih pravila tokom vožnje.

Mi, kao radna grupa, svesni smo da je tokom izrade ovog priručnika moglo doći do nekih propusta, bilo tehničkih ili druge prirode, stoga molimo korisnike dotičnog priručnika da ne oklevaju i pišu nam o bilo kojem eventualnom propustu, vašu dobronamernu preporuku ili sugestiju. Dok ćemo vam biti zahvalni a istovremeno ćemo ih uzeti u obzir, tako da će sledeće izdanje biti još kvalitetnije i praktičnije od ovo sadašnje.

KATEGORIJA C1, C, D1 I D

1. PRAVILA ZA TRAJANJE UPRAVLJANJA VOZILOM I PERIOD ODMORA

Kategorija C1, C, D1 I D

TRAJANJE UPRAVLJANJA VOZILOM I PERIOD ODMORA

Korišćeni izrazi u vezi sa pravilima o trajanju vožnje imaju sledeće značenje:

Nedelja(Sedmica) - period između 00:00 časova u ponedeljak i 24:00 časa u nedelju;

Odmor - svaki neprekidni period tokom kojeg vozač koristi slobodno vreme po želji;

Prekid - svaki period tokom kojeg vozač nema pravo na vožnju ili obavljanju bilo kojeg drugog zadatka, koji mu omogućava samo odmor;

Vreme dnevnog odmora – deo dana tokom kojeg vozač može da provodi slobodno vreme po želji i koji može biti „normalan dnevni odmor“ ili „smanjeni dnevni odmor“.



Vožnja kamiona

Trajanje upravljanja vozilom - je trajanje vožnje posade, stanje u kojem se tokom vožnje, sastavljene između dva uzastopna perioda dnevnog odmora ili između perioda dnevnog odmora i nedeljnog odmora, se nalaze najmanje dva vozača u odboru vozila da bi se obezbedila smena. U prvom satu vožnje, prisustvo drugog vozača ili drugih je opciono, ali je to obavezno za ostatak perioda vožnje.

Dnevno trajanje vožnje - ukupno akumulirano trajanje od kraja dnevnog odmora i početka narednog dnevnog odmora ili od kraja dnevnog odmora i početka nedeljnog odmora;

Trajanje vožnje - ukupno vreme vožnje evidentirano automatski, poluautomatski ili ručno pod uslovima definisanim sa predviđenim pravilima.

Vreme vožnje

Trajanje dnevne vožnje **ne prelazi 9 sati**. Trajanje dnevne vožnje može se produžiti na najviše **10 sati**, ali ne više od **2 puta** u toku nedelje. Trajanje nedeljne vožnje **ne prelazi 56 sati**. Trajanje ukupne akumulirane vožnje tokom 2 uzastopne nedelje **ne prelazi 90 sati**.

Vreme vožnje se sastoji (izračunava) od celokupnog trajanja vožnje koje se obavlja na bilo kojoj teritoriji.

Prekidi (odmor-pauza)

Nakon vožnje od **4,5 sata**, vozač uzima neprekidnu pauzu od najmanje **45 minuta**, osim ako iskoriti pauzu.



Pauza vozača kamiona

Ovaj prekid se može zameniti prekidom od **15 minuta** nakon čega sledi prekid od najmanje **30 minuta**, a oba se raspoređuju u vremenu vožnje ili uzimaju odmah nakon vožnje, na način da se poštuje pauza od najmanje **45 minuta**.

Vreme čekanja i vreme neprovedeno u vožnji, vreme provedeno u vozilu, brodu ili vozu u pokretu ne smatra se drugim radom ali se može kvalifikovati kao „*prekid*“.

Vreme odmora

Vozač koristi vreme dnevnog i sedmičnog odmora definisan pravilima drumskog prevoza.

U svakom vremenskom periodu od *24 sata* nakon završetka dnevnog ili nedeljnog odmora, vozač mora da uzme novo vreme dnevnog odmora.

Ako je deo dnevnog odmora koji spada u taj period od 24 časa najmanje **9 sati**, a kraći od **11 sati**, predmetni dnevni odmor smatra se kao skraćeno vreme dnevnog odmora.

Bez obzira na to što je gore pomenuto, vozač uključen u rukovanje vozilom morao da je koristio novi period dnevnog odmora od najmanje 9 sati do 30 sati, nakon završetka dnevnog ili nedeljnog odmora.

Vreme dnevnog odmora se može produžiti da postane normalno vreme nedeljnog odmora ili skraćeno vreme nedeljnog odmora.

Jedan vozač ne može koristiti više od tri perioda skraćenog dnevnog odmora između dva perioda nedeljnog odmora.

Tokom 2 uzastopne nedelje, vozač koristi odmore predviđene pravilima drumskog prevoza.



List tahografa

Vozač koji nudi samo jednu uslugu međunarodnog prevoza putnika mora da poštuje pravila za odmore kao što je predviđeno u drumskom prevozu.

Vozač koji učestvuje u posadi koristi nedeljni odmor od najmanje **45 sati**, kao što je predviđeno u drumskom prevozu.

Svaki odmor uzet u vidu naknade za nedeljni odmor spaja se sa drugim vremenom odmora od najmanje **9 sati**.

Ako vozač to želi, vreme dnevnog odmora i skraćeno vreme nedeljnog odmora uzeto van tačke zaustavljanja može se koristiti unutar vozila, pod uslovom da je predmetno vozilo opremljeno pogodnim krevetom za svakog vozača kao što je predviđeno od proizvođača tokom planiranja vozila i vozilo mora biti u mirovanju.

Vreme nedeljnog odmora koje pada između **2 nedelje** može se računati u bilo koju nedelju, ali ne u obe.

Kontrolni uređaj



Kontrolni uređaj

Sva vozila za prevoz robe i putnika najveće dozvoljene težine **preko 5 tona** i registrovana na teritoriji Kosova moraju biti opremljena kontrolnim uređajem u skladu sa odredbama drumskog prevoza.

Uslovi upotrebe



Digitalni uređaj

Poslodavac i vozač obezbeđuju ispravno funkcionisanje i adekvatnu upotrebu kontrolnog uređaja, kao i kartice vozača.

Poslodavac izdaje vozačima vozila opremljenih uređajima za snimanje analognih tahografa dovoljan broj listova sa podacima, uzimajući u obzir ličnu prirodu ovih listova, trajanje službe i obavezu za eventualnu zamenu oštećenih listova ili onih uzetih od strane službenika na kontrolu.

U slučaju da je vozilo opremljeno kontrolnim uređajem - digitalnim tahografom, poslodavac i vozač obezbeđuju da, uzimajući u obzir trajanje usluge, štampanje prema zahtevu može biti izvršeno na adekvatan način u slučaju kontrole.

Važenje kartice vozača ne može biti duže od 5 godina, vozač može imati samo jednu važeću karticu u svom posedu.

Vozač je ovlašćen da koristi samo svoju personalizovanu karticu, oštećena ili istekla kartica se ne može koristiti.



Vozači koriste listove sa podacima ili vozačke kartice svaki dan u vožnji, od trenutka kada preuzmu vozilo pod upravljanju.

List sa podacima ili kartica vozača se ne povlače pre kraja dnevnog radnog perioda, osim ako je takvo povlačenje ovlašćeno.

Nijedan list sa podacima ili kartica vozača ne mogu se koristiti za duži vremenski period od vremena za koje je namenjeno.

List tahografa

Ukoliko se u kabini vozila sa kontrolnim uređajem - digitalnim tahografom nalazi više od jednog vozača, oni se staraju da njihova kartica bude ubačena na ispravno mesto u tahografu.

Svaki član posade mora čuvati podatke na upisnom listu prema pravilima utvrđenim drumskim prevozom.

2. PRAVILA ZA PREVOZ PUTNIKA I ROBE

PREVOZ PUTNIKA (kategorija D1 i D)

Korišćeni izrazi koji se odnose na prevoz putnika imaju sledeće značenje:

Autobus - motorno vozilo koje služi za prevoz putnika, a koje pored sedišta vozača ima još najmanje osam ostala sedišta;

Školski autobus - motorno vozilo koje služi za prevoz dece, odnosno učenika;

Javni prevoz - prevoz koji pod istim uslovima mogu da koriste svi korisnici transportnih usluga;



Javni linijski prevoz putnika - prevoz koji se obavlja na određenim relacijama i prema redosledu putovanja, cenama i unapred utvrđenim opštim uslovima prevoza

Mesto zaustavljanja autobusa

Linija - relacija ili ukupnost relacija obavljanja prevoza u drumskom saobraćaju, od početne stanice do stanice, odnosno do krajnjeg mesta zaustavljanja, na kojoj se putnici prevoze prema redosledu putovanja registrovanom i objavljenom sa jednim ili više polazaka;

Međugradska linija - linija koja se odvija na magistralnim i regionalnim javnim putevima Kosova a koja povezuje dve ili više opština;

Međunarodna linija - linija čija je početna stanica na teritoriji Kosova, a krajnja van teritorije Kosova;

Gradska linija - linija koja povezuje dve ili više stanica, odnosno mesta zaustavljanja u urbanim granicama opštine – grada;

Gradsko-periferna linija - linija koja povezuje dve ili više stanica, odnosno mesta zaustavljanja unutar teritorije opštine;

Putnička linija - linija na kojoj se obavlja prevoz između početne i krajnje stanice, odnosno mesto zaustavljanja autobusa sa obaveznom zaustavljanjem na svim stanicama, odnosno mestazaustavljanja duž puta koji je naveden u redosledu putovanja;

Direktna linija - linija na kojoj se obavlja prevoz između početne i krajnje autobuske stanice, odnosno mesta zaustavljanja autobusa, definisanog u redu vožnje bez zaustavljanja na mesta za zaustavljanje stajalištu duž puta;

Ekspresna linija - linija na kojoj se obavlja prevoz između početne i krajnje autobuske stanice, odnosno mesta zaustavljanja autobusa utvrđeno po redosledu putovanja, sa zaustavljanjem na još nekoj važnoj autobuskoj stanici, odnosno na mesto zaustavljanja autobusa utvrđeno po redosledu putovanja;

Međugradski linijski prevoz - javni prevoz putnika između dve ili više opština, dok se može obavljati kao linijski prevoz putnika, ekspresni ili direktni;

Prevoz na međunarodnim linijama - javni drumski prevoz putnika između Kosova i drugih zemalja;

Putnik - fizičko(a) lice(e) koje prevoze operateri drumskog prevoza uz naknadu i koje na osnovu ugovora ima pravo na prevoz;

Posebni linijski prevoz - prevoz samo određenog broja putnika koji se obavlja na osnovu pismenog ugovora između operatera prevoza i naručioca prevoza, u kom slučaju naručilac plaća prevoz;



Relacija - rastojanje između dva mesta linije koja su u putnom redosledu označena su kao autobuske stanice, odnosno kao mesto zaustavljanja autobusa.

