

**NEUSKLAĐENOST ZAKONSKE REGULATIVE I NJEN UTJECAJ
NA OBLAST TEHNIČKIH PREGLEDA VOZILA U BIH**

**INCOMPATIBILITY OF LEGISLATION AND ITS IMPACT ON AREA
OF TECHNICAL INSPECTION OF VEHICLES IN BOSNIA AND
HERZEGOVINA**

mr. sc. Dragana Agić, dipl. iur
mr.sc. Fuad Klisura, dipl.ing.maš.
Ibrahim Mustafić, dipl.ing.maš.
Muhamed Barut, dipl.ing.saob.

Institut za privredni inženjering Zenica
Fakultetska 1, 72000 Zenica, Bosna i Hercegovina

REZIME

U ovom radu su prezentirane određene neusklađenosti između zakona i pravilnika na državnom i federalnom nivou, a tiču se kvaliteta rada u oblasti tehničkih pregleda vozila. Pravno gledano osnovne odredbe vezane za neku oblast navode se u zakonima. Za mogućnost njegove sprovedbe u praksi, pravilnici imaju zadatak da preciziraju i pojasne određena zakonska ograničenja i smjernice. Kako u Bosni i Hercegovini na državnom nivou zakone donose Predstavnički dom i Dom naroda, a na entiteskom nivou Parlament Federacije BiH, to je i njihova izmjena veoma komplikovana i traje dugo. Zbog toga se ponekad koristi izmjena i dopuna odgovarajućeg pravilnika s razlogom bolje primjene u praksi, što u biti poboljšava kvalitet rada u ovoj oblasti.

Ključne riječi: *Zakon, pravilnici, STP¹, aTEST*

SUMMARY

This paper presents some mismatches between the laws and regulations at state and federal level, which are related to the quality of work of technical inspection of vehicles. Legally, basic provisions related to an area are referred in laws. For the possibility of its implementation in practice, the rules have the task to specify and clarify certain legal restrictions and guidelines. As in Bosnia and Herzegovina, at the state level, laws are brought by the House of Representatives and House of Peoples, and on the entity level Parliament of the Federation, the change of laws is very complicated and takes a long time. Therefore, sometimes amendment of appropriate regulation is used because of better application in practice, which essentially improves the quality of work in this area.

Key words: *The law, regulations, technical inspection of vehicles, aTEST*

1. UVOD

Sporost administrativnog sistema, sistema donošenja propisa u Bosni i Hercegovini je dobro poznata. Nepotpunost Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, spora procedura oko njihove izmjene i dopune, iziskuje potrebu izmjene i dopune pripadajućih pravilnika, da bi se postigla bolja primjena u praksi, kao i kvalitet rada.

¹ Stanica tehničkog pregleda

Primjer nepotpunosti zakona: Definisano kategorija vozila **A** (*motocikli sa ili bez bočne prikolice*) i **A1** (*laki motocikl*) u Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini [1], nije predviđena situacija da vozila ispod 125 cm³ mogu imati snagu preko 11 kW.

Ovakav i mnogi drugi propusti bi ostali neprimjetni da na scenu nije stupio jedinstveni informacioni sistem (**aTEST**) rada stanica tehničkih pregleda vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine (početak rada od 01.04.2008. godine). U ovaj informacioni sistem su ugrađene osnovne odredbe Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini [1] i Zakona o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine [2], kao i odredbe definisane pojedinim pravilnicima. Zbog toga neka vozila, nakon tog datuma nisu mogla proći tehnički pregled, pa tako ni produžiti registraciju vozila.

Osnovni razlog zbog kojeg se pojavila neusklađenost zakonske regulative u oblasti tehničkih pregleda vozila jeste taj što su radne grupe, koje su radile na njihovim pripremama, najverovatnije djelovale odvojeno i bez kontakta ili radile nekvalitetno. Jedan od razloga je vremenska distanca, a drugi je nivo na kojem se određeni propis (zakon ili pravilnik ili uputstvo) donosi. Nije bio slijed donošenja zakonskih propisa, gdje bi radne grupe, koje donose budući (naredni) propis uzele u obzir sve do tada usvojene propise iz određene oblasti.

