



Vreme: 03.09.2026 08:12

Medij: nin.rs

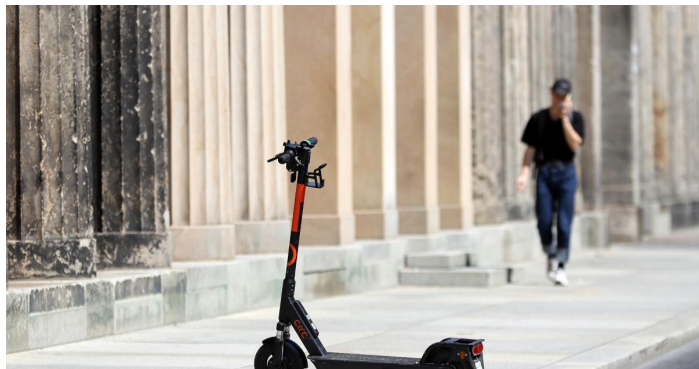
Link: <https://www.nin.rs/drustvo/vesti/122313/ko-mora-da-registruje-elektricni-dvotockas-a-za-koga-pravila->

Autori: Gojko Vlaović

Teme: Milan Vujanić

Naslov: Ko mora da registruje električni dvotočkaš, a za koga pravila ostaju ista?

7897



Stručna javnost ističe da je za državu uredba ključni korak ka uvođenju reda na ulicama.

Usvajanjem Uredbe o posebnim uslovima za identifikaciju i registraciju vozila sa dva točka sa elektromotorom, u Srbiji je započeto regulisanje statusa određenog broja električnih bicikala i sličnih vozila koja su dosad funkcionisala u nedefinisanim zakonskim okvirima. Ova odluka, doneta na sednici Vlade Srbije 27. avgusta i objavljena u Službenom glasniku narednog dana, donosi precizna pravila, jasne rokove i finansijske olakšice za vlasnike takvih vozila. Glavni cilj novih mera jeste uspostavljanje jedinstvene evidencije i podizanje nivoa bezbednosti na putevima, a celokupan proces registracije mora se završiti najkasnije do ranog proleća sledeće godine. Stručna javnost ističe da je za državu uredba ključni korak ka uvođenju reda na ulicama, jer konačno izvodi iz sive zone vozila koja su se godinama kretala bez ikakve kontrole. Sa druge strane, vozačima ovih jačih modela e-bicikala ovo donosi spas od stalnog gledanja preko ramena i straha od saobraćajne policije, jer im konačno omogućava da jednostavno registruju svoje vozilo i koriste ga bez brige da krše neko pravilo, a zbog čega mogu biti sankcionisani. Profesor Saobraćajnog fakulteta u Beogradu u penziji [Milan Vujanić](#) za NIN kaže da se donošenjem ove uredbe nastavlja sa uvođenjem reda u funkcionisanje saobraćaja s obzirom na to da ga do donošenja odgovarajuće regulative nije bilo kada je reč o vozilima sa dva točka sa elektromotorom. "Stoga je ova uredba veoma važna jer jasno i precizno definiše ko, kada, gde i pod kojim uslovima može da rukuje vozilom na dva točka sa elektromotorom. Na ovaj način se povećava bezbednost saobraćaja i štite svi njegovi učesnici u prvom redu pešaci", naglašava naš sagovornik. Inače, povod za donošenje ove uredbe leži u ranijim izmenama Pravilnika o podeli motornih i priključnih vozila, kojima je država povukla oštru zakonsku granicu između klasičnih električnih bicikala i prevoznih sredstava koja samo vizuelno podsećaju na njih. Prema tim odredbama, standardni električni bicikl podrazumeva vozilo kod kojeg elektromotor služi isključivo kao pomoć pri okretanju pedala, snaga mu ne prelazi 0,25 kilovata, a motorna asistencija se automatski prekida kada vozilo dostigne brzinu od 25 kilometara na čas. Važno je istaći da vlasnici ovakvih modela nemaju nikakve dodatne administrativne obaveze i u pravnom smislu se i dalje tretiraju kao obični biciklisti. Problem je nastao sa takozvanim hibridnim modelima, koji su izuzetno zastupljeni na domaćem tržištu. Reč je o vozilima koja imaju pedale, ali su fabrički opremljena i ručicom gasa koja omogućava elektromotoru da radi samostalno, bez ikakvog napora vozača. Prema važećim saobraćajnim propisima, ova vozila su automatski svrstana u kategoriju mopeda. To je stvorilo ozbiljan problem u praksi, jer hiljade građana koji su ova vozila kupili legalno kao bicikle nisu posedovali fabričku tehničku dokumentaciju i homologaciju neophodnu za standardnu registraciju. Suočeni sa situacijom u kojoj su njihova prevozna sredstva preko noći postala neupotrebljiva na javnim putevima, građani su opravdano zahtevali rešenje. Uredba doneta krajem prošlog meseca pak predstavlja kompromis kako bi se taj administrativni problem prevazišao. Nova pravila se odnose na vozila koja su fabrički proizvedena, uvezena ili sklopljena u Srbiji najkasnije do 27. juna 2026. godine, a za koja zbog specifičnih konstruktivnih karakteristika ranije nije mogla biti precizno utvrđena tačna vrsta. Pre nego što izađu na ulicu, ova vozila moraju da prođu kroz tehničko ispitivanje, a proces legalizacije obavlja se u jasnim fazama. Prvi korak podrazumeva podnošenje zahteva Agenciji za bezbednost saobraćaja radi utvrđivanja tehničkih karakteristika vozila. Detaljno uputstvo za podnošenje, prijem i obradu zahteva,