Drumski prevoz putnika obavlja se kao:

- *redovni prevoz putnika autobusom;*
- *slobodan prevoz putnika autobusom;*
- *taksi prevoz putnika;*
- *prevoz putnika za sopstven potrebe.*

Redovni prevoz putnika autobusom, slobodan prevoz putnika autobusom, prevoz putnika autobusom za sopstvene potrebe obavlja se kao:

- *prevoz van teritorije Kosova;*
- *prevoz van teritorije Kosova;*
- *prevoz za pristup i tranzitni prelaz preko teritorije Kosova.*

Redovni prevoz putnika unutar Kosova

Redovni prevoz putnika autobusom obavlja se na određenim relacijama (linijama), prema prethodno utvrđenom i potvrđenom redosledu putovanja, utvrđenoj i objavljenoj ceni i drugim uslovima prevoza.

Redovni prevoz putnika autobusom unutar teritorije Kosova može se obavljati kao:

- gradski i gradsko-prigradski prevoz;
- međugradski prevoz;
- poseban prevoz putnika;
- prevoz za sopstvene potrebe.

Gradski i gradsko-prigradski prevoz mogu se obavljati kao redovni prevoz.

Međugradski prevoz se može obavljati kao redovni, direktni i ekspresni prevoz.

Članovi posade autobusa kojim se obavlja drumski prevoz putnika moraju imati službenu odeću (uniformu).

Međunarodni prevoz putnika



Autobus u međunarodnom transportu

Međunarodni prevoz putnika autobusom, između Kosova i drugih zemalja i tranzitni prevoz preko teritorije Kosova vrši se u skladu sa odredbama Zakona o drumskom saobraćaju i podzakonskim aktima, sporazumima i drugim međunarodnim pravilima.

Slobodan prevoz putnika

Slobodan prevoz putnika, u domaćem i međunarodnom prevozu, je prevoz ranije poznate grupe putnika stvorene na inicijativu klijenata ili turističkih agencija, bez ulaska i izlaska putnika tokom putovanja, za koji relacija, cena prevoza i drugi uslovi utvrđuju se ugovorom između operatera prevoza i naručioca prevoza.

Prevoz za sopstvene potrebe putnika

Prevoz za sopstvene potrebe putnika su poslovi koje u nekomercijalne i neprofitne svrhe obavlja fizičko ili pravno lice.

Obaveze operatera - vozača

Prevozni operater, odnosno vozač koji upravlja autobusom, dužan je da vrši prevoz prema odredbama drumskog prevoza i podzakonskim aktima.

Operater prevoza odnosno vozač koji upravlja autobusom dužan je da koristi autobuske stanice koje su licencirane od strane Ministarstva i mesta zaustavljanja koja su označena horizontalnim i vertikalnim znakovima i namenjena za međugradski prevoz:

- ulazak i izlazak putnika vrši se samo na autobuskim stanicama i mestima za zaustavljanje koja su namenjena i evidentirana u redosledu putovanja;
- Operater prevoza – vozač je dužan da stane na svim mestima za zaustavljanje koja su upisana u redosledu putovanja.

Vozilo kojim se obavlja redovni prevoz putnika mora imati:

- postavljeno sa strane naziv operatera prevoza putnika;
- u donjem desnom uglu šoferšajbne (branobrana) liniju sa vremenom polaska iz polazne stanice i vremenom dolaska u poslednju stanicu, sa oznakom najmanje tri mesta zaustavljanja namenjena a preuzimanje i iskrcavanje putnika.

Vozilo mora da ispunjava tehničko-eksploatacione uslove kao i tehničko-sanitarne i higijenske uslove.



Prevoz putnika autobusom

U vozilu i u priključnom vozilu za prevoz putnika u gradskom javnom prevozu sa autobusima dozvoljen je prevoz ljudi i u stojećem položaju.

U ovom slučaju, upotreba sigurnosnog pojasa nije neophodna.

Gradski prevoz autobusom



U autobusima kojima se javni prevoz obavlja u međugradskom prevozu, može se prevoziti onoliko ljudi koliko ima sedišta postavljenih u autobusu.

Međugradski prevoz autobusom

Prikolice za prevoz putnika mogu da se prikače samo na autobuse u gradskom prevozu.

Autobusi koji pored sedišta imaju mesta za stajanje dužni su da budu u skladu sa odredbama za drumski prevoz.

Putnicima nije dozvoljeno da izađu iz vozila za prevoz putnika dok se vozilo ne zaustavi i dok vozač ne otvori vrata autobusa.

Autobus koji prevozi samo decu/učenike

Ukoliko se deca prevoze vozilom/autobusom na organizovan način, vozilo mora da ispunjava posebne uslove i da bude obeleženo posebnim znakom, dok za vreme ulaska i izlaska dece iz vozila, vozač mora da uključi sve pokazivače pravca vozila.



Zabranjeno je da se vozilo beleži posebnim znakom ako se deca ne prevoze na organizovan način.

Autobus koji prevozi samo decu/učenike

Ako to vozilo ne prevozi decu, onda se posebna oznaka mora pokriti ili ukloniti.



Vozač autobusa sa autobusnog stajališta u gradskom naselju može da uđe u obližnju saobraćajnu traku ili da se kreće putem, samo ako se uveri da takvom radnjom neće izazvati nikakve smetnje ili opasnost u saobraćaju. Vozač mora signalizirati pokazivačima pravca.

Ulazak autobusa u saobraćaj-unutar gradskog područja

Zabranjeno je zaustavljanje autobusa radi preuzimanja ili izlaska putnika van autobusnog mesta zaustavljanja.

Vozač autobusa sa mesta zaustavljanja autobusa van gradskog područja može da uđe u obližnju saobraćajnu traku ili da se kreće putem tek pošto pusti sva vozila sa puta. Vozač mora signalizirati pokazivačima pravca.



Ulazak autobusa u saobraćaj-van gradskog područja

Ograničenje brzine

Brzina kretanja prema kategorijama vozila na ostalim putevima, osim na autoputu i na motociklističkom putu, ograničena je:

- **na 80 km/h**, za autobuse,
- **na 80 km/h**, za autobuse sa lakim prikolicom i za vozila koja vuku prikolice za kampovanje;
- **na 70 km/h**, za autobuse koji obavljaju organizovani prevoz dece,



- **na 70 km/h**, za čvorne autobuse bez mesta za stajanje,

Čvorni (nodalni) autobusi bez mesto za stajanje

- **na 50 km/h**, za autobuse sa prikolicom za prevoz ljudi,
- **na 50 km/h**, za gradske autobuse,
- **na 50 km/h**, za autobuse u kojima pored montiranih sedišta ima mesta za stajanje.

U slučajevima kada se putnička vozila kreću na autoputu i na motociklističkom putu, brzina za ova vozila je ograničena na 100 km/h, za autobuse najveće dozvoljene mase preko 12000 kg, osim za autobuse koji prevoze organizovane grupe dece.

Vozači vozila koja imaju ograničenje brzine prema kategoriji vozila, dužni su da znak ograničenja brzine postave na zadnji deo vozila, na vidnom mestu.

Autobusi moraju imati ograničavač brzine, kako je predviđeno relevantnim zakonodovstvom.

Vozači autobusa moraju da se pridržavaju ograničenja autobusa za tu kategoriju kojoj pripada, čak i kada pravila ili saobraćajni znaci dozvoljavaju veću brzinu.

PREVOZ ROBE (kategorija C1 i C)

Korišćeni izrazi koji se odnose na transport robe imaju sledeće značenje:

Operater drumskog prevoza robe - delatnost bilo kog operatera prevoza robe koji obavlja prevoz za lične potrebe i treća lica, motornim ili kombinovanim vozilima;

Prevoz trećem licu - prevoz robe transportnim vozilom ili skupom transportnih vozila obavljen u komercijalne svrhe za druga fizička i pravna lica.

Drumski prevoz robe

Domaći i međunarodni drumski prevoz robe obavlja se kao prevoz robe za sopstvene potrebe (za sopstveni račun) i prevoz robe uz najam i plaćanje (za treća lica).

Prevoz robe za sopstvene potrebe

Prevoz roba za sopstvene potrebe smatra se prevoz koji obavlja fizičko ili pravno lice bez naknade

Prevoz robe pod zakup i plaćanje (za treća lica)



Kamion

Prevoz robe za zakup i plaćanje (za treće lica) vrši se na osnovu pismenog ili usmenog sporazuma između pošiljaoca i primaoca robe koji ugovara prevoz robe.

Dozvole za međunarodni prevoz za operatere sa prebivalištem na Kosovu

Dozvole za međunarodni prevoz za rezidentne operatere za prevoz robe obavlja se na osnovu dozvole za međunarodni prevoz, osim ako je međunarodnim ugovorom (sporazumom) određeno da se prevoz obavlja bez dozvole.

Prevoz lica u kamionu (prevoznim vozilom)

U kamionu se ne može prevoziti više od 5 osoba koje rade na utovaru-istovaru tereta, kao i pri obavljanju poljoprivrednih i drugih poslova.

U kamionskom vozilu u prostor za postavljanje tereta uz posebnu dozvolu može se prevoziti više od 5 lica koja rade na utovarno-istovarnim ili drugim poslovima. Vozač mora imati sa sobom posebnu dozvolu i pokazati je na zahtev ovlašćenog lica.

U slučaju evakuacije ili pružanja pomoći prilikom elementarnih nepogoda, u transportnom vozilu može se vršiti prevoz prevoz lica i bez prethodne dozvole.

Lice koje nije navršilo 14 godina dozvoljeno je da se prevozi u kamionu samo u pratnji punoletne osobe.

Licima koja se prevoze u prostoru kamiona za postavljanje tereta ili u radnoj mašini nije dozvoljeno:



Nije im dozvoljeno da stoje

- da stoje;
- da sede na bočnim stranama vozila,
- da sede na nestabilnom teretu
- da sede na teretu koji prelazi visinu bočne strane vozila.

U drumskom saobraćaju zabranjen je prevoz lica:

- u vozilu koje nema bočne panele (strane);



- u vozilu sa automatskim istovarivačem, ako je mehanizam aktiviran;
- u priključnom vozilu za prevoz tereta koji se vuče kamionom.

Najekstremnija tačka tereta koji se prevozi prevoznim sredstvom ili prikolicom ako prelazi najekstremniju tačku od 1 metar, mora se označiti tabelom. Ova tabla je kvadratnog oblika, dimenzija 50cm x 50cm, obojena naizmenično kosim trakama reflektujuće narandžaste i bele boje i postavljena upravno na uzdužnu osu vozila.



Kamion za prevoz životinja

Prevoz životinja

Prevoz životinja je dozvoljen u prevoznom vozilu koje ispunjava uslove predviđene za ovu vrstu prevoza kao i da se ne ugrožava bezbednost na putu.

Ako se životinje prevoze u kamionu i prikolici, prevoz lica u tim vozilima nije dozvoljen.

Ako se kućni ljubimci prevoze u vozilu, nije dozvoljeno njihovo postavljanje na prednje sedišta.