Napomene radi, od januara 2010. godine niti jedna radna grupa po pitanju ovih pravilnika nije se sastajala do februara 2013. godine.

Zakon propisuje grube (*osnovne*) odredbe vezane za određeno pitanje (*npr. ponašanje učesnika u saobraćaju, pravila saobraćaja na putevima, sistem saobraćajnih znakova i znakova koje daju ovlaštena lica, uslovi za uređaje i opremu vozila, dimenzije, mase i osovinska opterećenja vozila, itd.*), a pravilnik bi trebao nadalje pojasniti njegovu primjenu u praksi.

Početak primjene novog Pravilnika o registriranju vozila, od 28.09.2009. godine, (Službeni glasnik BiH, broj 69/09) [4] i istovremeno primjene Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o tehničkim pregledima vozila (Službeni glasnik BiH, broj 76/09) [6], počele su poteškoće registriranja određenih vrsta vozila. Od ovog datuma u primjeni je izmjenjena klasifikacija vozila na državnom nivou. U pripremljenoj fazi ova dva dokumenta Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, je u više navrata davalo upute (*Zapisnicima sa sastanaka radne grupe*) i MUP-ovima (*jer su i predstavnici MUP-a bili u sastavu radne grupe*), kako bi novi sistem startao bez problema.

Aktom broj: 03-05-02-2-2695-5/09, od 08.10.2009. godine, Ministarstvo komunikacija i prometa BiH dostavlja, entitetskim ministarstvima i nadležnoj službi Brčko distrikta BiH iz oblasti saobraćaja, kao i svim MUP-ovima i Policiji Brčko distrikta BiH, Instrukciju [14] zbog pojave određenih nejasnoća i različitog postupanje pojedinih organa koji učestvuju u postupku registracije vozila. U ovoj Instrukciji je navedeno:

„Zadužuju se Stanice tehničkog pregleda (STP) da tačno utvrde podatke o vozilima i da takve podatke sa navodima novih nomenklatura upišu u Zapisnik i eTP, a MUP-ovi se zadužuju da zahtjeve za registriranje vozila rješavaju na način da primjene nove nomenklature koje utvrde stanice tehničkog pregleda. Navedeni podaci će se koristiti u izdavanju dokumenata (potvrde o vlasništvu vozila i potvrde o registraciji) propisanih u članu 17. stav 6. Pravilnika o registriranju vozila [4], bez priloženog certifikata o ispitivanju vozila koji je izdala institucija ovlaštena za certificiranje vozila. Ovo iz razloga jer se kod ovakvih zahtjeva ne radi o „promjeni tehničkih podataka“, nego o usaglašavanju novih naziva za pojedina vozila koja su različita u odnosu na navedena u saobraćajnoj dozvoli.“

Stoga su stručne institucije za nadzor rada stanica tehničkih pregleda na nivou entiteta i distrikta, dobile zadatak da sve nove nomenklature i šifre prije unosa u jedinstvenu bazu usaglase. Ovo se radi tako da zahtjev koji dođe sa STP vozila prema jednoj od tri stručne institucije, ista prosljeđuje prema druge dvije i tek nakon usaglašavanja ide kao konačno rješenje u jedinstvenu bazu na nivou države BiH.

2. NEUSKLAĐENOSTI PRAVILNIKA NA DRŽAVNOM NIVOU

2.1. Neusklađenost po pitanju najveće dopuštene mase (NDM²) četverocikla/četvorocikla

Brzi razvoj automobilske industrije rezultira konstantnim unapređenjem motornih vozila. S tim u vezi eksploatacija električnih vozila rezultira nultu emisiju izduvnih gasova, jer se vozila pogone električnom energijom. Trenutna postignuća u razvoju baterija za akumulaciju električne energije su glavni faktor koji ograničava primjenu električnog vozila u praksi, obzirom na cijenu baterija i odgovarajuću infrastrukturu.

