

## Član 13.

(Prestanak važnosti ranijeg Pravilnika)

Danom stupanja na snagu ovog pravilnika prestaje da važi Pravilnik o utvrđivanju mreže i kriterija o broju stanica za tehnički pregled vozila ("Službene novine Federacije BiH", broj 13/14).

## Član 14.

(Stupanje na snagu Pravilnika)

Ovaj pravilnik stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u "Službenim novinama Federacije BiH".

Broj 01/6-27-2331-1/16

19. decembra 2016. godine

Mostar

Ministar

Denis Lasić, s. r.

1763

Na temelju članka 74. Zakona o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 28/06 i 2/10), federalni ministar prometa i komunikacija donosi

**PRAVILNIK  
O ISPITIVANJU ISPUŠNIH PLOVA MOTORNII  
VOZILA (EKO test) U STANICAMA ZA TEHNIČKI  
PREGLED VOZILA**

## Članak 1.

(Predmet pravilnika)

Ovim se Pravilnikom propisuje način ispitivanja sadržaja ispušnih plinova motornih vozila (EKO test) u stanicama za tehnički pregled vozila, kategorije vozila koja podliježu obveznom EKO testu uz redovni tehnički pregled za godišnju registraciju vozila, vozila koja su oslobođena EKO testa, kategorije pogonskih motora obzirom na EKO test, granični uvjeti koje svaki pogonski motor cestovnih vozila mora zadovoljiti obzirom na sadržaj ispušnih plinova, koji ispušni plinovi ili karakteristike ispušnog plina utječu na prolaznost vozila na EKO testu, postupak sa vozilima koja ne prođu na EKO testu, oprema za ispitivanje sadržaja ispušnih plinova na stanicama za tehnički pregled vozila, način označavanja vozila koja su zadovoljila na EKO testu, naljepnice i dokumentacija koja se izdaje po obavljenom EKO testu, informatički sustav i evidencije koje se vode, datum od kojeg započinje EKO test, datum od kada rezultati EKO testa utječu na prolaznost vozila na redovnom tehničkom pregledu.

## Članak 2.

(Obveza obavljanja EKO testa)

- (1) U svrhu smanjenja štetnih utjecaja ispušnih plinova na okoliš, počevši od 1. siječnja 2017. godine, u svim stanicama za tehnički pregled vozila, prilikom obavljanja redovnog tehničkog pregleda vozila istovremeno će se vršiti i ispitivanje sadržaja ispušnih plinova motornih vozila - EKO test.
- (2) EKO test se radi jednom godišnje uz redovni tehnički pregled. Ukoliko vozilo ne podliježe obvezi obavljanja tehničkog pregleda u toj kalendarskoj godini, tada vlasnik vozila nema obvezu uraditi EKO test u toj godini dana.
- (3) Tehnički pregled vozila se ne može završiti prije završenog ispitivanja EKO testa i izdavanja odgovarajućeg izvještaja o ispitivanju ispušnih plinova.
- (4) Rezultati EKO testa neće imati utjecaja na prolaznost vozila na tehničkom pregledu do 1. siječnja 2020. godine, do kada traje prelazni period ispitivanja ispušnih plinova.
- (5) Od 1. siječnja 2020. godine vozilo koje se mora podvrgnuti EKO testu mora zadovoljiti i zahtjeve o kvaliteti ispušnih

plinova sukladno propisima donesenim u Bosni i Hercegovini.

- (6) Prelazni period ispitivanja ispušnih plinova iskoristit će se kako bi se svaki pojedinačni vlasnik upozorio na eventualne nedostatke u ispušnim plinovima njegovog vozila, te kako bi se istom omogućilo dovoljno vremena da svoje vozilo popravi ili podese i dovede količinu štetnih ispušnih plinova u ispravno stanje.

## Članak 3.

(Kategorije vozila koje se ispituju i izuzeci od primjene pravilnika)

- (1) Posebno ispitivanje ispušnih plinova obvezno je za slijedeće kategorije motornih vozila: osobni automobili (M1), autobusi (M2 i M3), teretna motorna vozila (N1, N2 i N3).
- (2) Izuzetno od odredbi stavka (1) ovog članka, EKO test se ne provodi ako je:
  - a) motorno vozilo opremljeno dvotaktnim benzinskim motorom,
  - b) motorno vozilo opremljeno benzinskim motorom proizvedeno prije 1970. godine,
  - c) motorno vozilo opremljeno benzinskim motorom ako mu konstrukcijska brzina nije veća od 50 km/h,
  - d) motorno vozilo opremljeno dizelskim motorom proizvedeno prije 1980. godine,
  - e) vozilo opremljeno dizelskim motorom i ako mu konstrukcijska brzina nije veća od 30 km/h,
  - f) motorno vozilo opremljeno alternativnim izvorom energije poput vozila pogonjenog električnom energijom, hibridno vozilo, vozilo pogonjeno vodikom ili na gorive ćelije.
- (3) Kod vozila pogonjenog alternativnim pogonskim gorivom (CNG, LPG) prilikom provođenja EKO testa koristi se gorivo koje daje nepovoljniju emisiju i tako dobijeni rezultati ispitivanja ispušnih plinova unose se u odgovarajuću bazu podataka informatičkog sustava.

## Članak 4.

(Podjela motora cestovnih vozila za EKO test)

Za potrebe EKO testa motori cestovnih vozila se dijele na slijedeće kategorije:

- a) BEZ-KAT motori su benzinski motori bez katalizatora i bez  $\lambda$ -sonde, odnosno benzinski motori s katalizatorom ali bez  $\lambda$ -sonde.
- b) REG-KAT motori su benzinski motori s reguliranim katalizatorom trostrukog djelovanja ( $\lambda$ -sonda je postavljena samo ispred katalizatora).
- c) REG-KAT-OBD motori su benzinski motori s reguliranim katalizatorom trostrukog djelovanja i dijelovima i programom za kontrolu sustava za pročišćavanje ispušnih plinova ( $\lambda$ -sonde su postavljene ispred i iza katalizatora).
- d) DIZEL-SU motori su dizelski motori bez prednabijanja i bez dijelova i programa za kontrolu sustava za pročišćavanje ispušnih plinova.
- e) DIZEL-TURBO motori su dizelski motori s prednabijanjem i bez dijelova i programa za kontrolu sustava za pročišćavanje ispušnih plinova.
- f) DIZEL-OBD motori su dizelski motori sa ili bez prednabijanja i sa dijelovima i programima za kontrolu sustava za pročišćavanje ispušnih plinova.

## Članak 5.

(Uređaji za mjerenje sadržaja ispušnih plinova benzinskih motora)

- (1) Ispušni plinovi svih benzinskih motora mjere se pomoću kemijskog analizatora ispušnog plina koji mjeri najmanje četiri vrste ispušnog plina: kisik ( $O_2$ ), ugljični dioksid

- (CO<sub>2</sub>), ugljikovodike (HC) i ugljikov monoksid (CO). Benzinski analizator mora mjeriti volumenski udio svakog pojedinog plina u ukupnom volumenu ispušnih plinova.
- (2) Benzinski analizator mora imati mogućnost izračunavanja faktora zraka  $\lambda$  na temelju vrijednosti četiri ispušna plina iz stavka (1) ovog članka.
  - (3) Benzinski analizator mora imati mogućnost mjerenja temperature ulja u motoru umetanjem mjerne sonde direktno u ulje motora, te mjerenja brzine vrtnje motora najmanje jednom indirektnom metodom mjerenja (mjerenjem oscilacija napona punjenja akumulatora ili analizom vibracija motora i sl.).
  - (4) Sve mjerene i izračunate vrijednosti (četiri ispušna plina, izračunati faktor zraka  $\lambda$ , temperature ulja u motoru i brzine vrtnje motora) moraju biti vidljive na pokazniku samog analizatora te moraju imati mogućnost ispisa na pisaču analizatora.
  - (5) Svaka stanica za tehnički pregled mora imati najmanje jedan analizator ispušnih plinova benzinskih motora. Ukoliko stanica raspolaže sa dvije ili više tehnoloških crta, benzinski analizator se postavlja na tehnološkoj crti koja se koristi za tehnički pregled "lakih" vozila.

#### Članak 6.

(Uređaji za mjerenje sadržaja ispušnih plinova dizelskih motora)

- (1) Ispušni plinovi svih dizelskih motora mjere se pomoću analizatora ispušnog plina koji mjeri stupanj zacrnjenja ispušnog plina prilikom naglog slobodnog ubrzanja motora od brzine vrtnje praznog hoda do najveće brzine vrtnje motora. Na temelju najmanje tri uzorka zacrnjenja izmjerenih prilikom naglog slobodnog ubrzanja motora, analizator mora samostalno izračunati srednji stupanj zacrnjenja ispušnog plina (k).
- (2) Dizelski analizator mora imati mogućnost mjerenja temperature ulja u motoru umetanjem mjerne sonde direktno u ulje motora, te mjerenje brzine vrtnje motora najmanje jednom indirektnom metodom mjerenja (mjerenjem oscilacija napona punjenja akumulatora ili analizom vibracija motora itd.).
- (3) Izmjerene i izračunate vrijednosti (temperatura ulja u motoru, brzina vrtnje motora i srednji stupanj zacrnjenja ispušnog plina) moraju biti vidljive na pokazniku samog analizatora te moraju imati mogućnost ispisa na pisaču analizatora. Prilikom mjerenja svakog pojedinačnog stupnja zacrnjenja analizator mora imati mogućnost prikaza svakog izmjerenog stupnja zacrnjenja.
- (4) Svaka stanica za tehnički pregled mora imati onoliko broj analizatora ispušnih plinova dizelskih motora koliko ima tehnoloških crta.

#### Članak 7.

(Granične vrijednosti ispušnih plinova za pojedine kategorije motora SUI)

- (1) Prilikom provedbe EKO testa za REG-KAT i REG-KAT-OBD motor, prvo se mjeri sadržaj i karakteristike ispušnih plinova na povišenoj brzini vrtnje motora.
- (2) Granične vrijednosti ispušnih plinova koje pojedini motori moraju zadovoljiti na EKO testu su slijedeće:
  - a) BEZ-KAT motori proizvedeni 1986. godine i stariji, smiju ispuštati najviše 4,5% ugljikova monoksida (CO) na brzini vrtnje motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina vrtnje praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.