Kretanje kamiona unutar urbanog područja

Na putu unutar gradskog područja sa dve ili više traka za jedan smer, vozaču kamiona najveće dozvoljene mase preko 3500 kg dozvoljeno je da koristi samo krajnje desne saobraćajne trake, osim na delu puta pre raskrsnice ili pre sledećeg mesta gde vozilo skreće levo ili polukružnje okretanje



Kamion tokom kretanja unutar urbanog područja

Kamionu je dozvoljeno da se kreće krajnjom levom trakom samo za skretanje ulevo.



Kamion tokom vožnje autoputem

Vožnja na autoputu sa mnogo saobraćajnih traka

Na autoputu sa 3 ili više saobraćajnih traka koji služi za kretanje vozila u jednom smeru, vozač vozila najveće dozvoljene mase veće od 5000 kg, odnosno vozila sa prikolicom dužine preko 7 metara, može koristiti samo 2 saobraćajne trake koje se nalazi u blizini desne ivice površine puta.



Ograničenje brzine

Brzina kretanja prema kategorijama vozila na ostalim putevima, osim na autoputu i na motociklističkom putu, ograničena je:

- na 80 km/h, za kamione najveće dozvoljene mase do 7500 kg,
- na 70 km/h, za kamione najveće dozvoljene mase preko 7500 kg,

Kamion najveće dozvoljene mase preko 7500kg.



Transportna vozila sa priključnim vozilima

- na 70 km/h, za transportna vozila sa priključnim vozilima;



Vozila koja prevoze opasne materije

- na 70 km/h, za vozila koja prevoze opasne materije;

- na 50 km/h, za kamione koji obavljaju grupni prevoz ljudi.

U slučajevima kada se vozila kreću na autoputu i na motociklističkom put, brzina za kamione je ograničena:



Kamion mase preko 12.000 kg

- 85 km/h, za vozila najveće dozvoljene mase preko 12.000 kg, osim za vozila koja prevoze opasne materije;



Transportna vozila sa priključnim vozilima

- 80 km/h, za transportna vozila sa priključnim vozilima.

Vozači su dužni da se pridržavaju brzine kretanja prema ograničenjima svojih vozila i na putu kojim se kreću po pravilima saobraćaja ili sa saobraćajnim znakom dozvoljena je veća brzina.

Vozači vozila (najveće dozvoljene mase preko 3500 kg), koja imaju ograničenje brzine prema kategoriji vozila, dužni su da znak ograničenja brzine postave na zadnji deo vozila, na vidnom mestu.

Mimoilaženje

Na putu sa nagibom, na kojem je mimoilaženje otežano ili nemoguće, a jedno od vozila je prinuđeno da se kreće unazad kako bi se olakšala cirkulacija, ovo mora da učini:

- transportno vozilo koje se susreće sa autobusom;
- autobus ako se susreće sa priključnim vozilom;
- vozilo koje se kreće naniže, ako su vozila iste kategorije.



Autobus se mora kretati unazad

Vučenje transportnog vozila i skupa vozila u kvaru



Vučenje transportnog vozila ili skupa utovarenih vozila sa kvarom je dozvoljena do prvog mesta pogodnog za utovar i istovar, au izuzetnim slučajevima do prvog mesta gde se kvar vozila može otkloniti.



U slučaju vučenja vozila na način da nema potrebe za upravljanjem njime ili upotrebom kočnica, ukupna masa vučenog vozila ne može biti veća od ukupne mase vučnog vozila.

Vučenje autobusa u kvaru

Priključna vozila

U drumskom saobraćaju, transportnom vozilu je dozvoljeno da vuče dva priključna vozila na nacionalnim putevima i jedno priključno vozilo na autoput.

Vozilu za prevoz putnika je dozvoljeno da vuče samo jedno priključno vozilo na bilo kom putu kojim se kreće.

Rezervna i dodatna oprema vozila



Kamioni i autobus u drumskom saobraćaju moraju imati rezervnu i dodatnu opremu: rezervne sijalice, osim onih sa naprednom tehnologijom, komplet prve pomoći, sigurnosni trougao, uređaj za vuču pokvarenog vozila, reflektujući prsluk, dok aparat za gašenje požara u slučajevima kada je njegova upotreba predviđena predviđenim pravilima. Svi ovi uređaji moraju biti kompletni i sa rokom upotrebe.

Dodatna i rezervna oprema

3. DOKUMENTACIJA POTREBNA ZA DOMAĆI I MEĐUNARODNI TRANSPORT

DOKUMENTACIJA POTREBNA ZA DOMAĆI I MEĐUNARODNI TRANSPORT

Kategorija D1 i D

Korišćeni izrazi koji se odnose na potrebnu dokumentaciju za domaći i međunarodni prevoz putnika imaju sledeće značenje:

Dozvola za prevoz - akt određen ovim zakonom ili međunarodnim sporazumom na osnovu kojeg se obavlja drumski prevoz putnika ili robe;

Putni list - propisani obrazac koji operater prevoza mora imati prilikom obavljanja slobodnog drumskog prevoza putnika u domaćem i međunarodnom prevozu;

Putni nalog - definisani obrazac koji sadrži broj registracije autobusa kojim se obavlja linijski prevoz putnika, naziv linije, vreme početka i završetka putovanja, podatke o osoblju vozila i pravac njegovog kretanja, potpis lica ovlašćenog za izdavanje putnog naloga, kao i rubriku za označavanje dolaska i odlaska sa autobuske stanice ili autobuskog stajališta autobusa u linijskom prevozu.

Kilometros	Km	Vencid-estadjet	Nucleo	Km	Vencid-estadjet
00	0	Malmebé	00	00	00
10	10	Malmebé	01	10	01
20	20	Malmebé	02	20	02
30	30	Malmebé	03	30	03
40	40	Malmebé	04	40	04
50	50	Malmebé	05	50	05
60	60	Malmebé	06	60	06
70	70	Malmebé	07	70	07
80	80	Malmebé	08	80	08
90	90	Malmebé	09	90	09
100	100	Malmebé	10	100	10
110	110	Malmebé	11	110	11
120	120	Malmebé	12	120	12
130	130	Malmebé	13	130	13
140	140	Malmebé	14	140	14
150	150	Malmebé	15	150	15
160	160	Malmebé	16	160	16
170	170	Malmebé	17	170	17
180	180	Malmebé	18	180	18
190	190	Malmebé	19	190	19
200	200	Malmebé	20	200	20
210	210	Malmebé	21	210	21
220	220	Malmebé	22	220	22
230	230	Malmebé	23	230	23
240	240	Malmebé	24	240	24

Red vožnja - akt koji sadrži: naziv transportnog operatera, liniju na kojoj se prevoz obavlja, vrstu linije, redosled autobuskih stanica, odnosno autobuskih stajališta, zatim rastojanje od mesta gde linija počinje, vreme dolaska i polaska sa autobuske stanice, odnosno na stajalištima autobusa, režim održavanja linije, rok u kome se linija održava i rok važenja redosled putovanja.

Red vožnja

Dokumenti potrebni za obavljanje poslova u domaćem i međunarodnom drumskom prevozu putnika

Prilikom redovnog međugradskog prevoza putnika, operater je dužan da u autobusu ima ove dokumente;

- redosled putovanja;
- putni nalog;
- potvrdu autobusa prema odgovarajućoj licenci.

Prilikom redovnog prevoza putnika u međunarodnom prevozu, operater prevoza je dužan da u autobusu ima sledeće dokumente:

- dozvolu i prateću dokumentaciju o dozvoli u originalu;
- putni nalog;
- potvrdu autobusa prema odgovarajućoj licenci;

PRIRUČNIK ZA POLAGANJE VOZAČKOG ISPITA C I D KATEGORIJE

- uverenje vozača (CPC).

Prilikom slobodnog prevoza putnika, operater je dužan da u autobusu ima sledeće dokumente:

- dozvolu i prateću dokumentaciju o dozvoli u originalu;
- list putnog putovanja u originalnu overen od operatera i granične policije;
- potvrdu autobusa prema odgovarajućoj licenci;
- putni nalog.

Prilikom prevoza putnika, operater je dužan da ima i druga dodatna dokumenta definisana pravilima drumskog prevoza, podzakonskim aktima i međunarodnim sporazumima.

List putvoanija

Knjiga lista putovanja je neophodna pri obavljanju slobodnog prevoza putnika.

Kategorija C1 i C

Korišćeni izrazi koji se odnose na potrebnu dokumentaciju za domaći i međunarodni transport robe imaju sledeće značenje:

Dozvola za prevoz - akt određen ovom odredbom o drumskom saobraćaju ili međunarodnim sporazumom na osnovu kojeg se obavlja drumski prevoz putnika *ili robe*;



Dozvola (CEMT)

Dozvola (CEMT) - multilateralna dozvola za obavljanje međunarodnog drumskog prevoza robe na teritoriji država članica CEMT-a, sa vozilima registrovanim u jednoj od 3 zemlje članice CEMT-a - Evropska konferencija ministara saobraćaja.

Prevoz za treća lica - prevoz robe transportnim vozilom ili skupom transportnih vozila koji se obavlja u komercijalne svrhe za druga fizička i pravna lica;

Tovarni list – akt koji prati robu i mora da sadrži: datum i mesto izdavanja, ime i prezime ili naziv pošiljaoca, zatim njegovu adresu, ime i prezime ili naziv operatera prevoza, registarsku oznaku vozila, datum i mesto utovara robe, ime i prezime ili naziv primaoca i mesto istovara, napomenu o količini i vrsti tereta, spisak dokumenata koji se prilažu uz tovarni list, troškove prevoza i druge troškove;

CMR - akt koji prati robu u međunarodnom drumskom transportu.

Dokumenti potrebni tokom drumskog prevoza domaće i međunarodne robe

Tokom transporta robe, operater u vozilu mora imati sledeća dokumenta:

- a) za domaći prevoz na Kosovu:
 - uverenje o vozilu (izvod iz Licence);
 - putni nalog.

- b) za međunarodni prevoz:
 - uverenje o vozilu (izvod iz Licence);
 - tovarni list CMR;
 - dozvolu za međunarodni prevoz, ako međunarodnim sporazumom nije drugačije određeno;
 - putni nalog;
 - uverenje o vozaču (CPC).



Prilikom prevoza robe operater vozila mora da poseduje i druga dodatna dokumenta definisana pravilima drumskog prevoza i drugim podzakonskim aktima.

Kategorija C1, C, D1 i D

Prema Zakonu o pravilima saobraćaja, neophodna dokumenta u toku vožnje su:

- vozačka dozvola;
- uverenje o registraciji vozila;
- ovlašćenje, ako se vozilo koristi za vožnju u inostranstvu. Ovlašćenje mora doneti nadležni ovlašćeni organ, ako vozač nije vlasnik vozila ili se vlasnik vozila ne nalazi u vozilu;
- radni nalog ili ovlašćenje koje izdaje javne ili privatne ustanove za upravljanje vozilom u zemlji, ako se vozilo koristi kao komercijalno vozilo, kao što su: javna i privatna vozila kompanija, preduzeća, firmi, taksi vozila, auto-škole, autobusi, transportna vozila ili slično;
- polisa osiguranja;
- Evropski izveštaj o nesreći;
- isprave za kvalifikaciju vozača, kako je predviđeno predviđenim pravilima;
- važeće zdravstveno uverenje, kada je njeno posedovanje zakonom predviđeno.