Da bi se povećao radijus kretanja električnog vozila masa tih baterija takođe mora rasti. U primjeni su najčešće mase baterija od 200 do 500 kg. Sada se dolazi do problema oko najveće dopuštene mase kod četverocikla sa našim zakonskim propisima.

Prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (Službeni glasnik BiH, broj 6/06, 75/06, 44/07, 84/09 i 48/10) [1] član 9., **stav 1., tačka 9b.:**

četvorocikl je motorno vozilo na četiri točka sa masom neopterećenog vozila manjom od 400 kg, bez mase akumulatora kod električnih vozila i čija najveća neto snaga motora ne prelazi 15 kW.

Dok u Pravilniku o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koju moraju da imaju vozila i o osnovnim uslovima koje moraju da ispunjavaju uređaji i oprema u saobraćaju na putevima (Službeni glasnik BiH, broj 23/07 i 54/07) [5] u **članu 11., stav 7.** stoji:

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

e) Laki četverocikli	0,35 t
f) Četverocikli za prijevoz putnika	0,40 t
g) Četverocikli za prijevoz tereta	0,55 t
h) Ostala motorna i priključna vozila ili skup vozila koja nisu posebno napomenuta u ovom članu Pravilnika	4,00 t

Prijedlog: Obzirom da u našoj državi nema proizvodnje četverocikla, to je veoma teško odrediti najveću dopuštenu masu za ovu vrstu vozila. Zbog toga ovog ograničenja nema ni u EU nego je to prepušteno svakoj državi na volju. Stoga, stručna institucija predlaže, ako se već mora ograničiti, za ograničenje najveće dopuštene mase četverocikla u slučaju električnog pogona najveća ukupna masa treba da je 4,00 t.

² Najveća dopuštena masa

2.2. Nedorečenost po pitanju Oldtajmer vozila

Bosna i Hercegovina je zemlja u tranziciji. U prilog tome govori i prosječna starost motornih vozila, iznad 18 godina kod autobusa i iznad 16 godina kod putničkih vozila. Prema ovom, postoji veliki broj vozila koja su se približila starosnoj granici od 30 godina, a time i nazivu oldtajmer.

U Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini [1], **član 9, stav 1., tačka 36b.** stoji:

*Oldtajmer je motorno vozilo proizvedeno prije trideset i više godina, koje je radi njegovanja istorijskog nasljeđa i tehničke kulture sačuvano ili **ponovo sastavljeno u izvornom obliku.***

Ovim je potrebno osim starosne granice dokazati i da se na vozilu još uvijek mogu naći sistemi, kakve je proizvođač postavio u trenutku proizvodnje.

Prijedlog: Potrebno je u okviru Pravilnika o registriranju vozila [4] dati pojašnjenje/uputu za oldtajmer vozilo da je potrebna potvrda lokalnog (*entitetskog ili državnog*) oldtajmer (*old-timer*) kluba, u suprotnom vlasnik bez ove potvrde za vozilo isto može registrirati kao i svako drugo vozilo ukoliko zadovoljava zakonom propisane norme i zahtjeve, ali ne kao oldtajmer. U prilog ovome i ide član 166. Pravilnika o dimenzijama, ukupnoj masi, ..., [5]: *Ministarstvo može na zahtjev vlasnika vozila koja se prvi put registruju u BiH, ako su starija od 30 godina i ako njihovi vlasnici imaju potvrdu o pripadnosti oldtajmer klubu, donijeti odluku o izuzeću primjene pojedinih odredbi iz ovog Pravilnika.*

Kada je riječ o oldtajmer klubovima trebalo bi Pravilnikom odrediti ko može ispred tog kluba dati potvrdu da je neko vozilo oldtajmer. Najbolje bi bilo da svaki takav klub ima diplomiranog inženjera mašinstva ili saobraćaja, koji bi stvarno utvrdio da li vozilo ima uslove da se proglasi oldtajmerom i da to svojim potpisom garantuje.

