



Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo

Qeveria - Vlada - Government

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

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

PRIRUČNIK ZA POLAGANJE VOZAČKOG ISPITA AM, A1, A2 I A KATEGORIJE

*Priručnik odobren od Ministarstva
2025.*

PRIRUČNIK ZA POLAGANJE VOZAČKOG ISPITA AM, A1, A2 I A KATEGORIJE

Autor:

Habib Hasani, Xhevat Gashi, Avni Abdyl, Vlora Hasanramaj, Reshat Sylejmani

Burim Deliu, Mirdit Emini,

Recensent:

**Fejzulla Musrafa
Shkumbim Leka**

Stručni saradnici:

**Ruzhdi Matoshi
Ekrem Latifi**

Lektor:

Merlinda Spahiu

Fotograf:

**Autori
Izvor iz interneti
Ostale izvor**

Prishtina 2025

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

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

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

Sadržaj

Poglavlje 1 <i>SAOBRAĆAJANA PRAVILA ZA KATEGORIJE AM, A1, A2 I A</i>	6
Poglavlje 2 <i>UPOTREBA ZAŠTITNE OPREME</i>	10
Poglavlje 3 <i>ZAPAŽANJE MOTOCIKLA OD DRUGIH UČESNIKA U SAOBRAĆAJU</i>	12
Poglavlje 4 <i>FAKTORI RIZIKA U DELU PUTA SA POKLOPCIMA</i>	14
LITERATURA	23

Predgovor

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

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

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

Autori

1. SAOBRAĆAJANA PRAVILA ZA KATEGORIJE AM, A1, A2 I A

1. PROVERA OPŠTIH ZNANJA

Termini koji se koriste u ovom poglavlju imaju sledeća značenja:

Moped - vozilo sa dva ili tri točka, kod kojeg, bez obzira na način pokretanja, konstrukcijska brzina ne prelazi 45 km/h, radni kapacitet motora sa unutrašnjim sagorevanjem je do 50 cm³ ili stalna snaga koja se pokreće elektromotorom koji ne prelazi snagu od 4 kW;

Motocikl - vozilo na dva točka sa ili bez bočne prikolice, koje se kreće snagom sopstvenog motora, sa radnom zapreminom motora preko 50 cm³ i sa mogućnošću razvijanja brzine kretanja preko 45 km/h;



Trasa za bicikle

Biciklistička staza - saobraćajna površina posebno izgrađena za kretanje bicikala i mopeda koja se prostire duž saobraćajnice, koja je odvojena od puta i koja je obeležena određenim saobraćajnim znakom;

Zaustavljanje i parkiranje

Dozvoljeno je parkiranje motocikala, tricikla, mopeda i bicikala na trotoaru, pod uslovom da:

- širina trotoara koji ostaje na raspolaganju pešacima treba da bude dovoljna za slobodno kretanje pešaka; ne sme biti manji od 1,6 metara i ne sme biti blizu desne ivice saobraćajnog puta;
- vozilo, čija je prednja osovina postavljena na trotoaru, ne ometa saobraćaj na putu.

Označavanje vozila zaustavljenog na kvaru

Mopedi, motocikli bez bočnih prikolica, - kada su zaustavljeni na saobraćajnici usled kvara, nezgode ili iz bilo kog drugog razloga, vozač ne treba da postavlja bezbednosni trougao iza zaustavljenog auta koji označava zaustavljanje vozila na put.

Priključci koji se vuku biciklima i mopedima

U drumskom saobraćaju, mopedima je dozvoljeno da vuču priključno vozilo na dva točka, ojačano na način da ne umanjuje stabilnost vozila.

Pozadi moraju biti predviđena dva kadioptera za priključeno vozilo.