**4. PRAVILA ZA MASU, DIMENZIJE, OSOVINSKA OPTEREĆENJA,
PRAVILA ZA UREĐAJE ZA OGRANIČAVANJE BRZINE**

Kategorija C1, C, D1 i D

MASA, DIMENZIJE I OSOVINSKO OPTEREĆENJE

Korišćeni izrazi koji se odnose na ovo poglavlje imaju sledeće značenje:

Kamion/transportno vozilo - svako vozilo koje služi za prevoz tereta;

Kapacitet vozila - dozvoljena masa do koje je utovar drumskog vozila dozvoljen, prema izjavi proizvođača vozila;

Masa praznog vozila - masa praznog vozila bez posade, bez putnika, bez tereta (utovara), sa punim rezervoarom goriva, kao i sa alatima i opremom obaveznim za vozilo;

Opšta masa - efektivna masa drumskog vozila zajedno sa masom tereta koji se prevozi vozilom, uključujući masu lica u vozilu, kao i masu priključnog vozila sa teretom, ako je dodata priključnom vozilu;

Najveća dozvoljena masa - najveća dozvoljena masa vozila zajedno sa teretom vozila;



Maksimalna dozvoljena dužina vozila – je rastojanje između najekstremnijeg prednjeg i zadnjeg dela vozila bez tereta;

Dužina kamiona - remorkera/tegljača

Maksimalna dozvoljena visina vozila – je rastojanje između horizontalne osnove i najvišeg dela neutovarenog vozila, pri čemu je pritisak u gumama u skladu sa pritiskom određenog od strane proizvođača vozila.



Najveća dozvoljena visina vozila kategorije C i D je 4 m.

Visina autobusa

Vučni točkovi kamiona i autobusa pripada najmanje **1/4** ukupne mase vozila ili skupu vozila.

PRIRUČNIK ZA POLAGANJE VOZAČKOG ISPITA C I D KATEGORIJE

U točkovima upravljačke osovine autobusa i kamiona, ako vozilo miruje na horizontalnoj osnovi, njemu pripada najmanje 1/5 ukupne mase vozila.

Ukupna masa skupa vozila ne sme biti veća od najveće dozvoljene mase autobuskog skupa vozila.

Vozilu za transport najveće dozvoljene mase do **3.5 tone** ili autobusu nije dozvoljeno da pređu ukupnu masu vučnog vozila.

Ukupna masa prikolice koju vuče transportno vozilo najveće dozvoljene mase iznad **3.5 tone** može premašiti ukupnu masu vučnog vozila do **40%**.



Gore navedena ograničenja ne primenjuju se na vučnu glavu (remorker/tegljač).

Remorker/tegljač

KOČIONI SISTEM

Sistem parkirne kočnice mora biti postavljen na priključenom vozilu na način da se može aktivirati izvan vozila.

Sistem radne kočnice vozila i prikolica mora da deluje na svim točkovima.

Uređaj za dugotrajno usporavanje

Prilikom vožnje na velikom uzdužnom nagibu – na dugim nizbrdima potrebno je neprekidno kočenje vozila, pa su retarderi (usporivači) uređaji koji omogućavaju usporavanje vozila bez čestog korišćenja radne kočnice.

Uređaj za dugotrajno usporavanje na vozilima i autobusima najveće dozvoljene mase iznad 5 t, projektovan za vuču prikolice najveće dozvoljene mase iznad 7 t, mora biti ugrađen i postavljen tako da obezbedi dugotrajno usporavanje vozila.

U poluprikolicama sa sedlom čija najveća dozvoljena masa po osovini prelazi 9 t, kao i u transportnim vozilima i autobusima najveće dozvoljene mase iznad 9 t, moraju biti ugrađene i postavljene tako da obezbede dugotrajno usporavanje vozila

Gore navedena vozila moraju imati mogućnost (usporavanja) održavanja konstantne brzine od 30 km/h, pri odgovarajućem stepenu prenosa uzbrdo od 7% i putne dužina od 6 km.

Vrste retardera(usporivača) su:

Vrste retardera su: Motorni retarder – funkcioniše tako što potpuno zaustavlja dotok goriva do motora i zatvara izduvnu cev.

Hidrodinamički retarder (usporivač) - radi na bazi tečnosti, dok elektrodinamički retarder funkcioniše na osnovu struje-generatora.

Rotarder - ovaj uređaj se ugrađuje na teška transportna vozila, prednost ovog sistema je što se štedi kočiona ploča i bubanj, štedi se gorivo, povećava se stabilnost guma, što podrazumeva veću bezbednost na putu. U električnoj komandi koja se ugrađuje u retarderu moguće je u određenom položaju ručke kod volana memorisati odgovarajuću brzinu pri spuštanju dugim nizbrdicama i konstantnom brzinom se vrši spuštanje na primer 40 km/h, što znači da ne dozvoljava povećanje brzine vozila.

Uređaji za kočenje na priključnom vozilu- čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 0,75 t, nije neophodno da budu ugrađeni prema predviđenim pravilima.

Sistem radne kočnice na priključnom vozilu, čija najveća dozvoljena masa prelazi 0,75 t, mora biti ugrađen i postavljen tako da funkcioniše na svim točkovima prikolice.

U priključnom vozilu čija najveća dozvoljena masa (težina) ne prelazi 3,5 t, radno kočenje se može izvršiti inercionom komandom.

Sistem parkirnog kočenja transportnih vozila, autobusa i priključnih vozila, kada je odvojen od vučnog vozila, mora da obezbedi nepokretnost utovarenog vozila do maksimalno dozvoljene mase na nagibu od 18% pri čemu vozilo nije kočeno na drugi način.

Sistem parkirnog kočenja kod skupa (grupe) vozila mora da obezbedi nepokretnost cele grupe vozila na nagibu od 12%, a pri tome se skup (grupa) vozila nije kočeno na drugi način..

Uređaj za dugotrajno usporavanje kod transportnog vozila, autobusa, bez ili sa priključnim vozilom i sa najvećom dozvoljenom masom mora imati mogućnost (usporavanja) održavanja konstantne brzine od 30 km/h, pri odgovarajućem stepenu prenosa za uzbrdo od 7% i putne dužine od 6 km.

Ako vučno vozilo nema ugrađen dugotrajni usporivač, ono može da vuče priključeno vozilo samo ako priključeno vozilo ima (posедуje) svoj usporivač i ako vozač vučnog vozila može da ga aktivira u toku vožnje.

Oprema za osvetljenje puta, signalizaciju i pozicioniranje

U transportnom vozilu i autobusima koji učestvuju u drumskom saobraćaju moraju biti upaljena svetla kako sledi:



Zadnja svetla prikačenog vozila

- da imaju najmanje dva bela svetla prednjem delu i dva crvena svetla pozadi
- kada vuče jedno ili dva priključna vozila, najmanje dva crvena svetla moraju biti upaljena na zadnjem delu poslednjeg priključnog vozila.
- a ako je širina priključnog vozila veća od 1,60 metara, na prednjem delu prvog prikačenog vozila moraju biti upaljena dva bela svetla

Vozilo koje učestvuje u drumskom saobraćaju mora imati uredan sistem signalizacije i osvetljenja, pozicije.

Korišćenje svetala u vozilu koje je opremljeno naprednom tehnologijom vrši se kako je predviđeno od strane proizvođača.

Uređaji za osvetljenje puta su:

- glavna duga svetla,
- kratka glavna svetla,
- prednja svetla za maglu,
- vožnja unazad.

Uređaji za svetlosnu signalizaciju vozila i prikačenih vozila su: pokazivači pravca, signal za upozorenje o opasnosti (treperenje, istovremeno paljenje svih pokazivača pravca) i kočiona svetla.

Pozicioni uređaji (uređaji za obeležavanje vozila i prikačenih vozila), su: svetlo zadnje registarske tablice, prednje poziciono svetlo, zadnje poziciono svetlo, zadnje svetlo za maglu, parkirno svetlo, bočno poziciono svetlo, gabaritno svetlo, svetla za vožnju po danu (dnevno svetlo), ne- trouglasti zadnji katadioptr, trouglasti zadnji katadioptr, netrouglasti prednji katadioptr, netrouglasti bočni katadioptr, obeležavanje visoke vidljivosti (retroreflektujuće trake za obeležavanje rama, konture vozila), pokretna svetla (reflektor), oprema za davanje posebnih svetlosnih znakova (rotirajuća i trepćuća svetla), retroreflektujuće ploče i reflektujući signali koji treba da se koriste u ADR, retroreflektujuće ploče i reflektujući signali za transport specifičnih i sličnih tereta (utovara).

Vozila koja na ravnom putu ne mogu da se kreću brzinom većom od 25 km/h ne moraju imati duga glavna svetla.

Prednja i zadnja poziciona svetla, gabaritna svetla, bočna svetla za napomenu i svetlo zadnje registarske tablice se pale ili gase u isto vreme.

Na vozilima moraju biti ugrađena dva netrouglasta zadnja katadioptera.

Dva zadnja trouglasta katadioptera postavljaju se na prikačena vozila, dok je njihovo postavljanje na vozila zabranjeno.

Vozila na ravnom putu koja ne mogu da se kreću brzinom većom od 25 km/h ne moraju imati kočiono svetlo.

Prostor za vozača i putnike u vozilima i prikačenim vozilima mora imati unutrašnje osvetljenje.



Znak „Sporo vozilo“

Sporo vozilo

Vozila i prikačena vozila koja se zbog svoje konstrukcije ne mogu kretati brzinom većom od 30 km/h ili se po putu kreću brzinom manjom od 30 km/h, kada obavljaju određene poslove u saobraćaju, moraju biti označena znakom „sporo vozilo“, u skladu sa predviđenim odredbama.

Vozilo mora imati najmanje jedan znak „sporo vozilo“ postavljen na zadnjem delu vozila.

Ako vozilo ima samo jedan znak „sporo vozilo“, znak mora biti postavljen tako da bude na levoj strani vozila.

Teško vozilo

Transportna vozila najveće dozvoljene mase veće od 12000 kg, osim vučnih vozila namenjenih za vuču poluprikolica, moraju biti obeležena pločom/pločama „teško vozilo“ u skladu sa predviđenim odredbama.



Ploče za teška vozila



Prikačena vozila najveće dozvoljene mase od 10000 kg ili manje, čija dužina, uključujući dužinu vučne osovine, prelazi 8 m, i prikačena vozila najveće dozvoljene mase veće od 10000 kg, bez obzira na dužinu, moraju biti obeležena pločom/pločama „dugo vozilo“, u skladu sa predviđenim odredbama.

Ploča „dugo vozilo“



Kod teških i dugih vozila moraju postojati jedna, dve ili četiri ploče „dugo vozilo“ ili „teško vozilo“, dok broj ploča zavisi od mogućnosti njihovog postavljanja(montiranja) na zadnji deo vozila.