- b) BEZ-KAT motori proizvedeni 1987. godine i mlađi, smiju ispuštati najviše 3,5% ugljikova monoksida (CO) na brzini vrtnje motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina vrtnje praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.
- c) REG-KAT motori smiju ispuštati najviše 0,3% ugljikova monoksida (CO) na povišenoj brzini vrtnje motora bez opterećenja i faktor zraka  $\lambda$  mora biti u granicama od 0,97 do 1,03, nakon što je katalizator progrijan, a motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Povišena brzina vrtnje i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru, a povišena brzina vrtnje motora mora biti od 2.500 do 3.000 min<sup>-1</sup>.
- d) REG-KAT motori smiju ispuštati najviše 0,5% ugljikova monoksida (CO) na brzini vrtnje motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina vrtnje praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.
- e) REG-KAT-OBD motori smiju ispuštati najviše 0,2% ugljikova monoksida (CO) na povišenoj brzini vrtnje motora bez opterećenja i faktor zraka  $\lambda$  mora biti u granicama od 0,97 do 1,03, nakon što je katalizator progrijan, a motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Povišena brzina vrtnje i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru, a povišena brzina vrtnje motora mora biti od 2.500 do 3.000 min<sup>-1</sup>.
- f) REG-KAT-OBD motori smiju ispuštati najviše 0,3% ugljikova monoksida (CO) na brzini vrtnje motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina vrtnje praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.
- g) DIZEL-SU motori ne smiju imati veći srednji stupanj zacrnjenja ispušnog plina od 2,5 m<sup>-1</sup> nakon najmanje tri slobodna zaletavanja motora od brzine vrtnje praznog hoda do najveće brzine vrtnje motora. Prije prvog zaletavanja motor mora biti zagrijan na radnu temperaturu propisanu od proizvođača vozila, a ako ista nije poznata ista mora biti najmanje 80°C mjereći temperaturu ulja u motoru.
- h) DIZEL-TURBO motori ne smiju imati veći srednji stupanj zacrnjenja ispušnog plina od 3,0 m<sup>-1</sup> nakon najmanje tri slobodna zaletavanja motora od brzine vrtnje praznog hoda do najveće brzine vrtnje motora. Prije prvog zaletavanja motor mora biti zagrijan na radnu temperaturu propisanu od proizvođača vozila, a ako ista nije poznata ista mora biti najmanje 80°C mjereći temperaturu ulja u motoru.
- i) DIZEL-OBD motori ne smiju imati veći srednji stupanj zacrnjenja ispušnog plina od 1,5 m<sup>-1</sup> nakon najmanje tri slobodna zaletavanja motora od brzine

vrtnje praznog hoda do najveće brzine vrtnje motora. Prije prvog zaletavanja motor mora biti zagrijan na radnu temperaturu propisanu od proizvođača vozila, a ako ista nije poznata ista mora biti najmanje 80°C mjereći temperaturu ulja u motoru.

#### Članak 8.

(Obveza davanja stručnih uputa za pojedine tipove motora)

Detaljne stručne upute o načinu ispitivanja ispušnih plinova pri EKO testu za svaki pojedini tip motora daje stručna institucija iz članka 76. Zakona o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 28/06 i 2/10).

#### Članak 9.

(Informatički sustav EKO testa)

- (1) Svi izmjereni i izračunati rezultati svakog pojedinačnog EKO testa ispisuju se na pisaču analizatora ispušnih plinova i prepisuju u jedinstveni informatički sustav za obradu podataka s EKO testova. Informatički sustav mora osigurati samostalno vrednovanje da li neko vozilo prolazi na EKO testu, na temelju upisanih numeričkih vrijednosti ispitivanja i bez mogućnosti naknadne intervencije kontrolora ili druge osobe na stanici tehničkog pregleda vozila.
- (2) Informatički sustav izrađuje i održava stručna institucija na koju su preneseni navedeni poslovi na temelju potpisanog Ugovora o prijenosu dijela poslova iz nadležnosti Federalnog ministarstva prometa i komunikacija.

#### Članak 10.

(Naljepnica o ekološkoj normi za vozilo)

- (1) Svako vozilo označava se naljepnicom o ekološkoj normi koju vozilo zadovoljava, čiji izgled je dat u Prilogu 1 ovog Pravilnika i čini njegov sastavni dio. Naljepnica je izrađena na samoljepljivoj foliji, koja se na pokušaj skidanja trajno oštećuje - kida.
- (2) Naljepnica za označavanje ekološke kategorije koju vozilo zadovoljava ima oblik pravokutnika, dimenzija 50 × 40 mm.
- (3) Boja naljepnice ovisi o ekološkoj normi koju vozilo zadovoljava. Naljepnica kojom se označava vozilo koje zadovoljava ekološku normu EURO 1 je crne boje, EURO 2 je crvene boje, EURO 3 je žute boje, EURO 4 je zelene boje, EURO 5 je plave boje, a EURO 6 je ljubičaste boje.
- (4) Vozila koja imaju ekološku normu manju od EURO 1 označavaju se naljepnicom crne boje na kojoj stoji oznaka "<1".
- (5) Podatak o razini ekološke norme za pojedino vozilo uzima se iz homologacijske dokumentacije vozila ili iz potvrde o registriranju vozila.
- (6) Ako je podatak o razini ekološke norme kontroloru nepoznat, stručna institucija iz članka 9. stavak 2. ovog pravilnika će dostaviti kontroloru točan podatak o razini ekološke norme vozila. Stručna institucija mora posjedovati relevantne kataloge iz kojih se prema tipu motora može odrediti koju ekološku normu motor zadovoljava.
- (7) Gornji dio naljepnice sadrži naziv: "EKOLOŠKA KATEGORIJA" i jedinstvenu numeričku oznaku - serijski broj koji započinje sa slovom oznakom "BH", te se

nastavlja sa sedmeroimenkastim brojem, od kojih se prva znamenka određuje prema ekološkoj kategoriji vozila. Serijski broj naljepnice upisuje se u informatički sustav za obradu podataka s EKO testova i vezan je uz VIN oznaku (broj šasije) i registarsku oznaku vozila.

- (8) Srednji dio naljepnice sadrži broj koji označava koju ekološku normu vozilo zadovoljava.
- (9) Kontrolor tehničke ispravnosti vozila lijepi naljepnicu u donji desni kut vjetrobrana vozila kome je urađen EKO test.
- (10) Pripremu i unificiranje naljepnice vrši stručna institucija, koja snosi i troškove njihove izrade i odgovorna je za njihovu raspodjelu stanicama za tehnički pregled.
- (11) Naljepnica se postavlja na vozilo jednom, osim u slučajevima njenog uništenja ili zamjene vjetrobranskog stakla.
- (12) Svakom vozilu koje pristupi EKO testu izdaje se Izvještaj o ispitivanju ispušnih plinova motornih vozila čiji izgled je dat u Prilogu 2 ovog Pravilnika i čini njegov sastavni dio.
- (13) U Izvještaju su dati točni numerički rezultati ispitivanja ispušnih plinova, naznake što na vozilu nije ispravno, savjeti za popravak vozila kao i granične vrijednosti koje vozilo mora zadovoljiti da bi se smatralo ispravnim na EKO testu.

#### Članak 11.

(Ponovljeni EKO test)

- (1) Nakon 01. siječnja 2020. godine, ako se na EKO testu utvrdi da je vozilo neispravno, a neispravnost se ne može odmah otkloniti u stanici za tehnički pregled, ponovljeni EKO test mora se obaviti u roku do deset radnih dana.
- (2) Ponovljeni EKO test vozila potrebno je obaviti u stanici tehničkog pregleda u kojoj je obavljen i EKO test kojim je utvrđeno da je vozilo neispravno.
- (3) Ako se ranije utvrđeno neispravno vozilo ne podvrgne EKO testu u roku od deset radnih dana od dana utvrđivanja neispravnosti, na ponovnom EKO testu postupa se kao da vozilo nije bilo na EKO testu.
- (4) Ukoliko se vozilo podvrgne EKO testu u okviru deset dana, tada se usluga ponovnog EKO testa ne naplaćuje.

#### Članak 12.

(Cjenik usluga)

Usluge za ispitivanje ispušnih plinova motornih vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine, uključujući i visinu naknada koje se izdvajaju za troškove rada stanica tehničkog pregleda, utvrđene su Cjenikom usluga za ispitivanje ispušnih plinova motornih vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine, koji je dat u Prilogu 3 ovog Pravilnika i čini njegov sastavni dio.

#### Članak 13.

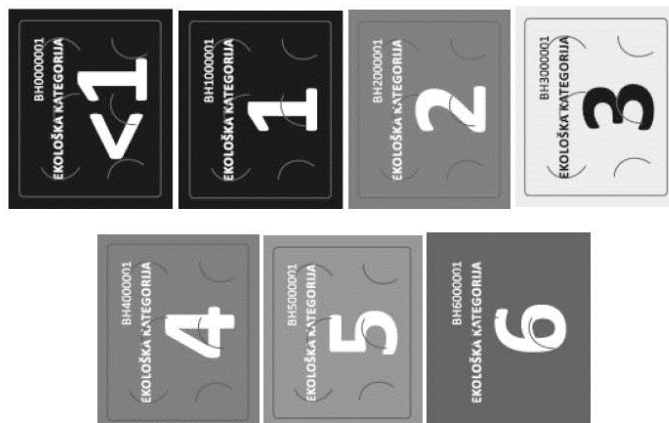
(Stupanje na snagu pravilnika)

Ovaj Pravilnik stupa na snagu narednog dana od dana objave u "Službenim novinama Federacije BiH".

Broj 01/6-27-2331-2/16  
14. prosinca 2016. godine  
Mostar

Ministar  
**Denis Lasić**, v. r.

Prilog 1



Prilog 2

Izveštaj o ispitivanju ispušnih plinova motornih vozila s benzinskim motorima bez katalizatora

STANICA ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA

Broj sitkera  
EKO TEST:**IZVJEŠTAJ O ISPITIVANJU ISPUŠNIH PLINOVA MOTORNIH VOZILA**  
**E K O T E S T**

Datum:

Sat:

Vlasnik vozila:

Adresa i općina:

**PODACI O VOZILU:**

Vrsta vozila:

Reg. oznaka:

Marka vozila:

Kilometraža:

Tip vozila:

Godina proizvodnje:

Model vozila:

VIN oznaka (broj šasije):

Mjerni uređaj:

Mjerni program:

**VIZUALNA KONTROLA DIJELOVA MOTORA KOJI IMAJU UTJECAJ NA REZULTAT EKO TESTA**

	STANJE
Stanje ispušnog sustava (nepropusnost, mehaničko oštećenje)	
Stanje usisnog sustava (nepropusnost, filter zraka, električna instalacija senzora)	

**REZULTATI MJERENJA**

		POTREBNE VRIJEDNOSTI		IZMJERENO	STANJE
		min:	maks: -		
Temp. ulja/vode	[°C]				
<b>Prazni hod</b>					
	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
CO	[%]	min:	maks:		
CO <sub>2</sub>	[%]	min:	maks:		
HC	[ppm]	min:	maks:		
O <sub>2</sub>	[%]	min:	maks:		

**PRIMJEDBE**

# Subjektivna procjena

\* Rezultat utječe na prolaznost na EKO testu

**ZAVRŠNA OCJENA**

Izveštaj o ispitivanju ispušnih plinova motornih vozila s benzinskim motorima s katalizatorom