Vreme: 03.09.2026 08:12

Medij: nin.rs

Link: <https://www.nin.rs/drustvo/vesti/122313/ko-mora-da-registruje-elektricni-dvotockas-a-za-koga-pravila->

Autori: Gojko Vlaović

Teme: Milan Vujanić

Naslov: Ko mora da registruje električni dvotočkaš, a za koga pravila ostaju ista?

kao i za izdavanje i postavljanje nalepnice, biće zvanično objavljeno na internet stranici te institucije. Vlasnik prilaže očitano ličnu kartu, izjavu o vlasništvu i poreklu vozila, kao i dostupne tehničke podatke. Samo utvrđivanje specifikacija obavlja ovlašćeno pravno lice koje izdaje nalepnice za laka električna vozila. Ta identifikaciona nalepnica treba da se postavi na lako uočljivo mesto, tačnije u gornjem delu nepomičnog stuba upravljača vozila, u zavisnosti od same konstrukcije upravljača. Nakon toga, vozilo se fotografiše, radi uvođenja u zvaničnu elektronsku bazu podataka. Druga faza obuhvata odlazak na liniju tehničkog pregleda i potom u Ministarstvo unutrašnjih poslova, gde se vozilo upisuje u Jedinostveni registar i dobija registarske tablice. Kako bi se smanjio finansijski teret za građane, država je propisala određene olakšice. Tako je vlasnik vozila koji prvi put podnosi zahtev oslobođen plaćanja naknade za utvrđivanje karakteristika za samo jedno vozilo. U praksi to znači da će za svako sledeće vozilo koje građanin vodi na svoje ime morati da plati punu cenu za taj proces. Pored toga, cena prvog redovnog tehničkog pregleda zakonski je ograničena i ne sme biti viša od najniže utvrđene cene redovnog godišnjeg tehničkog pregleda za obične mopede i motocikle na toj tehničkoj liniji. Rokovi za sprovođenje ove procedure su striktni i ne ostavljaju mnogo prostora za odlaganje. Zahtev za utvrđivanje tehničkih karakteristika i izdavanje nalepnice preko Agencije za bezbednost saobraćaja mora se podneti najkasnije do 1. februara 2027. godine. Nakon toga, krajnji rok za upis u Jedinostveni registar vozila i dobijanje tablica je 1. mart 2027. godine. Vlasnici koji se ne usklade sa tim datumima rizikuju visoke novčane kazne, jer će se vožnja neregistrovanih vozila sa elektromotorom kažnjavati kao ozbiljan saobraćajni prekršaj. Donošenje novih propisa izazvalo je zabunu među pojedinim građanima koji su pogrešno pomislili da se uredba odnosi i na popularne električne trotinete. Naprotiv, iako ta vozila takođe pokreće elektromotor, ona su potpuno izuzeta iz nove uredbe jer po svojoj konstrukciji nemaju pedale i mesto za sedenje. Zakon o bezbednosti saobraćaja trotinete tretira kao laka električna vozila, za koja odranije važi znatno jednostavniji režim kontrole. Vlasnici trotineta dakle ne prolaze tehnički pregled niti dobijaju saobraćajne dozvole, već status svojih vozila rešavaju isključivo dobijanjem specifične, trajne identifikacione nalepnice Agencije za bezbednost saobraćaja. Kada je reč o trotinetima, nužno je znati da mlađi od 14 godina ne smeju upravljati takvim vozilima, koja se moraju kretati prvenstveno namenskim površinama, poput biciklističke staze, pešačko-biciklističke staze ili biciklističke trake. Ukoliko takve izdvojene površine ne postoje, zakon dozvoljava kretanje kolovozom, ali isključivo uz desnu ivicu i to u širini do jednog metra. Pritom važe oštra starosna ograničenja. Osobe starosti od 14 do 18 godina mogu voziti trotinet samo na putevima gde je opšte ograničenje brzine do 30 kilometara na čas, dok se punoletni vozači mogu kretati i saobraćajnicama sa limitom do 50 kilometara na čas. Vožnja trotineta je strogo zabranjena na svim ulicama i putevima gde je ograničenje brzine veće od 50 kilometara na čas, bez obzira na godine i iskustvo vozača. Pored pravila o kretanju, bezbednosni standardi nalažu obavezno nošenje zaštitne biciklističke kacige tokom vožnje, kao i nošenje reflektujućeg prsluka kada se vozač kreće kolovozom, kao i uvek u noćnim uslovima ili u uslovima smanjene vidljivosti. Na ovim vozilima je strogo zabranjen prevoz drugih osoba, vožnja bez držanja upravljača obema rukama, pridržavanje za druga vozila u pokretu, kao i korišćenje slušalica u oba uva tokom upravljanja. Stručnjaci posebno naglašavaju da su vozači električnih trotineta u saobraćaju slabije uočljivi, a zbog malih dimenzija točkova i specifične brzine, izuzetno lako gube kontrolu nad vozilom prilikom nailaska na neravnine, ulične ivičnjake, rupe, mokat kolovoz ili rasuti šljunak.

