

ŠTA VAS ČEKA AKO IZBAČITE UREĐAJ ZA TNG

ZASTO A TESTIRATI AKO GASA NEMA

Svi koji su računali da će demontažom TNG uređaja izbeći plaćanje obavezne petogodišnje provjere neprijatno su se iznenadili kada se ispostavilo da će imati i veće troškove nego da su zadržali ovaj sistem. Istražujemo zašto je to tako, koliki izdaci vas čekaju nakon demontaže i šta sve morate da platite

Pre nekoliko godina malo ko je imao dilemu oko toga da li se isplati voziti na teži naftni gas. Danas međutim nije manje ljudi koji smatraju da im se TNG ne isplati uz sve obaveze koje nisu postojale u vreme ugradnje. Dobra je, ali narkotična cena benzina i gasa ni je kao što je bila do pre nekog godinu, ali na važnijem razlog izdaci za provjere ispravnosti koje su po preporuku obavezne na vrhu putovanja. Kako saznati od stručnjaka Centra za motore za vozila AMEC, koji povremeno je vozila nakon prepravki, talas demontaže TNG uređaja počeo je ugroziti iako je pre dve godine izneta iznena obavezna provjerna skraćena na deset na pet godina.

Kompleksna demontaža
Ne želeći da se izlaku tom izdatku za reaktor, arki vlasnici automobila su nekada vodili u tome da TNG uređaj izlaku iz automobila, smatrajući da ako ne-

ma uređaja nema ni obaveza da ga provjere, pa su troškova za to. Međutim ispostavilo se da je računica bitno drugačija. Ako demontirate uređaj, ništa ne morate da platite za reaktor, ali vas čekaju neki drugi, čak i veći izdaci. Prvo, demontaža, kao i ugradnja, mora da obavi stručno lice, odnosno majstor, koji mora da plati, verovatno između 3.000 i 10.000 dinara. Oko demontaže uređaja iznena praktično jednaku količinu postla kao i kada ga ugrađuju – kaže Brink Aljević iz servisa Banz AG. Čak i ako ste sami učinili majstorovinu, ovde to ne pomaže jer Zakon o bezbednosti saobraćaja nalaze da skidanje uređaja mora da se obavi u servisu koji o tome mora da napravi izveštaj. Zakon kaže i da nakon demontaže uređaja automobila mora da se pro-

veri u nekoj od ovlašćenih laboratorija, što se takođe plaća. Cena same provjere je nešto niža nego nakon ugradnje TNG uređaja, odnosno laboratoriji se plaća 5.000 dinara. Uz to nešto tim ide i 3.000 dinara Agenciji za bezbednost saobraćaja i taksa od 290, što se pri reaktoru ne plaća. Dakle, provera nakon demontaže skupo košta više nego reaktor. Mnogim vozačima nije jasno zašto to toliko mora da se plati, niti zašto vozilo automobila mora na pregled ako je vraćeno u obično stanje. Odgovor na to pitanje imaju kako pravni tako i tehnički aspekti. Propisi, odnosno Zakon o bezbednosti saobraćaja, kažu da pošto vrše prepravke automobila mora na provjeru, a i demontirati TNG uređaj, jednako kao i montirati, jeste prepravka – piše 57



Na kojim mestima su moguće greške pri demontaži i šta se posebno kontroliše pri provjeri