Licu koje upravlja biciklom, mopedom, motociklom i triciklom zabranjeno je:

- voziti ne držeći volan sa dve ruke, osim kada daje znak rukom;
- bez držanja stopala na pedalama ili osloncima za noge;
- da se drži ili šlepuje od drugih vozila;
- da vozilo pokreće pored drugog vozila;
- da nosi bilo kakav teret ako ometa ili ugrožava druge učesnike u saobraćaju;

- da koristi slušalice audio uređaja, stavljajući ih u dva ili jedno uho;
- manevrisati jednim točkom



Manevrisanje jednim točkom

Upotreba kacige



Zaštitna kaciga

Vozač koji upravlja mopedom, motociklom, triciklom ili četvorociklom bez zaštitne kacige, kao i lica koja se prevoze ovim vozilima, moraju da nose odgovarajuće, redovne zaštitne kacige, a tokom saobraćaja na putu da ih koriste u skladu sa uputstvima proizvođača kaciga.

Vozač navedenih vozila ne sme da prevozi lica koja su pod dejstvom alkohola, droga ili droga koje utiču na psihofizičke sposobnosti, kao ni lica koja iz nekog drugog razloga nisu u stanju da kontrolišu svoje postupke.

Masa priključnih sredstva

Ukupna masa prikolice koju vuče motocikl ili moped ne sme da pređe ukupnu masu za svako od ovih vozila preko 100 kg.

Prevoz u sredstvu pričvršćenom za bicikl i moped

U prikačenom sredstvu bicikla ili mopeda nije dozvoljen prevoz predmeta širih od 80 cm.

Prevoz predmeta na dvotočkašu

Na mopedima i motociklima nije dozvoljen prevoz predmeta širine veće od 0,5 metara sa obe strane vozila.



Prevoz lica

Nije dozvoljen prevoz lica u sredstvima pričvršćenim za tovarni sanduk mopeda i motocikala.

U bočne prikolice za bicikle i motocikle mogu se prevoziti ljudi.

Motocikli sa bočnim prikolicama

Vozačima bicikala, mopeda i motocikala nije dozvoljen prevoz lica pod dejstvom alkohola ili droga.

Deci mlađoj od 12 godina nije dozvoljen prevoz na mopedima i motociklima.

Uslovi vožnje

Motornim vozilom u drumskom saobraćaju može samostalno upravljati samo lice koje poseduje važeću lokalnu vozačku dozvolu ili države h.

Vozač ima pravo da upravlja samo onim kategorijama vozila koje su navedene na njegovoj vozačkoj dozvoli.

Zabrana upotrebe alkohola



Vozaču vozila kategorije **A1**, **A2**, **A** ili **AM** nije dozvoljeno da upravlja vozilom u saobraćaju na putevima ako u krvi ima alkohola iznad **0,5 g/kg**, odnosno sa odgovarajućom količinom u miligramima po litru izdahnutog vazduha.

Vožnja pod dejstvom alkohola izaziva nezgode

2. UPOTREBA ZAŠTITNE OPREME

ZAŠTITNA OPREMA

Prema pravilima drumskog saobraćaja, samo zaštitne kacige su obavezna oprema za vozila na dva točka kako je predviđeno u poglavlju 1 ovog priručnika.

Iz razloga bezbednosti, zaštite od atmosferskih uslova, udobnosti, preporučuje se upotreba opreme kao što su: odeća, rukavice i obuća tokom vožnje vozila na dva točka.

Zaštitne kacige

Upotreba zaštitne kacige u slučaju pada sa motocikla ili mopeda štiti glavu od povreda.

Prema statistikama, većina nesreća sa smrtnim ishodom ili teškim povredama nastala je zbog nekorišćenja zaštitne kacige.



Postoje različiti modeli zaštitnih kaciga koje nude sigurnost, udobnost, veoma dobru ventilaciju, otporne su na vetar, a imaju i poklopac koji sprečava zamagljivanje kacige tokom vožnje. Sada su u upotrebi kacige koje nisu teške. Kacigu treba koristiti prema uputstvima proizvođača.