STANICA ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA

Broj naljepnice  
EKO TEST:**IZVJEŠTAJ O ISPITIVANJU ISPUŠNIH PLINOVA MOTORNIH VOZILA  
E K O T E S T**

Datum: Sat:

Vlasnik vozila:

Adresa i općina:

**PODACI O VOZILU:**

Vrsta vozila:

Reg. oznaka:

Marka vozila:

Kilometraža:

Tip vozila:

Godina proizv.:

Model vozila:

VIN oznaka (broj šasije):

Mjerni uređaj:

Mjerni program:

**VIZUALNA KONTROLA DIJELOVA MOTORA KOJI IMAJU UTJECAJ NA REZULTAT EKO TESTA**

	STANJE
Stanje λ-sonde (spojni kabeli)	
Stanje ispušnog sustava (nepropusnost, mehaničko oštećenje)	
Stanje usisnog sustava (nepropusnost, filter zraka, električna instalacija senzora)	

**REZULTATI MJERENJA**

		POTREBNE VRIJEDNOSTI		IZMJERENO	STANJE
Zagrijav.kataliz.	[s/min <sup>-1</sup> ]	min:			
Temp. ulja/vode	[°C]	min:	maks:		
<b>Prazni hod</b>					
	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
CO	[%]	min:	maks:		
CO <sub>2</sub>	[%]	min:	maks:		
HC	[ppm]	min:	maks:		
O <sub>2</sub>	[%]	min:	maks:		
<b>Povišena brzina vrtnje</b>					
	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
CO	[%]	min:	maks:		
CO <sub>2</sub>	[%]	min:	maks:		
HC	[ppm]	min:	maks:		
O <sub>2</sub>	[%]	min:	maks:		
λ	[-]	min:	maks:		

**PRIMJEDBE**

# Subjektivna procjena

\* Rezultat utječe na prolaznost na EKO testu

**ZAVRŠNA OCJENA**

Izveštaj o ispitivanju ispušnih plinova motornih vozila s dizelskim motorima  
STANICA ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA

Broj naljepnice  
EKO TEST:

**IZVJEŠTAJ O ISPITIVANJU ISPUŠNIH PLINOVA MOTORNIH VOZILA  
E K O T E S T**

Datum:

Sat:

Vlasnik vozila:

Adresa i općina:

**PODACI O VOZILU:**

Vrsta vozila:

Reg. oznaka:

Marka vozila:

Kilometraža:

Tip vozila:

Godina proizvodnje:

Model vozila:

VIN oznaka (broj šasije):

Mjerni uređaj:

Mjerni program:

**VIZUALNA KONTROLA DIJELOVA MOTORA KOJI IMAJU UTJECAJ NA REZULTAT EKO TESTA**

	STANJE
Stanje motora (zauzjenost dijelova oko razvodnog sustava)	
Stanje ispušnog sustava (nepropusnost, mehaničko oštećenje)	
Stanje usisnog sustava (nepropusnost, filter zraka, električna instalacija senzora)	
Stanje termometra u kabini vozila (ako postoji)	

**REZULTATI MJERENJA**

	POTREBNE VRIJEDNOSTI			IZMJERENO	STANJE
	[°C]:	min: 60,0	maks: -		
Temp. ulja/vode					
<b>Prazni hod</b>	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
Regulator isključuje	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
Propuhivanje	[br.ubrz./min <sup>-1</sup> ]	min: -/-			
Vrijeme mjerenja	[sec]	min: -	maks:		
<b>ZACRNJENJE</b>					
Uzorak 1	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 2	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 3	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 4	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 5	[m <sup>-1</sup> ]				
Rasipanje rezultata	[m <sup>-1</sup> ]	min: -	maks: ± 0,5		
Srednje zacrnenje	[m <sup>-1</sup> ]	min: -	maks:		

**PRIMJEDBE**

# Subjektivna procjena

\* Rezultat utječe na prolaznost na EKO testu

**ZAVRŠNA OCJENA**

## Prilog 3

## I

Cjenik usluga za ispitivanje ispušnih plinova motornih vozila, u ovisnosti od vrste ispitivanja, te pripadnosti prihoda, dat je slijedećom tablicom:

Vrsta ispitivanja	Cijena usluge (100%)	STP (90%)	SI (8%)	Budžet FBiH (1%)	Budžet kantona (1%)	STP i SI	STP i SI + PDV	Za korisnika s PDV
Benzinski motori bez katalizatora i bez λ-sonde, odnosno benzinski motori s katalizatorom i bez λ-sonde – BEZ-KAT	18,86	16,97	1,51	0,19	0,19	18,48	21,62	22,00
Benzinski motori s reguliranim trokomponentnim katalizatorom - REG-KAT i REG-KAT-OB	27,43	24,69	2,19	0,275	0,275	26,88	31,45	32,00
Dizelski motori - DIZEL-SU, DIZEL-TURBO i DIZEL-OB	30,86	27,77	2,47	0,31	0,31	30,24	35,38	36,00

## II

Raspodjela novčanih sredstava naplaćenih na temelju obavljene usluge za ispitivanje ispušnih plinova motornih vozila se vrši između Stanice za tehnički pregled, stručne institucije i proračuna entiteta i kantona, u odnosu:

Stanica za tehnički pregled	90%
Stručna institucija	8%
Proračun Federacije BiH	1%
Proračun kantona	1%

## III

Porez na dodanu vrijednost naplaćuje se u skladu sa važećim Zakonom o porezu na dodanu vrijednost.

## IV

Stručne institucije su dužne u ugovorenem procentualnom dijelu snositi troškove izrade i dostavljanja naljepnica o ekološkoj normi koju vozilo zadovoljava.

Na osnovu člana 74. Zakona o drumskom prevozu Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 28/06 i 2/10), federalni ministar prometa i komunikacija donosi

**ПРАВИЛНИК  
О ИСПИТИВАЊУ ИЗДУВНИХ ГАСОВА МОТОРНИХ  
ВОЗИЛА (ЕКО тест) У СТАНИЦАМА ЗА ТЕХНИЧКИ  
ПРЕГЛЕД ВОЗИЛА**

## Члан 1.

(Предмет правилника)

Овим се Правилником прописује начин испитивања садржаја издувних гасова моторних возила (ЕКО тест) у станицама за технички преглед возила, категорије возила која подлијежу обавезном ЕКО тесту уз редовни технички преглед за годишњу регистрацију возила, возила која су ослобођена ЕКО теста, категорије погонских мотора обзиром на ЕКО тест, гранични услови које сваки погонски мотор друмских возила мора задовољити обзиром на садржај издувних гасова, који издувни гасови или карактеристике издувног гаса утичу на пролазност возила на ЕКО тесту, поступак са возилима која не прођу на ЕКО тесту, опрема за испитивање садржаја издувних гасова на станицама за технички преглед возила, начин означавања возила која су задовољила на ЕКО тесту, наљепнице и документација која се издаје по обављеном ЕКО тесту, информациони систем и

евиденције које се воде, датум од којег започиње ЕКО тест, датум од када резултати ЕКО теста утичу на пролазност возила на редовном техничком прегледу.

## Члан 2.

(Обавеза обављања ЕКО теста)

- У сврху смањења штетних утицаја издувних гасова на околину, почевши од 1. јануара 2017. године, у свим станицама за технички преглед возила, приликом обављања редовног техничког прегледа возила истовремено ће се вршити и испитивање садржаја издувних гасова моторних возила - ЕКО тест.
- ЕКО тест се ради једном годишње уз редовни технички преглед. Уколико возило не подлијеже обавези обављања техничког прегледа у тој календарској години, тада власник возила нема обавезу урадити ЕКО тест у тој години дана.
- Технички преглед возила се не може завршити прије завршеног испитивања ЕКО теста и издавања одговарајућег извјештаја о испитивању издувних гасова.
- Резултати ЕКО теста неће имати утицаја на пролазност возила на техничком прегледу до 1. јануара 2020. године, до када траје прелазни период испитивања издувних гасова.
- Од 1. јануара 2020. године возило које се мора подвргнути ЕКО тесту мора задовољити и захтјеве о квалитету издувних гасова у складу са прописима донесеним у Босни и Херцеговини.
- Прелазни период испитивања издувних гасова искористит ће се како би се сваки појединачни власник упозорио на евентуалне недостатке у издувним гасовима његовог возила, те како би се истом омогућило довољно времена да своје возило поправи или подеси и доведе количину штетних издувних гасова у исправно стање.

## Члан 3.

(Категорије возила које се испитују и изузеци од примјене правилника)

- Посебно испитивање издувних гасова обавезно је за сљедеће категорије моторних возила: путнички аутомобили (M1), аутобуси (M2 и M3), теретна моторна возила (N1, N2 и N3).
- Изузетно од одредби става (1) овог члана, ЕКО тест се не проводи ако је:
  - моторно возило опремљено двотактним бензинским мотором,
  - моторно возило опремљено бензинским мотором произведено прије 1970. године,
  - моторно возило опремљено бензинским мотором ако му конструкциона брзина није већа од 50 km/h,
  - моторно возило опремљено дизелским мотором произведено прије 1980. године,
  - возило опремљено дизелским мотором и ако му конструкциона брзина није већа од 30 km/h,
  - моторно возило опремљено алтернативним извором енергије попут возила погоњеног електричном енергијом, хибридно возило, возило погоњено водоником или на гориве ћелије.
- Код возила погоњеног алтернативним погонским горивом (CNG, LPG) приликом провођења ЕКО теста користи се гориво које даје неповољнију емисију и тако добијени резултати испитивања издувних гасова уносе се у одговарајућу базу података информационог система.



## Члан 4.

(Подјела мотора друмских возила за ЕКО тест)

За потребе ЕКО теста мотори друмских возила се дијеле на слиједеће категорије:

- a) БЕЗ-КАТ мотори су бензински мотори без катализатора и без  $\lambda$ -сонде, односно бензински мотори с катализатором али без  $\lambda$ -сонде.
- b) РЕГ-КАТ мотори су бензински мотори с регулисаним катализатором троструког дјеловања ( $\lambda$ -сонда је постављена само испред катализатора).
- c) РЕГ-КАТ-ОБД мотори су бензински мотори с регулисаним катализатором троструког дјеловања и дијеловима и програмом за контролу система за прочишћавање издувних гасова ( $\lambda$ -сонде су постављене испред и иза катализатора).
- d) ДИЗЕЛ-СУ мотори су дизелски мотори без преднабијања и без дијелова и програма за контролу система за прочишћавање издувних гасова.
- e) ДИЗЕЛ-ТУРБО мотори су дизелски мотори с преднабијањем и без дијелова и програма за контролу система за прочишћавање издувних гасова.
- f) ДИЗЕЛ-ОБД мотори су дизелски мотори са или без преднабијања и са дијеловима и програмима за контролу система за прочишћавање издувних гасова.