Ploča za kamiona

Autobusi



U vozilima koja prevoze putnike, stepenice moraju da obezbede siguran ulazak i izlazak putnika. Površina hodnika, pristup ulazu i stepenicama putničkih vozila moraju biti neklizajuće.

Stepenice u autobusima



Unutrašnji prostor vozačke kabine i prostor za putnike moraju biti opremljeni tako da vozač, odnosno putnici u vozilu, ne mogu biti povređeni.

Prostori za vozača i putnike u motornim vozilima i prikačenim vozilima moraju imati unutrašnje osvetljenje.

Dvospratni bus

U vozilima i prikačenim vozilima a za prevoz putnika mora postojati oprema za ventilaciju.

Autobusi i trolejbusi sa više od 25 sedišta koji prevoze putnike moraju imati prekidač koji isključuje sva električna kola u vozilu osim tahografa. Ručka prekidača - mora biti lako dostupna za ruku vozača.

Blatobrani



Blatobrani na kamionu

Blatobrani na vozilima i prikačenim vozilima koji mogu da razviju brzinu veću od 30 km/h, osim na terenskim vozilima i transportnim vozilima koji se istovaruju automatski, moraju biti ugrađeni i postavljeni iznad svih točkova.



Brzinomer

Brzinomer (speedometri) sa meračem kilometara (odometar) mora biti opremljen trepćućim svetlom kada se poziciona svetla upalje, kako bi se obezbedila pouzdana čitljivost u uslovima smanjenog osvetljenja.

Ograničivač brzine

U transportnim vozilima i autobusima mora postojati ograničivač brzine.

Manometar (Pokazivač pritiska) na raspolaganju za pneumatsku opremu radne kočnice ako je ovaj uređaj stalno pod pritiskom.

Svetlosno signalni uređaj za kontrolu zatvaranja vrata i uređaj za davanje i prijem signala od putnika kojima moraju biti opremljeni autobusi za gradski saobraćaj.

Oprema za povezivanje vučnog i prikačenog vozila mora biti odobrena i ugrađena u skladu sa predviđenim odredbama.

Rezervna i dodatna oprema vozila

Vozila za prevoz robe i putnika, izuzev jednoosovinskih prikolica, autobusa za gradski saobraćaj i vozila namenjenih za komunaln usluge, moraju imati rezervni točak sa pratećom opremom.

Rezervni točak ne bi trebalo da imaju gore navedena vozila ako su njihove gume ili felne opremljene sigurnosnim sistemom za bezbednu vožnju sa rasdušenom gumom ili ako vozilo ima odgovarajuće sredstvo za privremeno regulisanje rasdušene gume (npr. sprej ili pena u boce pod pritiskom itd).

Rezervni točak vučnog vozila može se postaviti na prikačeno vozilo

Aparat za gašenje požara



Vozila za prevoz robe i putnika moraju biti opremljena aparatom za gašenje požara napunjen prahom definisanim normativnim aktima, u zavisnosti od kategorije vozila.

Bezbednosni trougao



Vozila za prevoz robe i putnika moraju posedovati znak za označavanje vozila zaustavljenog na putu, koji vozač po potrebi može koristiti.

Dva sigurnosna trougla moraju imati: Transportno vozilo i autobuse – ako vuče prikačeno vozilo;

Vozilo koje se nalazi u zadnjem delu kolone – ako se vozila kreću u organizovanoj koloni.

Pribor za prvu pomoć



Vozila za prevoz robe i putnika moraju imati jedan pribor prve pomoći, dok autobusi sa više od 25 sedišta dva pribora.

Sigurnosni klinovi



Vozila za prevoz utovara (tereta) i putnika najveće dozvoljene mase preko 5.000 kg moraju biti opremljena tahografom ili sistemom za nadzor, kao i klinom za osiguranje nepokretnosti.

Autobus mora biti opremljen dovoljnim brojem lomača za prozore koji su pogodno postavljeni tako da se mogu koristiti u slučaju opasnosti.

Rezervne sijalice



Transportna vozila tereta i putnika, izuzev autobusa za gradski saobraćaj, moraju imati rezervne sijalice za najmanje polovinu osvetljenih mesta u vozilu.

Vozila opremljena uređajima za bežično osvetljenje (ksenon, neon, LED itd.) ne moraju biti opremljena rezervnim sijalicama.

Maksimalna dozvoljena dužina vozil:

- *Vozila, osim autobusa-12 m*
- *Prikačeno vozilo sa kukom-12 m*
- *Poluprikolice po gore predviđenim pravilima - 12 m.*
- *Tegljač-16,50 m*
- *Autobusi sa dve osovine-13,50 m*
- *Autobusi sa više od dve osovine-15 m.*
- *Čvorni autobus-18,75 m.*

Najveća (maksimalna) dozvoljena masa i ukupna masa vozila:

- *Jednoosovinska prikolica-10t*
- *Dvoosovinska prikolica-18t*
- *Troosovinska prikolica-24t*

Skup vozila sa 5 ili 6 osovina - dvoosovinsko vozilo sa troosovinskom prikolicom - 40t.

5. MERE PRILIKOM ZAMENE TOČKA **(Kategorija C1, C, D1 i D)**

MERE PRILIKOM ZAMENE TOČKA

Prilikom zamene točka, vozač mora preduzeti sve mere sigurnosti, primenjujući data uputstva. U nastavku pokazan je jedan od sigurnih načina prilikom zamene točka.

1. Priprema vozila za zamenu guma



Ako vam se tokom vožnje desi da vam je ispuštena/oštećena guma, prvo pomerite vozilo sa puta na parking ili drugo bezbedno mesto, ugastite motor, ostavite upaljena svetla i povucite ručnu kočnicu, stavite menjač u odgovarajuću brzinu i postavite sigurnosne klinove od nepokretanja samog vozila. Ako ste prinuđeni da zaustavite vozilo na mestu gde je zabranjeno zaustavljanje i parkiranje vozila, onda postavite sigurnosni trougao iza zaustavljenog vozila na rastojanju kao što je predviđeno pravilima putnog saobraćaja i uključivanjem svih pokazivača pravca.

Početak oslobađanja točka

Preporučuje se da svi putnici izađu iz vozila. Morate imati na umu da vozilo mora da leži na ravnoj, neklizajućoj površini kako bi se točak mogao bezbedno zameniti. Rezervni točak se obično nalazi u gepeku, a kod nekih vozila i na zadnjim vratima.

Pre nego što počnete da menjate, proverite da li je rezervni točak ispravan, odnosno da li je pritisak u gumama u skladu sa propisima.

Uobičajena je greška koju vozač prave tako što podigne vozilo pre nego što ukloni šrafove. Šrafovi točkova se olabave dok se vozilo ne podigne, jer je vozilo stabilnije. Šrafovi se olabave u smeru suprotnom od kazaljke na satu. Šrafovi se teško otključavaju rukom, a zatim se noga stavlja na ključ, tegajući na njega.

2. Podizanje vozila



Postavljanje dizalice na dasku

Preporučljivo je postaviti dizalicu na čvrstu površinu. Ako je vozilo na mekoj površini, onda ispod dizalice stavite čvrsti predmet, to može biti čvrsta metalna ploča, betonska ploča ili daska, ili šta god je dostupno u datim okolnostima. U suprotnom, dizalic i vozilo mogu se oštetiti.

Dizalica se postavlja ispod vozila na mestu koje je predvideo proizvođač, najčešće, pozicije se označavaju na donjem delu karoserije vozila. Nakon postavljanja dizalice na pravo mesto, počinje podizanje vozila.

3. Mere bezbednosti



Kada se vozilo podigne, svi šrafovi se olabave, pre toga se preporučuje da se rezervni točak postavi ispod vozila kako bi se držao na mestu u slučaju pada sa dizalice. Opasno je ulaziti ispod vozila ako ga podupire samo dizalica i nema druge mere bezbednosti.

Otpuštanje točka sa šrafovim

4. Točak se uklanja



Šrafovi se otpuštaju dva po dva u dijagonalnim parovima i točak se uklanja.

Uklanjanje gume



Menjanje gume

5. Menjanje točka

Iz bezbednosnih razloga, preporučuje se da se oštećena guma stavi ispod vozila u slučaju da se dizalica pusti. Rezervni točak stavlja se na svoje mesto. Sstavlja se u središnju rupu na sredini točka (cev koja prolazi kroz središnju rupu na felne), a zatim se točak pomera rukom da se poklapaju sve rupe sa šrafovim. šrafovi se postavljaju kroz rupe i ručno zategnu što je više moguće. Kada se vozilo spusti dole, tek tada se šrafovi zategnu ključem, u smeru suprotnom od kazaljke na satu.

6. OGRANIČENJE VIDLJIVOSTI ZBOG KONSTRUKCIJE VOZILA

OGRANIČENJE VIDLJIVOSTI ZBOG KONSTRUKCIJE VOZILA

Prema pravilima drumskog saobraćaja „Ograničeno vidno polje“ – smatra se ograničenim prostorom koji učesnik u saobraćaju može da vidi sa mesta gde se nalazi, usled puta sa nevidljivim krivinama, grebenima ili zbog bilo koje fizičke prepreke, bilo kog objekta. ili slično.



Međutim, ograničenje vidljivosti (vidnog polja) može biti zbog konstrukcije vozila, posebno sa strane kada je nemoguće primetiti vozilo koji se nalazi u takozvanom "*mrtvom uglu*" stoga vozač vozilo je dužan da pogleda preko ramena da se uveri da na strani nema neko vozilo koje nije vidljivo sa spoljašnjih retrovizora. Ovo je neophodno pre promene saobraćajne trake, prilikom skretanja levo, preticanja, zaobilazanja ili bilo koje druge radnje sa vozilom.

Mrtvi ugao



Ugaona prednja konstrukcija kod kamione i autobuse omogućava vozaču dobru vidljivost pri čemu uspravan položaj za volanom igra veliku ulogu.

Pravougaona površina na kamionima

Vozač kamiona i autobusa ili skupa vozila mora imati u obzir da je zbog velikih zazora vidno polje drumskih vozila koja se kreću iza njega ograničeno, stoga, ukoliko to uslovi saobraćaja ili puta dozvoljavaju njihovo delovanje olakšati vozilima, posebno ako su iz bilo kog razloga prinuđena da se kreću sporo.

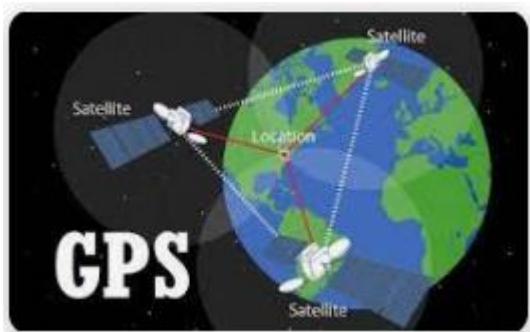
U kamione i autobuse novog tipa, kako bi se eliminisali efekti takozvane "mrtvog ugla", postavljeni su napredni tehnološki uređaji kada se cela situacija sagleda sa strane ovih vozila, čime je postignuta bezbednost u drumskom saobraćaju.