2.3. Neusklađenost po pitanju primjene dnevnih svjetala na vozilima

Prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini [1], **član 90. stav 1.:** *Za vrijeme upravljanja motornim vozilom danju na vozilu moraju biti upaljena kratka svjetla.*

U Pravilniku o dimenzijama, ukupnoj masi, ..., [5] u **članovima 26., 27. i 28.** postoje određene nedorečenosti, kada je riječ o svjetlima za vožnju po danu, i to:

- član 26. stavovi 1. i 2.:

Pod uređajima za osvijetljavanje puta na motornim i priključnim vozilima, u smislu ovog Pravilnika, podrazumijevaju se:

- a) *svjetla za osvijetljavanje puta na prednjoj strani vozila;*
- b) svjetla za maglu;
- c) svjetla za vožnju unazad;
- d) svjetla za osvijetljavanje mjesta na kojem se izvode radovi i
- e) pokretno svjetlo (reflektor).

Svjetla za osvijetljavanje puta na prednjoj strani vozila mogu biti izvedena tako da imaju:

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

- član 27. stav 1.:

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

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

- član 28. stav 6.:

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

Prijedlog: U članu 90. stav 1. Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini [1], dodati i specijalno ugrađena i izvedena svjetla za osvjetljavanje puta na prednjoj strani vozila namijenjena za vožnju po danu. Ova specijalno ugrađena i izvedena svjetla se postavljaju u branik vozila, tako da ograničenje o udaljenosti od površine puta treba sniziti ispod 0,5 m.

2.4. Nepoštivanje odredaba Pravilnika o dimenzijama, ukupnoj masi, ..., [5] po pitanju korištenja zatamnjenih stakla

Prema Pravilniku o dimenzijama, ukupnoj masi, ..., [5] **član 46. stavovi 3. i 4.:**

- Stakla na vozilu ne smiju se na bilo koji način dodatno zatamnivati (npr. postavljanjem folija, dodatnim bojenjem stakla i sl.), u odnosu na fabričku ugradnju.
- Izuzetno od stava 3. ovog člana, mogu se dodatno zatamniti:
 - *zadnja i bočna stakla autobusa postavljanjem homologiranih reklamnih folija;*
 - *bočne staklene površine motornih vozila iza leđnog naslona sjedišta vozača i suvozača, homologiranim folijama bez refleksije.*

Komentar: Iako je u BiH startao proces certificiranja vozila na državnom nivou, ipak se ovaj dio ne provodi u praksi, jer nadležne institucije (firme) za provođenje procesa certificiranja nisu ovo uzele u razmatranje niti su osposobile tehničke servise za ovu kontrolu.

2.5. Nepoštivanje odredaba Pravilnika o dimenzijama, ukupnoj masi, ..., [5] po pitanju certificiranja vozila na plin (LPG³, CNG⁴)

Ova oblast je definisana Pravilnikom o dimenzijama, ukupnoj masi, ..., [5] ali opet zbog neuvezanog jedinstvenog sistema procesa certificiranja vozila na državnom nivou i sa sistemom stanica tehničkih pregleda vozila otežana je provedba u praksi. Dokaz ovom su pokazatelji iz Federacije BiH da od preko 600.000 obavljenih tehničkih pregleda u 2012. godini, iako je 40% vozila pogonjeno na benzin, samo je u sistemu registrovano 3.870 vozila na benzin/plin.