## Члан 5.

(Уређаји за мјерење садржаја издувних гасова бензинских мотора)

- (1) Издувни гасови свих бензинских мотора мјере се помоћу хемијског анализатора издувног гаса који мјери најмање четири врсте издувних гасова: кисеоник ( $O_2$ ), угљен диоксид ( $CO_2$ ), угљеноводонике (НС) и угљен моноксид (СО). Бензински анализатор мора мјерити запремински удио сваког појединог гаса у укупној запремини издувних гасова.
- (2) Бензински анализатор мора имати могућност израчунавања фактора ваздуха  $\lambda$  на основу вриједности четири издувна гаса из става (1) овог члана.
- (3) Бензински анализатор мора имати могућност мјерења температуре уља у мотору уметањем мјерне сонде директно у уље мотора, те мјерења брзине обртаја мотора најмање једном индиректним методом мјерења (мјерењем осцилација напона пуњења акумулатора или анализом вибрација мотора и сл.).
- (4) Све мјерене и израчунате вриједности (четири издувна гаса, израчунати фактор ваздуха  $\lambda$ , температуре уља у мотору и брзине обртаја мотора) морају бити видљиве на показивачу самог анализатора те морају имати могућност исписа на писачу анализатора.
- (5) Свака станица за технички преглед мора имати најмање један анализатор издувних гасова бензинских мотора. Уколико станица располаже са двије или више технолошких линија, бензински анализатор се поставља на технолошкој линији која се користи за технички преглед "лакших" возила.

## Члан 6.

(Уређаји за мјерење садржаја издувних гасова дизелских мотора)

- (1) Издувни гасови свих дизелских мотора мјере се помоћу анализатора издувног гаса који мјери степен зацрњења издувног гаса приликом наглог слободног убрзања мотора од брзине обртаја празног хода до највеће брзине обртаја мотора. На основу најмање три узорка

зацрњења измјерених приликом наглог слободног убрзања мотора, анализатор мора самостално израчунати средњи степен зацрњења издувног гаса (к).

- (2) Дизелски анализатор мора имати могућност мјерења температуре уља у мотору уметањем мјерне сонде директно у уље мотора, те мјерење брзине обртаја мотора најмање једном индиректним методом мјерења (мјерењем осцилација напона пуњења акумулатора или анализом вибрација мотора итд.).
- (3) Измјерене и израчунате вриједности (температура уља у мотору, брзина обртаја мотора и средњи степен зацрњења издувног гаса) морају бити видљиве на показивачу самог анализатора те морају имати могућност исписа на писачу анализатора. Приликом мјерења сваког појединачног степена зацрњења анализатор мора имати могућност приказа сваког измјереног степена зацрњења.
- (4) Свака станица за технички преглед мора имати онолики број анализатора издувних гасова дизелских мотора колико има технолошких линија.

## Члан 7.

(Граничне вриједности издувних гасова за поједине категорије мотора СУС)

- (1) Приликом provedбе ЕКО теста за РЕГ-КАТ и РЕГ-КАТ-ОБД мотор, прво се мјери садржај и карактеристике издувних гасова на повишеној брзини обртаја мотора.
- (2) Граничне вриједности издувних гасова које поједини мотори морају задовољити на ЕКО тесту су слиједеће:
  - a) БЕЗ-КАТ мотори произведени 1986. године и старији, смију испуштати највише 4,5% угљен моноксида (СО) на брзини обртаја мотора празног хода, након што је мотор загријан на радну температуру уља прописану од произвођача возила. Брзина обртаја празног хода и температура уља мора бити према произвођачким упутама. Ако радна температура није позната, мотор мора бити загријан на најмање 80°C, мјерећи температуру уља у мотору.
  - b) БЕЗ-КАТ мотори произведени 1987. године и млађи, смију испуштати највише 3,5% угљен моноксида (СО) на брзини обртаја мотора празног хода, након што је мотор загријан на радну температуру уља прописану од произвођача возила. Брзина обртаја празног хода и температура уља мора бити према произвођачким упутама. Ако радна температура није позната, мотор мора бити загријан на најмање 80°C, мјерећи температуру уља у мотору.
  - c) РЕГ-КАТ мотори смију испуштати највише 0,3% угљен моноксида (СО) на повишеној брзини обртаја мотора без оптерећења и фактор ваздуха  $\lambda$  мора бити у границама од 0,97 до 1,03, након што је катализатор прогријан, а мотор загријан на радну температуру уља прописану од произвођача возила. Повишена брзина обртаја и температура уља мора бити према произвођачким упутама. Ако радна температура није позната, мотор мора бити загријан на најмање 80°C, мјерећи температуру уља у мотору, а повишена брзина обртаја мотора мора бити од 2.500 до 3.000 min<sup>-1</sup>.
  - d) РЕГ-КАТ мотори смију испуштати највише 0,5% угљен моноксида (СО) на брзини обртаја мотора празног хода, након што је мотор загријан на радну температуру уља прописану од произвођача возила. Брзина обртаја празног хода и

- температура уља мора бити према произвођачким упутама. Ако радна температура није позната, мотор мора бити загријан на најмање 80°C, мјерећи температуру уља у мотору.
- e) РЕГ-КАТ-ОБД мотори смију испуштати највише 0,2% угљен монооксида (CO) на повишеној брзини обртаја мотора без оптерећења и фактор ваздуха  $\lambda$  мора бити у границама од 0,97 до 1,03, након што је катализатор прогријан, а мотор загријан на радну температуру уља прописану од произвођача возила. Повишена брзина обртаја и температура уља мора бити према произвођачким упутама. Ако радна температура није позната, мотор мора бити загријан на најмање 80°C, мјерећи температуру уља у мотору, а повишена брзина обртаја мотора мора бити од 2.500 до 3.000 min<sup>-1</sup>.
- f) РЕГ-КАТ-ОБД мотори смију испуштати највише 0,3% угљен монооксида (CO) на брзини обртаја мотора празног хода, након што је мотор загријан на радну температуру уља прописану од произвођача возила. Брзина обртаја празног хода и температура уља мора бити према произвођачким упутама. Ако радна температура није позната, мотор мора бити загријан на најмање 80°C, мјерећи температуру уља у мотору.
- g) ДИЗЕЛ-СУ мотори не смију имати већи средњи степен зацрњења издувног гаса од 2,5 m<sup>-1</sup> након најмање три слободна убрзавања мотора од брзине обртаја празног хода до највеће брзине обртаја мотора. Прије првог убрзавања мотор мора бити загријан на радну температуру прописану од произвођача возила, а ако иста није позната иста мора бити најмање 80°C мјерећи температуру уља у мотору.
- h) ДИЗЕЛ-ТУРБО мотори не смију имати већи средњи степен зацрњења издувног гаса од 3,0 m<sup>-1</sup> након најмање три слободна убрзавања мотора од брзине обртаја празног хода до највеће брзине обртаја мотора. Прије првог убрзавања мотор мора бити загријан на радну температуру прописану од произвођача возила, а ако иста није позната иста мора бити најмање 80°C мјерећи температуру уља у мотору.
- i) ДИЗЕЛ-ОБД мотори не смију имати већи средњи степен зацрњења издувног гаса од 1,5 m<sup>-1</sup> након најмање три слободна убрзавања мотора од брзине обртаја празног хода до највеће брзине обртаја мотора. Прије првог убрзавања мотор мора бити загријан на радну температуру прописану од произвођача возила, а ако иста није позната иста мора бити најмање 80°C мјерећи температуру уља у мотору.

#### Члан 8.

(Обавеза давања стручних упута за поједине типове мотора)

Детаљне стручне упуте о начину испитивања издувних гасова при ЕКО тесту за сваки поједини тип мотора даје стручна институција из члана 76. Закона о друмском превозу Федерације Босне и Херцеговине ("Службене новине Федерације БиХ", бр. 28/06 и 2/10).

#### Члан 9.

(Информациони систем ЕКО теста)

- (1) Сви измјерени и израчунати резултати сваког појединачног ЕКО теста исписују се на писачу анализатора издувних гасова и преписују у јединствени информациони систем за обраду података с ЕКО

тестова. Информациони систем мора осигурати самостално вредновање да ли неко возило пролази на ЕКО тесту, на основу уписаних бројчаних вриједности испитивања и без могућности накнадне интервенције контролора или друге особе на станици техничког прегледа возила.

- (2) Информациони систем израђује и одржава стручна институција на коју су пренесени наведени послови на основу потписаног Уговора о преносу дијела послова из надлежности Федералног министарства промета и комуникација.

#### Члан 10.

(Наљепница о еколошкој норми за возило)

- (1) Свако возило означава се наљепницом о еколошкој норми коју возило задовољава, чији изглед је дат у Прилогу 1 овог Правилника и чини његов саставни дио. Наљепница је израђена на самолепљивој фолији, која се на покушај скидања трајно оштећује - кида.
- (2) Наљепница за означавање еколошке категорије коју возило задовољава има облик правоугаоника, димензија 50 × 40 mm.
- (3) Боја наљепнице зависи од еколошке норме коју возило задовољава. Наљепница којом се означава возило које задовољава еколошку норму ЕУРО 1 је црне боје, ЕУРО 2 је црвене боје, ЕУРО 3 је жуте боје, ЕУРО 4 је зелене боје, ЕУРО 5 је плаве боје, а ЕУРО 6 је љубичасте боје.
- (4) Возила која имају еколошку норму мању од ЕУРО 1 означавају се наљепницом црне боје на којој стоји ознака "<1".
- (5) Податак о нивоу еколошке норме за поједино возило узима се из хомологационе документације возила или из потврде о регистрацији возила.
- (6) Ако је податак о нивоу еколошке норме контролору непознат, стручна институција из члана 9. став 2. овог правилника ће доставити контролору тачан податак о нивоу еколошке норме возила. Стручна институција мора посједовати релевантне каталог из којих се према типу мотора може одредити коју еколошку норму мотор задовољава.
- (7) Горњи дио наљепнице садржи назив: "ЕКОЛОШКА КАТЕГОРИЈА" и јединствену бројчану ознаку - серијски број који започиње са словном ознаком "BH", те се наставља са седмороцифреним бројем, од којих се прва цифра одређује према еколошкој категорији возила. Серијски број наљепнице уписује се у информациони систем за обраду података с ЕКО тестова и везан је уз ВИН ознаку (број шасије) и регистарску ознаку возила.
- (8) Средњи дио наљепнице садржи број који означава коју еколошку норму возило задовољава.
- (9) Контролор техничке исправности возила лијепи наљепницу у доњи десни угао вјетробрана возила коме је урађен ЕКО тест.
- (10) Припрему и унифицирање наљепнице врши стручна институција, која сноси и трошкове њихове израде и одговорна је за њихову расподјелу станицама за технички преглед.
- (11) Наљепница се поставља на возило једном, осим у случајевима њеног уништења или замјене вјетробранског стакла.
- (12) Сваком возилу које приступи ЕКО тесту издаје се Извјештај о испитивању издувних гасова моторних возила чији изглед је дат у Прилогу 2 овог Правилника и чини његов саставни дио.