Vozač kamiona mora imati na umu da tokom transporta teret ne sme da prekriva pogled na kolovoz, što bi dovelo do rizika bezbednosti na putevima.

7. ČITANJE AUTOKARTICE, PLANIRANJE RUTE, KORIŠĆENJE ELEKTRONSKIH UREĐAJA ZA VOŽNJU (GPS)

ČITANJE AUTOKARTICE, PLANIRANJE RUTE, KORIŠĆENJE ELEKTRONSKIH UREĐAJA ZA VOŽNJU (GPS)

Ranije su se koristile autokarte, ali sada uz korišćenje Globalnog pozicionog sistema (GPS) (eng. Global Positioning System) njihova upotreba više nema nikakvog značaja.



GPS- je sistem zasnovan na satelitima koji kruže oko zemlje i emituju radio signale do prijemnika na zemlji, do vozila koja su opremljena GPS sistemom.



GPS - omogućava nam da tačno znamo gde se nalazimo i pokazuje nam putanju putovanja na određenoj udaljenosti.



GPS – prikazuje stanje u saobraćaju, ako je deo puta blokiran u saobraćaju.

8. FAKTORI SIGURNOSTI U VEZI SA UTOVAROM VOZILA, NADZOROM UTOVARA (KATEGORIJA C1 I C)

FAKTORI SIGURNOSTI U VEZI SA UTOVAROM VOZILA, NADZOROM UTOVARA (KATEGORIJA C1 I C)

Prema pravilima drumskog saobraćaja, predviđeno je da teret u vozilu bude postavljen i po potrebi ojačan i pokriven, kako ne bi ometao ili ugrožavao bezbednost drumskog saobraćaja.

Vozač kamiona je odgovoran za prijem robe, prevoz robe i isporuku robe.

Teret na vozilu ne sme da pređe predviđene dimenzije, nosivost (kapacitet) vozila, osovinsko opterećenje, najveću dozvoljenu masu i tehničke osobine kolovoza, za sve to je odgovoran vozač kamiona.

Pre prijema robe, što podrazumeva utovar robe, vozač kamiona mora da proveri svu dokumentaciju, da li je ispravna, zatim da li je količina kako je napisana u dokumentaciji, da li eventualno ima neko oštećenje ili slično.



Teret na kamion

Nakon što se vozač kamiona uveri da je dokumentacija uredna, prilikom utovara vodi računa o bezbednosti robe i njenoj količini.

Prilikom utovara tereta koji se može oštetiti, moraju se preduzeti dodatne mere poštujući uputstva koja se odnose na teret, kako bi se osiguralo da se teret ne pomera unutar prostora za teret i da se ne ošteti.

Ako postoji opasnost da se teret može izliti na kolovoz, mora se pokriti i obezbediti da se ne bi izlije na put.

Ako kamion ima instaliranu opremu za utovar i istovar robe, vozač kamiona preduzima sve mere bezbednosti pre upotrebe ove opreme.



Opasne materije

Ako je teret tečne ili čvrste opasne materije, vozač kamiona mora da se pridržava uslova za prevoz određenih kategorija robe, kao što su oni obuhvaćeni Evropskim sporazumom o međunarodnom drumskom prevozu opasnih materija (ADR).

Nakon prijema robe i uveravanja da je sve u redu, vozač potpisuje prijem robe i dobija odgovarajuću dokumentaciju o robi u skladu sa važećim propisima i dužan je da pokaže na zahtev ovlašćenog lica.

Nakon prijema robe, vozač kamiona vrši prevoz do određene tačke, vodeći računa o trajanju vožnje, teret koji se prevozi mora biti obezbeđen na način da ne utiče na bezbednu vožnju, odnosno da ne predstavlja opasnost po život, zdravlje, imovinu ili životnu sredinu.

S obzirom na tipove rada vozila, uključujući vanredne situacije ili manevre kretanja uzbrdo, tako da:

- *tereti mogu samo minimalno da menjaju svoj položaj jedan u odnosu jedni prema drugim, naspram bočnih strana ili površina vozila, i*
- *teret ne može se udaljiti od tovarnog prostora niti se kretati izvan utovarne površine, osim ako propisom za teret nije drugačije određeno.*

Po dolasku na odredišnu tačku, ako se roba istovara sa mehanizmima koji su ugrađeni na kamion, vozač mora preduzeti sve mere bezbednosti pre istovara tereta, u zavisnosti od njegove vrste. Nakon isporuke robe, ispisuje se dokumentacija stranaka i time se završava transport tereta.

ODGOVORNOSTI VOZAČA ZA PREVOZ PUTNIKA

(Kategorija D1 i D)

Vozač koji obavlja javni prevoz putnika autobusima dužan je da poštuje pravila za bilo koju vrstu prevoza putnika predviđena pravilima drumskog prevoza.

Vozač autobusa mora voditi računa o bezbednosti i udobnosti putnika, posebno na dugim relacijama, imajući u obzir trajanje vožnje i odmora/pauze predviđenim pravilima drumskog prevoza.

Vozač autobusa ne dozvoljava ulazak u autobusku liniju:

- *Deci mlađoj od 6 godina bez pratnje;*
- *Osobama sa zaraznim bolestima,*
- *Leševima;*
- *Osobama koje su pijane ili pod dejstvom opojnih droga,*
- *Materije koje su štetne i opasne po zdravlje ili životnu sredinu;*
- *Osobama sa uprljanom odećom ili oštećenim prtljagom ili koji smrde od lošeg mirisa.*

Pre prijema putnika, vozač autobusa mora da vodi računa o higijenskim uslovima autobusa, prilikom prijema putnika dati prednost osobama sa invaliditom, slepima, starim licima, posebnu brigu prema deci koja nisu u pratnji osobe punoletnog uzrasta i ovim licima se obezbeđuju sedišta prema mogućnostima. Nakon prijema putnika, osigurava se da su sva vrata zatvorena, daje uputstva o vezivanju sigurnosnih pojaseva ako je autobus njima opremljen. Proverava da li je svaki putnik opremljen putnom kartom ili bilo kojim važećim dokumentom za prevoz.

Planira vožnju ako obavlja redovni linijski prevoz po redosledu putovanja da stigne na vreme. Pruža pravovremene informacije o sledećoj stanici odnosno autobuskom stajalištu, nakon zaustavljanja na stajalištu, otvara vrata autobusa za izlazak odnosno prijem putnika, omogućavajući putnicima lak pristup autobusu.

Po završetku vožnje, vozač autobusa otvara vrata autobusa da bi putnici izašli, dajući prtljag ako ga je neki putnik ostavio. Nakon iskrcavanja putnika, vozač autobusa proverava da li je neko nešto zaboravio, a ako jeste, onda dostavlja operateru zajedno sa dokazom ili službeniku autobuske stanice.

Autobusi posebnih dimenzija sa četiri osovine i tri dela koriste se u gradskom saobraćaju gde je veliki broj putnika gde su vrata široka tako da je vrlo lako ući i izaći putnicima kroz autobuska stajališta.

Vozač koji prevozi putnike autobusima za ličn potrebe mora da poštuje pravila predviđena za drumski prevoz. Autobus za lične potrebe mora da ima natpis za ovu vrstu prevoza, vozaču nije dozvoljeno da pokupi druge putnike osim onih koje ima u evidenciji i opremljeni su odgovarajućom dokumentacijom.

Organizovan prevoz dece/učenika autobusom

Vozač koji organizovano prevozi decu/učenike odgovoran je za njihovu bezbednost pri ulasku, prevozu i izlasku. Autobus mora biti obeležen sa odgovarajućom tabelom ista se mora ukloniti ili smotati ako se ne prevoze deca. Prilikom ulaska i izlaska moraju uključiti sve pokazivače pravca.

udobnost i bezbednost putnika, neophodne provere pre polaska, proveru znanja obavezno obuhvata sve autobuse (autobuse za javni prevoz i za lične potrebe, autobuse posebnih dimenzija, samo za kategoriju D, DE, D1, D1E)

9. ODGOVARAJUĆA PROVERA OPŠTEG ZNANJA O DODATNIM PRAVILIMA U VEZI SA KATEGORIJAMA C, CE, D I DE

KONSTRUKCIJA I RAD MOTORA SA UNUTRAŠNJIM SAGOVARANJEM

Motor sa unutrašnjim sagorevanjem ima zadatak da hemijsku energiju goriva pretvori u mehanički rad koji služi za kretanje vozila.

Vrste motora sa unutrašnjim sagorevanjem

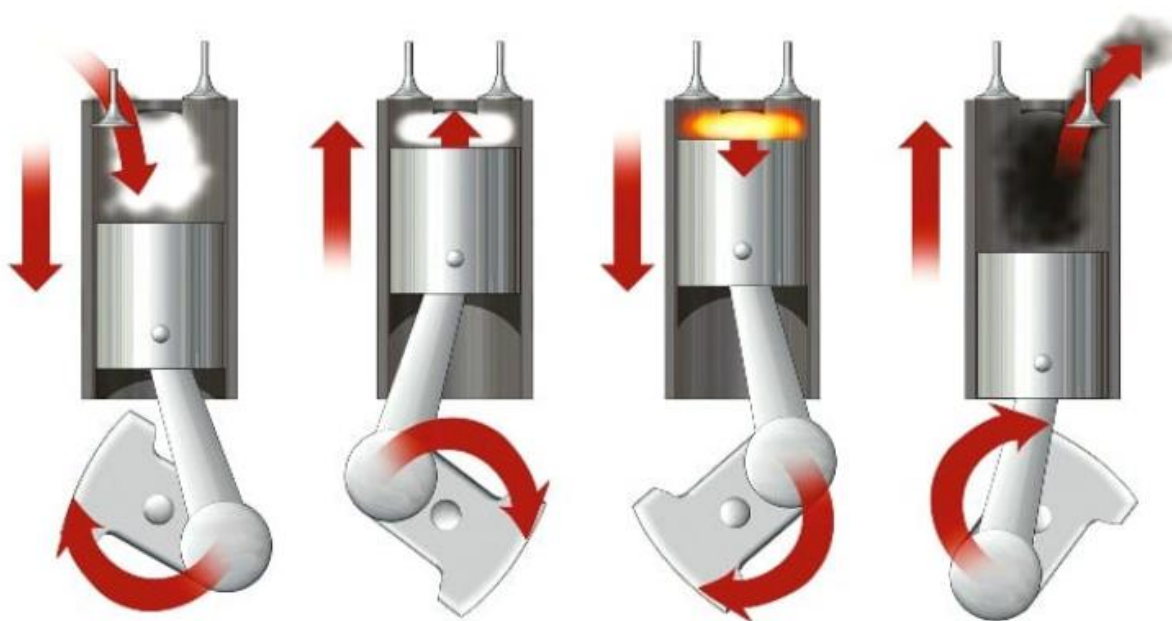
Prema vrsti dizajna i radnim specifikacijama motora sa unutrašnjim sagorevanjem, oni se klasifikuju prema nekoliko kriterijuma:

- Prema vrsti goriva koje se koristi - benzin, dizel, gas;
- Prema vrsti hlađenja - tečno i vazdušno;
- Po načinu pripremanja mešavine goriva - karburator, gas i ubrizgavanje;
- U zavisnosti od položaja cilindara - u liniji i u V obliku;
- Prema načinu paljenja mešavine goriva – prinudnim paljenjem i samopaljenjem.