³ tečni naftni plin

⁴ komprimirani prirodni plin

2.6. Neusklađenost po pitanju korištenja zimske opreme

U Pravilniku o dimenzijama, ukupnoj masi, ..., [5] **član 155. stav 1.:**

Pod zimskom opremom motornih i priključnih vozila, podrazumijevaju se:

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

Suprotno tome, u Pravilniku o saobraćaju u zimskim uvjetima (Službeni glasnik BiH, broj 13/07), **član 4. stavovi 1. i 2.** stoji:

- U periodu od 15. novembra tekuće do 15. aprila naredne godine, bez obzira na vremenske uvjete, sva motorna vozila **moraju** imati odgovarajuću zimsku opremu i moraju je koristiti u uvjetima iz **člana 2.** ovog Pravilnika.
- Pod zimskom opremom koju **treba** da imaju motorna vozila u zimskim uvjetima, smatra se: Za putnička motorna vozila i ostala motorna vozila čija najveća dozvoljena masa nije veća od 3.500 kg i nemaju više od 8 sjedišta:
 - *zimski pneumatici na sva četiri točka. Zimska guma (pneumatik) je na svom boku označena slijedećim oznakama: MS, M+S ili M&S i znakom snježne pahuljice na stiliziranom obrisu planine s tri vrha, čija dubina gazećeg sloja po dubini iznosi najmanje 4 mm,*
 - *gume sa ljetnim profilom čija dubina gazećeg sloja iznosi minimum 4 mm i u priboru odgovarajući lanci koji se postavljaju na pogonskim točkovima u slučaju zimskih uvjeta.*

Prijedlog: Odrediti da vlasnik/korisnik vozila može da odabere da u zimskim uslovima vožnje koristi **ili** samo gume (pneumatike) koje na svim točkovima **moraju** biti sa oznakama: MS, M+S ili M&S i/ili znakom snježne pahuljice na stiliziranom obrisu planine s tri vrha, čija dubina gazećeg sloja po dubini iznosi najmanje 4 mm **ili** da koristi gume sa ljetnim profilom čija dubina gazećeg sloja iznosi minimum 4 mm i u priboru ima odgovarajuće lance koji se postavljaju na pogonskim točkovima u slučaju zimskih uvjeta. Jedinствену formulaciju ugraditi u oba gore navedena pravilnika.

2.7. Neusklađenost po pitanju primjene pojma Novo vozilo (Novoprodučeno)

U Zakonu o radnom vremenu, obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prijevozu (Službeni glasnik BiH, broj 48/10) [3], **član 3., stav 1., tačka n.** stoji:

- **ново vozilo** je vozilo koje je novoprodučeno i koje se prvi put registruje.

Prema Pravilniku o tehničkim pregledima vozila (Službeni glasnik BiH, broj 13/07, 72/07, 74/08, 3/09, 76/09 i 29/11) [6], **član 2, stav 1., tačka d.:**

- **Novoprodučeni** vozilom smatra se vozilo za koje se prva registracija obavi u roku do godinu dana od dana njegove proizvodnje.

U Pravilniku o homologaciji vozila, dijelova uređaja i opreme vozila (Službeni glasnik BiH, broj 41/08) [7], **član 3, stav 1., tačka k.** stoji:

- **Rabljeno vozilo** je vozilo od čije je prve registracije prošlo najmanje tri mjeseca ili koje je prešlo put od najmanje 3000 km, u protivnom vozilo se smatra novim.

Prijedlog: U praksi se razlikuju izrazi za nova i rabljena (polovna) vozila. Stoga je prijedlog da je **ново vozilo** ono vozilo koje je novoprodučeno i koje se prvi put registruje uopšte i koje nije prešlo put od najmanje 3000 km. Nije bitno koliko vremena je prošlo od dana njegove proizvodnje.

2.8. Nedorečenost po pitanju kategorije vozila A, A1

Prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini [1], član 185. stavovi 3. i 11.:

- U kategoriju A ubrajaju se motocikli sa ili bez bočne prikolice, čija zapremina motora prelazi 125 cm³, a snaga prelazi 11 kW.
- U podkategoriju A1 ubraja se laki motocikl čija zapremina motora ne prelazi 125 cm³, a snaga ne prelazi 11 kW.