(13) У Извјештају су дати тачни бројчани резултати испитивања издувних гасова, назнаке шта на возилу није исправно, савјети за поправак возила као и граничне вриједности које возило мора задовољити да би се сматрало исправним на ЕКО тесту.

Члан 11.

(Поновљени ЕКО тест)

- (1) Након 01. јануара 2020. године, ако се на ЕКО тесту утврди да је возило неисправно, а неисправност се не може одмах отклонити у станици за технички преглед, поновљени ЕКО тест мора се обавити у року до десет радних дана.
- (2) Поновљени ЕКО тест возила потребно је обавити у станици техничког прегледа у којој је обављен и ЕКО тест којим је утврђено да је возило неисправно.
- (3) Ако се раније утврђено неисправно возило не подвргне ЕКО тесту у року од десет радних дана од дана утврђивања неисправности, на поновном ЕКО тесту поступа се као да возило није било на ЕКО тесту.

(4) Уколико се возило подвргне ЕКО тесту у оквиру десет дана, тада се услуга поновног ЕКО теста не наплаћује.

Члан 12.

(Цјеновник услуга)

Услуге за испитивање издувних гасова моторних возила у Федерацији Босне и Херцеговине, укључујући и висину накнада које се издвајају за трошкове рада станица техничког прегледа, утврђене су Цјеновником услуга за испитивање издувних гасова моторних возила у Федерацији Босне и Херцеговине, који је дат у Прилогу 3 овог Правилника и чини његов саставни дио.

Члан 13.

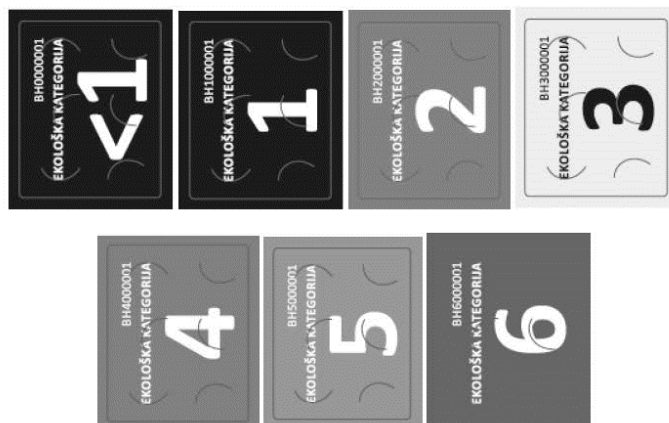
(Ступање на снагу правилника)

Овај Правилник ступа на снагу наредног дана од дана објаве у "Службеним новинама Федерације БиХ".

Број 01/6-27-2331-2/16  
14. децембра 2016. године  
Мостар

Министар  
Денис Ласић, с. р.

Прилог 1



Прилог 2

Извјештај о испитивању издувних гасова моторних возила с бензинским моторима без катализатора

СТаница за технички преглед возила

Број наљепнице  
ЕКО ТЕСТ:**ИЗВЈЕШТАЈ О ИСПИТИВАЊУ ИЗДУВНИХ ГАСОВА МОТОРНИХ ВОЗИЛА  
ЕКО ТЕСТ**

Датум:

Сат:

Власник возила:

Адреса и општина:

**ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ:**

Врста возила:

Рег. ознака:

Марка возила:

Километража:

Тип возила:

Година произв.:

Модел возила:

ВИН ознака (број шасије):

Мјерни уређај:

Мјерни програм:

**ВИЗУЕЛНА КОНТРОЛА ДИЈЕЛОВА МОТОРА КОЈИ ИМАЈУ УТИЦАЈ НА РЕЗУЛТАТ ЕКО ТЕСТА**

	СТАЊЕ
Стање издувног система (непропусност, механичко оштећење)	
Стање усисног система (непропусност, филтер ваздуха, електрична инсталација сензора)	

**РЕЗУЛТАТИ МЈЕРЕЊА**

	ПОТРЕБНЕ ВРИЈЕДНОСТИ			ИЗМЈЕРЕНО	СТАЊЕ
		мин:	макс: -		
Темп. уља/воде	[°C]:	мин:	макс: -		
Празни ход	[min <sup>-1</sup> ]	мин:	макс:		
СО	[%]:	мин:	макс:		
СО <sub>2</sub>	[%]:	мин:	макс:		
НС	[ppm]:	мин:	макс:		
О <sub>2</sub>	[%]:	мин:	макс:		

**ПРИМЈЕДБЕ**

# Субјективна процјена

\* Резултат утиче на пролазност на ЕКО тесту

**ЗАВРШНА ОЦЈЕНА**

Извјештај о испитивању издувних гасова моторних возила с бензинским моторима с катализатором

СТАНИЦА ЗА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД ВОЗИЛА

Број наљепнице  
ЕКО ТЕСТ:

**ИЗВЈЕШТАЈ О ИСПИТИВАЊУ ИЗДУВНИХ ГАСОВА МОТОРНИХ ВОЗИЛА  
ЕКО ТЕСТ**

Датум:

Сат:

Власник возила:

Адреса и општина:

**ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ:**

Врста возила:

Рег. ознака:

Марка возила:

Километража:

Тип возила:

Година произв.:

Модел возила:

ВИН ознака (број шасије):

Мјерни уређај:

Мјерни програм:

**ВИЗУЕЛНА КОНТРОЛА ДИЈЕЛОВА МОТОРА КОЈИ ИМАЈУ УТИЦАЈ НА РЕЗУЛТАТ ЕКО ТЕСТА**

	СТАЊЕ
Стање $\lambda$ -сонде (спојни каблови)	
Стање издувног система (непропусност, механичко оштећење)	
Стање усисног система (непропусност, филтер ваздуха, електрична инсталација сензора)	

**РЕЗУЛТАТИ МЈЕРЕЊА**

	ПОТРЕБНЕ ВРИЈЕДНОСТИ			ИЗМЈЕРЕНО	СТАЊЕ
		мин:	макс:		
Загријав.катализ.	[ $\text{c}/\text{min}^{-1}$ ]:	мин:	макс:		
Темп. уља/воде	[ $^{\circ}\text{C}$ ]:	мин:	макс:		
<b>Празни ход</b>					
	[ $\text{min}^{-1}$ ]:	мин:	макс:		
СО	[%]:	мин:	макс:		
СО <sub>2</sub>	[%]:	мин:	макс:		
НС	[ppm]:	мин:	макс:		
О <sub>2</sub>	[%]:	мин:	макс:		
<b>Повишена брзина обртаја</b>					
	[ $\text{min}^{-1}$ ]:	мин:	макс:		
СО	[%]:	мин:	макс:		
СО <sub>2</sub>	[%]:	мин:	макс:		
НС	[ppm]:	мин:	макс:		
О <sub>2</sub>	[%]:	мин:	макс:		
$\lambda$	[-]:	мин:	макс:		

**ПРИМЈЕДБЕ**

# Субјективна процјена

\* Резултат утиче на пролазност на ЕКО тесту

**ЗАВРШНА ОЦЈЕНА**

Извјештај о испитивању издувних гасова моторних возила с дизелским моторима  
СТаница за технички преглед возила

Број наљепнице  
ЕКО ТЕСТ:

**ИЗВЈЕШТАЈ О ИСПИТИВАЊУ ИЗДУВНИХ ГАСОВА МОТОРНИХ ВОЗИЛА  
ЕКО ТЕСТ**

Датум:

Сат:

Власник возила:

Адреса и општина:

**ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ:**

Врста возила:

Рег. ознака:

Марка возила:

Километража:

Тип возила:

Година произв.:

Модел возила:

ВИН ознака (број шасије):

Мјерни уређај:

Мјерни програм:

**ВИЗУЕЛНА КОНТРОЛА ДИЈЕЛОВА МОТОРА КОЈИ ИМАЈУ УТИЦАЈ НА РЕЗУЛТАТ ЕКО ТЕСТА**

	СТАЊЕ
Стање мотора (зауљеност дијелова око разводног система)	
Стање издувног система (непропусност, механичко оштећење)	
Стање усисног система (непропусност, филтер ваздуха, електрична инсталација сензора)	
Стање термометра у кабини возила (ако постоји)	

**РЕЗУЛТАТИ МЈЕРЕЊА**

	ПОТРЕБНЕ ВРИЈЕДНОСТИ			ИЗМЈЕРЕНО	СТАЊЕ
		мин:	макс:		
Темп. уља/воде	[°C]:	мин: 60,0	макс: -		
<b>Празни ход</b>	[min <sup>-1</sup> ]	мин:	макс:		
Регулатор искључује	[min <sup>-1</sup> ]	мин:	макс:		
Пропушивање	[бр.убрз./min <sup>-1</sup> ]	мин: -/-			
Вријеме мјерења	[сец]	мин: -	макс:		
<b>ЗАЦРЊЕЊЕ</b>					
Узорак 1	[m <sup>-1</sup> ]				
Узорак 2	[m <sup>-1</sup> ]				
Узорак 3	[m <sup>-1</sup> ]				
Узорак 4	[m <sup>-1</sup> ]				
Узорак 5	[m <sup>-1</sup> ]				
Одступање резултата	[m <sup>-1</sup> ]	мин: -	макс: ± 0,5		
Средње зацрњење	[m <sup>-1</sup> ]	мин: -	макс:		

**ПРИМЈЕДБЕ**

# Субјективна процјена

\* Резултат утиче на пролазност на ЕКО тесту

**ЗАВРШНА ОЦЈЕНА**

## Прилог 3

## I

Цјеновник услуга за испитивање издувних гасова моторних возила, у зависности од врсте испитивања, те припадности прихода, дат је слиједећом таблицом:

Врста испитивања	Цијена услуге (100%)	СТП (90%)	СИ (8%)	Буџет ФБиХ (1%)	Буџет кантона (1%)	СТП и СИ	СТП и СИ + ПДВ	За корисника с ПДВ
Бензински мотори без катализатора и без λ-сонде, односно бензински мотори с катализатором и без λ-сонде – БЕЗ-КАТ	18,86	16,97	1,51	0,19	0,19	18,48	21,62	22,00
Бензински мотори с регулисаним трокомпонентним катализатором - РЕГ-КАТ и РЕГ-КАТ-ОБД	27,43	24,69	2,19	0,275	0,275	26,88	31,45	32,00
Дизелски мотори - ДИЗЕЛ-СУ, ДИЗЕЛ-ТУРБО и ДИЗЕЛ-ОБД	30,86	27,77	2,47	0,31	0,31	30,24	35,38	36,00

## II

Расподјела новчаних средстава наплаћених на основу обављене услуге за испитивање издувних гасова моторних возила се врши између Станице за технички преглед, стручне институције и буџета ентитета и кантона, у односу:

Станица за технички преглед	90%
Стручна институција	8%
Буџет Федерације БиХ	1%
Буџет кантона	1%

## III

Порез на додану вриједност наплаћује се у складу са важећим Законом о порезу на додану вриједност.