Konstrukcija uključuje sledeće delove:

- Blok;
- cilindar;
- mehanizam za pričvršćivanje;
- mehanizam za raspodelu gasa;
- sistemi za snabdevanje i paljenje zapaljive smeše i odvođenje sagorelih gasova.

Rad motora sa unutrašnjim sagorevanjem.



(1) *Upijanje*

(2) *Kompresija*

(3) *Paljenje-ekspanzija*

(4) *Pražnjenje*

Radni ciklus motora

Jedan ciklus obuhvata proces usisavanja (1), kompresije (2), paljenja-ekspanzije (3) i Pražnjenje (4).

Sistem za dovod goriva

Služi za isporuku materije za sagorevanje goriva u motor u predviđenim količinama, kvalitet i u pravo vreme.

Delovi ovog sistema dizel motora su: rezervoar, predfilter, AC pumpa, cevi, drugi filter, pumpa visokog pritiska, cevi visokog pritiska, brizgaljke, usisni i izduvni kolektori, filter za vazduh i indikator količine goriva u rezervoaru. Sada su tehnološki napredni sistemi sistema za napajanje motora mnogo sofisticiraniji.

Sistem paljenja motora

Ima zadatak da pokrene motor, glavna oprema je angler, baterija koja napaja struju i motor.

Sistem za paljenje goriva

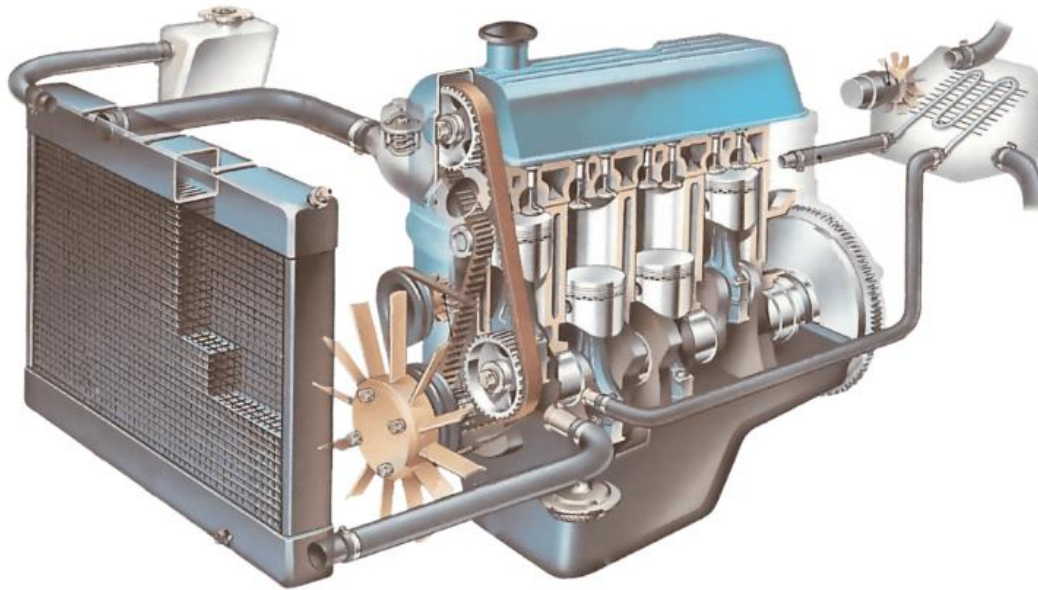
Ima zadatak da zapali gorivo u svim atmosferskim uslovima, teškoće se posebno pojavljuju tokom zime kada su niske temperature. Baterija ga napaja strujom koja se puni kroz alternator, zatim kalem koji pretvara struju iz niskog u visoki napon, električne svećice i nisko i visokonaponske električne kablove, koji služe za paljenje zapaljive materije u otto- motore.

Sistem za hlađenje motora

Svrha sistema za hlađenje u vozilu je da ukloni višak toplote iz motora koji radi.

Glavni delovi ovog sistema su:

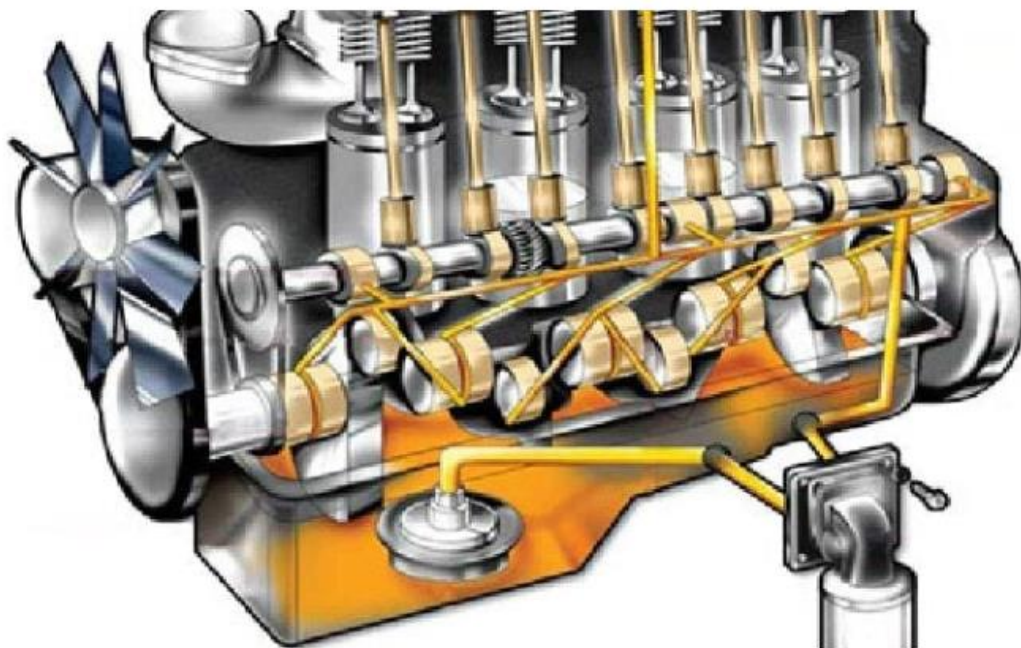
- radiator;
- pumpa za vodu;
- ventilator za hlađenje;
- termostat.



Sistem hlađenja vodom

Sistem za podmazivanje

Sistem podmazivanja motora sa unutrašnjim sagorevanjem ima zadatak da smanji trenje na kontaktnoj površini, prema ovome se takođe smanjuje potrošnja energije i habanje površine, što automatski dolazi do povećanja trajnosti osetljivih elemenata motora.



Sistem podmazivanja motora

Glavni delovi sistema za podmazivanje su: karter, uljna pumpa, filteri za ulje, uljni ventili, cevi, hladnjak ulja.

Ulje koje se koristi u motoru mora biti po uputstvu proizvođača, vozač mora paziti da zimi zbog niskih temperatura ulje treba da bude ređe. Na početku vožnje motor se mora okretati malim brojem obrtaja dok ne dostigne radnu temperaturu.

Električni sistem vozila

Služi za obezbeđivanje struje za pokretanje motora i rad svetlosno-signalnih uređaja vozila i drugih uređaja čije je funkcionisanje vezano za električnu struju vozila. Alternator omogućava punjenje baterije kada motor radi i mehaničku energiju u električnom. U rad se stavlja kaišom koji je spojen na osovinu motora. Glavni delovi su: rotor i stator.

Sistem suspenzije

Sistem suspenzije – Opruge i amortizeri služe da omekšaju ili potpuno priguše sile otpora nastale pri vožnji po neravnim putevima, tako da se te sile prenose na noseću konstrukciju vozila. Kada su amortizeri oštećeni (npr. usled nedostatka ulja ili gasa), imamo poremećaj vozila pri kočenju i pri skretanju (veliki bočni zamah vozila pri skretanju), povećava se kočioni put i smanjuje se udobnost putnika. Oštećenja koja vozilo može da pretrpi usled oštećenja amortizera su: neravnomerno habanje prednjeg dela guma, oštećenja opruga i delova upravljačkog sistema koji trpe udarce.

Danas se u nova vozila ugrađuju sofisticirani sistemi koji povećavaju udobnost tokom vožnje čak i na neravnim površinama puta.

Sistem predajnika

Ima zadatak da prenosi vučnu silu i obrtni moment na vučne točkove vozila.

Ovaj sistem čine: trenje, menjač brzine, kardansko vratilo, razvodnik snage, glavni menjač, diferencijal, bočni reduktori i poluosovine.

Uređaji za osvetljenje i signalizaciju

Uređaji za osvetljenje i signalizaciju u kamionima i autobusima imaju istu funkciju kao i u automobilima.

Farbanje i zaštita od mraza

U uslovima niskih temperatura tokom zimske sezone, vozač mora paziti da na vreme koristi antifriz u sistemu za hlađenje jer može lako da dođe do smrzavanja vode koja izaziva blokiranje motora. Ako je vozilo pre vožnje prekriveno mrazom, sneg-led/mraz se mora pažljivo ukloniti sa šoferšajbine i bočnih prozora kako se ne bi oštetili. Nakon što se ukloni velika količina mraza, onda se motor upaljuje da bi se lakše otopio led kroz prozore. Uklanjanje mraza treba uraditi i u retrovizorima vozača kako bi se saobraćaj sagledao odostraga i sa strane.



Vožnja tokom snežnih padavina

Sada vozila sa naprednim tehnološkim sistemom uključuju grejanje daljinskim upravljačem, koji topi mraz-led na staklima, tako da nakon nekog vremena nakon aktiviranja grejanja, vozač može odmah da počne da vozi bez gubljenja vremena, što je posebno važno za autobusi koji se moraju pridržavati redosleda putovanja.

Principi konstrukcije, montaža, pravilna upotreba i održavanja pneumatika

Na točkovima se postavljaju pneumatice koji čine vezu između vozila i puta tako da prenose sile koje deluju između vozila i kolovoza. Prema zadatku koji obavljaju za vozilo, točkovi mogu biti vučni ili prateći.

Pneumatika (Guma) je glavni deo točka koja je u direktnom kontaktu sa kolovozom i prenosi sile kojima vozilo deluje na kolovoz. Pneumatika utiče na sve karakteristike vozila, koje zavise od kvaliteta kontakta između gume i kolovoza, kao što su: karakteristike kočenja i dinamičke karakteristike, upravljivost, prohodnost; utiče na udobnost vožnje i troškove goriva.