Prijedlog: A kategoriji vozila treba da pripadaju i sva ona vozila čija zapremina motora prelazi 125 cm³ i/ili snaga prelazi 11 kW.

2.9. Neusklađenost po pitanju Zapisnika o obavljenom tehničkom pregledu vozila – Kontrolni list

Obrazac Zapisnika i Kontrolnog lista definisani su u Pravilniku o tehničkim pregledima vozila [6]. Kontrolni list zadovoljava potrebe svih vozila, dok Zapisnik odgovara samo za putničke automobile, tj. vozila sa dvije osovine.

Obzirom da je od 28.09.2009. godine Zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila preuzeo ulogu dotadašnjeg TP-1 obrasca, bila je neminovna i njegova izmjena. Međutim, predložena izmjena Zapisnika je odobrena od radne grupe ali je zbog obima izmjena jednostavno izostavljena (zaboravljena) u Pravilniku o izmjenama i dopunama Pravilnika o tehničkim pregledima vozila (Službeni glasnik BiH, broj 76/09).

Zapisnik o obavljenim tehničkim pregledima vozila je dodatno izmijenjen i razlikuje se od propisanog u Pravilniku o tehničkim pregledima vozila [6], a razlog je što se od 03.03.2009. godine Pravilnikom o jedinstvenom informacionom sistemu i obradi podataka tehničkih pregleda i registracije vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06 i 11/09) [8], u članu 4., stav 2. zahtijeva *Jedinstveni identifikator prisutnosti vozila* na stanici tehničkog pregleda.

Podaci na Zapisniku koje bi trebalo brisati ili dodati

- Jedinstveni identifikator prisutnosti vozila – dodati
- Podaci o vlasniku vozila – dodati
- Nosilac potvrde o registraciji – dodati
- Broj registra – dodati
- Broj tipskog odobrenja (u procesu homologacije vozila) – dodati
- Katalizator – dodati
- Maksimalna snaga motora – dodati
- Broj motora – dodati
- Kod **Uređaja za kočenje** - dodati mogućnost ispisa kočionih sila radne kočnice za treću i četvrtu osovinu,
- Kod EKO TEST-a brisati podatak *Zagrijavanje katalizatora* [s/min⁻¹] i napomenu *Rezultat utiče na prolaznost na EKO testu*. Podatak zagrijavanje katalizatora ukinuti jer se ne upisuje ni na COC dokument. Okvirno, to je vrijeme zagrijavanja katalizatora pri određenom broju obrtaja motora (max. 5 min.), spremnog za punu hemijsku reakciju sa izduvnim gasovima iz motora.

Podaci na Kontrolnom listu koje bi trebalo brisati ili dodati

- Pripremno zagrijavanje [s/min⁻¹] – dodati
- Broj bočnih vrata – uskladiti sa Zapisnikom preventivnog pregleda, gdje piše *Broj vrata*.

2.10. Nedorečenost po pitanju primjene dopunske boje na vozilu

U okviru Pravilnika o tehničkim pregledima vozila [6] definisana je dopunska boja, ali se ne upisuje u dokumente o vozilu (*Potvrdu o vlasništvu vozila i Potvrdu o registraciji*).

Prijedlog: Potrebno definisati procentualni iznos dopunske boje na vozilu, da bi se ona mogla smatrati kao dopunska boja na vozilu. Ovo naročito, zbog mogućnosti primjene ovakvih vozila u kriminalnim radnjama, ali i kad firme u reklamne svrhe oblijepe vozilo tako da se uopće ne vidi osnovna boja.

2.11. Nedorečenost po pitanju primjene Bar kod-a

Obzirom da Bar kod nije u primjeni u većem dijelu BiH, prijedlog je da se brišu **članovi 25. i 26.** Pravilnika o tehničkim pregledima vozila [6]. Videonadzorni sistem u Federaciji BiH se pokazao kao naprednije rješenje, a i primjena RFD kontrolera bi bila bolje rješenje.