## IV

Стручне институције су дужне у процентуалном дијелу носити трошкове израде и достављања наљепница о еколошкој норми коју возило задовољава.

Na osnovu člana 74. Zakona o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 28/06 i 2/10), federalni ministar prometa i komunikacija donosi

**PRAVILNIK  
O ISPITIVANJU IZDUVNIH GASOVA MOTORNIH  
VOZILA (EKO test) U STANICAMA ZA TEHNIČKI  
PREGLED VOZILA**

Član 1.

(Predmet pravilnika)

Ovim se Pravilnikom propisuje način ispitivanja sadržaja izduvних gasova motorних vozila (EKO test) u stanicama za tehnički pregled vozila, kategorije vozila koja podliježu obaveznom EKO testu uz redovni tehnički pregled za godišnju registraciju vozila, vozila koja su oslobođena EKO testa, kategorije pogonskih motora obzirom na EKO test, granični uslovi koje svaki pogonski motor cestovnih vozila mora zadovoljiti obzirom na sadržaj izduvних gasova, koji izduvni gasovi ili karakteristike izduvnog gasa utiču na prolaznost vozila na EKO testu, postupak sa vozilima koja ne prođu na EKO testu, oprema za ispitivanje sadržaja izduvних gasova na stanicama za tehnički pregled vozila, način označavanja vozila koja su zadovoljila na EKO testu, naljepnice i dokumentacija koja se izdaje po obavljenom EKO testu, informacioni sistem i

evidencije koje se vode, datum od kojeg započinje EKO test, datum od kada rezultati EKO testa utiču na prolaznost vozila na redovnom tehničkom pregledu.

Član 2.

(Obaveza obavljanja EKO testa)

- U svrhu smanjenja štetnih uticaja izduvних gasova na okolinu, počevši od 1. januara 2017. godine, u svim stanicama za tehnički pregled vozila, prilikom obavljanja redovnog tehničkog pregleda vozila istovremeno će se vršiti i ispitivanje sadržaja izduvних gasova motorних vozila - EKO test.
- EKO test se radi jednom godišnje uz redovni tehnički pregled. Ukoliko vozilo ne podliježe obavezni obavljanja tehničkog pregleda u toj kalendarskoj godini, tada vlasnik vozila nema obavezu uraditi EKO test u toj godini dana.
- Tehnički pregled vozila se ne može završiti prije završenog ispitivanja EKO testa i izdavanja odgovarajućeg izvještaja o ispitivanju izduvних gasova.
- Rezultati EKO testa neće imati uticaja na prolaznost vozila na tehničkom pregledu do 1. januara 2020. godine, do kada traje prelazni period ispitivanja izduvних gasova.
- Od 1. januara 2020. godine vozilo koje se mora podvrgnuti EKO testu mora zadovoljiti i zahtjeve o kvalitetu izduvних gasova u skladu sa propisima donesenim u Bosni i Hercegovini.
- Prelazni period ispitivanja izduvних gasova iskoristit će se kako bi se svaki pojedinačni vlasnik upozorio na eventualne nedostatke u izduvnim gasovima njegovog vozila, te kako bi se istom omogućilo dovoljno vremena da svoje vozilo popravi ili podese i dovede količinu štetnih izduvних gasova u ispravno stanje.

Član 3.

(Kategorije vozila koje se ispituju i izuzeci od primjene pravilnika)

- Posebno ispitivanje izduvних gasova obavezno je za slijedeće kategorije motornih vozila: putnički automobili (M1), autobusi (M2 i M3), teretna motorna vozila (N1, N2 i N3).
- Izuzetno od odredbi stava (1) ovog člana, EKO test se ne provodi ako je:
  - motorno vozilo opremljeno dvotaktnim benzinskim motorom,
  - motorno vozilo opremljeno benzinskim motorom proizvedeno prije 1970. godine,
  - motorno vozilo opremljeno benzinskim motorom ako mu konstrukciona brzina nije veća od 50 km/h,
  - motorno vozilo opremljeno dizelskim motorom proizvedeno prije 1980. godine,
  - vozilo opremljeno dizelskim motorom i ako mu konstrukciona brzina nije veća od 30 km/h,
  - motorno vozilo opremljeno alternativnim izvorom energije poput vozila pogonjenog električnom energijom, hibridno vozilo, vozilo pogonjeno vodonikom ili na gorive ćelije.
- Kod vozila pogonjenog alternativnim pogonskim gorivom (CNG, LPG) prilikom provođenja EKO testa koristi se gorivo koje daje nepovoljniju emisiju i tako dobijeni rezultati ispitivanja izduvних gasova unose se u odgovarajuću bazu podataka informacionog sistema.

Član 4.

(Podjela motora cestovnih vozila za EKO test)

Za potrebe EKO testa motori cestovnih vozila se dijele na slijedeće kategorije:

- a) BEZ-KAT motori su benzinski motori bez katalizatora i bez  $\lambda$ -sonde, odnosno benzinski motori s katalizatorom ali bez  $\lambda$ -sonde.
  - b) REG-KAT motori su benzinski motori s regulisanim katalizatorom trostrukog djelovanja ( $\lambda$ -sonda je postavljena samo ispred katalizatora).
  - c) REG-KAT-OBD motori su benzinski motori s regulisanim katalizatorom trostrukog djelovanja i dijelovima i programom za kontrolu sistema za pročišćavanje izduvnih gasova ( $\lambda$ -sonde su postavljene ispred i iza katalizatora).
  - d) DIZEL-SU motori su dizelski motori bez prednabijanja i bez dijelova i programa za kontrolu sistema za pročišćavanje izduvnih gasova.
  - e) DIZEL-TURBO motori su dizelski motori s prednabijanjem i bez dijelova i programa za kontrolu sistema za pročišćavanje izduvnih gasova.
  - f) DIZEL-OBD motori su dizelski motori sa ili bez prednabijanja i sa dijelovima i programima za kontrolu sistema za pročišćavanje izduvnih gasova.
- (3) Izmjerene i izračunata vrijednost (temperatura ulja u motoru, brzina obrtaja motora i srednji stepen zacrnjenja izduvnog gasa) moraju biti vidljive na pokazivaču samog analizatora te moraju imati mogućnost ispisa na pisaču analizatora. Prilikom mjerenja svakog pojedinačnog stepena zacrnjenja analizator mora imati mogućnost prikaza svakog izmjerenog stepena zacrnjenja.
- (4) Svaka stanica za tehnički pregled mora imati onoliki broj analizatora izduvnih gasova dizelskih motora koliko ima tehnoloških linija.

#### Član 7.

(Granične vrijednosti izduvnih gasova za pojedine kategorije motora SUS)

- (1) Prilikom provedbe EKO testa za REG-KAT i REG-KAT-OBD motor, prvo se mjeri sadržaj i karakteristike izduvnih gasova na povišenoj brzini obrtaja motora.
- (2) Granične vrijednosti izduvnih gasova koje pojedini motori moraju zadovoljiti na EKO testu su sljedeće:
  - a) BEZ-KAT motori proizvedeni 1986. godine i stariji, smiju ispuštati najviše 4,5% ugljen monoksida (CO) na brzini obrtaja motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina obrtaja praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.
  - b) BEZ-KAT motori proizvedeni 1987. godine i mlađi, smiju ispuštati najviše 3,5% ugljen monoksida (CO) na brzini obrtaja motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina obrtaja praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.
  - c) REG-KAT motori smiju ispuštati najviše 0,3% ugljen monoksida (CO) na povišenoj brzini obrtaja motora bez opterećenja i faktor zraka  $\lambda$  mora biti u granicama od 0,97 do 1,03, nakon što je katalizator progrijan, a motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Povišena brzina obrtaja i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru, a povišena brzina obrtaja motora mora biti od 2.500 do 3.000 min<sup>-1</sup>.
  - d) REG-KAT motori smiju ispuštati najviše 0,5% ugljen monoksida (CO) na brzini obrtaja motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina obrtaja praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.
  - e) REG-KAT-OBD motori smiju ispuštati najviše 0,2% ugljen monoksida (CO) na povišenoj brzini obrtaja motora bez opterećenja i faktor zraka  $\lambda$  mora biti u granicama od 0,97 do 1,03, nakon što je katalizator progrijan, a motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Povišena brzina obrtaja i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru, a povišena brzina obrtaja motora mora biti od 2.500 do 3.000 min<sup>-1</sup>.

#### Član 5.

(Uređaji za mjerenje sadržaja izduvnih gasova benzinskih motora)

- (1) Izduvni gasovi svih benzinskih motora mjere se pomoću hemijskog analizatora izduvnog gasa koji mjeri najmanje četiri vrste izduvnih gasova: kiseonik (O<sub>2</sub>), ugljen dioksid (CO<sub>2</sub>), ugljenovodonike (HC) i ugljen monoksid (CO). Benzinski analizator mora mjeriti zapreminski udio svakog pojedinog gasa u ukupnoj zapremini izduvnih gasova.
- (2) Benzinski analizator mora imati mogućnost izračunavanja faktora zraka  $\lambda$  na osnovu vrijednosti četiri izduvna gasa iz stava (1) ovog člana.
- (3) Benzinski analizator mora imati mogućnost mjerenja temperature ulja u motoru umetanjem mjerne sonde direktno u ulje motora, te mjerenja brzine obrtaja motora najmanje jednom indirektnom metodom mjerenja (mjerenjem oscilacija napona punjenja akumulatora ili analizom vibracija motora i sl.).
- (4) Sve mjerene i izračunate vrijednosti (četiri izduvna gasa, izračunati faktor zraka  $\lambda$ , temperature ulja u motoru i brzine obrtaja motora) moraju biti vidljive na pokazivaču samog analizatora te moraju imati mogućnost ispisa na pisaču analizatora.
- (5) Svaka stanica za tehnički pregled mora imati najmanje jedan analizator izduvnih gasova benzinskih motora. Ukoliko stanica raspolaže sa dvije ili više tehnoloških linija, benzinski analizator se postavlja na tehnološkoj liniji koja se koristi za tehnički pregled "lakih" vozila.

#### Član 6.

(Uređaji za mjerenje sadržaja izduvnih gasova dizelskih motora)

- (1) Izduvni gasovi svih dizelskih motora mjere se pomoću analizatora izduvnog gasa koji mjeri stepen zacrnjenja izduvnog gasa prilikom naglog slobodnog ubrzanja motora od brzine obrtaja praznog hoda do najveće brzine obrtaja motora. Na osnovu najmanje tri uzorka zacrnjenja izmjerenih prilikom naglog slobodnog ubrzanja motora, analizator mora samostalno izračunati srednji stepen zacrnjenja izduvnog gasa (k).
- (2) Dizelski analizator mora imati mogućnost mjerenja temperature ulja u motoru umetanjem mjerne sonde direktno u ulje motora, te mjerenje brzine obrtaja motora najmanje jednom indirektnom metodom mjerenja (mjerenjem oscilacija napona punjenja akumulatora ili analizom vibracija motora itd.).