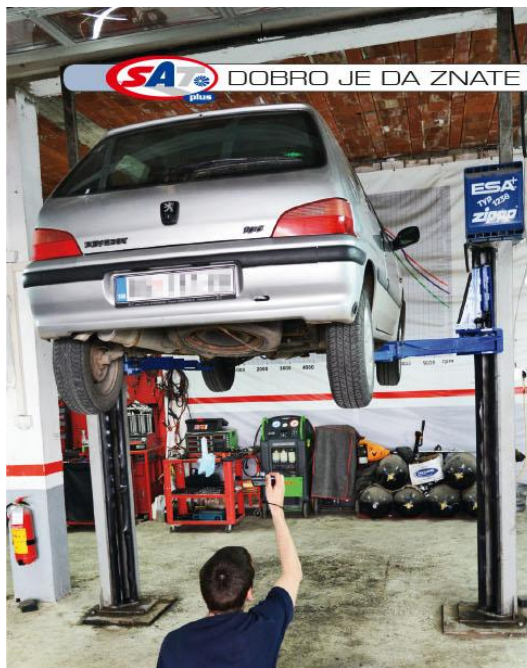


Vodovi za gorivo
Ako vodovi za gorivo nisu dobro vršeni u prvobitno stanje, može doći do curenja goriva i požara.
Ulosna cev
Ako na mestima na kojima su bile brtoljke za gas ostane rupe, one mogu da ometaju rad motora.
Crevna za rashladnu tečnost
Zbog nepravilno postavljenih creva može doći do gubitka rashladne tečnosti, pregrevanja i oštećenja motora.

Markiranje uvodi red
Jedna od varijanti što su neki vozači nezadovoljni korišćenjem gasa je što smatraju da se u Srbiji prodaje TNG sumnjivoj kvaliteta i da to povećava potrošnju a smanjuje snagu motora. Bez obzira na to o čemu se zaista radi, može se očekivati da ubuduće na sumnjivi neće biti kvalifikacija sa gasom. Naime, TNG koji legalno dolazi na tržište se od početka ove godine obeležava posebnom supstanom – markerom, što omogućava da se lakše otkrije prevara u snabdevanju. Ako je gas stigao na pumpu sa crnog tržišta, to se prepoznaje po tome što u njemu uopšte nema markera, a ako je i legalno nabavljen gas nekada nešto dodatno, to će se prepoznati po smarjnoj koncentraciji markera. Program obeležavanja (markiranja) naftnih derivata ne podrazumeva proveru kvaliteta goriva, ali on praktično tera proizvođače da rade pošteno, a to znači da ne prodaju ništa osim goriva koje legalno dolazi iz rafinerija i uvoza i pritom prolazi i provjere kojima se utvrđuje da ispunjava važeće standarde.

Pomoć od udruženja
Udruženje profesionalnih auto-gas servisa i Asocijacija vozača automobila na gas (Ave-gas) pružaju pomoć svima koji imaju probleme ili nedoumicu u vezi sa uređajima za TNG. To mogu biti samo informacije i saveti o stvarima i održavanju uređaja ali i konkretna pomoć. Na primer, nije redak slučaj da je vlasnik automobila izgubio sertifikat za reaktor, a bez njega ne može da pređe reaktor. Udruženje u takvim slučajevima može besplatno da nabavi novi sertifikat od proizvođača i tako reši problem zbog kojeg bi morao da se menja reaktor, što bi koštalo stotinjak evra.

Otvori u prtljajniku
Otvori kroz koje su kroz prtljajnika prolazile cevi za gas moraju da se zatvore.
Cevi za gas
Sve cevi, kao i drugi elementi instalacije za gas moraju da se uklone.



Na atest po kazni

Specifičan slučaj kada vozilo mora na atest je kada ono ima uređaj za TNG koji nije atestiran. Ako policija to otkrije, skinuće tablice i tražiti od vlasnika jednu od dve mogućnosti – ili da dobije atest za uređaj ili da uređaj demontira. I ako se odluči da demontira instalaciju, vlasnik će nakon toga morati na atest kojim će policiji dokazati da automobil više ne koristi gas. Bez toga, neće moći da dobije nazad tablice.

kaže Zoran Alimpić iz Agencije za bezbednost saobraćaja. Tehnički posmatrano, tačno je da se automobil vraća u fabričko stanje, ali to ne znači da ne mora da se pregleda. Kako Alimpić objašnjava, provera upravo i treba da potvrdi da automobil jeste vraćen u fabričko stanje. Ostaje pitanje da li ta provera zaista „vredi“ skoro isto koliko i ona nakon ugradnje

TNG uređaja, ali laboratorije imaju cenovnike prema kojima se većina prepravki tretira na sličan način (to jest po sličnoj ceni). Tako provera demontaže TNG uređaja košta slično kao i provera njegove ugradnje, a i kao većina drugih prepravki. Što se tiče 3.000 dinara koje se za izdavanje Uverenja plaćaju Agenciji za bezbednost saobraćaja, to je iznos koji je odredila Vlada Srbije svojom Uredbom o cenama usluga Agencije.