3. NEUSKLAĐENOSTI PRAVILNIKA NA FEDERALNOM NIVOU

3.1. Neusklađenost po pitanju oblik karoserije taxi vozila

U Zakonu o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine FBiH, broj 28/06 i 02/10) [2], **član 40. stav 1.** stoji:

Taksi prijevoz može se vršiti samo putničkim vozilom sa pet sjedišta (1+4), koje ima četvera vrata a oblik karoserije je limuzina ili karavan.

U Pravilniku o tehničko-eksploatacionim uslovima za vozila kojima se obavljaju pojedine vrste prijevoza (Službene novine FBiH, broj 51/06, 79/06, 11/09 i 56/10) [9], **član 10, stav 1.** stoji:

Putnički automobil za obavljanje taksi prijevoza može imati najviše (1+4) sjedišta i mora imati najmanje četvera vrata.

Prijedlog: U **članu 10.** Pravilnika o tehničko-eksploatacionim uslovima za vozila kojima se obavljaju pojedine vrste prijevoza, obavezno dodati i oblik karoserije (limuzina ili karavan) za taksi vozila, jer se kao taksi vozila registruju i terenska vozila.

3.2. Neusklađenost po pitanju klasifikacija vozila

Potrebno je uskladiti klasifikaciju vozila definisanu prema Pravilniku o tehničkim pregledima vozila [6] na državnom nivou.

U Pravilniku o tehničko-eksploatacionim uslovima za vozila kojima se obavljaju pojedine vrste prijevoza [9]:

- **član 3. stavovi 3. i 5.:** brisati *kombinovanim vozilima,*
- **član 12.** *Kombinovano vozilo, brisati jer ne postoji više ova vrsta vozila,*
- **član 16. stav 1., tačke 1. i 3.:** riječ *auto* zamijeniti sa riječju *vozilo* – time bi se ove dvije tačke odnosile i na motorno i na priključno vozilo.

U Pravilniku o preventivnim tehničkim pregledima motornih i priključnih vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06, 79/06, 11/09 i 56/10) [10]:

- **član 11., stav 1.** ispraviti *N-teretni automobil u N-teretno vozilo,*

- član 14. u tabeli za Vrstu vozila brisati *Kombinovano vozilo i pripadajuće podatke*,
- podatak *Broj vrata na Zapisniku o preventivnom pregledu* uskladiti podatkom *Broj bočnih vrata*.

U Pravilniku o utvrđivanju mreže i kriterija o broju stanica za tehnički pregled vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06, 11/09 i 6/10) [11], **član 2., stav 1.**, u tabeli brisati *kombinovana vozila*.

Uredba o visini godišnje naknade za javne ceste koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila (Službene novine Federacije BiH, broj: 87/10) [12], **član 2. stav 1, tačke d. i f.:**

- d) za teretna motorna vozila kategorije **N1, N2 i N3** i za autobuse/trolejbus⁵ kategorije **O1, O2, O3 i O4** namijenjene za stanovanje prema najvećoj dozvoljenoj masi (masa vozila + nosivost), osim za tegljače i radna vozila (sada definisana oblikom karoserije, SG-Radno-...)⁶ kategorije **N1, N2 i N3**,
- f) za tegljač i radna vozila² iz kategorije **N1, N2 i N3** i za radne strojeve⁷ osim motokultivatora prema snazi motora.

Uopšteno u ovoj Uredbi su izostavljena radna vozila, koja su novom klasifikacijom vozila od 28.09.2009. godine razvrstana u vrstu vozila **N1, N2, N3**, pod oblik karoserije (npr. **SG-Radno-Čistač** ulica, **SG-Radno-Odvoz smeća**, ...)

3.3. Nedorečenost po pitanju edukacije stručnog osoblja uposlenog na stanici tehničkog pregleda vozila

U Pravilniku o programu i načinu stručnog usavršavanja, provjeri stručnosti i polaganju stručnih ispita za voditelje stanica tehničkog pregleda i kontrolore tehničke ispravnosti vozila i provjeri stručnosti zaposlenih koji rade na stručnim poslovima tehničkih pregleda vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06) [13], **član 16. stav 3.** stoji:

Prva provjera stručnosti obavlja se posljednjeg dana seminara.