- f) REG-KAT-OBD motori smiju ispuštati najviše 0,3% ugljen monoksida (CO) na brzini obrtaja motora praznog hoda, nakon što je motor zagrijan na radnu temperaturu ulja propisanu od proizvođača vozila. Brzina obrtaja praznog hoda i temperatura ulja mora biti prema proizvođačkim uputama. Ako radna temperatura nije poznata, motor mora biti zagrijan na najmanje 80°C, mjereći temperaturu ulja u motoru.
- g) DIZEL-SU motori ne smiju imati veći srednji stepen zacrnjenja izduvnog gasa od 2,5 m<sup>-1</sup> nakon najmanje tri slobodna ubrzavanja motora od brzine obrtaja praznog hoda do najveće brzine obrtaja motora. Prije prvog ubrzavanja motor mora biti zagrijan na radnu temperaturu propisanu od proizvođača vozila, a ako ista nije poznata ista mora biti najmanje 80°C mjereći temperaturu ulja u motoru.
- h) DIZEL-TURBO motori ne smiju imati veći srednji stepen zacrnjenja izduvnog gasa od 3,0 m<sup>-1</sup> nakon najmanje tri slobodna ubrzavanja motora od brzine obrtaja praznog hoda do najveće brzine obrtaja motora. Prije prvog ubrzavanja motor mora biti zagrijan na radnu temperaturu propisanu od proizvođača vozila, a ako ista nije poznata ista mora biti najmanje 80°C mjereći temperaturu ulja u motoru.
- i) DIZEL-OBD motori ne smiju imati veći srednji stepen zacrnjenja izduvnog gasa od 1,5 m<sup>-1</sup> nakon najmanje tri slobodna ubrzavanja motora od brzine obrtaja praznog hoda do najveće brzine obrtaja motora. Prije prvog ubrzavanja motor mora biti zagrijan na radnu temperaturu propisanu od proizvođača vozila, a ako ista nije poznata ista mora biti najmanje 80°C mjereći temperaturu ulja u motoru.
- (3) Boja naljepnice zavisi od ekološke norme koju vozilo zadovoljava. Naljepnica kojom se označava vozilo koje zadovoljava ekološku normu EURO 1 je crne boje, EURO 2 je crvene boje, EURO 3 je žute boje, EURO 4 je zelene boje, EURO 5 je plave boje, a EURO 6 je ljubičaste boje.
- (4) Vozila koja imaju ekološku normu manju od EURO 1 označavaju se naljepnicom crne boje na kojoj stoji oznaka "<1".
- (5) Podatak o nivou ekološke norme za pojedino vozilo uzima se iz homologacione dokumentacije vozila ili iz potvrde o registraciji vozila.
- (6) Ako je podatak o nivou ekološke norme kontroloru nepoznat, stručna institucija iz člana 9. stav 2. ovog pravilnika će dostaviti kontroloru tačan podatak o nivou ekološke norme vozila. Stručna institucija mora posjedovati relevantne kataloge iz kojih se prema tipu motora može odrediti koju ekološku normu motor zadovoljava.
- (7) Gornji dio naljepnice sadrži naziv: "EKOLOŠKA KATEGORIJA" i jedinstvenu broječanu oznaku - serijski broj koji započinje sa slovnom oznakom "BH", te se nastavlja sa sedmerocifrenim brojem, od kojih se prva cifra određuje prema ekološkoj kategoriji vozila. Serijski broj naljepnice upisuje se u informacioni sistem za obradu podataka s EKO testova i vezan je uz VIN oznaku (broj šasije) i registarsku oznaku vozila.
- (8) Srednji dio naljepnice sadrži broj koji označava koju ekološku normu vozilo zadovoljava.
- (9) Kontrolor tehničke ispravnosti vozila lijepi naljepnicu u donji desni ugao vjetrobrana vozila kome je urađen EKO test.
- (10) Pripremu i unificiranje naljepnice vrši stručna institucija, koja snosi i troškove njihove izrade i odgovorna je za njihovu raspodjelu stanicama za tehnički pregled.
- (11) Naljepnica se postavlja na vozilo jednom, osim u slučajevima njenog uništenja ili zamjene vjetrobranskog stakla.
- (12) Svakom vozilu koje pristupi EKO testu izdaje se Izvještaj o ispitivanju izduvnih gasova motornih vozila čiji izgled je dat u Prilogu 2 ovog Pravilnika i čini njegov sastavni dio.
- (13) U Izvještaju su dati tačni broježani rezultati ispitivanja izduvnih gasova, naznake šta na vozilu nije ispravno, savjeti za popravak vozila kao i granične vrijednosti koje vozilo mora zadovoljiti da bi se smatralo ispravnim na EKO testu.

#### Član 8.

(Obaveza davanja stručnih uputa za pojedine tipove motora)

Detaljne stručne upute o načinu ispitivanja izduvnih gasova pri EKO testu za svaki pojedini tip motora daje stručna institucija iz člana 76. Zakona o cestovnom prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", br. 28/06 i 2/10).

#### Član 9.

(Informacioni sistem EKO testa)

- (1) Svi izmjereni i izračunati rezultati svakog pojedinačnog EKO testa ispisuju se na pisaču analizatora izduvnih gasova i prepisuju u jedinstveni informacioni sistem za obradu podataka s EKO testova. Informacioni sistem mora osigurati samostalno vrednovanje da li neko vozilo prolazi na EKO testu, na osnovu upisanih broježanih vrijednosti ispitivanja i bez mogućnosti naknadne intervencije kontrolora ili druge osobe na stanici tehničkog pregleda vozila.
- (2) Informacioni sistem izrađuje i održava stručna institucija na koju su preneseni navedeni poslovi na osnovu potpisanog Ugovora o prijenosu dijela poslova iz nadležnosti Federalnog ministarstva prometa i komunikacija.

#### Član 10.

(Naljepnica o ekološkoj normi za vozilo)

- (1) Svako vozilo označava se naljepnicom o ekološkoj normi koju vozilo zadovoljava, čiji izgled je dat u Prilogu 1 ovog Pravilnika i čini njegov sastavni dio. Naljepnica je izrađena na samoljepljivoj foliji, koja se na pokušaj skidanja trajno oštećuje - kida.
- (2) Naljepnica za označavanje ekološke kategorije koju vozilo zadovoljava ima oblik pravougaonika, dimenzija 50 × 40 mm.

#### Član 11.

(Ponovljeni EKO test)

- (1) Nakon 01. januara 2020. godine, ako se na EKO testu utvrdi da je vozilo neispravno, a neispravnost se ne može odmah otkloniti u stanici za tehnički pregled, ponovljeni EKO test mora se obaviti u roku do deset radnih dana.
- (2) Ponovljeni EKO test vozila potrebno je obaviti u stanici tehničkog pregleda u kojoj je obavljen i EKO test kojim je utvrđeno da je vozilo neispravno.
- (3) Ako se ranije utvrđeno neispravno vozilo ne podvrgne EKO testu u roku od deset radnih dana od dana utvrđivanja neispravnosti, na ponovnom EKO testu postupa se kao da vozilo nije bilo na EKO testu.
- (4) Ukoliko se vozilo podvrgne EKO testu u okviru deset dana, tada se usluga ponovnog EKO testa ne naplaćuje.

Član 12.  
(Cjenovnik usluga)

Usluge za ispitivanje izduvnih gasova motornih vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine, uključujući i visinu naknada koje se izdvajaju za troškove rada stanica tehničkog pregleda, utvrđene su Cjenovnikom usluga za ispitivanje izduvnih gasova motornih vozila u Federaciji Bosne i Hercegovine, koji je dat u Prilogu 3 ovog Pravilnika i čini njegov sastavni dio.

Član 13.

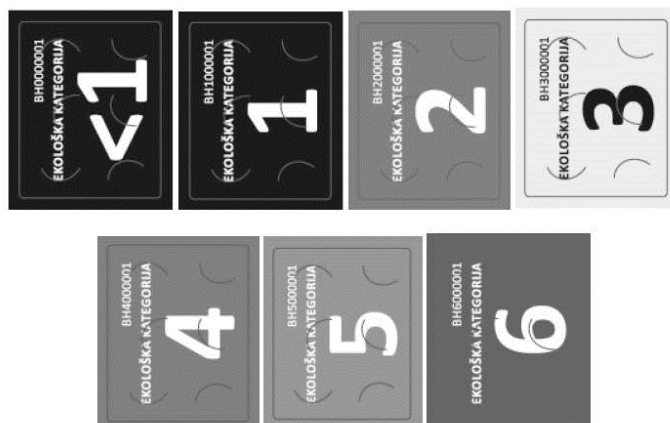
(Stupanje na snagu pravilnika)

Ovaj Pravilnik stupa na snagu narednog dana od dana objave u "Službenim novinama Federacije BiH".

Broj 01/6-27-2331-2/16  
14. decembra 2016. godine  
Mostar

Ministar  
**Denis Lasić**, s. r.