Zaštitna kaciga



Rukavice moraju biti prilagođene veličini šaka, rukavice štite ruke u slučaju saobraćajnih nezgoda, od atmosferskih uslova itd.

Danas postoje različiti modeli rukavica koje koriste motociklisti tokom vožnje.

Zaštitne rukavice



Zaštitna odeća

Iz bezbednosnih razloga, zaštita od atmosferskih uslova, udobnosti, zaštitna odeća je neophodna pri vožnji motocikla i mopeda, kao i putnika koji se prevoze ovim vozilima.

Zaštitna odeća

3. ZAPAŽANJE MOTOCIKLA OD DRUGIH UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

UPOTREBA SVETLA U SAOBRAĆAJU

Na mopedima i motociklima bez bočne prikolice, sledeća svetla moraju biti upaljena:



Motocikl ^[2]

- najmanje jedno belo svetlo ispred i;
- najmanje jedno crveno svetlo pozadi

Mopedi i motocikli koji učestvuju u drumskom saobraćaju moraju imati ispravan sistem osvetljenja, signalizacije i položaja.

Mopedi i motocikli bez bočnih prikolica koji nemaju akumulator, kada su zaustavljeni ili parkirani u okviru stambenog naselja, uz desnu ivicu saobraćajnice, ne moraju imati upaljena svetla za obeležavanje vozila.



Dnevna svetla za vreme vožnje motocikla ^[2]

Vozač motocikla i mopeda mora imati upaljena kratka ili dnevna svetla tokom celog vremena vožnje

Upotreba svetla za osvetljenje puta, položaja i signalizacije na motociklima i mopedima omogućavaju da ova vozila lako i brzo primete drugi učesnici u saobraćaju ili druga drumsko vozila.

Nije neophodno da se bicikli, mopedi i motocikli bez bočne prikolice koja nema akumulator, kada su zaustavljeni ili parkirani u okviru stambenog naselja, uz desnu ivicu prometnog puta.

Kada vozite noću smanjena vidljivost je faktor koji treba uzeti u obzir, tako da je neophodno osigurati da vas drugi vozači primete tokom vožnje. U vezi sa ovim, rešenja su različita: neki postavljaju dodatna LED svetla, neonska svetla itd.

4. FAKTORI RIZIKA U DELU PUTA SA POKLOPCIMA

VOŽNJA NA DELOVIMA PUTA SA POKLOPCIMA



Kanalizaciona mreža u saobraćajnom putu ^[3]

Vozači mopeda i motocikala moraju da budu posebno oprezni, posebno kada se voze na delovima puta sa poklopcima, na primer preko kanalizacione mreže, vodovoda, mreže raznih javnih službi, rizik se povećava na ovim delovima puta jer je moguće da se izgubi ravnoteža vozača ovih vozila, što u većini slučajeva dovodi do saobraćajnih nezgoda.



Poklopac kanalizacione mreže u saobraćajnom putu ^[3]

Tokom vožnje možete naići na kanalizacionu mrežu, vodovodnu ili drugih javni služba u kojima su njihovi poklopci, koji nisu pravilno postavljeni na svoje mesto, gde kretanje po njima može predstavljati opasnost za vozače motocikala i mopeda.



Kanalizaciona mreža bez poklopca u saobraćajnom putu ^[3]

U toku vožnje možete naići na kanalizacionu mrežu, vodovod ili druge javne službe bez poklopca, koje su ostavila nesvesna lica, izazivajući nezgode sa smrtnim ishodom ili teške telesne povrede.



Vožnja preko železničkog prelaza

Vožnja preko železničkog prelaza je opasna, posebno ako je oštećen.

Prilikom vožnje na delovima prethodno obeleženog puta noću kao i danju u uslovima smanjene vidljivosti, ili u vreme kada put postaje klizav, povećava se rizik od izazivanja nezgode u drumskom saobraćaju.