Prijedlog: Prva provjera stručnosti obavlja se minimalno 15 dana nakon seminara.

Na Uvjerenjima za kontrolore i voditelje, kao i na Iskaznicama – Licencama za kontrolore i voditelje potrebno je izbaciti Grb Federacije BiH jer on nije više na snazi.

4. ZAKLJUČAK

Uvezivanje ovlaštenih stanica tehničkih pregleda vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine u jedinstveni informacioni sistem (**aTEST**), od 01.04.2008. godine, donijelo je višestruke koristi, u samom kvalitetu rada, od evidencije broja obavljenih tehničkih pregleda vozila na svakoj stanici tehničkog pregled, preko otkrivanja određenih neusklađenosti u zakonskoj regulativi, pa sve do povećanja stepena bezbjednosti saobraćaja, ali i edukacije osoblja na stanicama tehničkih pregleda vozila. Ovaj informacioni sistem je uspostavila stručna institucija Institut za privredni inženjering iz Zenice. Nadat je se da će ovaj rad pomoći u što bržem rješavanju navedenih neusklađenosti na državnom i federalnom nivou, odnosno da se i u ovu oblast neće upetljati „politika“ i uništiti šest godina mukotrpnog rada.

⁵ Greška u izvornom izdanju, treba da piše priključna vozila

⁶ Prijedlog za dodavanje

⁷ Radni stroj – Radna mašina

5. LITERATURA

- [1] Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (Službeni glasnik BiH, broj 6/06, 75/06, 44/07, 84/09 i 48/10)
- [2] Zakon o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine FBiH, broj 28/06 i 02/10)
- [3] Zakon o radnom vremenu, obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu (Službeni glasnik BiH, broj 48/10),
- [4] Pravilnik o registriranju vozila (Službeni glasnik BiH, broj 69/09)
- [5] Pravilnik o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koju moraju da imaju vozila i o osnovnim uslovima koje moraju da ispunjavaju uređaji i oprema u saobraćaju na putevima (Službeni glasnik BiH, broj 23/07 i 54/07)
- [6] Pravilnik o tehničkim pregledima vozila (Službeni glasnik BiH, broj 13/07, 72/07, 74/08, 3/09, 76/09 i 29/11)
- [7] Pravilnik o homologaciji vozila, dijelova uređaja i opreme vozila (Službeni glasnik BiH, broj 41/08)
- [8] Pravilnik o jedinstvenom informacionom sistemu i obradi podataka tehničkih pregleda i registracije vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06 i 11/09)
- [9] Pravilnik o tehničko-eksploatacionim uslovima za vozila kojima se obavljaju pojedine vrste prijevoza (Službene novine FBiH, broj 51/06, 79/06, 11/09 i 56/10)
- [10] Pravilnik o preventivnim tehničkim pregledima motornih i priključnih vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06, 79/06, 11/09 i 56/10)
- [11] Pravilnik o utvrđivanju mreže i kriterija o broju stanica za tehnički pregled vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06, 11/09 i 6/10)
- [12] Uredba o visini godišnje naknade za javne ceste koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila (Službene novine Federacije BiH, broj: 87/10)
- [13] Pravilnik o programu i načinu stručnog usavršavanja, provjeri stručnosti i polaganju stručnih ispita za vođitelje stanica tehničkog pregleda i kontrolore tehničke ispravnosti vozila i provjeri stručnosti zaposlenih koji rade na stručnim poslovima tehničkih pregleda vozila (Službene novine FBiH, broj 51/06)
- [14] Ministarstvo komunikacija i prometa BiH, Instrukcija, broj: 03-05-02-2-2695-5/09, od 08.10.2009. godine.