Prilog 1



Prilog 2

Izveštaj o ispitivanju izduvnih gasova motornih vozila s benzinskim motorima bez katalizatora

STANICA ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA

Broj naljepnice  
EKO TEST:**IZVJEŠTAJ O ISPITIVANJU IZDUVNIH GASOVA MOTORNIH VOZILA  
E K O T E S T**

Datum:

Sat:

Vlasnik vozila:

Adresa i općina:

**PODACI O VOZILU:**

Vrsta vozila:

Reg. oznaka:

Marka vozila:

Kilometraža:

Tip vozila:

Godina proizv.:

Model vozila:

VIN oznaka (broj šasije):

Mjerni uređaj:

Mjerni program:

**VIZUELNA KONTROLA DIJELOVA MOTORA KOJI IMAJU UTICAJ NA REZULTAT EKO TESTA**

	STANJE
Stanje izduvnog sistema (nepropusnost, mehaničko oštećenje)	
Stanje usisnog sistema (nepropusnost, filter zraka, električna instalacija senzora)	

**REZULTATI MJERENJA**

		POTREBNE VRIJEDNOSTI		IZMJERENO	STANJE
		min:	maks: -		
Temp. ulja/vode	[°C]:				
<b>Prazni hod</b>					
	[min <sup>-1</sup> ]:	min:	maks:		
CO	[%]:	min:	maks:		
CO <sub>2</sub>	[%]:	min:	maks:		
HC	[ppm]:	min:	maks:		
O <sub>2</sub>	[%]:	min:	maks:		

**PRIMJEDBE**

# Subjektivna procjena

\* Rezultat utiče na prolaznost na EKO testu

**ZAVRŠNA OCJENA**

Izveštaj o ispitivanju izduvnih gasova motornih vozila s benzinskim motorima s katalizatorom

STANICA ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA

Broj naljepnice  
EKO TEST:**IZVJEŠTAJ O ISPITIVANJU IZDUVNIH GASOVA MOTORNIH VOZILA**  
**EKO TEST**

Datum:

Sat:

Vlasnik vozila:

Adresa i općina:

**PODACI O VOZILU:**

Vrsta vozila:

Reg. oznaka:

Marka vozila:

Kilometraža:

Tip vozila:

Godina proizvodnje:

Model vozila:

VIN oznaka (broj šasije):

Mjerni uređaj:

Mjerni program:

**VIZUELNA KONTROLA DIJELOVA MOTORA KOJI IMAJU UTICAJ NA REZULTAT EKO TESTA**

	STANJE
Stanje λ-sonde (spojni kablovi)	
Stanje izduvnog sistema (nepropusnost, mehaničko oštećenje)	
Stanje usisnog sistema (nepropusnost, filter zraka, električna instalacija senzora)	

**REZULTATI MJERENJA**

		POTREBNE VRIJEDNOSTI		IZMJERENO	STANJE
		min:	maks:		
Zagrijav.kataliz.	[s/min <sup>-1</sup> ]	min:			
Temp. ulja/vode	[°C]	min:	maks:		
<b>Prazni hod</b>					
	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
CO	[%]	min:	maks:		
CO2	[%]	min:	maks:		
HC	[ppm]	min:	maks:		
O2	[%]	min:	maks:		
<b>Povišena brzina obrtaja</b>					
	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
CO	[%]	min:	maks:		
CO2	[%]	min:	maks:		
HC	[ppm]	min:	maks:		
O2	[%]	min:	maks:		
λ	[-]	min:	maks:		

**PRIMJEDBE**

# Subjektivna procjena

\* Rezultat utiče na prolaznost na EKO testu

**ZAVRŠNA OCJENA**

Izveštaj o ispitivanju izduvnih gasova motornih vozila s dizelskim motorima  
STANICA ZA TEHNIČKI PREGLED VOZILA

Broj naljepnice  
EKO TEST:

**IZVJEŠTAJ O ISPITIVANJU IZDUVNIH GASOVA MOTORNIH VOZILA**  
**E K O T E S T**

Datum:

Sat:

Vlasnik vozila:

Adresa i općina:

**PODACI O VOZILU:**

Vrsta vozila:

Reg. oznaka:

Marka vozila:

Kilometraža:

Tip vozila:

Godina proizv.:

Model vozila:

VIN oznaka (broj šasije):

Mjerni uređaj:

Mjerni program:

**VIZUELNA KONTROLA DIJELOVA MOTORA KOJI IMAJU UTICAJ NA REZULTAT EKO TESTA**

	STANJE
Stanje motora (zauljenost dijelova oko razvodnog sistema)	
Stanje izduvnog sistema (nepropusnost, mehaničko oštećenje)	
Stanje usisnog sistema (nepropusnost, filter zraka, električna instalacija senzora)	
Stanje termometra u kabini vozila (ako postoji)	

**REZULTATI MJERENJA**

	POTREBNE VRIJEDNOSTI			IZMJERENO	STANJE
	[°C]	min: 60,0	maks: -		
Temp. ulja/vode					
<b>Prazni hod</b>	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
Regulator isključuje	[min <sup>-1</sup> ]	min:	maks:		
Propuhivanje	[br.ubr./min <sup>-1</sup> ]	min: -/-			
Vrijeme mjerenja	[sec]	min: -	maks:		
<b>ZACRNJENJE</b>					
Uzorak 1	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 2	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 3	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 4	[m <sup>-1</sup> ]				
Uzorak 5	[m <sup>-1</sup> ]				
Odstupanje rezultata	[m <sup>-1</sup> ]	min: -	maks: ± 0,5		
Srednje zacrnjenje	[m <sup>-1</sup> ]	min: -	maks:		

**PRIMJEDBE**

# Subjektivna procjena

\* Rezultat utiče na prolaznost na EKO testu

**ZAVRŠNA OCJENA**

## Prilog 3

## I

Cjenovnik usluga za ispitivanje izduvnih gasova motornih vozila, u zavisnosti od vrste ispitivanja, te pripadnosti prihoda, dat je sljedećom tablicom:

Vrsta ispitivanja	Cijena usluge (100%)	STP (90%)	SI (8%)	Budžet FBiH (1%)	Budžet kantona (1%)	STP i SI	STP i SI + PDV	Za korisnika s PDV
Benzinski motori bez katalizatora i bez λ-sonde, odnosno benzinski motori s katalizatorom i bez λ-sonde – BEZ-KAT	18,86	16,97	1,51	0,19	0,19	18,48	21,62	22,00
Benzinski motori s regulisanim trokomponentnim katalizatorom - REG-KAT i REG-KAT-OB	27,43	24,69	2,19	0,275	0,275	26,88	31,45	32,00
Dizelski motori - DIZEL-SU, DIZEL-TURBO i DIZEL-OB	30,86	27,77	2,47	0,31	0,31	30,24	35,38	36,00

## II

Raspodjela novčanih sredstava naplaćenih na osnovu obavljene usluge za ispitivanje izduvnih gasova motornih vozila se vrši između Stanice za tehnički pregled, stručne institucije i budžeta entiteta i kantona, u odnosu:

Stanica za tehnički pregled	90%
Stručna institucija	8%
Budžet Federacije BiH	1%
Budžet kantona	1%

## III

Porez na dodanu vrijednost naplaćuje se u skladu sa važećim Zakonom o porezu na dodanu vrijednost.

## IV

Stručne institucije su dužne u procentualnom dijelu snositi troškove izrade i dostavljanja naljepnica o ekološkoj normi koju vozilo zadovoljava.

## FEDERALNA UPRAVA ZA INSPEKCIJSKE POSLOVE

## 1764

Na osnovu člana 102. Zakona o inspekcijama Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine Federacije BiH", broj 73/14), direktor Federalne uprave za inspekcijske poslove donosi

### PRAVILNIK O UZIMANJU UZORAKA I PROIZVODA I NJIHOVO DOSTAVLJANJE NA ISPITIVANJE OVLAŠTENIM STRUČNIM INSTITUCIJAMA

## I. OSNOVNE ODREDBE

## Član 1.

Ovim pravilnikom utvrđuje se način i postupak uzimanja uzoraka koje je inspektor prema posebnim propisima obavezan ili ovlašten uzeti, čuvanja uzetih uzoraka i dostavljanja tih uzoraka na laboratorijsko ispitivanje ovlaštenim stručnim institucijama za ispitivanje (u daljem tekstu: stručna institucija) da bi se utvrdilo da li proizvodi iz uvoza, proizvodi domaćih proizvođača i proizvodi u prometu na tržištu Federacije Bosne i Hercegovine, ispunjavaju propisane uvjete zdravstvene ispravnosti, deklarisanog kvaliteta i standarda, te da li zadovoljavaju sigurnosne zahtjeve za stavljanje na tržište Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: propisani uvjeti).

## Član 2.

Odredbe ovog pravilnika odnose se na postupak uzimanja uzoraka proizvoda koje je inspektor na osnovu posebnih propisa obavezan ili ovlašten uzeti u sljedećim slučajevima:

- iz uvoza na graničnim prijelazima, odnosno mjestima carinjenja;
- na mjestima proizvodnje domaćih proizvođača;
- u prometu na tržištu Federacije Bosne i Hercegovine kada je potrebno izvršiti kontrolu da li proizvodi ispunjavaju propisane uvjete;
- u slučajevima kada procijeni da postoji sumnja da proizvodi ne ispunjavaju ili su prestali ispunjavati propisane uvjete;
- po nalogu nadležnih regulatornih agencija radi propisanih uvjeta koje moraju ispunjavati;
- u slučajevima propisanog monitoringa.

## Član 3.

- (1) Inspektor je, ovisno od mjesta na kojem vrši kontrolu da li proizvodi ispunjavaju propisane uslove, obavezan uzorke koje šalje na laboratorijsko ispitivanje uzeti u prisustvu vlasnika proizvoda, ovlaštene osobe ili zastupnika, te u posebnim slučajevima i u prisustvu carinskog službenika pri uvozu, ukoliko je to propisano posebnim propisima.
- (2) Vlasnik proizvoda obavezan je inspektoru dozvoliti da bez naknade uzme potrebnu količinu uzorka od proizvoda kojeg je potrebno laboratorijski ispitati.

## II. POSTUPAK UZIMANJA, TRANSPORTA I ČUVANJA UZETIH UZORAKA

## Član 4.

- (1) Za potrebe laboratorijskog ispitivanja inspektor uzima najviše tri uzorka.
- (2) Treći uzorak se uzima u slučajevima kada subjekt inspekcijaskog nadzora zahtjeva jedan uzorak za svoje potrebe.
- (3) Inspektor je obavezan sve uzorke od istog proizvoda uzeti pod istim uslovima, u isto vrijeme, po postupku i u količini koja je posebnim propisom određena za potrebe laboratorijskog ispitivanja, a kada priroda pregleda to zahtjeva, uzorci se uzimaju sterilnim priborom i pakuju u sterilnu ambalažu.
- (4) Podatke o uzimanju uzoraka inspektor konstatira u zapisniku koji sastavlja pri vršenju kontrole pošiljke i uzimanju uzoraka, te se primjerak zapisnika ustupa stranci-subjektu nadzora.
- (5) U slučajevima kada uzimanje uzoraka zahtjeva posebnu stručnost, kao i u slučajevima kada uzimanje uzoraka zahtjeva primjenu posebnih instrumenata ili metoda, inspektor je ovlašten zatražiti usluge stručne organizacije u čijoj će se laboratoriji izvršiti ispitivanje.
- (6) U slučajevima propisanim stavkom (5) ovog člana uzimanje uzoraka vrši se u prisustvu inspektora koji u zapisniku navodi osobu koja je uzela uzorke i stručnu organizaciju u kojoj je uposlen.
- (7) Zapisnik o kontroli pošiljke i uzimanju uzoraka se ne dostavlja stručnoj organizaciji koja obavlja ispitivanje.

## Član 5.

- (1) Pri uzimanju uzoraka, uzima se najmanja količina uzorka koja je potrebna za laboratorijsko ispitivanje te vrste proizvoda, odnosno količina koja je propisana posebnim propisima.
- (2) Svaki uzorak koji se šalje na laboratorijsko ispitivanje, neovisno da li je u originalnom pakiranju ili u rasutom stanju - rinfuzi (tečnom i krutom stanju), obavezno je upakirati u adekvatnu ambalažu, te zapečatiti i označiti na način da se sačuva integritet uzorka.