5. MOTOCIKLI U FUNKCIJI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

VOŽNJA MOTOCIKLA

Vožnja motociklima i mopedima je prilično atraktivna za mlade, posebno tokom leta. Mnogi mladi ljudi izazivaju fatalne nesreće zbog nedostatka iskustva u vožnji motocikla.

Pre vožnje, vozači dvotočkaša moraju da provere njihovo tehničko stanje, kao osnovni uslov za bezbedno učešće u drumskom saobraćaju.

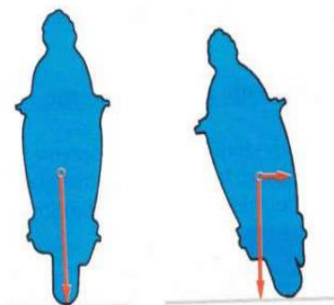


Vožnja motociklom

Prilikom vožnje motocikla važnije je održavati ravnotežu i pravac, što predstavlja velike probleme posebno za vozače početnike, tako da je mogućnost pada sa motocikla prisutna svaki put, čak i pri malim brzinama. Usled pada sa motocikla česte su povrede glave i udova motocikliste.

Održavanje pravilnog upravljanja i ravnoteže zavisi od vozačevog znanja o centru gravitacije motocikla, kao i od veštine i tehnike vožnje motocikla.

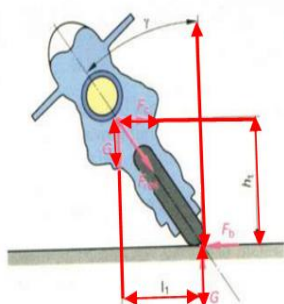
Održavanje ravnoteže postaje otežano pri vožnji motocikla po klizavim površinama puta (kiša, pesak, sitno kamenje, itd.), kroz kanalizacione mreže, železničke prelake i pri naglom kočenju.



Uticaj centrifugalne snage

Vožnja motocikla je opasna jer je teško primetna od strane vozača drugih vozila, posebno kada se nalazi u zoni takozvanog „mrtvog ugla“, kada motociklista slalomom vožnjom ulazi između vozila, ugrožavajući bezbednost u drumskom saobraćaju.

Tokom vožnje motocikla, na održavanje ravnoteže utiču različiti uslovi na putu i delovanje snaga kao što su vuča, trenje, težina motocikla, vazduh i centrifugalne snage tokom skretanja.



Stabilnost tokom vožnje

Dobro trenje između guma i kolovoza postiže se na asfaltiranoj kolovoznoj podlozi, dok se ono smanjuje ako je kolovoz mokar, ako na kolovozu ima vode, koja zbog velike količine vode na kolovozu može da se pojavi kao tzv. nazvana "fenomen voda", ako je brzina velika gubi se kontakt između guma motocikla i puta, kao posledica može ugroziti bezbednost u drumskom saobraćaju.

Brzina motocikliste mora biti prilagođena uslovima na putu, ličnim sposobnostima, vozačkom iskustvu i pravilno proceniti saobraćajnu situaciju bez ugrožavanja i ometanja drugih učesnika u saobraćaju. Vožnja motocikla je opasnija noću nego danju, smanjena je vidljivost, teže se uočavaju oštećenja, prepreke i rupe na putu, zaslepljenje tokom mimoilaženja sa ostalim vozilima kada su im uključena duga svetla, posebno ako je kolovoz mokar .

Motocikli u funkciji bezbednosti na putu

Za učešće u drumskom saobraćaju, motocikl mora biti tehnički ispravan i opremljen opremom predviđanom za motocikle.

Glavni delovi motocikla su:

- karoserija;
- mehanizam za prenos;
- motor sa opremom;
- volan;
- pneumatski točkovi,
- kočnice;
- sedište;
- ogledala.

Postoje različite vrste motocikala, laki, srednji, teški, prema nameni, prema načinu prenosa itd.