Kako u Centru za motorna vozila AMSS saznajemo, provera se ne svodi na puklo konstatovanje da nema TNG uređaja, već se proveravaju sva mesta na kojima se izvode izmene pri ugradnji instalacije za gas.

– Pored ostalog, zbog TNG uređaja se prekida cev za benzin i dodaje se elektro-ventil, pa se nakon demontaže proverava da li su vodovi za benzin vraćeni u prvobitno stanje i da nema curenja goriva – kaže Milan Lončar iz Centra za motorna vozila i nastavlja – Osim toga, nakon demontaže se proverava celo vozilo, a ne samo detalji koji ima-

ju veze sa uređajem za gas. To znači da automobil neće dobiti pozitivan izveštaj o ispitivanju ako mu je recimo napuklo vetrobransko staklo ili je polomljen retrovizor ili svetlosni uređaji. Upravo to se u praksi pokazalo kao čest problem jer se TNG uređaji najčešće vade iz starijih automobila, koji često imaju različite nedostatke.

Sve to znači da biste uz troškove za demontažu i atest morali odmah da platite i otklanjanje praktično svih bitnijih nedostataka na automobilu (što bi doduše svejedno trebalo da uradite).

Šta se više isplati

Baš u vreme kada smo u jednom od servisa za ugradnju TNG uređaja uzimali informacije o demontaži, naišli smo na dva suprotna primera. Jedan je vlasnik „juga“ koji malo vozi a vek rezervoara za gas je istekao, pa je procenio da mu se ne

isplati investicija u novi rezervoar (oko 15.000 dinara) i odlučio da izbaci instalaciju. S druge strane, vlasnik jednog pežoa „106“ kojem je došlo vreme za reatest je razmišljao da demontira TNG uređaj jer mu automobil i na benzinu malo troši, ali kada je saznao da bi ga to sve zajedno koštalo oko 17.000 dinara, odlučio je da je bolje da plati 2.000 za sitniju popravku uređaja i 5.500 za reatest.

Dakle ima različitih situacija pa svako mora da izvede računicu i zaključi šta mu je bolje. Ipak, ostaje pitanje da li bi Agencija za bezbednost saobraćaja i ovlašćene laboratorije mogle da smanje troškove, pa da onima koji nemaju novca ni za atest pomognu da voze ispravne automobile. Podsećamo i na inicijativu emisije SAT da se TNG uređaji pregledaju na tehničkom pregledu i po znatno manjoj ceni nego sada, što bi doprinelo da manje vozača uopšte pokušava da uštedi tako što će izbaci TNG uređaj iz vozila. ■ S.P.

Kada rezervoaru za gas istekne radni vek, neki vlasnici automobila se, umesto da ga zamene, odlučuju za demontažu celog uređaja



Poređenje troškova

Za većinu vozača, neposredni povod za odustajanje od gasa je uvođenje obaveze da se TNG uređaj umesto svakih 10 proverava svakih pet godina. To pravilo je uvedeno početkom 2013. godine i znači da svakih pet godina treba za takozvani reatest platiti 5.500 dinara. Osim toga, rezervoar za gas ima vek deset godina, a kada se menja to obično košta

između 10.000 dinara (ako se menja samo rezervoar) i 25.000 dinara (ako mora da se menja i multiventil).

S druge strane, ako se rešite da pomenu te izdatke izbegnete tako što ćete izbaci TNG uređaj, i za to ćete morati da platite i majstoru i laboratoriji i Agenciji za bezbednost saobraćaja.

KOLIKO KOŠTA DEMONTAŽA u din.

Majstor	5.000 do 10.000
Ispitivanje vozila (laboratorija)	5.000
Izdavanje uverenja (ABS) i taksa	3.390
Promena saobraćajne dozvole	1.200
Ukupno	14.590 do 19.590

KOLIKO KOŠTA PRODUŽENJE ATESTA u dinarima

Ispitivanje vozila	5.500
Zamena rezervoara (ako je potrebna)	10.000 do 25.000
Ukupno	5.500 do 30.500

Napomena – Podaci o cenama dobijeni su od CMV AMSS i servisa Pane AG



Da bi uštedeli, neki vozači ugrađuju TNG uređaj, dok drugi, takođe da bi uštedeli, izbacuju iz automobila TNG uređaj koji već imaju

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”