Pneumatika (Guma) mora da ispunjava sledeće uslove: da ima veliki koeficijent trenja (adhezije) u uzdužnom i poprečnom pravcu između nje i kolovoza, mali otpor kotrljanja, visoku radijalnu elastičnost, nizak specifični pritisak na kolovoz, otpornost na kidanje, otpornost na spoljne uticaje kao što su: mehanički, hemijski, atmosferski itd.

Sada su u upotrebi takozvane pneumatike bez unutrašnje gume "Tubeless".

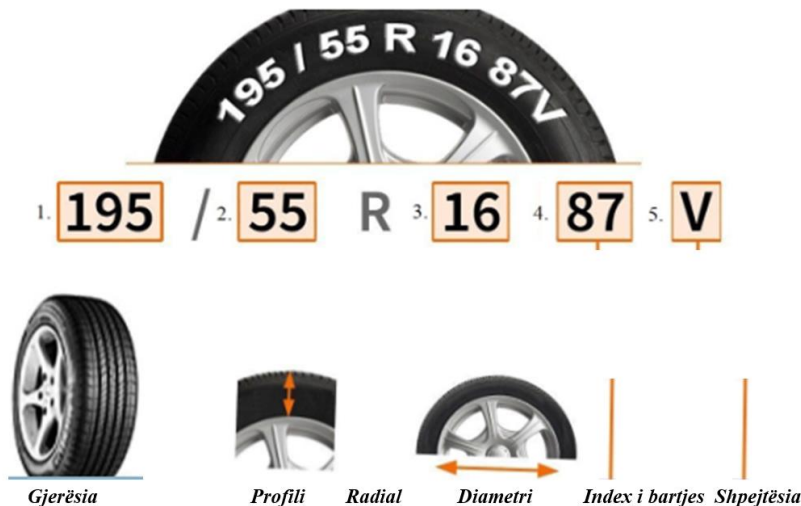
Po konstrukciji pneumatika može biti: dijagonalna i radijalna. Prednosti radijalne gume u odnosu na dijagonalnu gumu su: manji otpor kotrljanja, dobar kontakt sa kolovozom u svim uslovima vožnje, veća stabilnost, manja težina, pri vožnji po putu sa lošom podlogom.

Zaštitnik je spoljni sloj gume, koji ima zadatak da zaštiti teret od spoljašnjih uticaja i obezbedi gumi dobar kontakt sa kolovozom.

Gume na istoj osovini vozila moraju imati istu veličinu, oblik gazećeg sloja, nosivost, karakteristike brzine, tip (zimске/letnje), konstrukciju (radijalna/dijagonalna, itd.) i marku/tip.

Dubina sloja gume na površini gazećeg sloja mora biti najmanje 1.6 mm leti, a najmanje 4 mm zimi.

Obeležavanje pneumatika



Znak radijalne gume za transportna vozila je prikazan u nastavku:

10.00 R 20 146 / 143 K TT,

Gde su:

10.00 - nazivna širina gume (B) u inčima;

R - oznaka radijalne gume;

20 - nazivni prečnik bandaša (d) u kolu;

146/143 - indeks nošenja;

K - znak brzine (maks. 110 km/h);

TT - tube type (TL - tubelless trunq).

Montiranje guma se preporučuje da se uradi u radionicama koje obavljaju ove vrste usluga, jer je sada u upotrebi oprema koja omogućava sigurno i brzo menjanje.

Gume se moraju održavati, redovno proveravati pritisak vazduha u njima, ako je pritisak u gumi po uputstvu proizvođača, njihova trajnost će biti duža, povećaće se bezbednost u drumskom saobraćaju, voziće se sa većim komforom putnika.

U novim vozilima postoji uređaj koji pokazuje da gume nemaju predviđeni pritisak.

Svakodnevno korišćenje i održavanje vozila

Vozilo mora ispunjavati tehničke uslove za bezbedno učešće u drumskom saobraćaju i sa higijenskom stanovišta prema propisanim pravilima.

U cilju rada opreme motora i opreme značajne sa stanovišta bezbednosti saobraćaja na putevima, na vozilima se sprovode svakodnevne preventivne tehničke kontrole, koje obuhvataju sledeće provere:



- količina ulja u motoru (vozilo mora biti na ravnoj površini);
 - prenosni kaiševi (alternatora, vratilo motora, ventilatora itd.);
 - količina tečnosti u sistemu za hlađenje, ako imaju vodeno hlađenje;
 - nivo kočionog ulja;
 - količina tečnosti za brisače vetrobranskog stakla (šoferšajbine);
- vizuelni pregled pneumatika, pažnja na duple točkove, ono šta je unutra;
 - sistemi za kačenje, signalizaciju, osvetljenje itd.;
 - funkciju sistema, upravljanje i kočenje, kao i
 - druge kontrole koje mogu biti važne za rad vozila.

Uređaji za ograničenje brzine

U cilju povećanja bezbednosti na putevima, u teškim vozilima, kako za prevoz tereta tako i putnika, mora biti ugrađen uređaj za ograničavanje brzine.

Regulator brzine ACC (eng. Adaptive Cruise Control)



Regulator brzine

ACC sistem je inteligentni sistem kontrole brzine vozila koji automatski usporava i ubrzava kako bi održao rastojanje od vozila vozilo koje se kreće ispred. Daje uputstva vozaču vozila da održi bezbedno rastojanje u smislu vremena u sekundama u zavisnosti od uslova na putu. ACC pruža informacije o opasnostima pre sudara na vozila koja se kreću ispred i pokreće kočenje u slučajevima neposredne opasnosti.

Sistem protiv blokiranja točkova ABS (Anti-Blocking System)



Sistem protiv blokiranja točkova (ABS) je dizajniran da pomogne vozaču u slučaju kočenja da manevriše vozilom kako ne bi došlo do nezgode i da izbegne blokiranje točkova prilikom kočenja vozila. Ovo direktno omogućava stabilnost vozila i manevrisanje tokom maksimalnog usporavanja vozila. Kada gume dodiruju put u normalnim uslovima, to osigurava da se vozilom može ispravno upravljati. S druge strane, kada su točkovi blokirani nakon prebrzog kočenja, gume gube svoju sposobnost kao rezultat velike toplote i kretanje vozila postaje nekontrolisano.

Sistem za praćenje pritiska u gumama (TPMS)



TPMS sistem kontrole stanja guma pomaže u održavanju njihovog pritiska pod kontrolom. U tu svrhu, pored elektronskog sistema točka, senzori su takođe integrirani u svaki točak. Pomoću talasa one šalju signale do upravljačkog uređaja. Ovi senzori pružaju informacije o pritisku i temperaturi u gumi. Kada je pritisak u gumama nizak ili pritisak brzo pada, sistem upozorava putem optičkih (vizuelnih) ili akustičnih (slušnih) signala. Kroz ovu trajnu kontrolu, ne samo da se pruži veća bezbednost, već se uz odgovarajući pritisak u gumama produžava njen životni vek i istovremeno smanjuje potrošnja goriva.

TPMS sistem upozorava vozača paljenjem lampice na instrument tabli, što znači da je sistem otkrio najmanje jednu gumu sa pritiskom ispod minimalnog za vozilo. Gume treba pregledati i proveriti pritisak u gumama što je pre moguće. U većini slučajeva, svetlo će se ugasiti nakon što su gume pravilno napumpane i vozilo je voženo umerenom brzinom i rastojanjem

Inteligentni sistemi vozila

Inteligentni sistemi vozila ili sistemi pomoći vozaču koji na osnovu informacija povećavaju bezbednost na putu i zaštitu životne sredine osnovne su komponente savremenih vozila, od kojih su najvažnije navedene u nastavku:

Sistem za povezivanje (prikačenje) vučnog vozila i prikačenog vozila

Na osnovu saobraćajnih pravila, pojmovi koji se koriste u ovoj nastavnoj temi imaju sledeće značenje:

Skup vozila - vozilo sa motornim dejstvom i prikačena vozila, koja učestvuju u drumskom saobraćaju kao skup;

Poluprikolica – prikačeno vozilo bez prednje osovine, konstruisano tako da se deo njegove ukupne mase nosi na vučnom vozilu preko svog prednjeg dela, kojim se oslanja na vučno vozilo;

Laka prikolica - prikačeno vozilo, čija najveća dozvoljena masa nije veća od sedamsto pedeset (750) kg;

Prikolica - prikačeno drumsko vozilo, konstruisano tako da može da nosi celu masu kroz svoje osovine na saobraćajnom putu.

Uređaj za povezivanje vučnog vozila i prikolice mora biti smešten u simetričnoj i vertikalnoj uzdužnoj ravni zglobnog vozila tako da omogućava pokretljivost uređaja u svim pravcima, osovina uređaja za povezivanje vučnog vozila prikačenog vozila mora imati osigurač koji sprečava odvajanje sklopa vozila.

Ovaj uređaj mora biti ojačan za najjači deo vozila. U slučaju prikačenja prikolice na vučno vozilo, moraju se ugraditi signalno-kočni uređaji i proveriti njihov rad.

Vučno vozilo i prikolica moraju biti međusobno povezani na način koji omogućava i garantuje bezbedno kretanje sklopa vozila.

Provera uzroka kvarova

Kod novih vozila eventualni kvarovi se prikazuju kroz tehnološke uređaje koji se prikazuju na osnovu simbola ili akustike. Neki kvarovi vezani za rad motora moraju se odmah izbeći, jer mogu dovesti do blokiranja motora, dok kvarovi u opremi koji direktno utiču na bezbednost na putu, vožnja se mora zaustavljati i kvarovi na vozilu moraju biti izbegnuti, čineći njegovu dijagnostiku. Stanje opreme za prikačenje i otkaćenje prikolice sa vučnim vozilom mora se takođe vizuelno proveriti na neki eventualni kvar.

Preventivno održavanje vozila i popravka aktuelnih kvarova

Sa stanovišta bezbednosti, preventivno održavanje vozila podrazumeva da svaki put pre vožnje moramo preduzeti preventivne mere kako bi vozilo koje učestvuje u saobraćaju bilo bezbedno, a posebno uređaji koji direktno utiču na bezbednost na putevima, uključujući mehanizam uređaja za prikačenje i otkaćenje skupa vozila koji u celini učestvuje u drumskom saobraćaju.

Nakon identifikacije kvara na vozilu, mora se dijagnostikovati da bi se otklonili mogući kvarovi na vozilu.

Odgovornosti vozača u pogledu prijema, transporta i isporuke tereta prema uslovima ugovora (samo za kategorije C, CE)

Vozač kamiona ili skupa vozila odgovoran je za prijem robe, transport robe i isporuku robe kao što je opisano u poglavlju transport tereta.

LITERATURA:

1. Zakon o pravilima drumskog saobraćaja.
2. Zakon o vozačkoj dozvoli.
3. Saobraćajna pravila i drumska bezbednost sa metodikom.
4. Podzakonski akti iz Zakona o pravilima drumskog saobraćaja i vozačke dozvole.
5. Xhevat Gashi, Vozačka dozvola za kategoriju A i B.
6. Izvori sa interneta.
7. Ostali izvori.