Motor

Motor ima zadatak da obezbedi vučnu silu za kretanje motocikla. Postoje različite vrste motora u zavisnosti od zapremine motora, zapremine itd. Paljenje motora može biti baterijsko ili električno, dok mehaničko ili elektronsko pokretanje.

Prenos snage



Snaga se putem trenja prenosi na menjač, a zatim na pogonske točkove motocikla. Prenos snage sa menjača na pogonski točak motora može biti putem lanca ili kardanskog vratila koji se koristi u teškim motociklima.

Menjač brzine može biti mehanički ili automatski, dok komanda za aktiviranje može biti nožna ili retko ručno. Komanda se obično nalazi na levoj strani, ali može biti i na desnoj strani motocikla.

Prenos snage lancem

Sistem oslanjanja

Sistem oslanjanja ima zadatak da ublaži/apsorbuje udarce sa točka na ram motocikla, preuzima upravljanje točkom kao i prenos snage kočenja i prenošenja na ram motocikla.

Sistem upravljanja



Položaj ruku na volanu

Volan omogućava kretanje motocikla u željenom pravcu i drži se sa dve ruke tokom vožnje. Na volanu su ručne komande na levoj strani kvačilo i na desnoj strani gasa i instrument tabla.

Motociklista tokom vožnje mora da zauzme položaj vozača, zbog održavanja ravnoteže, radi lakšeg kretanja tela i udova. Gornji deo tela treba da bude ravan i zakrivljen napred. Ruke za volanom treba da budu u blago savijenom položaju u laktovima, stopala oslonjena na oslonce za noge, a kolena uvučena u rezervoar za gorivo.

Točkovi i gume

Točkovi motocikla prenose silu kočenja i ubrzanja kroz naplatak i gume. Postoje različite vrste felni i guma, njihova upotreba se vrši prema uputstvima proizvođača.

Gazište guma motocikala je manje nego kod automobila. Postoje različite vrste i tipova guma za prednje i zadnje točkove. Zadnji točkovi zbog nosivosti vučne sile i bočnih sila upravljanja su širi.



Pneumatik sa svojim elementima

P-185 – Širina
75 - odnos prečnika
R - Radijalni
82 -nosivost
S -vrednost brzine

Podešavanje retrovizora na motociklu



Motociklista podešava retrovizore tako da se vide vozila koja se kreću iza i sa strane motocikla.

Kočenje i zaustavljanje motocikla

Usporavanje i zaustavljanje motocikla se postiže:

- kočenje motorom;
- korišćenje prednje kočnice
- korišćenje zadnje kočnice;
- koristeći kombinaciju prednje i zadnje.

Moguće opasnosti prilikom nepravilnog kočenja na motociklu su:

- nošenje motocikla na delu puta koji nije ravan, kao što je železnički prelaz, tramvaj, kanalizaciona mreža, vodovod ili druge komunalne usluge, kao i na delu klizavog kolovoza;
- nepravilan položaj vozača motocikliste pri kočenju;
- nošenje motocikla na delu puta prekrivenom peskom ili sitnim kamenjem;
- nošenje motocikla pri kočenju u krivinama ili planinskim prevojima.

Kočenje motocikla



Pedala kočnice

Kada se motocikl koči, težina se pomera napred. Ovo se dešava zbog bacanja približno dve trećine težine na prednji deo motocikla. Ova pojava je najizraženija pri naglom kočenju, gde se veliki deo težine baca na prednji deo motocikla.

Pravilno kočenje motocikla postiže se poznavanjem dobre tehnike kočenja ovih uređaja. Intenzitet kočenja mora biti takav da ne dođe do blokiranja točkova motocikla, čineći koordinaciju obe kočnice.

Režim kočenja samo prednjom kočnicom

Kada kočite samo sa prednjom kočnicom, prsti treba da se oslanjaju na kočnicu, dok ruka leži na ručicu gasa. Nakon toga, bez promene položaja, srednji prst i kažiprst se ostavljaju na ručici kočnice. Zatezanje ručice se vrši postepeno. Pomerajući težinu napred, motocikl može naglo kočiti do maksimuma. Ako se ručka snažno pritisne, to će dovesti do pada motocikla. Put kočenja je kraći nego kod kočnice zadnjeg točka.



Ako se prednji točak blokira, pritisak na prednju kočnicu mora biti otpušten. Opasno je i pogrešno ako se poluga prednje kočnice ne otpusti.

Ako snažno kočimo samo ručnom kočnicom gde kočnica deluje na prednji točak, težište motocikla se pomera napred tako da se zadnji točak može podići. Tokom velikih brzina, ako naglo kočite, prednji točak može da se blokira, što dovodi do gubitka kontrole nad

motociklom i on može da skrene sa puta, a vozač može pasti na put ili van puta. Iz ovoga proizilazi da se kočenje motocikla vrši postepeno povlačenjem ručne kočnice, čime se pojačava intenzitet kočenja, sve dok se ručna kočnica ne otpusti odmah nakon kočenja.

Kočnica prednjeg točka

Kočenje samo zadnjim točkom



Prilikom kočenja samo sa zadnjim točkom, težina vozača se pomera unazad. Postoji mogućnost zaključavanja zadnjeg točka, kao i klizanja i nošenja motocikla. Kočioni put je duži.

Ako je zadnji točak blokiran u trenutku kada je u liniji sa prednjim, ručica kočnice mora biti otpuštena i očekuje se „vibracija” motocikla ili okretanjem volana u pravcu klizanja, zadnji točak se okreće u skladu sa prednjim i otpušta kočnicu zadnjeg točka.

Kočnica zadnjeg točka

Kočenje prednjih i zadnjih točkova



Prilikom kočenja prednjim i zadnjim točkovima, oni deluju sinhronizovano na oba točka. Koči se sa oba točka, treba voditi računa da je intenzitet kočenja prednjeg točka veći od zadnjeg, to se postiže uvežbavanjem i učenjem tehnike bezbednog kočenja motociklom.

Kočenja oba točka

Ovaj metod kočenja je bolji od samog kočenja prednjeg ili zadnjeg točka, a put kočenja je kraći. Pri malim brzinama, prednji točak se koči više nego zadnji točak; pri velikim brzinama kočenje je obrnuto.

Tehnika vožnje motocikla



U krivinama tehnika vožnje motocikla igra glavnu ulogu sa aspekta bezbednosti na putu, dolazi do izražaja težište motocikla, koje mora biti u skladu sa motociklistom, tako da ovo dvoje čini celinu.

Pre skretanja brzina kretanja se mora podesiti u zavisnosti od stanja kolovoza i poluprečnika skretanja usled uticaja centrifugalne sile.

Prilikom ulaska u zavoje ili pri skretanju menja se položaj težine, a zatim se pomeranjem tela motocikliste, odnosno savijenog udesno ili ulevo, postiže ravnoteža i stabilnost. S obzirom na uticaj centrifugalne sile na

krivine, bezbedno skretanje se vrši savijanjem pod odgovarajućim uglom prema centru krivine. Što je veća brzina i manji radijus okretanja - veće je savijanje karoserije i motocikla. Iz tog razloga, vozač ne bi trebalo da se približava liniji razdvajanja u sredini.

Vožnja motociklima u krivinama

Vožnja sa saputnicima



Vožnja sa saputnicima

Bezbednost u vožnji sa suputnikom zavisi od njegovog ponašanja, koje se mora pridržavati navedenih pravila. Mora imati noge oslonjene na postolje, dok drži ga motociklista tako da budu kao celina. Suputnik mora da prati kretanje tela motocikliste i da se ponaša kao on. Svako pogrešno ponašanje utiče na stabilnost motocikla i ugrožava bezbednost u drumskom saobraćaju.

LITERATURA

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